

# Komunikacja miejska w obsłudze obiektów turystycznych i rekreacyjnych

Adam Mehring | Katedra Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Gdański

## Streszczenie

### Słowa kluczowe:

komunikacja  
miejska,  
turystyka,  
rekreacja,  
determinanta,  
autobus

Turystyka i rekreacja mogą być determinantą powstania linii, a nawet sieci komunikacyjnej. Jest to jednak często determinanta bardzo słaba, podatna na różnego rodzaju wpływy zewnętrzne, w tym tak niezależne od władz miasta i przewoźnika, jak na przykład moda. Z drugiej strony, dobrze wykorzystana, może mieć niebagatelne znaczenie dla komunikacji miejskiej i całego miasta. Artykuł opisuje determinanty turystyczno-rekreacyjne zarówno organizacji sieci, jak i linii, a także określa elementy niezbędne w linii komunikacji miejskiej, która ma służyć obsłudze obiektów turystycznych lub rekreacyjnych. Dodatkowo podano przykłady tego typu zjawisk. W bibliografii obok publikacji z dziedziny socjologii czasu wolnego, socjologii miasta, turystyki zostały wykorzystane także opracowania dotyczące historii sieci komunikacji miejskiej użytych jako przykłady.

## Urban Transport in the Operation of Tourist and Recreation Facilities

### Abstract

### Keywords:

urban transport,  
tourism,  
recreation,  
determinant,  
bus

Support recreational and tourist facilities depend on local conditions and policies of the city and public transport companies. This article is not a specific case study, but presents an example of the city (communication networks) in which the service of tourist traffic (or recreational) became the basis for the organization of public transport.

The article shows that tourism and recreation can be a determinant of the creation of the line, and even communication network. However, it is very difficult to investigate the demand of tourism and recreation in public transport, because the supply has to stay ahead of demand, and even create it. On the other hand, a well-organized line can become a significant source of income, which can lead to the maintenance of public transport and even in some cases to its development.

## Wprowadzenie

Komunikacja miejska powinna służyć obsłudze transportowej miasta. Obsługa obiektów rekreacyjnych i turystycznych zależy od warunków miejscowych oraz polityki miasta i przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. W wielu przypadkach obsługa takich obiektów stanowi jedno z najważniejszych zadań. Niekiedy to właśnie konieczność obsługi turystyki i rekreacji była przyczyną powstania komunikacji miejskiej w danym mieście. Jednocześnie znane są przypadki, kiedy w jakimś mieście – pomimo istnienia atrakcji turystycznych – komunikacja miejska nie rozwinęła się lub nawet nie powstała.

Opracowanie ma z jednej strony charakter pozytywny, gdyż zawiera wskazówki służące zbudowaniu dobrej linii turystycznej, a z drugiej normatywny, gdyż zawiera opis rzeczywistości. Artykuł nie zawiera analizy linii, które są atrakcją turystyczną ze względu na to, że przebiegają przez obszary bardzo atrakcyjne turystycznie, co wiąże się z możliwością zwiedzania z pokładu pojazdu (na przykład gdańska linia 100) oraz linie (i systemy) atrakcyjne ze względu na tabor (na przykład budapesztańska linia 2), gdyż obszerność oraz niemalże całkowicie inny sposób wyznaczania takich linii jest materiałem na inny tekst.

Obsługa obiektów turystycznych i rekreacyjnych różni się zdecydowanie od obsługi innych obiektów (na przykład przemysłowych, handlowych, mieszkalnych) ze względu na możliwość powiązania obsługi turystycznej oraz bycia atrakcją turystyczną. Ponadto jakość komunikacji miejskiej bywa zaliczana do bazy turystycznej (Napierała, Muszkieta 2011: 111), a niedostateczną obsługę komunikacyjną uważa się za jedną z barier rozwoju turystyki<sup>1</sup> (Cynarski 2007: 98). Dodatkowo tego typu przejazdy to – w niemalże 100% – podróże niewymuszone. Przewozy pracowników obsługujących atrakcje turystyczne lub obiekty rekreacyjne można pominąć, gdyż jest to niewielka część pasażerów takich linii.

Badania potrzeb turystycznych są bardzo trudne ze względu na to, że w tym przypadku podaż musi wyprzedzać, a nawet kreować popyt. W związku z tym należy połączyć badania jakościowe i ilościowe (Silverman 2012: 28) oraz stosować analogię do miast, w których dany system już działa. Zastosowanie elementów badań ilościowych wynika głównie z konieczności analizy bardzo dużej ilości danych, a także ich agregacji w stopniu możliwym do analizy. Natomiast elementy badania jakościowego (dokładniejszego) pozwalają na wyszukiwanie fałszywych korelacji oraz znajdowanie czynników pominiętych w badaniu ilościowym (Silverman 2009: 55).

W związku z tym, że artykuł ten nie jest studium określonego przypadku, zostały w nim przedstawione przykładowe miasta (sieci komunikacyjne), w których obsługa ruchu turystycznego (lub rekreacyjnego) stała się istotnym elementem organizacji komunikacji miejskiej. Podano także zbiór determinant, które powinny zostać

<sup>1</sup> Innymi barierami są na przykład zagrożenie zamachami terrorystycznymi, ekstremalne zjawiska pogodowe czy niski standard usług.

zrealizowane, aby linia transportowa mogła w jak największym stopniu przyciągać turystów (oraz osoby, które chcą skorzystać z obiektów rekreacyjnych).

## Rys historyczny czasu wolnego

Pierwsze wzmianki o sposobie spędzania wolnego czasu pochodzą ze starożytności. Wówczas zwracano uwagę na to, by czas przeznaczony na wypoczynek spędzić jak najlepiej. Wypoczynek był utożsamiany ze szlachetnością i rajem (utraconym). W tradycji judeochrześcijańskiej dzień wolny od pracy (poświęcony Bogu) miał być raz w tygodniu. W średniowieczu pracowano od rana do wieczora, jednakże przepisy kościelne dawały mieszczanom i chłopom dziewięćdziesiąt dni wolnych (52 niedziele i 38 świąt kościelnych). W XVII wieku, ze względu na święta kościelne, liczbę dni wolnych stopniowo zmniejszano (Tuszkowska-Wojtkowiak 2012: 53).

Skracanie dnia pracy oraz wprowadzenie emerytur spowodowało, że krok po kroku zwiększał się czas wolny, którym dysponowali mieszkańcy miast (Myśliwska 2011: 143). Jeszcze pod koniec XIX wieku obowiązywał dwunastogodzinny dzień pracy z wolną niedzielą oraz świętami (Świtała-Trybek 2009: 52). Wówczas socjaliści (głównie niemieccy) zaczęli domagać się skrócenia dnia pracy i zwiększenia liczby dni wolnych (Tuszkowska-Wojtkowiak 2012: 55).

W okresie międzywojennym w Polsce został przyjęty 46-godzinny tydzień pracy w przemyśle (od poniedziałku do piątku po osiem godzin oraz sześć godzin w soboty). W handlu sześciogodzinna zmiana była przenoszona na inny dzień tygodnia. W innych państwach europejskich istniały podobne regulacje. W tamtym czasie przewidywano nawet skracanie dnia pracy do czterech godzin. Do tego jednak nie doszło, chociaż nadal mówi się o skracaniu czasu pracy w związku ze zwiększeniem wydajności. W okresie Wielkiego Kryzysu zauważono pozaekonomiczne aspekty wolnego czasu, które miały korzystny wpływ na ekonomię (Tuszkowska-Wojtkowiak 2012: 58).

W latach siedemdziesiątych XX wieku wykrystalizował się standardowy ośmiogodzinny dzień pracy w przemyśle i dwudniowy weekend oraz płatny urlop wypoczynkowy (Kunicki 2011: 56). W Polsce ten system był przyjmowany stopniowo, od 1975 roku do końca lat osiemdziesiątych (Lewandowski 1980: 4). W wielu krajach dochodziło do nieznacznego skrócenia dnia pracy w piątki, co doprowadziło do powstania na przykład 39-godzinnego tygodnia pracy w Danii (Szelałowska 2010: 317) i 35-godzinnego tygodnia pracy we Francji i Wielkiej Brytanii. W rezultacie nastąpił masowy rozwój turystyki i rekreacji, która stała się powszechnie dostępna dla wielu grup społecznych, które wcześniej nie miały takich możliwości wypoczynku. (Jankowski, Lenartowicz 2007: 182). Obecnie czas pracy, pomimo dalszego postępu i wzrostu produktywności w przemyśle, nie maleje. Co więcej, pojawiło się zjawisko permanentnych nadgodzin kadry kierowniczej oraz pracowników wielu zakładów usługowych (Myśliwska 2011: 144). Osoby te bardzo często narzekają na chroniczny brak czasu wolnego, przez co nie korzystają z obiektów rekreacyjnych. Rozwinęła się jednak również

praca poza miejscem zatrudnienia w nienormowanych godzinach pracy. W tym wypadku to od pracownika zależy, jak i kiedy przydzieli sobie czas wolny (Tuszkowska-Wojtkowiak 2012: 61).

Turystyka i rekreacja ma coraz większe znaczenie dla współczesnego człowieka, szczególnie dla osób starszych, których przybywa w społeczeństwie. Dodatkowo coraz większe kontakty z państwami Europy Zachodniej powodują przejmowanie elementów zachodniego stylu życia, w którym turystyka i rekreacja aktywna pełnią znacznie istotniejszą rolę (Napierała, Muszkieta 2011: 123). Należy jednak zauważyć, że zmienia się sama turystyka. Polacy sukcesywnie rezygnują z turystyki masowej, która była bardzo popularna jeszcze w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, na rzecz turystyki indywidualnej lub w niewielkich grupach (Szul 2009: 274). Ten rodzaj turystyki preferują szczególnie licealiści i studenci (Jankowski, Lenartowicz 2007: 177). Zmienia się również sposób wypoczynku, gdyż zamiast biernego (na przykład leżenie na plaży) wybierany jest wypoczynek czynny (na przykład zwiedzanie miasta) (Rymarczyk, Femiał 2007: 164). Tego typu turystyka bardzo często wykorzystuje komunikację miejską jako środek lokomocji.

## Obiekty turystyczne i rekreacyjne w miastach

Pierwszymi obiektami rekreacyjnymi<sup>2</sup> masowo przyciągającymi robotników były stadiony (Kunicki 2011: 56). Obiekty te nadal przyciągają wiele osób, w szczególności młodych mężczyzn (Szul 2009: 276). Umasowienie rekreacji wśród robotników nastąpiło tuż po drugiej wojnie światowej (Kunicki 2011: 57). Później zaczęto wykorzystywać inne obiekty, na przykład parki, kina oraz sklepy wielkopowierzchniowe (Lewandowski 1980: 23). Szczególny rozwój tych ostatnich nastąpił na przełomie XX i XXI wieku (Smagacz-Poziemska 2015: 98).

Z czasem zaczęły się upowszechniać inne sposoby spędzania czasu wolnego w mieście, w którym się zamieszkuje. Obecnie mieszkańcy często wykorzystują swoje miasto w taki sam sposób jak turyści (Myśliwska 2011: 146–159). W związku z tym w coraz większej liczbie przypadków można uznać obiekt za rekreacyjno-turystyczny, to znaczy bez wydzielania funkcji wyłącznie rekreacyjnej lub wyłącznie turystycznej, gdyż jest to niemożliwe lub irracjonalne.

Z drugiej strony znaczna część mieszkańców miast odpoczywa w domach, na przykład oglądając telewizję, która w latach siedemdziesiątych była już medium masowym i zaczęła powodować zmniejszanie się liczby ludzi spędzających czas wolny poza domem (Lewandowski 1980: 24–25). Mimo to z reguły ludność miejska jest bardziej aktywna (mobilna) niż ludność wiejska (Napierała, Muszkieta 2011: 108).

<sup>2</sup> Nie licząc świątyń, które w miastach miały niewielki zasięg terytorialny, oraz parków rozrywki, które znajdowały się w nielicznych dużych ośrodkach miejskich.

We współczesnym świecie istnieje wiele różnych rodzajów czynności rekreacyjnych, a co się z tym wiąże – także obiektów rekreacyjnych. Każdy z nich przyciąga inną grupę odwiedzających (Nieroba 2009: 369–371). Każda grupa może znaleźć obiekt zgodnie ze swoimi potrzebami (Muszyński 2009: 9–10). Przeprowadzenie jakiegokolwiek analizy wymaga odpowiedniej delimitacji i znalezienia wspólnych cech takich obiektów. W związku z tym na potrzeby niniejszego artykułu za obiekty rekreacyjne przyjmuje się takie obiekty, które spełniają łącznie następujące warunki:

- są odwiedzane w czasie wolnym,
- wiążą się z przynajmniej jedną funkcją rekreacyjną,
- generowanie ruchu jest związane z warunkami zewnętrznymi, na przykład pogodą, porą roku, dniem tygodnia, repertuarem, terminarzem spotkań i tak dalej.

Przykładowymi obiektami spełniającymi taką definicję są parki, plaże, kościoły, kina, teatry, stadiony, muzea (Napierała, Muszkieta 2011: 111). Do tej grupy można zaliczyć także galerie handlowe, gdyż coraz większa grupa odwiedzających jest w tych miejscach dla rozrywki, a nie w celu dokonania zakupów (Smagacz-Poziemska 2015: 101). Natomiast z powodu niespełnienia tej definicji zostały odrzucone obiekty niewielkie mające znaczenie na przykład tylko dla wąskiej grupy osób lub klasyfikowane jako obiekty poboczne, które mogą być atrakcyjne jako zabudowa miejska, nawet pomimo znacznej atrakcyjności ze względu na dziedzictwo architektoniczne. Przykładami tego typu obiektów są drewniane domy z XX wieku, które pozostały w niektórych miastach na Podlasiu (Górska *et al.* 2007: 232), oraz ceglane budownictwo ludowe, które można zobaczyć w małych miastach na Pomorzu.

### **Charakterystyka ruchu turystycznego i rekreacyjnego z punktu widzenia transportu miejskiego**

Bardzo charakterystyczną cechą obsługi turystycznej jest jej sezonowość oraz koniunktura, a także podatność na warunki losowe, na przykład pogodę, modę i tym podobne (Nowakowska 2009: 32). Z drugiej strony turysta, który przyjechał do miasta, może być na tyle zdeterminowany, że jest w stanie wybrać się do atrakcji turystycznej mimo niekorzystnej pogody, szczególnie jeżeli atrakcja jest obiektem krytym. W związku z tym należy zbadać, jak czynniki takie jak pogoda, reklama i tym podobne wpływają na atrakcyjność produktu turystycznego i dostosować transport miejski do wyników takich badań.

Bardzo istotne jest poznanie przyczyn oraz motywacji zachowań turystów, co nie tylko zdecydowanie ułatwia kreację usług komunikacyjnych. Przede wszystkim pozwala to na przewidzenie zachowań podróźnych w przyszłości, co jest istotne przy inwestycjach w tabor. Jednakże często sami potencjalni turyści nie wiedzą, ani jakie mają potrzeby, ani co byliby w stanie zaakceptować, a czego nie. Mało tego, często nawet nie wiedzą, że byliby w stanie zainteresować się ofertą. W związku z tym takie

badanie byłoby bardzo trudne i kosztowne, a i tak mogłoby nie dać dobrych rezultatów (Ackoff 1993: 9).

Z drugiej strony turyści na wakacjach zachowują się bardzo często w sposób nieprzewidywalny, a nawet irracjonalny (Nowakowska 2009: 53) oraz w dużej mierze niezależny od działań władz lokalnych. Szczególnie jest to widoczne w przypadku turystyki indywidualnej oraz międzynarodowej (Łopaciński 2009: 137). Jest to znacznym utrudnieniem w kalkulacji zysków płynących z inwestycji w szeroko pojętą infrastrukturę turystyczną (Gołębski, red., 1999: 25). Ponadto turysta, szczególnie bogatszy, może preferować taksówki lub wynajęty samochód niż komunikację miejską (Maćkowiak 2015: 159).

## Wprowadzanie zmian w ofercie

Warto zwrócić uwagę również na aspekt czasowy atrakcji turystycznej. Atrakcyjność turystyczna obiektu nie jest wieczna. Są obiekty, których znacznie rośnie, i takie, których znacznie maleje, a nawet takie, których znaczenie wygasa. Dodatkowo zmienia się grupa zainteresowanych atrakcją. W związku z tym zmienia się zapotrzebowanie na transport do takiego obiektu. Władze miasta oraz przewoźnik powinny więc na bieżąco analizować sytuację oraz przynajmniej próbować przewidywać przewozy w krótkiej perspektywie, co pozwoli na elastyczne działanie i dzięki czemu będą mogli jak najlepiej realizować swoje cele przy jak najniższym koszcie.

Przykładem takiej diametralnej zmiany w relatywnie krótkim czasie (od końca lat osiemdziesiątych do połowy lat dziewięćdziesiątych) jest Toruń. Miasto to w latach osiemdziesiątych przyciągało głównie ludzi – w różnym wieku – zamieszkujących okoliczne województwa<sup>3</sup>. Natomiast pod koniec lat dziewięćdziesiątych Toruń ściągał przybyszów z całego kraju, głównie osoby starsze, co jednak nie oznacza, że turyści z regionu oraz ludzie młodzi przestali go odwiedzać. Do miasta zaczęło przyjeżdżać więcej turystów, głównie osób starszych, którzy wpłynęli na zmianę struktury demograficznej turystów Torunia (Hołowiecka 2004: 103–112).

Z drugiej strony istnieją atrakcje turystyczne, w których ruch turystów w zasadzie nie zmienił się od lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, więc linie nie zmieniły się praktycznie od czasów ich wytrasowania. A jedyną znaczącą zmianą jest tabor, który ulegał planowej wymianie.

## Turystyka jako geneza powstania sieci transportowej

Transport w rozpatrywanym tutaj aspekcie jest usługą paraturystyczną. Jest częścią produktu turystycznego niezbędną do jego prawidłowego działania, ale sam w sobie nie stanowi atrakcji. Co istotne, w niektórych klasyfikacjach na podobnej zasadzie dołącza się na przykład wyciągi narciarskie, które są ściśle związane z rekreacją

<sup>3</sup> Według ówczesnego podziału administracyjnego.

(Nowakowska 2009: 43–44). Najczęściej jako inne przykłady tego typu usług wymienia się usługi bankowe, porządkowe, ambulatoryjne.

Turystyka bardzo rzadko jest jedyną przyczyną powstania sieci komunikacji miejskiej. Występują jednak przypadki utworzenia komunikacji, nawet tramwajowej, tylko do obsługi turystów. Zazwyczaj tego typu sieci są jednak niewielkie i obsługują tylko ruch turystyczny. Przykładem takiej sieci tramwajowej jest Mołoczne na Krymie (Stiasny 2008: 50). Chociaż w takich przypadkach sieci stały się produktem turystycznym, gdyż same z siebie są atrakcyjne.

Bardzo ciekawymi przykładami są Chojnice i Szczecinek. Komunikacja miejska w Chojnicach została utworzona w lipcu 1959 roku. Pierwszą trasą była linia 1, łącząca Dworzec PKP (leżący na południowym wschodzie miasta) z miejscowościami turystycznym<sup>4</sup> leżącymi na północ od Chojnic (Ostrowski 2003: 624). Za początek komunikacji miejskiej w Szczecinku uważa się, pływające od 1907 roku, statki białej floty kursujące po jeziorze Trzesiecko. Miasto było wówczas kurortem, a tramwaje wodne służyły praktycznie tylko wypoczywającym. Autobusy, które obsługiwały pozostałe obiekty, pojawiły się dopiero w 1956 roku (Gasiul 2006: 3).

Nieco częściej turystyka jest jedną z istotnych przyczyn powstania sieci. Za przykład może posłużyć Jelenia Góra. Pod koniec XIX wieku, kiedy powstała sieć tramwajów gazowych, Jelenia Góra była ośrodkiem administracyjnym oraz przemysłowym. Nastąpił wzrost liczby mieszkańców, a także rozwój przemysłu i turystyki. Tramwajami oprócz turystów planowano przewozić również mieszkańców i towary. Jest to dowodem, że turystyka była ważną, ale nie jedyną przyczyną powstania sieci (Wiater 2013: 102).

Obecnie turystyka jako jedyna lub główna determinanta powstania sieci transportowej nie występuje, gdyż wymienione przypadki dotyczą przełomu XIX i XX wieku, czyli pierwszego okresu rozwoju turystyki masowej w Europie. Nie da się jednak wykluczyć, że taka sytuacja nie wystąpi w przyszłości, na przykład w wyniku nagłego i szybkiego rozwoju miejscowości turystycznej, która obecnie nie posiada komunikacji miejskiej, nieodzownej w przypadku rozwoju miasta. Ewentualnie w sytuacji rozwoju funkcji turystycznej w mieście, które wcześniej tej funkcji nie posiadało, co spowoduje nagły przyrwyw pasażerów, a to z kolei doprowadzi do przekroczenia progu opłacalności organizacji komunikacji miejskiej.

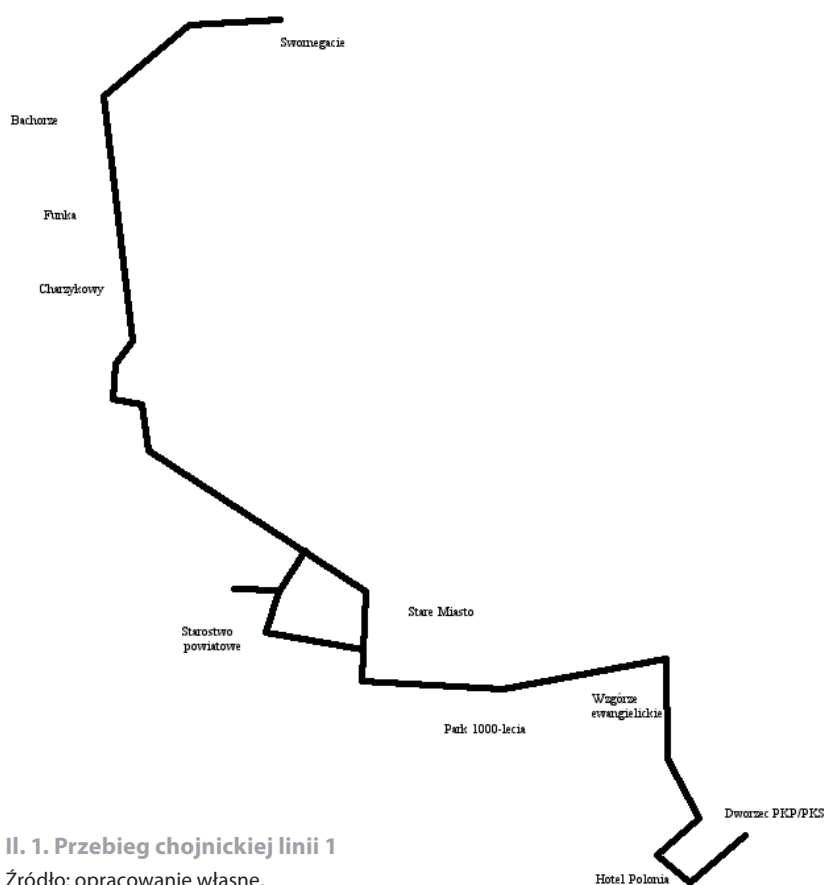
## Elementy linii turystyczno-rekreacyjnej

Konieczność zapewnienia obsługi turystycznej jest bardzo często bezpośrednią przyczyną powstania linii komunikacji miejskiej związanej z obsługą turystów w mieście, w którym komunikacja miejska już istnieje. Bardzo często przewoźnicy miejscy posiadają w swojej ofercie jedną lub więcej linii, którymi posługują się głównie turyści

<sup>4</sup> Charzykowy w latach 1945–1954 były dzielnicą Chojnic.



korzystający z atrakcji turystycznych znajdujących się w mieście lub okolicy. Niejednokrotnie są to linie organizowane z myślą tylko o turystyce i rekreacji, więc nie posiadają żadnej innej funkcji. Przykładem takiej linii jest linia 606 w Gdańsku, która łączy Dworzec Główny oraz Akademię Muzyczną z Westerplatte. Czasami jednak są to linie, które posiadają również inne funkcje, lecz turystyka pozostaje przynajmniej kluczową determinantą. Przykładem takiej linii jest linia 1 w Chojnicach, która łączy centrum Chojnic z Charzykowymi, Funką, Bachorzem czy Swornogaciami, znanymi w okolicy miejscowościami turystycznymi. Interesującym przykładem jest również warszawska linia 180, która łączy największe atrakcje turystyczne śródmieścia oraz Wilanów i Cmentarz Wojskowy, jednakże w przeciwieństwie do gdańskiej linii 100 nie pozwala na zwiedzanie z pokładu autobusu, więc sama w sobie nie jest atrakcją turystyczną.



Linia zorientowana na turystów powinna posiadać następujące cechy:

- Początek przy stacji kolejowej, dworcu autobusowym (w przypadku dużych miast – lotnisku). Najlepiej, żeby autobusy odjeżdżały ze stanowiska będącego najbliższym wyjścia, gdyż turyści są najczęściej najslabiej zorientowanymi pasażerami.

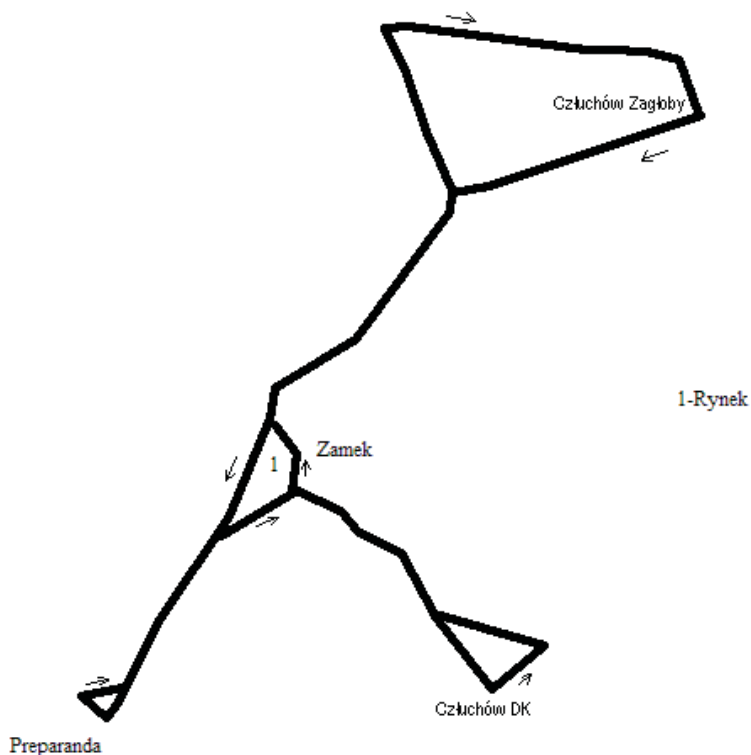


- Koniec przy atrakcji, gdyż tablica kierunkowa powinna sugerować, że linia dociera do atrakcyjnego lub znanego miejsca. W sytuacji, kiedy atrakcja jest mniej znana pod nazwą własną, można dodać dodatkowy element do nazwy, na przykład kąpielisko, muzeum, fort i tym podobne. Jeżeli obiekt znajduje się przy przystanku przelotowym, na tablicy kierunkowej powinna znaleźć się informacja o tym obiekcie.
- Przebieg przez tereny zadbane, tak aby z okien autobusu nie było widać zdegradowanej tkanki miejskiej.
- Tabor o jakości co najmniej średniej w mieście lub zabytkowy.
- Charakterystyczny, łatwy do zapamiętania numer, na przykład 0 czy 100, lub z określonego zakresu, na przykład zaczynający się od pewnej cyfry.
- Rozkład jazdy dostosowany do godzin działalności atrakcji turystycznej, tak aby turyści nie trafiali do celu znacznie przed otwarciem obiektu i mogli wrócić tuż po jego zamknięciu.
- Sezonowość działalności – chyba że atrakcja jest całoroczna. Linia turystyczna może jednak wspierać linie zwykłe, które docierają na miejsce z innych powodów. W skrajnych przypadkach sezonowość może ograniczać się do linii uruchamianej na jeden dzień w roku, na przykład w celu transportu uczestników uroczystości rocznicowych, pielgrzymek i tak dalej.
- W przypadku dużych miast można zastosować linie pospieszne (ekspresowe), które posiadają zaledwie kilka przystanków.

W szczególnych przypadkach linia turystyczna może mieć inne założenia, które wynikają z warunków miejscowych (na przykład bliskość granicy). Przykładami takich połączeń są linie 8 i 9 w Świnoujściu (Grochowiak, Małkiewicz 2007: 203–204).

Linie służące rekreacji mieszkańców powinny spełniać wszystkie punkty z wyjątkiem pierwszego, gdyż powinny zaczynać się na dużych osiedlach mieszkaniowych lub w punkcie przesiadkowym. W niektórych przypadkach może być to jednak również stacja kolejowa.

W najmniejszych miastach (liczących poniżej 25 tys. mieszkańców), gdy nie ma możliwości organizacji specjalnej linii obsługującej obiekty turystyczno-rekreacyjne, można zorganizować jedyną (lub jedną z kilku) linię, tak by obsługiwała ona tego typu obiekty. Promocja takich linii jest jednak znacznie trudniejsza i wymaga większego zaangażowania ze strony administracji obiektów, które byłyby obsługiwane, oraz samego przewoźnika. Niekiedy już sam układ miasta powoduje, że linie przechodzą albo w pobliżu atrakcji turystycznych, albo wymagają niewielkiego przedłużenia. Tak jak w przypadku widocznego na ilustracji 2 schematu jedynej linii człuchowskiej. W takich okolicznościach można jedynie wykorzystać sytuację i ewentualnie ułożyć dogodny rozkład jazdy.



II. 2. Schemat człuchowskiej komunikacji miejskiej

Źródło: opracowanie własne.

## Podsumowanie i wnioski

Turystyka i rekreacja mogą być determinantą powstania linii, a nawet sieci komunikacyjnej. Jednakże bardzo trudno zbadać zapotrzebowanie ruchu turystycznego i rekreacyjnego na komunikację miejską, gdyż podaż musi wyprzedzić popyt, a nawet go wykreować. Ponadto brak transportu może często spowodować brak rozwoju atrakcji, co przekłada się na brak potencjału turystycznego. Z tego powodu bardzo istotne jest połączenie badań jakościowych z ilościowymi, gdyż jeden rodzaj badania nie odpowie na kluczowe pytania dotyczące ruchu turystycznego.

Z drugiej strony można wskazać, jakie elementy powinna mieć linia komunikacyjna związana z obsługą ruchu kreowanego przez obiekty turystyczne i rekreacyjne. Są to jednak warunki minimalne (konieczne), a nie maksymalne (gwarantujące sukces).

Dobrze zorganizowana linia turystyczna może stać się pokaźnym źródłem przychodu, co może doprowadzić do utrzymania komunikacji miejskiej, a nawet w niektórych przypadkach do jej rozwoju. Niestety, wymaga to dużej akcji promocyjnej, co nie zawsze jest realizowane. Dlatego może dojść do sytuacji, w której turyści nie będą korzystać z poprawnie wytrasowanej linii, mającej odpowiedni rozkład jazdy.

## Literatura

- Ackoff R.L., 1993, *Zarządzanie w małych dawkach*, tłum. B. Pohoryles, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Cynarski W.J., 2007, *Polityczne i kulturowe bariery rozwoju ruchu turystycznego* [w:] *Bariery kulturowe w turystyce*, red. Z. Krawczyk, E. Lewandowska-Tarasiuk, J.W. Sienkiewicz, Warszawa: Almamery Wyższa Szkoła Ekonomiczna.
- Gasiul J., 2006, *Komunikacja Miejska w Szczecinku*, Szczecinek: Komunikacja Miejska Sp. z o.o. w Szczecinku.
- Górska I. et al., 2007, *Dialog kultur – drewniana architektura sakralna Podlasia wyrazem tożsamości kulturowej, religijnej oraz etnicznej obszaru pogranicza* [w:] *Bariery kulturowe w turystyce*, red. Z. Krawczyk, E. Lewandowska-Tarasiuk, J.W. Sienkiewicz, Warszawa: Almamery Wyższa Szkoła Ekonomiczna.
- Gołębski G. (red.), 1999, *Regionalne aspekty rozwoju turystyki*, Warszawa–Poznań: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Grochowiak R., Małkiewicz W., 2007, *Świnoujście. Historia komunikacji miejskiej i przeprawy promowej*, Poznań: Kolpress.
- Hołowiecka B., 2004, *Oddziaływanie społeczno-gospodarcze miasta*, Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Jankowski K.W., Lenartowicz M., 2007, *Zmienność czynników ograniczających aktywność turystyczną* [w:] *Bariery kulturowe w turystyce*, red. Z. Krawczyk, E. Lewandowska-Tarasiuk, J.W. Sienkiewicz, Warszawa: Almamery Wyższa Szkoła Ekonomiczna.
- Kunicki B.J., 2011, *Historia rekreacji* [w:] *Rekreacja i czas wolny, Studia humanistyczne*, red. R. Winiarski, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Łośgraf.
- Lewandowski S., 1980, *Wolne soboty. Opinie–doświadczenia–propozycje*, Warszawa: Instytut Wydawniczy CRZZ.
- Łopaciński K., 2009, *Związki turystyki z sektorem publicznym* [w:] *Kompendium wiedzy o turystyce*, red. G. Gołębski, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Maćkowiak R., 2015, *Transport a turystyka* [w:] *Obsługa uczestników turystyki i rekreacji. Wybrane aspekty*, red. B. Mayer, Warszawa: Difin.
- Muszyński W., 2009, *Style życia w czasie wolnym – wielość wymiarów* [w:] „Małe tęsknoty?”. *Style życia w czasie wolnym we współczesnym społeczeństwie*, red. W. Muszyński, Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Myśliwska K., 2011, *Socjologia czasu wolnego* [w:] *Rekreacja i czas wolny, Studia humanistyczne*, red. R. Winiarski, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Łośgraf.
- Napierała M., Muszkieta R., 2011, *Wstęp do teorii rekreacji*, Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.
- Nieroba E., 2009, *W kolejce do Mony Lisy – jak współczesne muzea rywalizują na rynku rozrywki Polaków* [w:] „Małe tęsknoty?”. *Style życia w czasie wolnym we współczesnym społeczeństwie*, red. W. Muszyński, Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Nowakowska A., 2009, *Turystyka jako zjawisko społeczno-ekonomiczne* [w:] *Kompendium wiedzy o turystyce*, red. G. Gołębski, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Ostrowski K., 2003, *Pełnia i schyłek PRL (1950–1990)* [w:] *Dzieje Chojnic*, red. K. Ostrowski, Chojnice: Urząd Miejski.

- Rymarczyk P., Femiak J., 2007, *Obligatoryjny hedonizm jako źródło deformacji doświadczenia turystycznego* [w:] *Bariery kulturowe w turystyce*, red. Z. Krawczyk, E. Lewandowska-Tarasiuk, J.W. Sienkiewicz, Warszawa: Almamater Wyższa Szkoła Ekonomiczna.
- Silverman D., 2009, *Interpretacja danych jakościowych. Metody analizy rozmowy, tekstu i interakcji*, tłum. M. Głowacka-Grajper, J. Ostrowska, wpraw. K.T. Konecki, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Silverman D., 2012, *Prowadzenie badań jakościowych*, tłum. J. Ostrowska, red. K.T. Konecki, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Smagacz-Poziemska M., 2015, *Czy miasto jest niepotrzebne? (Nowe) przestrzenie życiowe młodych mieszkańców miasta*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Stiasny M., 2008, *Pocztówka z Mołoczno. Najkrótsza linia tramwajowa na świecie czyli tramwajem na plażę*, „Świat Kolei”, nr 6.
- Szelągowska G., 2010, *Dania*, Warszawa: Wydawnictwo Trio.
- Szul E., 2009, *Preferencje turystyczne Polaków* [w:] „Małe tęsknoty?”. *Style życia w czasie wolnym we współczesnym społeczeństwie*, red. W. Muszyński, Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Świtała-Trybek D., 2009, *Miejskie hobby. O postawach twórczych mieszkańców (na przykładzie konglomeracji śląskiej)* [w:] „Małe tęsknoty?”. *Style życia w czasie wolnym we współczesnym społeczeństwie*, red. W. Muszyński, Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Tuszkowska-Wojtkowiak M., 2012, *Fenomen czasu wolnego*, Gdańsk: Harmonia Universalis.
- Wiater P., 2013, *Jelenia Góra* [w:] *Tramwaje w Polsce*, red. J. Żurawicz, Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy.