



Joanna Krupa

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Filia w Jeleniej Górze
Katedra Marketingu i Zarządzania
Gospodarką Turystyczną
joanna.krupa@ue.wroc.pl

Aleksandra Gładala

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Filia w Jeleniej Górze
Katedra Zarządzania
Strategicznego i Logistyki
aleksandra.gladala@ue.wroc.pl

CHARAKTERYSTYKA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO – OBSZARU RECEPCJI FANOTURYSTÓW

Streszczenie: Dostępność komunikacyjna jest rozumiana jako możliwość dojazdu środkami komunikacji do celu podróży turysty uprawiającego wszelkie formy turystyki. Dostępność komunikacyjna, opisywana w niniejszym artykule, ma służyć zaprezentowaniu systemu połączeń komunikacyjnych, szlaków i wyciągów turystycznych, umożliwiających fanoturystyce odbywanie wycieczek w obrębie regionu Dolnego Śląska celem uczestnictwa w wydarzeniach sportowych. W niniejszym artykule autorki dokonują kwerendy literatury wraz z analizą danych wtórnych pochodzących ze statystyk Głównego Urzędu Statystycznego oraz zarządcy dróg krajowych na terenie województwa dolnośląskiego. Dotychczas nie został podjęty temat dostępności komunikacyjnej fanoturystów na gruncie literatury krajowej, co stanowiło dla autorek przesłankę, by uzupełnić lukę badawczą w tym zakresie. Celem artykułu jest identyfikacja dostępności komunikacyjnej województwa dolnośląskiego i jej ocena na podstawie przyjętych i obliczonych wskaźników. Efektem prac jest identyfikacja dostępności komunikacyjnej na podstawie charakterystyki transportu na obszarze województwa dolnośląskiego.

Słowa kluczowe: dostępność komunikacyjna, fanoturystyka, województwo dolnośląskie.

JEL Classification: Z300, Z90.

Wprowadzenie

Dostępność transportowa stanowi istotny fundament rozwoju społeczno-gospodarczego zarówno w skali krajowej, jak i regionalnej. Warto podkreślić, że poziom dostępności transportowej jest także niezwykle istotny z punktu wi-

dzenia rozwoju ruchu turystycznego ze względu na zapewnienie możliwości przemieszczania się turystów pomiędzy atrakcjami turystycznymi w danym regionie. Ważny jest fakt, iż Dolny Śląsk, stanowiący obszar przestrzenny zaprezentowanych badań, charakteryzuje się wysokim poziomem dostępności komunikacyjnej, a to z uwagi na najgęstszą sieć infrastruktury transportu drogowego w Polsce, podejmowanie działań związanych z rewitalizacją zamkniętych odcinków infrastruktury kolejowej, a także prężnie działający port lotniczy Wrocław-Starachowice. Województwo dolnośląskie nadal stoi przed wieloma wyzwaniami w zakresie rozwoju i modernizacji infrastruktury transportowej oraz całego sektora transportu z uwagi na korzyści ekonomiczne i społeczne. Wysoki poziom dostępności komunikacyjnej Dolnego Śląska jest istotnym czynnikiem brany pod uwagę przez turystów, którzy uprawiają nowoczesną formę turystyki, zwaną fanoturystyką.

Fanoturystyka zostanie szerzej omówiona w pierwszej części niniejszego artykułu. Na wstępie warto wspomnieć, iż jest to coraz bardziej popularne zjawisko omawiane na gruncie literatury naukowej. Niemniej jednak można dokonywać pewnych analiz pod kątem turystyki kulturowej i jej wspólnego mianownika z fanoturystyką, jak również z turystyką sportową, do której obecnie fanoturystyka jest zaliczana przez większość autorów. Dla realizacji celu niniejszego artykułu autorki przyjmują, iż fanoturystyka jest pochodną turystyki sportowej, polegającą na uczestnictwie w wydarzeniach sportowych. Autorki skupiają się na podstawowym znaczeniu fanoturystyki jako gałęzi turystyki sportowej, by na podstawie województwa dolnośląskiego określić jego dostępność komunikacyjną dla fanoturystów zainteresowanych wydarzeniami sportowymi.

Celem artykułu jest identyfikacja dostępności komunikacyjnej województwa dolnośląskiego i jej ocena na podstawie przyjętych i obliczonych wskaźników. W artykule wykorzystano dane statystyczne pochodzące w głównej mierze z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz raporty i opracowania dotyczące sektora transportu na terenie województwa dolnośląskiego. Metodą, jaką posługują się autorki, jest analiza danych wtórnych, a zaprezentowane wnioski mają charakter eksploracyjny, który jest początkiem wspólnych zmagania autorek w zakresie wysiłków badawczych dotyczących turystyki i transportu.

1. Charakterystyka fanoturystów jako głównego podmiotu wysiłków badawczych

Na początku rozważań na temat dostępności komunikacyjnej województwa dolnośląskiego jako obszaru recepcji turystycznej fanoturystów warto podjąć dyskusję na temat sylwetki fanoturystów. Fanoturysty są to osoby uprawiające fanoturystykę. Jest to pewien rodzaj turystyki polegającej na wyjazdach turystycznych w związku z wydarzeniami masowymi. W niniejszym artykule celowo zostały przywołane wydarzenia masowe w ich ogólnym sensie, gdyż dyskusyjny jest przedmiot zainteresowań fanoturystów. Według definicji K. Brumm [2012] fanoturystyka polega na wyjazdach turystycznych powiązanych z wydarzeniami sportowymi. Fanoturysta uczestniczy zarówno w mistrzostwach świata w skokach narciarskich, jak i lokalnych derbach klubów piłki nożnej. Najważniejszym motywem uczestnictwa jest chęć odczuwania pozytywnych emocji i prestiżu wynikającego z uczestnictwa w wydarzeniach sportowych.

Z kolei J. Standeven i P. DeKnop [1999] uważają, iż fanoturystyka jest hybrydą turystyki sportowej i turystyki eventowej, gdzie fanoturysta jest kibicem lub widzem i jego zaangażowanie jest bierne wobec wydarzenia sportowego. Autorzy umiejscawiają fanoturystykę w jednej z czterech form turystyki sportowej, wskazując jej charakter jako turystyki ukierunkowanej wyłącznie na sferę sportu [za: Mokras-Grabowska, 2016]. Co więcej, T. Hinch [za: Tomik, 2013] również w swojej klasyfikacji wyodrębnia fanoturystykę jako turystykę widowisk sportowych, która sama wskazuje na jej bierny charakter widza sportowego. Na gruncie polskiej literatury autorzy [Mokras-Grabowska, 2016] dokonują klasyfikacji turystyki sportowej, w której wyodrębniają fanoturystykę jako bierne uczestnictwo w wydarzeniach sportowych. Warto wspomnieć, iż fanoturystyka jest rozpoznawana również w kategoriach turystyki kulturowej, gdzie jej istotą jest poznawanie sportów narodowych na podstawie motywów stricte kulturowych: kontaktu nie tylko z kulturą, ale i sportem [Mikos von Rohrscheid, 2008].

W tym momencie należy zwrócić uwagę na dyskusyjny aspekt fanoturystyki. Wielu autorów identyfikuje fanoturystykę z turystyką sportową. Natomiast jej człon *fan* wskazuje na zainteresowanie kulturą [www 1]. Jest również określeniem dla uznania czy zachwyty dla wybranej książki, jej autora, komiksu, filmu, aktorów, reżysera, programu telewizyjnego, prezenterów, gry lub innego produktu przemysłu kultury [Lisowska-Magdżiarz, 2017]. Zatem fanoturystyka może się również odnosić do aspektu kulturowego. W tym przypadku fanoturysty są zainteresowani turystyką kulturową i wytworami kultury w postaci koncertów, spotkań autorskich czy wydarzeń związanych z grami komputerowymi.

Dolny Śląsk zarówno w sezonie letnim, jak i zimowym posiada w swojej ofercie bardzo dużą liczbę wydarzeń sportowych. W 2018 roku sportowych imprez masowych na terenie omawianego województwa odbyło się 348, a wzięło w nich udział 1 653 390 uczestników [www 2]. Przywołane liczby stanowią kolejno 10,03% wszystkich imprez sportowych odbywających się w Polsce, a uczestnicy wydarzeń sportowych w województwie dolnośląskim stanowią 11,18% wszystkich wydarzeń sportowych w Polsce.

Fanaturyści mają szansę na swobodny dojazd drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i lokalnymi do odbywających się wydarzeń w najdalszych zakątkach Dolnego Śląska, gdyż infrastruktura drogowa stale się rozrasta i ulega modernizacjom. Stąd też autorki podejmują rozważania teoretyczne na temat dostępności komunikacyjnej województwa dolnośląskiego, gdyż oba czynniki skłaniają do głębszych refleksji, które zostaną zaprezentowane w postaci syntetycznych wniosków w ostatniej części niniejszego artykułu.

2. Ujęcia teoretyczne oraz charakterystyka dostępności komunikacyjnej na przykładzie obszaru recepcji turystycznej województwa dolnośląskiego

2.1. Dostępność komunikacyjna w ujęciu teoretycznym i jej miary

„Dostępność transportowa” to termin stosowany w odniesieniu do sektora transportu i planowania użytkowania gruntów, który jest bezpośrednio związany z procesem przemieszczania. Wspomniana powyżej dostępność to także przydatność systemu transportowego, który gwarantuje społeczności możliwość przemieszczenia się do miejsca docelowego w odpowiednim czasie. Jest to funkcja mobilności jednostki, lokalizacji przestrzennej, możliwości w stosunku do punktu początkowego jednostki oraz czasu, w którym dana jednostka może uczestniczyć w działaniu. Dostępność warunkuje identyfikację zależności między transportem a użytkowaniem terenu [Rajendran, Bindhu, Sanjay Kumar, 2013].

Na gruncie geografii turystycznej istnieje definicja dostępności komunikacyjnej, która jest rozumiana jako możliwość dojazdu środkami komunikacji do ściśle określonego celu podróży dzięki istniejącej sieci połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscem stałego pobytu turystów a celem ich podróży. Dostępność komunikacyjna może być definiowana jako system połączeń komunikacyjnych, szlaków i wyciągów turystycznych umożliwiających turystom odbywanie wycieczek w obrębie wybranego regionu turystycznego do określonych miejsc docelowych [Lijew-

ski, Mikułowski, Wyrzykowski, 1985]. A.S. Kornak i M. Montygierd-Łojba twierdzą, że dostępność komunikacyjna jest związana z terenem, który charakteryzuje się pewną dostępnością do szybkiego, bezpiecznego i wygodnego środka transportu. Jest to fundament pozwalający turyście przemieścić się z miejsca zamieszkania do miejsca, które staje się dla niego celem podróży. O stopniu dostępności komunikacyjnej decyduje system komunikacyjny składający się z: sieci i stanu technicznego urządzeń komunikacyjnych, wyposażenia urządzeń komunikacyjnych w środki transportu, organizacji ruchu komunikacyjnego oraz stanu zaplecza techniczno-usługowego transportu [Rogalewski, 1974].

Struktura transportowa poszczególnych jednostek terytorialnych jest determinowana wieloma czynnikami. Na rozmieszczenie systemu transportowego wpływają następujące czynniki [Górniak, 2015]:

- położenie geograficzne,
- stopień urbanizacji,
- rozmieszczenie ośrodków przemysłowych i turystycznych,
- współpraca międzynarodowa,
- poziom rozwoju techniczno-technologicznego.

Najczęściej wykorzystywanym wskaźnikiem do oceny sektora transportu na obszarze danego regionu jest wskaźnik dostępności komunikacyjnej. Jest on jedną z podstawowych miar, która służy weryfikacji systemu transportowego w ujęciu przestrzennym. Kluczowym pojęciem związanym z planowaniem rozwoju transportu jest „dostępność transportowa”. Dostępność transportowa może być wykorzystywana w różnych aspektach, np. w odniesieniu do sieci transportowej, różnego rodzaju usług, jako czynnik rozwoju gospodarczego regionów oraz ich konkurencyjności, a także jako czynnik lokalizacji działalności gospodarczej [Kozłak, 2012].

Dostępność komunikacyjna wpływa na korzyści danego obszaru związane z decyzjami lokalizacyjnymi inwestycji. Można ją badać za pomocą wielu wskaźników [Górniak, 2015]:

- dostępność mierzona wyposażeniem infrastrukturalnym – szacowana za pomocą wskaźników wyposażenia infrastrukturalnego danego obszaru, np. ilość/gęstość obiektów liniowych i punktowych (sieć drogowa, stacje kolejowe, parkingi Park & Ride, porty lotnicze i inne), identyfikacja dostępności komunikacyjnej miast;
- dostępność mierzona odległością – odległość fizyczna (euklidesowa), fizyczna rzeczywista (drogowa), czasowa (czas podróży, czas przewozu) lub ekonomiczna (koszt podróży, koszt przewozu) między źródłem podróży a celem podróży, np. średni koszt podróży do miast powyżej 100 tys. mieszkańców na obszarze kraju;

- dostępność kumulatywna (izochronowa) – mierzona przez oszacowanie zbioru celów podróży dostępnych w określonym czasie przy określonym koszcie lub wysiłku podróży, np. liczba szpitali dostępna w czasie 1 godziny;
- dostępność spersonifikowana – bazująca na tzw. geografii czasu związanej z indywidualnymi cechami społeczno-ekonomicznymi uczestnika ruchu w czasoprzestrzeni, mierzona za pomocą tzw. dziennych ścieżek życia;
- dostępność potencjałowa – mierzona możliwością zajścia interakcji między źródłem podróży a zbiorem celów podróży (zakłada się, że wraz z wydłużeniem czasu lub kosztu podróży atrakcyjność celu podróży maleje, gdyż uczestnik ruchu jest bardziej skłonny do podróżowania na krótsze niż dłuższe odległości).

Należy podkreślić, że infrastruktura transportowa jest komplementarna wobec podstawowych dóbr turystycznych. Rolą dostępności komunikacyjnej jest kształtowanie technicznych warunków wypoczynku, natomiast stopień wykorzystania transportowych usług komunikacyjnych stanowi warunek konieczny dla dostępności zasobów turystycznych [Miedzińska, 2005]. W celu scharakteryzowania dostępności komunikacyjnej na terenie województwa dolnośląskiego należy przedstawić najważniejsze statystyki z obszaru transportu regionalnego oraz wszelkie szanse i zagrożenia związane z jego rozwojem na terenie Dolnego Śląska.

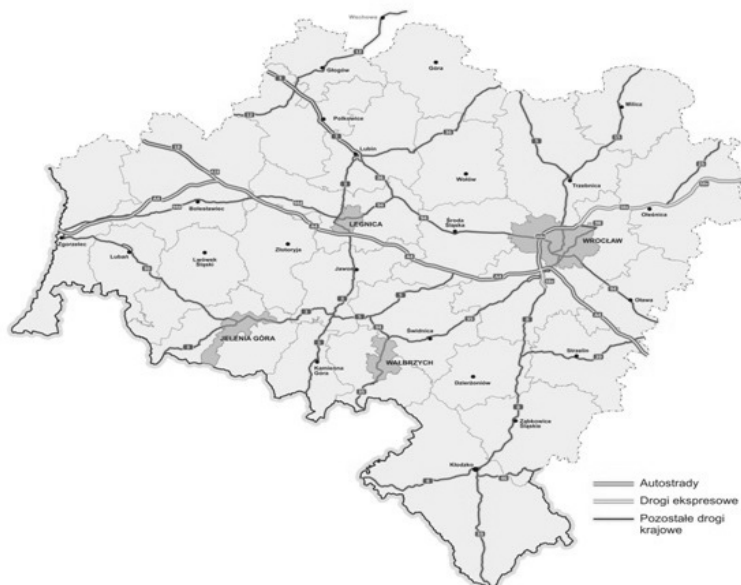
Na terenie Dolnego Śląska wyróżnia się następujące kategorie dróg publicznych [Ustawa o drogach publicznych]:

- drogi krajowe;
- drogi wojewódzkie;
- drogi powiatowe;
- drogi gminne.

2.2. Dostępność komunikacyjna na terenie województwa dolnośląskiego – transport drogowy

Niewątpliwie transport drogowy ma ogromne znaczenie dla województwa dolnośląskiego. Warto zwrócić uwagę na dane statystyczne dla transportu drogowego, które pozwolą podkreślić jego istotność dla badanego regionu.

Obecnie w województwie dolnośląskim istnieje 1706,15 km dróg krajowych: o nawierzchni asfaltowej (bitumicznej) 1352,21 km (79,3%), o nawierzchni betonowej 352,407 km (20,6%) i o nawierzchni innej (kostka kamienna) 1,540 km (0,1%) [GDDKiA, 2017]. Na rysunku 1 zaprezentowano sieć dróg krajowych na terenie województwa dolnośląskiego.



Rys. 1. Sieć dróg krajowych na terenie województwa dolnośląskiego

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział we Wrocławiu.

Na rysunku 1, który prezentuje sieć dróg krajowych na terenie województwa dolnośląskiego, należy zwrócić szczególną uwagę na cztery miasta, które zaznaczono kolorem ciemnoszarym. Są to miasta na prawach powiatu grodzkiego, które sprawują zarząd nad wszystkimi drogami publicznymi w granicach administracyjnych danego miasta. Pozostałe drogi krajowe są w zarządzie Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

O dostępności komunikacyjnej Dolnego Śląska decyduje długość autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych i wojewódzkich, co zostało zaprezentowane w tabeli 1. Natomiast w tabeli 2 przedstawiono drogi publiczne zlokalizowane na obszarze województwa dolnośląskiego wraz z ich oznaczeniem.

Tabela 1. Aktualna długość dróg publicznych w województwie dolnośląskim

2018	Autostrady (km)	Drogi ekspresowe (km)	Drogi publiczne ogółem (km)
Województwo dolnośląskie	221,9	202,6	24 333,4

Źródło: [www 2].

Tabela 2. Liczba dróg publicznych w województwie dolnośląskim wraz z ich oznaczeniami

Drogi międzynarodowe	Autostrady	Drogi ekspresowe	Pozostałe drogi krajowe	Drogi wojewódzkie
E36	A4	S3	3	292
E40	A8	S5	5	296
E65	A18		8	297
E67			12	305
			15	323
			18	328
			25	350
			30 (o mniejszym znaczeniu dla międzywojewódzkich relacji drogowych)	382
			33 (o mniejszym znaczeniu dla międzywojewódzkich relacji drogowych)	451
			34 (o mniejszym znaczeniu dla międzywojewódzkich relacji drogowych)	
			35 (o mniejszym znaczeniu dla międzywojewódzkich relacji drogowych)	
			36	
			39	
			46	
			94	
			98 (o mniejszym znaczeniu dla międzywojewódzkich relacji drogowych)	

Źródło: GDDKiA [2020].

W 2015 roku na terenie Polski został przeprowadzony Główny Pomiar Ruchu, w wyniku którego każde województwo zostało przeanalizowane pod kątem średniego dobowego ruchu rocznego w przeliczeniu na ilość pojazdów poruszających się po drogach krajowych w ciągu doby. Według tego raportu na obszarze województwa dolnośląskiego w ciągu doby przemieszcza się 13 098 pojazdów. Największe obciążenie ruchem sieci dróg krajowych istnieje w województwie śląskim (ponad 20 000 pojazdów na dobę), natomiast najmniejsze na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego (niewiele ponad 6000 pojazdów na dobę). Województwo dolnośląskie ze swoim obciążeniem ruchu jest na 5. miejscu w skali kraju z wynikiem ponad średnią krajową.

Warto także zwrócić uwagę na wskaźnik zmian ruchu na drogach, który był obliczany w latach 2010-2015. Najwyższy wzrost ruchu odnotowano w województwie łódzkim (20%), zaś najniższy w lubelskim (4%). Dla województwa dolnośląskiego wskaźnik ten wynosił 11%, co na tamtą chwilę pozwoliło usytuować województwo poniżej średniej krajowej (14%). Zróżnicowanie wskaźników wynika z budowy i oddania do użytku nowych odcinków dróg krajowych i autostrad, które podlegają stałej rozbudowie i modernizacji [GDDKiA, 2015].

2.3. Dostępność komunikacyjna na terenie województwa dolnośląskiego – transport kolejowy i lotniczy

Transport kolejowy stanowi ważny element krajowego transportu w Polsce. Obejmuje transport pasażerski, kolejowy i infrastrukturę transportu kolejowego [Jaworska, Nowacki, 2017].

Można zaryzykować stwierdzeniem, iż transport kolejowy zaraz obok transportu lotniczego jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu publicznego, co znajduje odzwierciedlenie w corocznych sprawozdaniach ze stanu bezpieczeństwa opracowywanych przez Urząd Transportu. W latach 2008-2018 liczba wypadków w transporcie kolejowym znacząco się zmniejszyła. Do takiego stanu rzeczy przyczyniły się działania podmiotów rynku kolejowego, wdrażanie systemów zarządzania ryzykiem oraz monitoring i nadzór bezpieczeństwa w transporcie kolejowym [Urząd Transportu Kolejowego, 2019a].

Obecnie w Polsce funkcjonuje infrastruktura kolejowa o łącznej długości 19 235 km. W porównaniu do 2008 roku długość linii kolejowych zmalała o 961 km. Tabela 3 prezentuje długość linii kolejowych z podziałem na eksploatowane, normalnotorowe oraz wąskotorowe.

Tabela 3. Długość linii kolejowych z podziałem na eksploatowane, normalnotorowe i wąskotorowe

Wyszczególnienie	Linie kolejowe eksploatowane		Normalnotorowe ogółem		Normalnotorowe zelektryfikowane		Wąskotorowe	
	2008	2018	2008	2018	2008	2018	2008	2018
Polska	20 196	19 235	20 007	19 235	11 924	11 894	189	0
Województwo dolnośląskie	1753	1695	1753	1695	1053	1080	0	0

Źródło: Linie kolejowe, transport kolejowy [www 2].

Z tabeli 3 wynika, iż w każdej kategorii linii kolejowych nastąpił spadek liczby kilometrów na przestrzeni dekady (zarówno w skali krajowej, jak i regionalnej). Najwyższy spadek nastąpił w liczbie linii kolejowych eksploatowanych, ponieważ aż o 961 km, natomiast długość linii kolejowych normalnotorowych zmalała aż o 772 km.

Na szczególną uwagę zasługuje zmniejszanie się liczby kilometrów linii kolejowych wąskotorowych. W latach 2008-2018 ubyło 189 km, co oznacza, że obecnie według danych prezentowanych przez Główny Urząd Statystyczny w całym kraju nie funkcjonuje ani jeden kilometr słynnych kolejek wąskotorowych. Natomiast realia są zupełnie inne. Przez wiele lat linie wąskotorowe były

przekazywane samorządom lokalnym na podstawie umowy o restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych [MKiD, 2006]. Należy zwrócić uwagę na bardzo istotny fakt, iż wiele funkcjonujących kolejek wąskotorowych pełni funkcję wyłącznie turystyczną. Przykładów można wymieniać wiele: Nadmorska Kolej Wąskotorowa, Bieszczadzka Kolejka Leśna, Żuławska Kolej Powiatowa, Kolej Parkowa Maltanka czy Pleszewska Kolej Wąskotorowa [Urząd Transportu Kolejowego, 2017]. Na rysunku 2 zaprezentowano sieć kolei wąskotorowych w Polsce.

- 1 Bieszczadzka Kolejka Leśna
- 2 Elcka Kolej Wąskotorowa
- 3 Górnosłańskie Koleje Wąskotorowe
- 4 Kaliska Kolej Dojazdowa
- 5 Kolej Wąskotorowa w Rudach
- 6 Kolejka Parkowa Maltanka
- 7 Koszalińska Kolej Wąskotorowa
- 8 Kroñnicka Kolej Wąskotorowa
- 9 Nadmorska Kolej Wąskotorowa
- 10 Nadwiślańska Kolej Wąskotorowa
- 11 Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa
- 12 Przeworska Kolej Wąskotorowa
- 13 Rogowska Kolej Wąskotorowa
- 14 Sochaczewska Kolej Muzealna
- 15 Starachowicka Kolej Wąskotorowa
- 16 Śmigiełska Kolej Wąskotorowa
- 17 Średzka Kolej Powiatowa
- 18 Wąskotorowe Kolejki Leśne
- 19 Wigierska Kolej Wąskotorowa
- 20 Wojskowa Kolej Wąskotorowa
- 21 Wyrzyska Kolej Powiatowa
- 22 Źnińska Kolej Powiatowa
- 23 Żuławska Kolej Dojazdowa



Rys. 2. Lokalizacja kolejek wąskotorowych w Polsce

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego [2017, s. 7].

Niestety sytuacji transportu kolejowego na Dolnym Śląsku nie można ocenić pozytywnie, ponieważ eksploatowana infrastruktura kolejowa wynosi jedynie 1 695 km, co oznacza, że na przestrzeni dekady zmniejszyła się o 58 km. Warto podkreślić, że na terenie województwa dolnośląskiego w ostatnich latach przybyło 27 km elektryfikowanych linii normalnotorowych.

Województwo dolnośląskie może się pochwalić jedną kolejką wąskotorową zlokalizowaną w Kroñnicach, w powiecie milickim na terenie Zespołu Pałacowo-Parkowego. Sama trasa liczy 3 km, natomiast w jej ciągu jest usytuowanych 5 stacji [www 3].

W latach 2009-2018 w przewozach normalnotorowych zostały odnotowane nie tylko dwa spadki, ale i dwa wzrosty liczby pasażerów. Drugi i największy wzrost nastąpił w ostatnich czterech latach funkcjonowania kolei w Polsce (tj. 2014-2018). Liczba pasażerów wzrosła wówczas o ponad 15%, co oznacza, iż z przewozów kolejowych skorzystało o 41 mln więcej pasażerów w 2018 roku niż w 2014 roku.

W przypadku województwa dolnośląskiego pozytywnie należy ocenić liczbę pasażerów korzystających z transportu kolejowego. Dolny Śląsk jest czwartym województwem w Polsce, w którym została odprawiona największa liczba pasażerów w 2018 roku: 27,2 mln osób [Urząd Transportu Kolejowego, 2019b].

Pasażerowie na terenie województwa dolnośląskiego są obsługiwani przez następujące spółki: PKP Intercity, POLREGIO – Przewozy Regionalne oraz Koleje Dolnośląskie S.A. Trzecia z nich odnotowuje rekordowe liczby pasażerów podróżujących na terenie Dolnego Śląska. Koleje Dolnośląskie S.A. należą do samorządu województwa dolnośląskiego. Celem nadrzędnym spółki jest przewóz pasażerów autobusami szynowymi w całym województwie. KD są pierwszą spółką w Polsce, która otrzymała Europejski i Krajowy Certyfikat Bezpieczeństwa [www 5].

Warty uwagi jest fakt, iż Urząd Wojewódzki i Koleje Dolnośląskie we wspólnym staraniu pozyskują zamknięte linie kolejowe zlokalizowane w odległych miejscach Dolnego Śląska. Pozwala to uzyskać połączenia komunikacyjne z granicą państwa i w przyszłości zapewnić spójną sieć połączeń kolejowych na terenie województwa [www 4].

Na terenie województwa dolnośląskiego istnieje 16 lotnisk, które charakteryzują się zróżnicowanymi funkcjami. W tabeli 4 zaprezentowano lotniska wraz z ich lokalizacją oraz przeznaczeniem.

Tabela 4. Lotniska na terenie województwa dolnośląskiego

Lp.	Lotnisko	Profil	Stan
1	2	3	4
1.	Port lotniczy im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu	Port lotniczy o międzynarodowym regularnym ruchu pasażerskim i wojskowa baza lotnicza	Czynne
2.	Lotnisko Bystrzyca Kłodzka	Sportowe	bd.
3.	Aeroklub Jeleniogórski (Jelenia Góra)	Sportowe	Czynne
4.	Lotnisko Jeżów Sudecki	Sportowe	Czynne
5.	Lotnisko Legnica	Wielofunkcyjne	Nieczynne
6.	Lotnisko Krzywa	Dawna wojskowa baza lotnicza wojsk radzieckich	Nieczynne
7.	Lotnisko Lubin	Port lotniczy o nieregularnym ruchu pasażerskim	Czynne
8.	Lotnisko Łukaszów	Wojskowa baza lotnicza	Rozformowane

cd. tabeli 4

1	2	3	4
9.	Lotnisko Mieroszów-Nowe Siodło	Sportowe	Czynne
10.	Lotnisko Milicz	Sanitarne	Nieczynne
11.	Lotnisko Mirosławice / Rogów Sobócki	Wielofunkcyjne	Czynne
12.	Lotnisko Oleśnica	Wojskowa baza lotnicza	Nieczynne
13.	Lotnisko Oława-Stanowice	Dawna wojskowa baza lotnicza	Rozformowane
14.	Lotnisko Osła / Lotnisko Różyniec	Dawna wojskowa baza lotnicza	Czynne
15.	Lotnisko Przemków / Pstrąże / Strachów	bd.	Nieczynne
16.	Lotnisko Świebodzice	Sportowe	bd.
17.	Lotnisko Wrocław-Szymanów	Sportowe	Czynne
18.	Lotnisko Zgorzelec-Żarska Wieś	Wielofunkcyjne	Czynne
19.	Łądowisko Orsk	Trawiaste lądowisko dla śmigłowców, sanitarne	Czynne
20.	DOL Środa Śląska	Odcinek lotniskowy	Nieczynne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [www 6].

Najistotniejszym portem lotniczym województwa dolnośląskiego jest Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu, który stanowi centralny port komunikacyjny o charakterze międzynarodowym. Budowa lotniska w Strachowicach rozpoczęła się w latach 30. XX wieku na potrzeby niemieckiego lotnictwa wojskowego. W latach 90. XX wieku powołano spółkę Port Lotniczy Wrocław S.A. dzięki władzom miasta i regionu. Przez kolejne 20 lat lotnisko było stale modernizowane i zostały wybudowane nowe terminale, pasy startowe oraz płyty postojowe. Największą inwestycją była budowa nowego portu lotniczego w latach 2010-2012. Ruch pasażerski w ciągu ostatnich 20 lat stale wzrasta, co prezentuje tabela 5.

Tabela 5. Ruch pasażerski – przyjazdy i wyjazdy w 2003, 2010 i 2018 roku

Wyszczególnienie	Przyjazdy			Wyjazdy		
	2003	2010	2018	2003	2010	2018
Polska	3 520 411	10 219 742	22 818 361	3 546 116	10 327 919	22 898 071
Województwo dolnośląskie	140 818	796 828	1 647 930	143 516	806 014	1 650 213

Źródło: Ruch pasażerów w portach lotniczych, transport lotniczy [www 2].

Wśród badań dostępności komunikacyjnej warto zwrócić uwagę na badania, których celem było zidentyfikowanie dostępności komunikacyjnej miast na podstawie wskaźników wyposażenia infrastrukturalnego w Polsce. Wśród zmiennych, które wzięto pod uwagę, pojawiły się [Górniak, 2015]:

– gęstość infrastruktury (drogowej, wodnej oraz lotniczej),

- jakość składników infrastruktury (np. długość dróg szybkiego ruchu czy autostrad),
- poziom kongestii transportowej,
- poziom bezpieczeństwa.

Wśród badanych województw znalazło się również województwo dolnośląskie. Na terenie województwa jest zlokalizowanych 91 miast Polski, których powierzchnia stanowi 2207,85 metrów kwadratowych, a ich udział powierzchni w powierzchni województwa ogółem wynosi 11,07%. W 2013 roku miara osobowej dostępności komunikacyjnej wyniosła 0,284893. Zastosowanie takiej miary pozwala na uporządkowanie województw ze względu na poziom komunikacyjnej dostępności miast z punktu widzenia przewozu pasażerów transportem drogowym. Najwyższą wartość tej miary posiada województwo śląskie (0,418243), natomiast najniższą wartość osiągnęło województwo lubuskie (0,088091). Najbliżej 30-procentowego udziału powierzchni miast w całym województwie jest województwo śląskie z najwyższą wartością wskaźnika. Najmniej konkurencyjne miasta są w województwach z najniższą wartością miernika, tj. lubelskie. Województwo dolnośląskie osiągnęło 5. miejsce na 16 województw, co należy uznać za duży sukces i dobrą perspektywę dla tego regionu w latach kolejnych [Górniak, 2015].

Podsumowanie

Niewątpliwie dostępność komunikacyjna na terenie województwa dolnośląskiego jest na bardzo wysokim poziomie, co znajduje odzwierciedlenie w prezentowanych danych statystycznych. Długość dróg zlokalizowanych na terenie województwa pozwala stwierdzić, że transport drogowy jest najlepiej rozwiniętą gałęzią transportową, natomiast niekoniecznie stanowi to o bezpieczeństwie i pozytywnych skutkach społecznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Warto zwrócić także uwagę na transport kolejowy, który na terenie Dolnego Śląska ma wielki, ale nadal niewykorzystany potencjał wynikający z pozyskiwania zamkniętych linii kolejowych i ich modernizacji. Podjęcie działań rewitalizacyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej pozwoli w przyszłości stworzyć nowoczesną, bezpieczną, szybką sieć połączeń kolejowych, które zapewnią efektywny proces przemieszczania pasażerów nie tylko na terenie województwa dolnośląskiego, ale także na trasach międzywojewódzkich. Do najistotniejszych gałęzi transportowych należy również zaliczyć transport lotniczy, którego fundamentem jest Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu. Jest on

odpowiedzialny za obsługę pasażerów zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej, przyczyniając się do rozwoju ruchu turystycznego w regionie. Sektor transportu w województwie dolnośląskim nadal wymaga wielu inwestycji infrastrukturalnych, które pozwolą zwiększyć poziom dostępności komunikacyjnej nie tylko w największych ośrodkach aglomeracyjnych, ale i na terenie mniejszych miejscowości.

Literatura

- Brumm K. (2012), *Fanoturystyka. Kibice sportowi w pozytywnym świetle*, K&A K.M.A Karasiak, Poznań.
- GDDKiA (2015), *Synteza wyników GPR 2015 na zamiejskiej sieci dróg krajowych*, Warszawa.
- GDDKiA (2017), *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych administrowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu na koniec 2017 roku*, Wrocław.
- GDDKiA (2020), Załącznik nr 1 do Raportu o stanie nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2019 roku, Warszawa.
- Górnjak J. (2015), *Identyfikacja dostępności komunikacyjnej miast na podstawie wskaźników wyposażenia infrastrukturalnego w Polsce*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach”, nr 249 s. 145-154.
- Jaworska K., Nowacki G. (2017), *Ratownictwo podczas przewozu towarów niebezpiecznych transportem kolejowym*, „Autobusy, Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe”, nr 9, s. 79-84.
- Koźlak A. (2012), *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionalnego w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J. (1985), *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa.
- Lisowska-Magdziarz M. (2017), *Fandom dla początkujących*, Instytut Dziennikarstwa, Mediów i Komunikacji Społecznej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Miedzińska I. (2005), *Dostępność komunikacyjna w systemach rekreacyjnych na przykładzie Pojezierza Lubuskiego*, „Turystyka i Rekreacja”, t. I, Poznań.
- Mikos von Rohrscheid A. (2008), *Turystyka kulturowa – wokół definicji*, „Turystyka Kulturowa”, nr 1 (listopad), s. 32-35.
- Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa (2006), *Odpowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego – z upoważnienia ministra – na zapytanie nr 1096 w sprawie otoczenia opieką państwa zabytkowych kolejek wąskotorowych, mogących stanowić atrakcję turystyczną w wielu polskich miejscowościach*, Warszawa.

- Mokras-Grabowska J. (2016), *Turystyka sportowa – dyskusja terminologiczna* „Turystyka”, nr 26/1, s. 13-19.
- Rajendran P., Bindhu B.K., Sanjay Kumar V.S. (2013), *Public Transport Accessibility Index for Thiruvananthapuram Urban Area*, “IOSR Journal of Mechanical and Civil Engineering”, Vol. 7, Iss. 4, s. 61-66.
- Rogalewski O. (1974), *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa.
- Standeven J., DeKnop P. (1999), *Sport Tourism*, Champaign.
- Tomik R. (2013), *Turystyka sportowa – czym jest i kto jest jej uczestnikiem?* „Bibliotheca Nostra. Śląski Kwartalnik Naukowy”, nr 1/1.
- Urząd Transportu Kolejowego (2017), *Kolej wąskotorowa w Polsce. Dane rynkowe oraz zasady funkcjonowania, bezpieczeństwo, ochrona dziedzictwa kolei*, Warszawa.
- Urząd Transportu Kolejowego (2019a), *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2018 r.*, Warszawa.
- Urząd Transportu Kolejowego (2019b), *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.*, Warszawa.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dz.U. z 2018 r. poz. 2068.
- [www 1] <https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/fan> (dostęp: 1.05.2019).
- [www 2] Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, <https://stat.gov.pl/> (dostęp: 5.01.2020).
- [www 3] <https://www.krosnice.pl/asp/informacje-ogolne,554,,1> (dostęp: 2.02.2020).
- [www 4] <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/koleje-dolnoslaskie-z-nowym-rekordem-liczby-pasazerow-93063.html> (dostęp: 2.02.2020).
- [www 5] <https://www.kolejedolnoslaskie.pl/historia/> (dostęp: 2.02.2020).
- [www 6] <https://www.samoloty.pl/lotniska-i-ladowiska-w-polsce/dolnoslaskie> (dostęp: 4.02.2020).

AVAILABILITY CHARACTERISTICS COMMUNICATION OF THE VOIVODESHIP LOWER SILESIA – RECEPTION AREA OF FAN TOURISM

Summary: Transport accessibility is understood as the ability to travel by means of communication to the destination of a tourist practicing all forms of tourism. Communication accessibility, described in this article, will present a system of communication connections, tourist routes and lifts, enabling the fan tourist to take trips within the region of Lower Silesia in order to participate in sporting events. In this article, the authors query literature together with an analysis of secondary data from the statistics of the Central Statistical Office and the national road manager in the Lower Silesian Voivodship. The topic of communication accessibility of fan tourists on the basis of national literature has not been raised so far, which influences the motives of the authors' consider-

ations, which are to fill the research gap in this area. The aim of the authors' research efforts is to identify the communication accessibility of the Lower Silesian Voivodship and its assessment on the basis of accepted and calculated indicators. The result of the work is the identification of transport accessibility on the basis of transport characteristics in the Lower Silesian Voivodship.

Keywords: transport accessibility, fan tourism, Lower Silesian Voivodship.