

Stanisław Liszewski

**FUNKCJA TURYSTYCZNA BIESZCZADÓW POLSKICH
W ŚWIETLE ANALIZY RUCHU POJAZDÓW**

**LA FONCTION TOURISTIQUE DES BIESZCZADY POLONAISES
A LA LUMIERE DE L'ANALYSE DU MOUVEMENT DES VÉHICULES**

W pracy podjęto próbę określenia roli i znaczenia Bieszczadów jako regionu turystycznego. Przyjęto założenie, że miarą tego znaczenia jest zasięg geograficzny miejsc stałego zamieszkania osób przybywających w Bieszczady w celach turystycznych. Przeprowadzone badania ruchu drogowego wykazały, iż badany region pełni funkcję o znaczeniu regionalnym w ruchu turystycznym Polski.

W polskiej literaturze naukowej, traktującej o problemach turystyki, stosunkowo często spotkać można prace zmierzające do wyznaczenia regionów turystycznych Polski (M. I. Mileska 1963, A. Bajcar 1969; T. Lijewski, B. Mikułowski, J. Wyrzykowski 1985). W większości opierają się one na analizie walorów turystycznych (w tym głównie walorów naturalnych), stanie zagospodarowania turystycznego, a ostatnio coraz częściej także na wielkości ruchu turystycznego. Podstawy tych regionalizacji są na tyle podobne, iż wyznaczone regiony turystyczne różnią się w zależności od indywidualności autora, pewnymi tylko szczegółami. Jest to zrozumiałe, bowiem wartości środowiska przyrodniczego są od lat takie same, a ich degradacja (np. zanieczyszczenie wód, skażenie atmosfery itp.) rzadko bywa uwzględniona przez autorów, zagospodarowanie turystyczne, w polskich warunkach ekonomicznych, zmienia się powoli, a ruch turystyczny, mierzony najczęściej wielkością małej i wciąż niewystarczającej bazy noclegowej, też podlega stosunkowo niewielkim przemianom.

Można zaryzykować stwierdzenie, iż w Polsce istnieje wystarczające rozeznanie co do ilości i rozmieszczenia regionów czy rejonów turystycznych, ich wartości wypoczynkowych i stanu zagospodarowania. Znacznie mniej wiemy natomiast o funkcjach, jakie pełnią poszczególne re-

giony w turystyce Polski, Europy, świata. Można nawet stwierdzić, iż znaczna jest oferta poszczególnych regionów, wiemy także, w jakim stopniu zostaje ona podjęta przez turystów, nie wiemy jednak nic, lub prawie nic, o tym, kto podjął tę ofertę. Odpowiedź na tak sformułowane pytanie może w przyszłości okazać się niezbędna dla prowadzenia właściwej polityki turystycznej.

Przyjmując, iż w dającej się przewidzieć perspektywie, zlikwidowane zostanie w naszym kraju rozdzielnictwo skierowań na wypoczynek, a w to miejsce powstanie rynek konsumentów (również konsumentów ofert turystycznych); nie bez znaczenia dla prowadzenia odpowiedniej polityki będzie znajomość funkcji, jaką pełnią czy mogą pełnić poszczególne regiony turystyczne w wypoczynku mieszkańców naszego kraju.

Celem pracy jest próba określenia roli i znaczenia rangi, jaką pełnią Bieszczady jako region turystyczny.

W pracy przyjęto założenie, w myśl którego miarą rangi regionu w turystyce jest zasięg przestrzenny miejsc stałego zamieszkania osób przybywających w celach turystycznych. Zakłada się, iż mimo wielu znanych, zwłaszcza w Polsce, determinant, syntetycznym miernikiem funkcji regionu (mieszczą się w nim zarówno warunki przyrodnicze, jak również zagospodarowanie turystyczne) jest nie tylko wielkość (liczba) ruchu turystycznego i jego struktura, ale głównie zasięg geograficzny, czyli odległość, jaką decydują się pokonać turyści, aby wypoczywać lub przebywać w celu poznawczym, na takim lub innym obszarze.

Zgodnie z przyjętą hipotezą, w pracy nie będziemy zajmować się walorami naturalnymi Bieszczadów Polskich i ich zagospodarowaniem turystycznym. Pominiemy także analizę wielkości ruchu turystycznego, co było przedmiotem wcześniejszych badań (J. Wrona 1982; 1983), zajmujemy się natomiast określeniem zasięgu geograficznego przybywających do tego regionu osób.

Realizacja założonego celu wymagała zebrania niezbędnych materiałów empirycznych, które zgromadzono stosując metodę badań sondażowych. Nie sposób było bowiem przebadac w całości miejsca stałego zamieszkania wszystkich przebywających w regionie turystów, których — jak podaje J. Wrona (1983) — w jednym tylko roku (1976) zarejestrowano 373,5 tys.

1. TEREN BADAŃ

Przyjęta metoda badań oraz względy organizacyjne (duże odległości pomiędzy punktami pomiarowymi, a także ograniczona liczba biorących udział w pomiarach) zdeterminowały wielkość obszaru objętego badaniami. Obszar, który w dalszej części pracy nazywać będziemy Biesz-

czadami Polskimi lub krócej Bieszczadami i który podlegał szczegółowym pomiarom, ogranicza tzw. wielka obwodnica (pętla) bieszczadzka, czyli droga kołowa zbudowana w latach 1954—1962 o łącznej długości 145 km. Łączy ona miejscowości Lesko—Baligród—Cisna—Ustrzyki Górne—Ustrzyki Dolne—Lesko.

Teren zamknięty tą drogą i przez nią udostępniony dla ruchu turystycznego, należy do najbardziej atrakcyjnych tak pod względem przyrodniczym (m. in. Bieszczadzki Park Narodowy), jak i zagospodarowania turystycznego (m. in. Zbiornik Soliński). Zbiegają się tu wszystkie szlaki turystyczne, zlokalizowana jest tu również zdecydowana większość obiektów noclegowych całych Bieszczadów. Na obszarze tym znajdowało się w 1976 r. (J. Wrona 1983) ponad 6400 miejsc w bazie noclegowej otwartej i zamkniętej oraz blisko 1300 miejsc na polach biwakowych.

Atrakcyjny krajobrazowo przebieg obwodnicy bieszczadzkiej wykorzystywany jest również przez liczne wycieczki autokarowe oraz turystów indywidualnych.

2. METODA BADAŃ

Pragnąc określić wielkość i natężenie, a przede wszystkim zasięg geograficzny pojazdów mechanicznych poruszających się po wielkiej obwodnicy bieszczadzkiej, zorganizowano siedem posterunków pomiarowych, na których rejestrowano ruch pojazdów poruszających się po drodze w obie strony. Pomiar polegał na notowaniu numerów rejestracyjnych pojazdów mechanicznych w rozbiciu na pięć rodzajów: samochody osobowe, samochody ciężarowe, furgonetki i mikrobusy, autobusy, motocykle i motorowery.

Podstawowy pomiar, na wszystkich siedmiu punktach, prowadzono przez dwa dni, w czwartek, 19 lipca 1984 r. oraz w sobotę, 21 lipca 1984 r. w godz. od 9.00 do 18.00 każdego dnia. Dni pomiarów wybrane były celowo, czwartek reprezentował typowy dzień roboczy, sobota była dniem wolnym od pracy, a dodatkowo poprzedzała święto narodowe (22 lipca). W obu dniach było dość pogodnie, bez opadów, z tym jednak że zarówno w czwartek, jak i w sobotę było chłodno jak na tę porę roku¹.

Punkty pomiarowe zlokalizowano na rogatkach trzech miejscowości:

¹ Pomiaru ruchu zorganizowano w ramach ćwiczeń terenowych studentów geografii turystyki Uniwersytetu Łódzkiego. Uczestniczyło w nich 9 studentów III roku geografii turystyki oraz 5 pracowników Zakładu Geografii Miast i Turystyki UŁ, a także 6 studentów i 2 pracowników Instytutu Geografii Turystyki Uniwersytetu w Angers (Francja).

Leska, Ustrzyk Dolnych i Cisnej, tak aby wykluczyć z pomiarów ruch wewnątrz miejscowości.

Na terenie Leska znajdowały się trzy punkty pomiarowe rozmieszczone na następujących odcinkach dróg:

nr 1 — droga Sanok—Lesko,

nr 2 — droga Lesko—Cisna,

nr 3 — droga Lesko—Ustrzyki Dolne.

W Ustrzykach Dolnych umieszczono dwa punkty:

nr 4 — droga z Przemyśla do Ustrzyk Dolnych,

nr 5 — droga z Ustrzyk Dolnych do Ustrzyk Górnych.

Pozostałe dwa punkty pomiarowe znajdowały się w Cisnej:

nr 6 — droga z Komańczy do Cisnej,

nr 7 — droga z Cisnej do Leska.

Lokalizacja punktów pomiarowych umożliwiła zarejestrowanie wszystkich pojazdów, które wyjechały lub wjechały na teren wcześniej zdefiniowanego regionu Bieszczadów (punkty nr 1, 4, 6). Pozwoliła także na analizę ruchu pojazdów wewnątrz badanego obszaru (punkty nr 2, 3, 5, 7).

W dniu 17 lipca 1984 r. (wtorek) przeprowadzono dodatkowy pomiar ruchu pojazdów także w godz. 9.00—18.00, ale w jednym tylko punkcie. Punkt ten zlokalizowano w miejscowości Pszczeliny położonej na trasie Ustrzyki Dolne—Ustrzyki Górne, w pobliżu tej ostatniej miejscowości. Pomiar ten, pomimo iż wykonany był w dzień roboczy, miał na celu rejestrację ruchu na odcinku drogi, która — jak przypuszczano — pełni o tej porze roku wyłącznie turystyczną funkcję.

Przeprowadzone pomiary, mimo że miały charakter sondażowy, były jednocześnie badaniami kompleksowymi i całościowymi w konkretnych dwóch dniach, celowo wytypowanych do pomiarów.

Wybór lipca do badań ruchu turystycznego był w pełni uzasadniony, charakteryzuje się bowiem ten miesiąc największym w skali rocznej napływem turystów odwiedzających Bieszczady. Na lipiec, zdaniem J. Wrony (1983), przypada aż 28% całorocznej liczby noclegów udzielanych w tym regionie.

Przeprowadzone pomiary umożliwiają analizę wielkości ruchu pojazdów, ich strukturę rodzajową, natężenie w czasie (ruch rejestrowano w przedziałach godzinnych), a przede wszystkim zasięg geograficzny rejestrowanych pojazdów.

3. WIELKOŚĆ RUCHU POJAZDÓW

W pierwszym dniu badań kompleksowych (czwartek, 19 lipca), w godzinach pomiarów wjechało łącznie na badany teren 1713 pojazdów,

a wyjechało 1819 (tab. I). Ta ponad 100 pojazdów licząca przewaga wyjazdów nad przyjazdami wskazuje, iż był to dzień charakteryzujący się odpływem ludności z omawianego regionu.

Tabela I

Wielkość ruchu pojazdów na drogach dojazdowych do Bieszczadów Polskich
(19 i 21.07.1984, godz. 9.00—18.00)

La grandeur du mouvement des véhicules sur les routes menant aux Bieszczady
(19 et 21.07.1984, 9.00—18.00 h)

Miejsce i numer punktu pomiarowego Lieu et numéro du point de mesurage	Liczba pojazdów ogółem		Liczba samochodów osobowych	
	Nombre total des véhicules		Nombre des voitures pour les personnes	
	19.07.1984	21.07.1984	19.07.1984	21.07.1984
Lesko: (1) droga z Sanoka	1 093	919	580	720
Ustrzyki Dolne: (4) drogą z Przemyśla	473	354	192	207
Cisna: (6) droga z Komańczy	147	174	68	109
Razem wjazdy	1 713	1 447	840	1 036
Lesko: (1) droga do Sanoka	1 289	831	732	601
Ustrzyki Dolne: (4) droga do Przemyśla	386	382	187	222
Cisna: (6) droga do Komańczy	144	198	77	112
Razem wyjazdy	1 819	1 411	996	935

Zródło: Wyniki badań terenowych.

Najwięcej pojazdów wjechało i wyjechało tego dnia drogą z Sanoka do Leska, łącznie 2382 pojazdy, czyli 67,4% całego notowanego w tym dniu ruchu. Na tej właśnie drodze wystąpiło największe saldo ujemne w bilansie ruchu, sięgające blisko 200 pojazdów, co wskazuje na główny kierunek odpływu pojazdów z terenu Bieszczadów.

Na drugim miejscu była w tym dniu droga prowadząca z Przemyśla do Ustrzyk Dolnych. Łączna wielkość ruchu na tej drodze wynosiła 859 pojazdów (24,3% całego ruchu), z tym jednak że dominowały tu wjazdy nad wyjazdami. Przewaga ta wynosiła 87 pojazdów.

Najmniej uczęszczana była w tym dniu droga prowadząca z Komańczy do Cisnej. W czasie 9 godzin pomiarów zarejestrowano tylko 291 pojazdów (8,3%), a liczba wjazdów bilansowała się tu z wyjazdami.

Badania przeprowadzone w wolną od pracy sobotę — 21 lipca

1984 r. — wykazały dość istotne zmiany i to zarówno w ilości pojazdów, jak również w kierunkach ich napływu i odpływu.

W dniu tym, na tych samych punktach pomiarowych zarejestrowano łącznie 2858 pojazdów, czyli o 674 (ponad 19%) mniej niż w dniu roboczym. Drugą cechą charakteryzującą ruch w tym dniu była przewaga wjazdów na badany teren nad wyjazdami. Przewaga ta, choć ilościowo niewielka (wjechało o 36 pojazdów więcej niż wyjechało), wskazuje jednak na zmianę charakteru ruchu.

Nadal największy ruch, łącznie 1750 pojazdów (61,2% całego notowanego w tym dniu ruchu), zarejestrowano na drodze prowadzącej z Leska do Sanoka. Był on jednak mniejszy aż o 632 pojazdy, czyli blisko 22% w stosunku do poprzedniego pomiaru. Inną cechą, charakteryzującą ruch na drodze z Sanoka była przewaga pojazdów wjeżdżających (o 88 sztuk) nad wyjeżdżającymi.

Drogą z Przemyśla wjechało i wyjechało 736 pojazdów, czyli 25,7% rejestrowanego w tym dniu ruchu. Było to o 123 pojazdy mniej, czyli o ponad 14% niż 19 lipca. Odwrotnie, jak w dniu roboczym, w wolną sobotę w ruchu tym zaznaczyła się przewaga (o 28 pojazdów) wjazdów tym szlakiem nad przyjazdami.

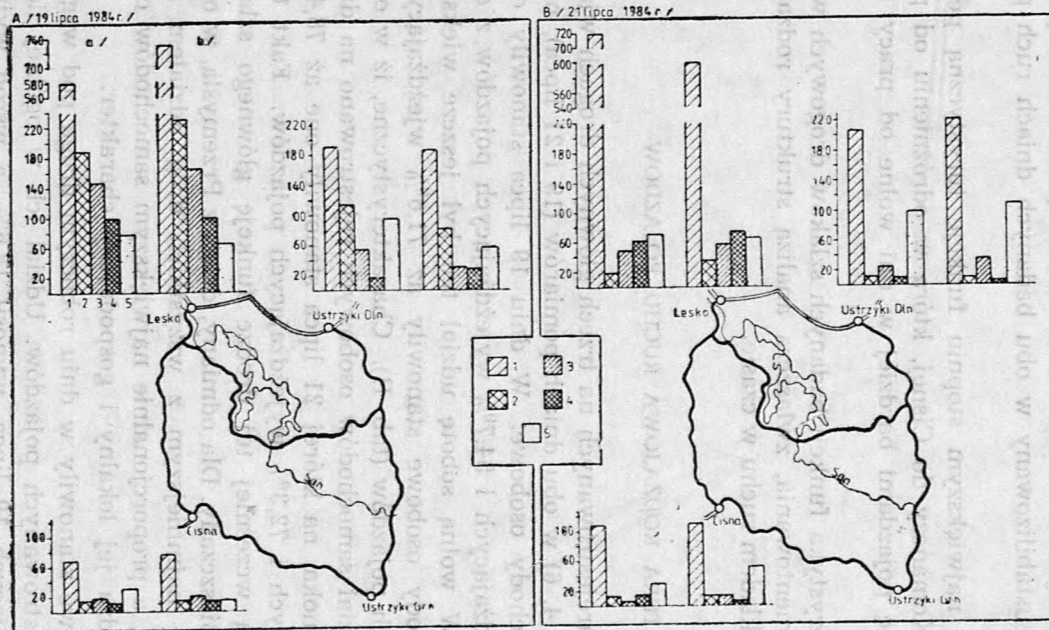
Zmiany nastąpiły również w wielkości ruchu pojazdów na trzecim z głównych punktów pomiarowych (nr 6). Ogólny ruch na tej drodze zwiększył się w wolną sobotę o 81 pojazdów (tab. I), co stanowiło wzrost w stosunku do poprzedniego pomiaru o ponad 27%. Zmieniła się również struktura kierunkowa tego ruchu. W wolną sobotę zarejestrowano przewagę (o 24 pojazdy) wjazdów nad przyjazdami. Liczba pojazdów zanotowana na tym punkcie w sobotę, stanowiła 13,1% całego rejestrowanego w tym dniu ruchu pojazdów w regionie Bieszczadów.

Porównanie wielkości ruchu na trzech głównych punktach pomiarowych w dniu roboczym (19 lipca) i w wolną sobotę (21 lipca) wskazuje na różnice, jakie występują pomiędzy tymi dwoma dniami (rys. 1).

Dzień wolny od pracy odznacza się mniejszym natężeniem ruchu i inną jego strukturą kierunkową. Ruch ten był mniejszy globalnie o około 19% w stosunku do dnia roboczego, z tym jednak że w różnych punktach pomiarowych wartości te były różne.

Największy spadek ruchu wystąpił na drodze do Sanoka (o 22%), znacznie mniejszy na drodze do Przemyśla (o 14%), a ruch sobotni na drodze z Komańczy był większy o 27% niż w dniu roboczym. Spostrzeżenia te, pogłębione analizą udziału omawianych szlaków w napływie i odpływie pojazdów, pozwalają wnioskować o funkcjach, jakie pełnią poszczególne drogi w napływie ruchu turystycznego do badanego regionu.

Głównym szlakiem drogowym prowadzącym w Bieszczady jest droga



Rys. 1. Wielkość i struktura ruchu pojazdów na drogach prowadzących w Bieszczady Polskie (w liczbach bezwzględnych)

1 — samochody osobowe, 2 — samochody ciężarowe, 3 — furgonki i mikrobusy,
4 — autobusy, 5 — motocykle i motorowery; a — wjazdy, b — wyjazdy

La grandeur et la structure de mouvement des véhicules sur les routes menant aux Bieszczady Polonaises (en nombres absolus)

1 — voitures pour les personnes, 2 — camions, 3 — fourgonnettes et microbus,
4 — autobus, 5 — motocyclettes et cyclomoteurs; a — entrées, b — sorties

z Sanoka. Ze względu na swą rangę pełni ona różnorodne funkcje, w tym również jest najważniejszym szlakiem napływu turystów. Świadczy o tym wielkość ruchu w wolną od pracy sobotę, czyli w dniu, kiedy wyeliminowany został, w znacznym stopniu, ruch towarowy i gospodarczy.

Droga łącząca Przemyśl z Ustrzykami Dolnymi pełni bardziej lokalne funkcje, m. in. ustabilizowany w obu badanych dniach ruch pojazdów.

Proporcjonalnie w największym stopniu funkcję turystyczną pełni droga prowadząca z Komańczy do Cisnej, która w odróżnieniu od poprzednich, zapelnia się pojazdami bardziej w dni wolne od pracy niż w dni robocze.

Ta ogólna charakterystyka funkcji badanych szlaków drogowych wymaga dalszego udokumentowania, zwłaszcza analizą struktury rodzajowej pojazdów oraz rozkładem ruchu w czasie.

4. STRUKTURA RODZAJOWA RUCHU POJAZDÓW

Wśród pojazdów zarejestrowanych na trzech głównych drogach wjazdowych (punkty nr 1, 4, 6) w obu dniach pomiarów (19 i 21 lipca), najliczniejsze były samochody osobowe. W dniu 19 lipca stanowiły one 49% wszystkich wjeżdżających i 54,7% wyjeżdżających pojazdów z obszaru Bieszczadów. W wolną sobotę udział ten był jeszcze większy. W dniu tym samochody osobowe stanowiły aż 71,6% wjeżdżających i 66,3% wyjeżdżających pojazdów (tab. II). Charakterystyczne, iż w obu dniach największy udział samochodów osobowych rejestrowano na drodze prowadzącej z Sanoka, na której 21 lipca stanowiły one aż 78,4% wszystkich wjeżdżających i 72,3% wyjeżdżających pojazdów. Fakt ten potwierdza przypisaną wcześniej tej drodze funkcję głównego szlaku napływu turystów w Bieszczady. Dla odmiany, droga z Przemyśla, w obu dniach odznaczała się najmniejszym z wszystkich dróg udziałem samochodów osobowych, a proporcjonalnie największym samochodów ciężarowych, co potwierdza jej lokalny i gospodarczy charakter.

Samochody ciężarowe stanowiły w dniu roboczym drugą pod względem ilości grupę rejestrowanych pojazdów. Udział ich w ogólnej liczbie pojazdów wjeżdżających 19 lipca, wynosił 18,6%, a wśród wyjeżdżających 18,0%. W wolną sobotę, liczba tych pojazdów znacznie zmalała i wynosiła odpowiednio 3,1% wśród pojazdów wjeżdżających i 4,2% wyjeżdżających.

Podobną prawidłowość można było zaobserwować wśród furgonetek i mikrobusów, które w dniu roboczym, stanowiły trzeci pod względem

Tabela II

Struktura procentowa ruchu pojazdów
na drogach dojazdowych do Bieszczadów Polskich
(19 i 21.07.1984, r., godz. 9.00—18.00)

La structure du pourcentage du mouvement
des véhicules sur les routes menant aux Bieszczady
(19 et 21.07.1984, 9.00—18.00 h)

Miejsce i numer punktu pomiarowego Lieu et numéro du point de mesurage	Razem Au total	Samochody osobowe Voitures pour les personnes		Samochody ciężarowe Camions		Furgonetki Fourgonnettes		Autobusy Autobus		Motocykle i motorowery Motocyclottes et cyclomoteurs	
		19.07	21.07	19.07	21.07	19.07	21.07	19.07	21.07	19.07	21.07
		Lesko: (1) droga z Sanoka	100,0	53,1	78,4	17,3	2,1	13,4	5,1	9,1	6,7
Ustrzyki Dolne: (4) droga z Przemyśla	100,0	40,6	58,5	24,1	3,7	11,4	7,0	3,6	3,1	20,3	27,7
Cisna: (6) droga z Komańczy	100,0	46,3	62,7	10,2	7,5	12,9	4,0	8,8	8,6	21,8	17,2
Razem wjazdy	100,0	49,0	71,6	18,6	3,1	12,9	5,5	7,5	6,1	12,0	13,7
Lesko: (1) droga do Sanoka	100,0	56,8	72,3	17,8	4,2	12,7	6,8	7,7	8,9	5,0	7,8
Ustrzyki Dolne: (4) droga do Przemyśla	100,0	48,4	58,1	21,5	2,9	8,0	9,1	7,3	1,6	14,8	28,3
Cisna: (6) droga do Komańczy	100,0	53,5	56,6	10,4	6,6	14,6	6,6	10,4	3,5	11,1	26,7
Razem wyjazdy	100,0	54,7	66,3	18,0	4,2	11,9	7,4	7,8	6,1	7,6	16,0

Źródło: Wysiki badań telefonowych.

wielkości rodzaj zarejestrowanych pojazdów, a w wolną sobotę udział ich wyraźnie się zmniejszył. Samochody te stanowiły 19 lipca 12,9% wszystkich wjeżdżających i 11,9% wyjeżdżających pojazdów, a w sobotę 21 lipca odpowiednio 5,5% i 7,4%. W dniu roboczym furgonetki i mikrobusy w największych ilościach występowały na drogach z Sanoka i Komańczy, w sobotę, proporcjonalnie najwięcej zarejestrowano ich na drodze z Przemyśla.

Najmniejsze różnice pomiędzy badanymi dniami zanotowano w ruchu autobusów. W czwartek stanowiły one 7,5% pojazdów wjeżdżających i 7,8% wyjeżdżających. W sobotę udział ich nieco zmalał i wynosił w obie strony po 6,1% całego ruchu. Ta ustabilizowana pozycja autobusów w ogólnym ruchu pojazdów wynika z faktu, iż w dzień roboczy kursuje tu więcej autobusów PKS, a w dni wolne od pracy przybywają autobusy wycieczkowe, które w strukturze ilościowej wypełniają mniejszą dniem wolnym od pracy liczbę autobusów kursowych.

Odwrotną tendencją odznaczał się ruch motocykli i motorowerów. Proporcjonalnie był on większy w sobotę niż w czwartek i to zarówno liczony dla całego regionu, jak i na wszystkich badanych drogach. W dniu 19 lipca motocykle i motorowery stanowiły 12,0% wszystkich pojazdów wjeżdżających na teren Bieszczadów i 7,6% wyjeżdżających, natomiast 21 lipca udział ten wzrósł odpowiednio do 13,7% i 16,9%.

Proporcjonalnie najmniejszy, w obu dniach, był ruch motocykli i motorowerów na drodze z Sanoka, największy na szlaku prowadzącym z Przemyśla, potwierdzając raz jeszcze lokalny charakter tej ostatniej drogi.

Analiza porównawcza struktury rodzajowej pojazdów wykazała silne zróżnicowanie zarejestrowanego ruchu, potwierdzające występowanie na tym terenie znacznego ruchu turystycznego. Świadczy o tym dominujący w obu dniach, a szczególnie silnie wzrastający w sobotę, ruch samochodów osobowych, zwłaszcza wjeżdżających, ustabilizowany — na skutek ruchu wycieczkowego — udział autobusów oraz zwiększony w dni wolne od pracy ruch motocykli i motorowerów. Potwierdzeniem tej tezy jest także charakterystyczna kolejność poszczególnych rodzajów pojazdów w ogólnej strukturze ruchu, jaką można ustalić dla obu badanych dni. W czwartek (19 lipca) najwięcej zarejestrowano samochodów osobowych, a na dalszych miejscach plasowały się kolejno: samochody ciężarowe, furgonetki, motocykle i autobusy. W wolną sobotę (21 lipca) udział samochodów osobowych wzrósł do blisko 70% wszystkich pojazdów, a dalsze miejsca zajmowały kolejno: motocykle,

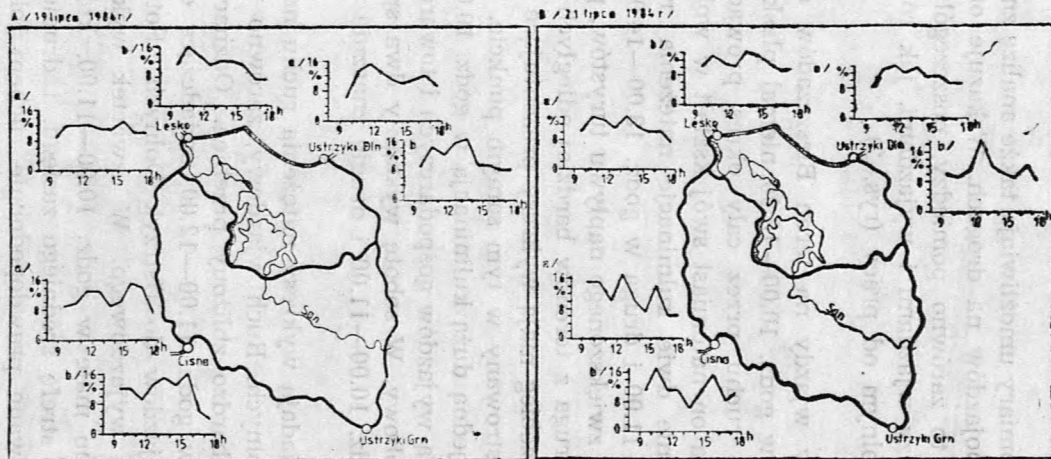
autobusy, furgonetki i na końcu samochodu ciężarowe, wskazując, iż ruch pojazdów tego dnia wypełnia inną, niż ruch codzienny, funkcję.

5. NATĘŻENIE RUCHU POJAZDÓW

Przeprowadzone pomiary umożliwiają także analizę zmienności w czasie natężenia ruchu pojazdów na drogach. Wskazuje ona na występujące zróżnicowanie i to zarówno pomiędzy poszczególnymi punktami pomiarowymi, pomiędzy wjazdami i wyjazdami, jak również pomiędzy dniem roboczym i wolnym od pracy (rys. 2).

Wykres obrazujący wjazdy na teren Bieszczadów drogą z Sanoka w dniu 19 lipca jest w godz. 10.00—18.00 niemal płaski, wskazując na jednostajne natężenie ruchu przez cały okres prowadzonego w tym dniu pomiaru. Zmienia on natomiast swój kształt w wolną sobotę, gdzie zaznaczają się wyraźnie dwie kulminacje natężenia ruchu, pierwsza ranna w godz. 10.00—11.00 i druga w godz. 13.00—14.00. Można przypuszczać, iż są to fale zwiększonego napływu turystów, pierwsza z miejscowości pobliskich, druga z terenów bardziej odległych od Bieszczadów. Również odmienny przebieg mają wykresy prezentujące ruch wyjazdowy z Bieszczadów, zarejestrowany w tym samym punkcie. Wykres dnia roboczego odznacza się jedną dużą kulminacją w godz. 10.00—11.00 spowodowaną wzmoczoną falą wyjazdów gospodarczych i towarowych, która nakłada się na ruch osobowy. W sobotę wystąpiły dwa spiętrzenia ruchu, jedno mniejsze w godz. 10.00—11.00 i drugie znacznie większe w godz. 13.00—14.00.

Inny przebieg posiadają wykresy natężenia ruchu na drodze z Przemyśla do Ustrzyk Dolnych. Ruch wjazdowy, zarówno w czwartek, jak i w sobotę, posiada bardzo zbliżony przebieg. Odznacza się on jedną większą kulminacją w godz. 11.00—12.00, świadczącą o lokalnym charakterze napływu pojazdów do Ustrzyk Dolnych. Potwierdza to analiza wykresów ruchu wyjazdowego. W czwartek wykres ten posiada dwa spiętrzenia, jedno małe w godz. 10.00—11.00, które może świadczyć o wyjazdach w strefę średniego zasięgu, i drugie, duże w godz. 13.00—14.00 spowodowane prawdopodobnie ruchem lokalnym (powroty z pracy). W sobotę wykres wyjazdów charakteryzuje się jedną, ale bardzo dużą kulminacją, która przypada na godz. 12.00—13.00 i może świadczyć zarówno o wzmocnionym ruchu lokalnym, jak również o wyjazdach średniego zasięgu lub o nakładaniu się obu tych ruchów. Analiza wykresów rozkładu czasowego ruchu na drodze z Przemyśla wskazuje, iż w obu dniach dominuje tu ruch lokalny lub najwyżej o średnim zasięgu.



Rys. 2. Natężenie ruchu pojazdów na drogach prowadzących w Bieszczady Polskie (struktura $\%$)

a — wjazdy, b — wyjazdy

L'intensité du mouvement des véhicules sur les routes menant aux Bieszczady Polonaises (structure en $\%$)

a — entrées, b — sorties

Najbardziej złożony obraz zarejestrowano na drodze z Komańczy do Cisnej. W czwartek, wykres przedstawiający wjazdy na teren Bieszczadów odznaczał się dwoma kulminacjami, mniejszą w godz. 11.00—13.00 i większą w godz. 15.00—17.00. Mogą one świadczyć o dwóch falach napływu turystów w Bieszczady, jednej z odległości bliskich i średnich, i drugiej z dużych dystansów. Potwierdza to wykres wjazdów w wolną sobotę, który też posiada dwie kulminacje, z tym iż pierwsza występuje w godz. 12.00—13.00 i jest większa, a druga mniejsza w godz. 15.00—16.00. Wyjazdy zarejestrowane na tej drodze mają nieco odmienny przebieg w obu badanych dniach. W czwartek, w godz. 9.00—14.00 odbywały się one na takim samym poziomie, po czym w godz. 15.00—16.00 wystąpiła wyraźna kulminacja, a po godz. 16.00 ruch wyjazdowy praktycznie ustał. W wolną sobotę wyjazdy wyraźnie górowały w godz. 10.00—11.00 (większe) i 15.00—16.00 (mniejsze). Może to potwierdzać występowanie dwóch fal wyjazdowych z terenu Bieszczadów tą drogą, pierwsza na większe odległości i druga na średnie dystanse.

Analiza natężenia ruchu pojazdów w czasie potwierdza określony wcześniej charakter poszczególnych szlaków drogowych. Zmienność natężenia ruchu na drodze z Sanoka, zwłaszcza w dzień wolny od pracy, potwierdza wcześniejszą hipotezę, iż jest to szlak napływu turystów w Bieszczady z bliskich, średnich i dużych odległości. Natężenie ruchu na drodze z Przemyśla wskazuje, iż jego zasięg ograniczony jest do najbliższych i średnich dystansów. Drogą z kierunku Komańczy napływa z terenu Bieszczadów ruch turystyczny średnich i dalekich odległości.

Zwiększony napływ pojazdów w godzinach rannych, na teren Bieszczadów, wszystkimi drogami w wolną sobotę, oraz kulminacje wyjazdowe w godzinach popołudniowych, zdają się potwierdzać, iż część zarejestrowanego ruchu ma charakter jednodniowych wycieczek pętla bieszczadzka. Dotyczy to jednak głównie mieszkańców najbliższego regionu, bądź wielodniowych wycieczek z głębi kraju, które przejazdem trafiają w Bieszczady. Niewielki udział autobusów wskazuje jednak, iż jest to głównie ruch indywidualny samochodami osobowymi lub motocyklami, a jego uczestnikami są mieszkańcy najbliższych regionów.

Przeprowadzona analiza wielkości, struktury rodzajowej oraz natężenia w czasie ruchu kołowego, pozwala stwierdzić, iż na obszar Bieszczadów Polskich napływają znaczne ilości pojazdów w celach turystycznych. Stwierdzenie to jest wystarczające dla podjęcia dalszych studiów zmierzających do określenia zasięgu geograficznego zarejestrowanego ruchu pojazdów, a tym samym określenia rangi funkcji turystycznej Bieszczadów.

6. ZASIĘG GEOGRAFICZNY RUCHU POJAZDÓW

Badania zasięgu geograficznego ruchu pojazdów na drogach bieżących prowadzono w siedmiu punktach pomiarowych w dniach 19 i 21 lipca 1984 r. oraz na punkcie w miejscowości Pszczeliny, 17 lipca. Wszystkie pomiary prowadzone były w godz. 9.00—18.00.

W czwartek, 19 lipca na badany obszar przyjechały pojazdy z wszystkich 49 województw Polski oraz z kilku krajów Europy. Z tym jednak, iż samochody osobowe pochodziły z 48 województw, brak wśród nich było pojazdów z woj. łomżyńskiego.

Najliczniejszą reprezentację województw zanotowano w tym dniu na punkcie pomiarowym nr 1 (droga z Sanoka), przez który przejechały pojazdy z 48 województw oraz wszystkie zarejestrowane tego dnia pojazdy zagraniczne. Brakowało tylko pojazdów z woj. białostockiego, a wśród samochodów osobowych z łomżyńskiego, olsztyńskiego i białostockiego.

Przez punkt pomiarowy nr 4 (droga z Przemyśla) przejechały pojazdy z 27 województw. Nie zanotowano tu pojazdów z województw Polski północno—wschodniej, zachodniej i centralnej, a także niektórych województw Polski południowej (np. jeleniogórskie, tarnowskie, wałbrzyskie, bielskie).

Najbardziej ograniczony zasięg przestrzenny wykazał pomiar w punkcie 6. Drogą z Komańczy przyjechały pojazdy z 24 województw. Były to głównie samochody z województw Polski południowej, zachodniej oraz pasa centralnego od katowickiego na południu po gdańskie na północy.

Najliczniej, 19 lipca reprezentowane były pojazdy z woj. krośnieńskiego. Ten lokalny ruch obejmował aż 66,6% wszystkich pojazdów oraz 52,4% samochodów osobowych. W dalszej kolejności, licząc wszystkie pojazdy, znalazły się województwa rzeszowskie (5,4%), katowickie (5,2%), warszawskie (3,4%), krakowskie (2,8%) i przemyskie (2,1%). Inaczej kształtował się zasięg geograficzny zarejestrowanych samochodów osobowych. Na drugim miejscu, po woj. krośnieńskim, było woj. katowickie (9,0%), a dalej warszawskie (5,8%), rzeszowskie (5,2%) i krakowskie (3,8%). Współczynnik koncentracji dla tej grupy samochodów osiągnął wielkość 0,70.

Pomiar przeprowadzony w sobotę (21 lipca) wykazał pewną odmienność zasięgu geograficznego rejestrowanego ruchu pojazdów. Ogółem w dniu tym zanotowano pojazdy pochodzące z 48 województw, brakowało jedynie przedstawicieli woj. wrocławskiego. Z takiej samej liczby województw pochodziły samochody osobowe, ale inne były kierunki ich napływu na badany teren.

W punkcie 1 (droga z Sanoka) zarejestrowano w tym dniu pojazdy pochodzące tylko z 40 województw, a samochody osobowe z 38 województw. Zabrakło pojazdów głównie z województw Polski centralnej. Różnica w zasięgu przestrzennym pojazdów przejeżdżających przez ten punkt pomiędzy dniem roboczym i wolnym od pracy wskazuje, iż jest to nie tylko turystyczna brama w Bieszczady, ale również droga o dużym znaczeniu gospodarczym dla całego regionu.

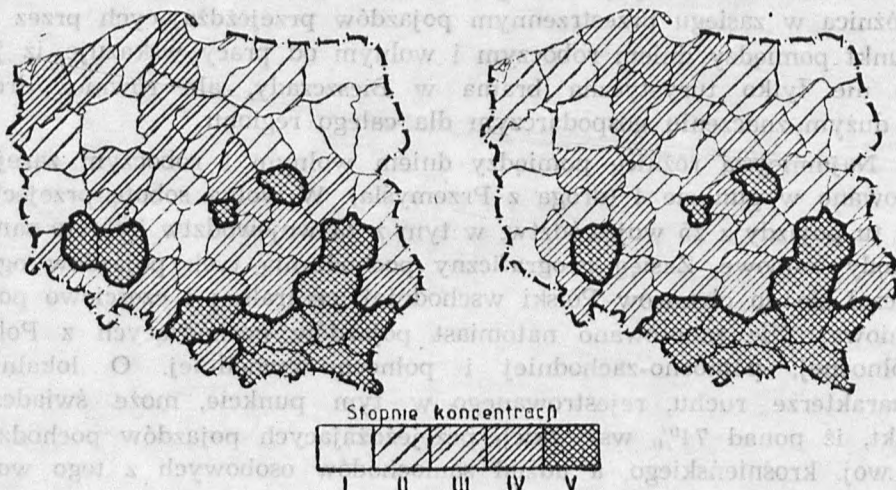
Najmniejszą różnicę pomiędzy dniem wolnym i roboczym zarejestrowano w punkcie 4 (droga z Przemyśla). W wolną sobotę przejechały tu pojazdy z 25 województw, w tym z 23 województw były to samochody osobowe. Zasięg geograficzny pochodzenia tych pojazdów ograniczał się do obszarów Polski wschodniej, centralnej i częściowo południowej. Nie zanotowano natomiast pojazdów pochodzących z Polski północnej, północno-zachodniej i północno-wschodniej. O lokalnym charakterze ruchu, rejestrowanego w tym punkcie, może świadczyć fakt, iż ponad 74% wszystkich przejeżdżających pojazdów pochodziło z woj. krośnieńskiego, a udział samochodów osobowych z tego województwa wynosił ponad 64%.

Największe zmiany w zasięgu przestrzennym rejestrowanego ruchu zanotowano w punkcie 6 (droga z Komańczy). W wolną sobotę przejechały tu pojazdy pochodzące z 30 województw, w tym z 28 były to samochody osobowe. Reprezentowały one głównie województwa z Polski południowej i północnej, choć zarejestrowano także pojazdy z województw wschodnich. Słabo reprezentowana była tylko Polska centralna. Około 54% całego zanotowanego tu w dniu 21 lipca ruchu pochodziło z woj. krośnieńskiego, a samochodów osobowych z tego województwa było jeszcze mniej, bo tylko niecałe 41%. Wskazuje to na ponadlokalny zasięg ruchu pojazdów rejestrowanych w tym punkcie na dzień wolny od pracy.

Wśród pojazdów zarejestrowanych w sobotę na wszystkich punktach pomiarowych, podobnie jak w dniu roboczym, dominowały pojazdy z woj. krośnieńskiego. Stanowiły one 59% całego ruchu, ale udział ich był niższy niż w dniu roboczym. Na dalszych miejscach, podobnie jak w dzień roboczy, ale z większym udziałem, znajdują się województwa rzeszowskie (7,6%), katowickie (6,2%), przemyskie (2,9%) i krakowskie (2,8%). Inna jest kolejność województw, a zwłaszcza ich udział procentowy w ruchu samochodów osobowych. Na pierwszym miejscu z niewielkim tylko spadkiem udziału procentowego, w stosunku do dnia roboczego, znajduje się woj. krośnieńskie (51,6%), a na dalszych miejscach plasują się kolejno województwa: katowickie (8,1%), rzeszowskie (8,0%), krakowskie (3,6%), warszawskie (3,3%) i przemyskie (3,0%). Wynika stąd, iż w dniu wolnym od pracy blisko poło-

A /czwartek 19 lipca 1984r/

B /sobota 21 lipca 1984r/



Rys. 3. Koncentracja przestrzenna przyjazdów samochodów osobowych w Bieszczady Polskie

La concentration spatiale des entrées des voitures pour les personnes aux Bieszczady Polonaises

wa samochodów osobowych pochodziła z obszarów innych niż woj. krośnieńskie, z tym jednak że ich zasięg przestrzenny był wyraźnie ograniczony, co potwierdza wysoki współczynnik koncentracji $\eta = 0,71$ (rys. 3).

Interesujących wyników w zakresie zasięgu przestrzennego ruchu pojazdów dostarczył trzeci, dodatkowy pomiar, jaki przeprowadzono we wtorek 17 lipca 1984 r. w godz. 9.00—18.00 na pętli bieszczadzkiej w miejscowości Pszczeliny położonej w pobliżu Ustrzyk Górnych. Na punkcie tym zarejestrowano łącznie 284 pojazdy, w tym 161 (czyli 56,7%) samochodów osobowych. Zarejestrowane pojazdy pochodziły z 27 województw oraz z Francji. Również i tu najliczniejsze grupy stanowiły pojazdy z woj. krośnieńskiego, nie były one jednak w bezwzględnej przewadze (45,8%). Na drugim miejscu znajdowały się pojazdy z woj. katowickiego (16,5%), a dalej częstochowskiego (4,2%), krakowskiego, poznańskiego i rzeszowskiego, po 2,8% z każdego.

Zupełnie odmienny obraz prezentuje analiza pochodzenia terytorialnego samochodów osobowych. Najwięcej, bo aż 27,3% tego rodzaju pojazdów pochodziło w tym dniu z woj. katowickiego. Na dalszych

miejskach znalazły się samochody z woj. krośnieńskiego (24,2⁰/₀), poznańskiego (5,0⁰/₀) oraz woj. krakowskiego, warszawskiego i gdańskiego, po 4,3⁰/₀ każde. Pomiar dodatkowy, zwłaszcza w zakresie samochodów osobowych uwypuklił charakter turystyczny znacznej części ruchu pojazdów na obwodnicy bieszczadzkiej.

7. WNIOSKI

Szczegółowa analiza pomiarów ruchu pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z terenu Bieszczadów Polskich miała na celu określenie funkcji turystycznej badanego obszaru i jej rangi.

Rozważania nad wielkością, strukturą rodzajową oraz natężeniem ruchu pojazdów w czasie doprowadziły do wniosków potwierdzających wstępną hipotezę, iż region Bieszczadów odwiedzany jest przez znaczne rzesze turystów. Badania pozwoliły wyznaczyć główne kierunki napływu turystów w Bieszczady, a także określić funkcje szlaków komunikacyjnych prowadzących do tego regionu.

Najważniejsza jednak, z punktu widzenia ogólnego celu pracy, była analiza zasięgu geograficznego badanego ruchu pojazdów. Upraszczając, można zaryzykować twierdzenie, iż rangę funkcji turystycznej Bieszczadów, w sezonie letnim, wyznacza zasięg geograficzny samochodów osobowych napływających na ten teren. Sumaryczne wyniki prowadzonych analiz szczegółowych tego zjawiska prezentuje tab. III. Zestawiono w niej zasięgi geograficzne ruchu samochodów osobowych wg stref odległości od Bieszczadów. Porównywalne w tym zestawieniu są jedynie wyniki badań prowadzonych w dniach 19 i 21 lipca 1984 r. Pomiar wykonany w dniu 17 lipca, ze względu na swój przyczynkarski charakter (jeden punkt pomiarowy), ma tu tylko znaczenie orientacyjne.

Zasięg geograficzny napływu turystów w Bieszczady, w świetle prowadzonych badań, zamyka się praktycznie w strefie o promieniu do 400 km, skąd przybywa niemal 90⁰/₀ samochodów osobowych. Spoza tej strefy, w liczących się ilościach, przybywali jedynie mieszkańcy niektórych dużych aglomeracji miejskich: Łodzi, Wrocławia, Gdańska czy Poznania.

Drugą cechą charakterystyczną zasięgu ruchu turystycznego Bieszczadów jest duży udział mieszkańców strefy najbliższej, ograniczonej promieniem do 100 km, co praktycznie jest jednoznaczne z woj. krośnieńskim i częścią przemyskiego. W obu badanych dniach ze strefy tej przybyło ponad 54⁰/₀ zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wymienione prawidłowości określające zasięg przestrzenny napływu samochodów osobowych w Bieszczady (maksymalny zasięg do 400 km,

Tabela III

Pochodzenie terytorialne samochodów osobowych zarejestrowanych na okopach dojazdowych do Bieszczadów Polskich (wg stref odległości w ‰)

La provenance territoriale des voitures (pour les personnes) enregistrées dans les tranchées menant (Pszczeliny) aux Bieszczady (selon les zones de distances en ‰)

Strefy odległości (km) Zones de distances	17.07.1984 (wtorek) [Pszczelina]	19.07.1984 (czwartek) (jeudi)	21.07.1984 (sobota) (samedi)
do 100	27,9	54,3	54,6
101—200	6,9	9,8	13,5
201—300	9,3	7,2	7,1
301—400	34,1	17,3	13,8
401—500	2,6	2,9	2,7
501—600	3,1	3,3	3,1
601—700	7,5	2,1	2,5
701—800	4,3	1,3	1,2
801—900	4,3	1,4	1,2
Razem	100,0	99,6	99,7

Źródło: Wyniki badań terenowych.

duży udział strefy do 100 km) znajdują również potwierdzenie w wysokich współczynnikach koncentracji tego ruchu ($\eta=0,70$ i $\eta=0,71$) i mogą być wykorzystane przy określaniu rangi funkcji turystycznej Bieszczadów.

Przeprowadzone rozważania upoważniają do stwierdzenia, iż region turystyczny Bieszczadów Polskich pełni w sezonie letnim funkcje o znaczeniu regionalnym w ruchu turystycznym naszego kraju.

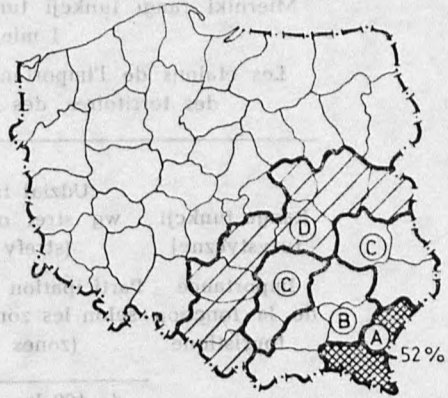
Wniosek ten potwierdza również analiza zmienności napływu samochodów osobowych, które identyfikujemy z napływem turystów ze strefy 100—200 km. W dzień roboczy z odległości tych zarejestrowano nieco mniej niż 10% samochodów osobowych, natomiast w sobotę udział ten wzrósł do 13,5%, wskazując na wykorzystywanie obszaru Bieszczadów jako miejsca wypoczynku weekendowego (rys. 4).

Prowadzone badania, obok wyników poznawczych, przyniosły również określony dorobek metodyczny. W pracy zaadaptowano i przetestowano dla potrzeb identyfikacji funkcji turystycznej regionu, a także określenia jego rangi, metodę pomiaru ruchu drogowego, wykorzystywaną dotychczas z dobrym skutkiem w badaniach zarówno

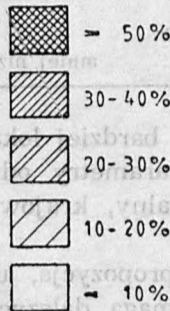
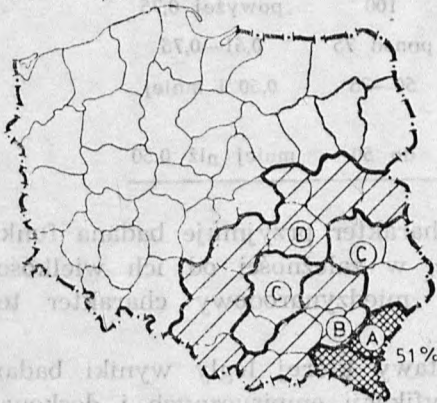
A / 17 lipca 1984 r /



B / 19 lipca 1984 r /



C / 21 lipca 1984 r /



Rys. 4. Zasięg geograficzny przyjazdów samochodów osobowych w Bieszczady Polskie
 A — strefa odległości do 100 km, B — 100—200 km, C — 200—300 km,
 D — 300—400 km

L'étendue géographique des entrées des voitures pour les personnes aux Bieszczady
 Polonaises

A — la zone de distance jusqu'à 100 km, B — 100—200 km, C — 200—300 km,
 D — 300—400 km

geografii transportu (S. Liszewski 1966; J. Warszńska 1969; K. Warakomska 1987), jak i w geografii osadnictwa (L. Strasze-wicz, S. Liszewski, S. Pączka 1970).

Uzyskane w tej pracy wyniki skłaniają do zaproponowania pewnych ogólnych, hipotetycznych miar określających rangę funkcji turystycznej obszarów, regionów czy miejscowości w naszym kraju. Obejmują one dwa współzależne elementy: zasięgi wpływów ruchu turystycznego regionów czy miejscowości oraz współczynnik koncentracji napływu turystów na badany teren. Im większa koncentracja i mniejszy zasięg

Tabela IV

Mierniki rangi funkcji turystycznej obszarów, regionów
i miejscowości

Les étalons de l'importance de la fonction touristique
des territoires, des régions et des localités

Ranga funkcji turystycznej	Udział turystów (%) wg stref odległościowych (strefy wpływu)		Współczynnik koncentracji napływu turystów
	Participation des touristes (%) selon les zones des distances (zones d'affluence)		Coefficient de la concen- tration de l'affluence des touristes
Importance de la fonction touristique	do 100 km	do 500 km	
Lokalna	powyżej 75	100	powyżej 0,75
Regionalna	51—75	ponad 75	0,51—0,75
Krajowa	50 i mniej	50—75	0,50 i mniej
Międzynarodo- dowa	mniej niż 50	do 50	mniej niż 0,50

stref wpływu, tym bardziej lokalny charakter przyjmuje badana funk-
cja turystyczna. Parametry odwrotne, w zależności od ich wielkości
znamionują regionalny, krajowy czy międzynarodowy charakter tej
funkcji (tab. IV).

Przedstawiona propozycja, u podstawy której legły wyniki badań
bieszczadzkich, wymaga dalszych weryfikacji empirycznych i doskona-
lenia metodycznego.

PIŚMIENNICTWO

- Bajcar A., 1969, *Regiony turystyczne Polski*. „Geografia w Szkole”, nr 3 i 4.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 1985, *Geografia tury-
styki Polski*, Warszawa.
- Liszewski S., 1966, *Problematyka sieci drogowej Środkowej Polski*, „Przegląd
Geograficzny”, t. 38, z. 4.
- Mileska M. I., 1963, *Regiony turystyczne Polski. Stan obecny i potencjalne
warunki rozwoju*. „Prace Geograficzne”, nr 43.
- Straszewicz L., Liszewski S., Pączka S., 1970, *Strzelce Opolskie jako
ośrodek ciężenia. Związki miasta z zapleczem poprzez ruchy ludności. Ziemia
Strzelecka. Szkice monograficzne*. Wrocław.
- Warakomska K., 1987, *Intensywność ruchu pojazdów mechanicznych na gra-
nicy Lublina i powiązania transportowe miasta z innymi województwami w Pol-
sce (na podstawie obserwacji w dniu 5.07.1983 r.)*. „Przegląd Geograficzny”, t. 49,
z. 1—2.

- Warszyńska J., 1969, *Analiza ruchu drogowego na arteriach wylotowych miasta Tarnowa*, „Folia geographica”, seria Geogr.-Oecon., II.
- Wrona J., 1982, *Ruch turystyczny w Bieszczadach Polskich*. „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie”, nr 163.
- Wrona J., 1983, *Turystyka w regionie bieszczadzkiem*. „Nauka dla Wszystkich”, Kraków, nr 365.

Prof. dr hab. Stanisław Liszewski
Zakład Geografii Miast i Turyzmu
Instytutu Geografii Ekonomicznej
i Organizacji Przestrzeni
Uniwersytetu Łódzkiego
90-418 Łódź, al. Kościuszki 21

Wpłynęło:
18 stycznia 1989

RÉSUMÉ

Les travaux consacrés aux régions touristiques avouent que les Bieszczady sont un des terrains touristiques les plus attrayants de notre pays.

Dans l'article, on a essayé de définir l'importance de la fonction touristique accomplie par les Bieszczady, comprises comme les terrains limités par la grande voie publique de communication formant un cercle et liant les localités: Lesko—Balice—Cisna—Ustrzyki Górne—Ustrzyki Dolne—Lesko. Pour l'indicateur de cette importance, on a reconnu la distance entre les Bieszczady et le lieu d'habitation des personnes y venant dans les buts touristiques.

La réalisation de l'objectif proposé exigeait des recherches empiriques. On les a faites en organisant le mesurage du mouvement des véhicules étant en mouvement sur la grande voie de Bieszczady. On a enregistré le mouvement jeudi, le 19 juillet et samedi, le 21 juillet entre 9.00 et 18.00 heures. Le mesurage consistait en notation, en 7 endroits convenablement situés, des numéros d'immatriculation des véhicules mécaniques: voitures pour les personnes, camions, microbus, fourgonnettes. Les autobus et les motocyclettes étaient enregistrés séparément. Pendant le mesurage, on notait aussi l'heure de la traversée.

Jeudi, le 19 juillet, 1713 véhicules au total sont entrés sur le terrain examiné, 1819 en sont sortis (tab. I). La route de Sanok à Lesko s'est avérée principale: 67,4% des véhicules sont entrés par elle dans les Bieszczady ce jour-là. Le rôle joué par les autres routes menant aux Bieszczady a été moins important: celle de Przemyśl — 24,3% du mouvement total, celle de Komańcza — 8,3%.

Le jour férié (samedi, le 21 juillet) la grandeur du mouvement a diminué de plus de 19%. Les proportions du mouvement sur les routes particulières ont aussi changé. Le mouvement sur la voie de Sanok a diminué (61,2% du mouvement total ce jour-là), sur la voie de Przemyśl, le mouvement était presque le même que jeudi (25,7%), mais le mouvement sur la voie de Komańcza a augmenté sensiblement (13,1%). L'analyse comparative de la grandeur du mouvement a rendu possible la détermination des fonctions qu'accomplissent les voies particulières dans le mouvement touristique de cette région. L'analyse comparative de la structure générique des véhicules a démontré, sur ce terrain, la présence du mouvement touristique considérable. Cette thèse est illustrée par la successivité caractéristique des genres de voitures dans la structure générale du mouvement, qu'on a pu établir pour les deux jours analysés (tab. II). Jeudi, le 19 juillet, il y avait le plus de voitures pour les personnes (52%), ensuite se succédaient: les camions, les fourgonnettes, les moto-

cyclottes et les autobus. Le 21 juillet (samedi férié) la participation des voitures pour les personnes a atteint presque 70% du total des véhicules; ensuite venaient: les motocyclottes, les autobus, les fourgonnettes, enfin les camions, en indiquant que ce jour-là le mouvement des véhicules accomplissait une autre fonction, que celle quotidienne.

Les mesurages effectués ont rendu possible l'analyse de l'inconstance de l'intensification du mouvement des véhicules sur les routes dans le temps. L'analyse a démontré la différenciation de l'intensification entre les points de mesurage particuliers, entre les entrées et les sorties et entre le jour de travail et le jour férié. Cela a permis, entre autres, de saisir le point culminant de la venue des touristes sur le terrain de Bieszczady.

Cependant la plus importante du point de vue de l'objectif du travail était l'analyse des lieux d'où arrivaient les touristes, qu'on identifiait avec l'affluence des voitures pour les personnes. Les coefficients de la concentrations fixés pour ce genre des véhicules étaient proches, ces deux jours: 19.07. — 0,70, 21.07. — 0,71, et le flot principal de voyageurs y était venu des régions avoisinantes, c. à d., de la voievodie de Krosno. Le 19.07 — 52,4% et le 21.07., — 51,6% des voitures pour les personnes enregistrées ces jours-là sont arrivées de cette voievodie.

A la lumière des recherches effectuées, on peut constater que la zone touristique de Bieszczady a pratiquement le rayon de 400 km (tab. III); 90% des voitures pour les personnes en viennent, cependant 54% des touristes constituent ceux qui habitent pas plus loin de 100 km.

Tout cela permet de constater que la région touristique de Bieszczady Polonaises, pendant la saison d'été, accomplit dans le mouvement touristique de notre pays, une fonction au caractère régional.

Les recherches faites aux Bieszczady ont permis d'élaborer les propositions générales des mesures déterminant l'importance de la fonction touristique des régions, des terrains ou des localités quelconques de notre pays (tab. IV).

Traduit par Lucjan Kowalski

SUMMARY

Publications devoted to touristic regionalization recognize the Polish Bieszczady Mountains unanimously as one the most attractive touristic areas in Poland.

The article is an attempt at determining the rank of touristic function performed by the Bieszczady region, which has been defined here as an area enclosed by the so-called great ring road connecting Lesko—Baligrod—Cisna—Ustrzyki Górne—Ustrzyki Dolne—Lesko. A measure of this rank has been considered the spatial coverage of permanent dwelling places of persons coming to this area for touristic purposes.

Accomplishment of the assumed goal called for detailed empirical studies. They were carried out measuring traffic on the great ring road. The traffic was registered on Thursday — July 19 and on Saturday — July 21, 1984 between 9:00 AM and 6:00 PM. The measurement consisted in recording at seven appropriately situated points the registration numbers of vehicles according to their division into passenger cars, lorries, vans minibuses, buses, and motorcycles. Time of the passing of recorded vehicles was marked during the measurement.

On Thursday, the area under study was entered by the total of 1.713 vehicles and left by 1.819 (Table I). The main road trail leading into the Bieszczady Mountains proved to be the road from Sanok to Lesko, with a high 67.4% of all traffic recorded on that day entering the region along this road. A much smaller role is played by the two remaining roads leading from Przemyśl (24.3% of entire traffic) and from Komanca (8.3%).

During the weekend (Saturday 21st July) the size of traffic on the roads under study decreased by over 19%. There were also changed proportions of traffic on particular roads. The intensity of traffic on the road from Sanok (61.2% of the entire traffic on that day) decreased. The traffic on the road from Przemyśl remained at a similar level (25.7%), and it increased considerably on the road from Komanca (13.1%). The comparative analysis of traffic intensity allowed to determine functions performed by particular roads in tourist movement in that region.

It is also confirmed by the comparative analysis of structure of vehicle types, which also revealed quite significant tourist movement on that area. This thesis is illustrated by a characteristic order of particular types of vehicles in the overall traffic structure, which may be determined by the two days of studies (Table II). On Thursday (July 19) the share of recorded passenger cars was the biggest (52%), followed by lorries, vans, motorcycles and buses. On free Saturday (July 21), the share of passenger cars went up to reach almost 70% of all vehicles, with further places held by motorcycles, buses, vans, and lorries ranking last, which shows that traffic on that day performs a different function than everyday traffic.

The performed measurements allowed also to analyze changeability of traffic intensity on the roads over time. It revealed differentiation of traffic intensity both between particular measurement points, between arrivals and departures, as well as between working and free days. That allowed, among others, to determine peaks of tourists inflow to the Bieszczady area.

However, from the viewpoint of the general goal of studies, the most important findings were yielded by the analysis of geographical coverage of tourists inflow, who were identified with passenger cars traffic. Coefficients of concentration estimated for vehicles of this type are similar for the two measurement days (July 19—0.70, July 21—0.71). It was found out that the main wave of tourists was coming from environs of the region i.e. from the Krosno Administrative Province. The total of 52.4% of all passenger cars registered on July 19 and 51.6% on July 21 came from that province.

The studies indicate that the geographical coverage of tourists inflow to the Bieszczady region practically overlaps a zone with 400 km in radius (Table III), with almost 90% of passenger cars coming from this zone. It should be noted, however, that over 54% of them are inhabitants of a zone within 100 km radius.

The main conclusion afforded by the studies is that the touristic region of the Polish Bieszczady Mountains performs functions of regional significance in tourist movement in Poland during the summer season.

The Bieszczady studies have also become a basis for elaborating general proposals of measures defining the rank of touristic function of various areas, regions or localities in Poland (Table IV).