

ANNA WILKOŃSKA, KATARZYNA ROTTER-JARZĘBIŃSKA*

Zachowania transportowe osób odwiedzających Kraków w celach turystycznych, ze szczególnym uwzględnieniem przyjazdów w okresie organizacji Euro 2012 w Polsce

Słowa kluczowe: turystyka, transport, zachowania konsumenckie, megawydarzenia sportowe

Streszczenie: Transport i turystyka to dwie działalności gospodarcze ściśle z sobą powiązane, jednakże ze względu na dynamikę zmian stosunkowo rzadko poddawane analizie z punktu widzenia zachowań transportowych turystów. Dlatego w niniejszym artykule zwrócono uwagę na to właśnie zagadnienie, odnosząc się do przypadku Krakowa jako znaczącego ośrodka recepcji turystycznej w Polsce. Uwzględniono przy tym nietypową sytuację, jaką była organizacja w naszym kraju i na Ukrainie Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012 oraz zachowania związane z deklarowanym celem tranzytowym przyjazdu do miasta.

W artykule zaprezentowano wyniki badań sondażowych ruchu turystycznego prowadzonych na terenie Krakowa w ostatnich latach. Należy zwrócić uwagę, że zachowania transportowe turystów zmieniają się w czasie i są odmienne w zależności od charakteru podróży.

Biorąc pod uwagę środki transportu, w przyjazdach turystycznych do miasta najczęściej wykorzystuje się samochód (ruch krajowy) oraz samolot (ruch zagraniczny i poprawa w układzie ruchu krajowego). Osoby przybywające z motywacją tranzytową częściej przyjeżdżają samochodem, a z kolei megawydarzenia sportowe nieco zmieniają ten układ, kładąc większy nacisk na samolot (w tym czarter) i pociąg. Z punktu widzenia węzłów tranzytowych w przyjazdach do Krakowa najważniejsze znaczenie mają spośród polskich ośrodków: Warszawa i Katowice, a z zagranicznych – Praga, Berlin i Frankfurt.

* dr Anna Wilkońska – adiunkt, Katedra Turystyki i Rekreacji, Wydział Zarządzania i Turystyki, Małopolska Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Tarnowie, 33-100 Tarnów, ul. Szeroka 9, tel. +48 14 65 65 528, e-mail: anna.wilkonska@mwse.edu.pl; Akademia Wychowania Fizycznego im. B. Czecha w Krakowie; mgr Katarzyna Rotter-Jarzębińska – starszy specjalista, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Biologii i Nauk o Ziemi, Uniwersytet Jagielloński, 30-387 Kraków, ul. Gronostajowa 7, tel. +48 12 66 45 250, e-mail: katarzyna.rotter@uj.edu.pl.

1. Wprowadzenie

Zależności pomiędzy turystyką a transportem były niejednokrotnie przedmiotem rozważań naukowych, ponieważ procesy rozwoju obydwu sektorów gospodarczych warunkują i napędzają się wzajemnie. Rozwój ruchu turystycznego zwiększa zapotrzebowanie na przewozy osobowe, ukierunkowuje uwagę przewoźników na określone obszary geograficzne będące celem przyjazdów turystycznych, a stały wzrost liczby przemieszczeń turystycznych w skali globalnej pobudza inwestycje w infrastrukturę transportową i jej zaplecze technologiczne. Z drugiej zaś strony rozwój transportu w zakresie rozbudowy terminali, ciągów komunikacyjnych i innych elementów systemu transportowego oraz rozbudowy sieci powiązań warunkuje dostępność obszarów dla ruchu turystycznego i jego rozmiary, odpowiadając na istniejące zapotrzebowanie i kreując nowe.

Znaczenie transportu dla turystyki wynika m.in. z zapewnienia łączności pomiędzy miejscami pochodzenia turystów a miejscami będącymi celem lub etapem podróży (1; 2). Z punktu widzenia ośrodka turystycznego dostępność komunikacyjna stanowi w dużej mierze o jego konkurencyjności na rynku turystycznym. Silną zależność między obszarowym produktem turystycznym a siecią transportową podkreślają liczne opracowania naukowe, przy czym w niewielu spośród nich bezpośrednio mówi się o tym, jak strategie rynkowe przedsiębiorstw transportowych mogą przyczynić się do hamowania lub przyspieszania rozwoju obszarów turystycznych (1; 3). Nieco więcej uwagi w ostatnich latach poświęca się powiązaniom pomiędzy rozbudową sieci transportowej a realizacją megawydarzeń sportowych (21). Należy pamiętać, że istnieje tu ścisły związek już na poziomie ubiegania się przez dane miasto (region) o organizację tego typu imprez (22; 23).

Wybór rodzaju transportu przez pasażera jest determinowany przede wszystkim zaspokojeniem określonych potrzeb związanych z przemieszczeniem (4). Z tym łączy się szeroko rozumiana dostępność danego środka transportu oraz oczekiwanej usługi. W swoim wyborze klient będzie zwracał uwagę m.in. na:

- czas podróży,
- koszt podróży,
- prędkość podróży,
- bezpieczeństwo,
- możliwe drogi podróży,
- komfort podróży,
- lokalizację usług,
- godziny i metody świadczenia usług,
- informacje o usługach itd. (5; 6).

O tym, który z tych czynników będzie miał największe znaczenie przy dokonywaniu wyboru środka transportu, decydować może status społeczny, stan zdrowia, wiek czy m.in. poziom dochodów podróżującego. Na wybór tegoż mogą też wpływać inne

czynniki, niezwiązane bezpośrednio z dostępnością. Podróżujący może świadomie zrezygnować z udogodnień czasowych lub kosztowych na przykład ze względów ekologicznych¹, krajoznawczych lub dla indywidualnie pojmowanej wygody. Także tego rodzaju jakościowe cechy oferty w istotny sposób mogą wpływać na poziom konkurencyjności danego środka komunikacji (6).

Oferta przedsiębiorstw transportowych ulega współcześnie procesowi intensywnych przemian, które redefiniują dostępność, a w rezultacie popularność wykorzystania poszczególnych rodzajów transportu w podróżach turystycznych. Technologie informacyjne, w tym Internet, pozwoliły na wprowadzanie innowacji produktowych w transporcie. Wielu teoretyków oraz praktyków zarządzania podkreśla nasilenie zjawiska brutalizacji konkurencji jako dominującej tendencji charakteryzującej relacje konkurencyjne (9). Richard D' Aveni (10), opisując te trendy, posługuje się terminem *hiperkonkurencja*.

Do tego, aby zrozumieć kompleksowy charakter powiązań i współzależności pomiędzy turystyką i transportem, potrzebna jest m.in. analiza rodzajowa wykorzystywanych środków transportu i rozpoznanie charakterystycznych zachowań transportowych konsumentów-turystów.

Rozważania na temat tego, czym są zachowania transportowe, trzeba rozpocząć od przybliżenia terminu „zachowania konsumenckie”. Chodzi tu o takie zachowania konsumentów, „które są związane z nabywaniem, używaniem, ocenianiem i dysponowaniem produktami i/lub usługami” (11, s. 19). Jak widać, jest to powiązana z sobą całość czynności, działań „związanych z dokonywaniem wyborów w procesie zaspokajania potrzeb konsumpcyjnych w określonych warunkach społecznych, kulturowych i ekonomicznych” (12, s. 15). Pozwalają one konsumentowi osiągnąć zamierzone, zróżnicowane na poziomie jednostek, cele. Tak więc zachowania konsumenckie są reakcją na zewnętrzne bodźce (13).

Poprzez zachowania transportowe turystów będziemy zatem rozumieć specyficzne zachowania konsumentów usług transportowych – pasażerów, którzy stanowią wyodrębnioną grupę ludzi podróżujących w celach turystycznych, ze specyficznymi dla nich wymaganiami, oczekiwaniami i preferencjami (4). Charakterystyczna jest tutaj indywidualizacja postępowania w procesie zaspokajania potrzeb. Tak więc zachowania transportowe są częścią zachowań przestrzennych, czyli związanych z aktywnym zachowaniem w ruchu, w drodze, w przestrzeni, a dotyczą zjawisk i procesów zachodzących na rynkach przewozów pasażerskich (14).

W niniejszym artykule zostanie przeprowadzona analiza zachowań związanych z transportem konsumentów-turystów przyjeżdżających do Krakowa. Dodatkowo

¹ Należy pamiętać, że transport w dużym stopniu przyczynia się do degradacji środowiska przyrodniczego, zwłaszcza transport drogowy (7; 8).

prowadzone w mieście badania ruchu turystycznego² w okresie Euro 2012³ pozwoliły zwrócić uwagę na zmiany zachodzące w zachowaniach transportowych turystów. Dało to możliwość spojrzenia na zjawisko z różnych stron. Przyjęto założenie, że zachowania transportowe odwiedzających krajowych i międzynarodowych zależą od charakteru ich podróży. Tutaj zwrócono uwagę na różnice w zachowaniach wśród osób deklarujących motywację tranzytową podróży oraz uczestników megawydarzenia sportowego, uwzględniając szczególnie dwie cechy: wykorzystywane środki transportu oraz kierunki przemieszczeń.

Tematyka związana z transportem w turystyce jest rozległa i umożliwia prowadzenie różnorodnych analiz. Tak więc w artykule skupiono się jedynie na fragmencie szerokiego problemu zależności pomiędzy transportem a turystyką.

2. Przyjazdy turystyczne do Krakowa

Walory turystyczne Krakowa docenia corocznie kilka milionów gości, wybierając miasto na punkt docelowy swoich podróży turystycznych. Stolicę Małopolski odwiedza rocznie w celach turystycznych blisko 9 mln osób, z tego około 6,6 mln turystów (15). Kraków, będąc korzystnie położony na przedpolu Karpat, na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, w centralnej części Europy, staje się często etapowym punktem podróży lub służy jako węzeł przesiadkowy.

Na system transportowy, decydujący o dostępności Krakowa dla ruchu turystycznego, składają się przede wszystkim:

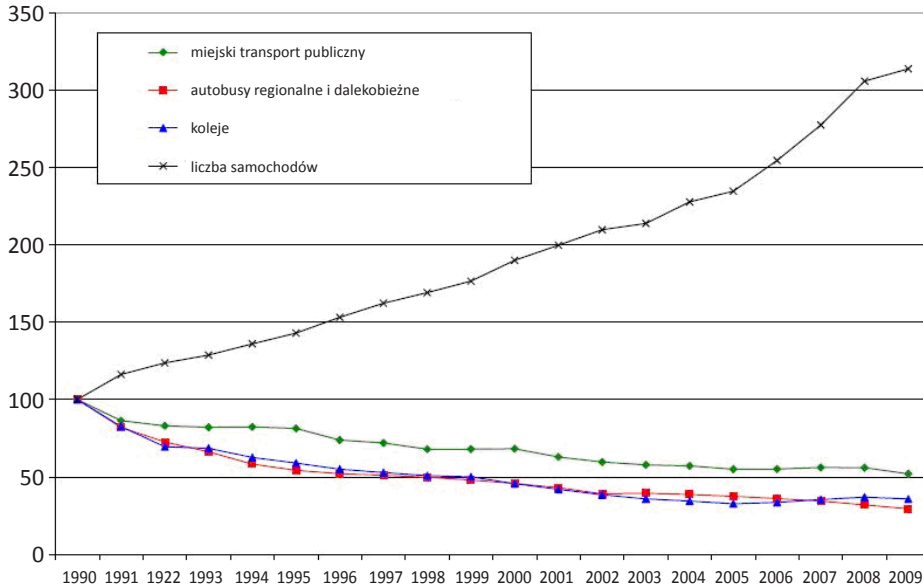
- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Balicach;
- węzeł kolejowy o znaczeniu międzynarodowym (z dworcem kolejowym Kraków Główny położonym w centrum miasta) obsługujący połączenia w skali krajowej i międzynarodowej;
- system dróg, zwłaszcza drogi krajowe S4 (z odcinkiem autostrady A4) oraz S7;
- terminal dla komunikacji autobusowej (Regionalny Dworzec Autobusowy) obsługujący sieć połączeń zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej.

Największą rangę z punktu widzenia zagranicznego przyjazdowego ruchu turystycznego należy z pewnością przypisać lotnisku w Balicach. Z kolei dla kształtowania kierunków przemieszczeń do i z Krakowa odwiedzających krajowych, dominujących w strukturze ruchu przyjazdowego, istotne znaczenie mają inne rodzaje środków transportu, tj. związane z transportem drogowym i kolejowym. Dane przed-

² Badania są prowadzone od 2003 roku. Jedną z autorek artykułu jest członkiem zespołu naukowego, dlatego jeżeli nie zaznaczono inaczej, zostaną tutaj zaprezentowane dane pierwotne z badań sondażowych z wykorzystaniem kwestionariusza ankietowego, dotychczas niepublikowane. Metodyka badań jest każdorazowo omawiana w raportach (por. 15).

³ W artykule zostaną zaprezentowane wyniki badań sondażowych opartych na kwestionariuszu ankietowym. Pobór próby badawczej objął ponad 1 tys. respondentów, metodyka została szerzej omówiona w raporcie (por. 16).

stawione na rysunku 1 wskazują na rosnące znaczenie drogowego transportu indywidualnego z uwagi na dynamiczny wzrost liczby samochodów osobowych w Polsce (20). W 2009 roku liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wyniosła: w Warszawie – 536, w Poznaniu – 515, w Bydgoszczy – 463, w Krakowie – 464 (w 2002 roku odpowiednio: 415, 374, 345, 352) (19).



Rysunek 1. Tendencje w transporcie w Polsce: pasażerowie miejskiego transportu publicznego, regionalnego i długodystansowego transportu autobusowego (tzw. PKS) i kolei oraz liczba samochodów osobowych
(Figure 1. Transportation tendencies in Poland: passengers of local public transportation, regional and long-distance bus transportation (the so called PKS) and railways as well as number of passenger vehicles)

Rok 1990 = 100 (wartości bezwzględne w 1990 r.: 7264 mln pasażerów miejskiego transportu publicznego, 2085 mln pasażerów regionalnej i dalekobieżnej komunikacji autobusowej, 790 mln pasażerów kolei, 5 260 600 samochodów osobowych).

Źródło: (19).

Podróżując do Krakowa, odwiedzający dokonują wyboru trasy podróży i środka transportu na podstawie istniejącej infrastruktury oraz aktualnej oferty przedsiębiorstw transportowych. Rodzaj wykorzystywanych środków transportu przez osoby odwiedzające miasto przedstawiono w tabelicy 1.

Tablica 1. Struktura wykorzystanych środków transportu w trakcie przyjazdu do Krakowa w latach 2008–2012

(Table 1. Structure of transportation means used in order to visit Cracow in 2008–2012)

Środek transportu (Means of transportation)	2008		2009		2010		2011		2012	
	kraj (Poland)	zagr. (abroad)	kraj (Poland)	zagr. (abroad)	kraj (Poland)	zagr. (abroad)	kraj (Poland)	zagr. (abroad)	kraj (Poland)	zagr. (abroad)
Samolot rejsowy (Airliner)	0,3%	27,1%	0,4%	29,6%	0,3%	24,6%	0,4%	25,7%	1,5%	23,7%
Samolot tanich linii lotniczych (Plane of low-cost carrier)	0,4%	41,3%	0,2%	37,7%	0,7%	41,8%	0,4%	37,8%	1,8%	43,0%
Samolot czarterowy (Charter plane)	–	–	0,0%	1,2%	0,1%	0,8%	0,0%	0,5%	0,1%	4,1%
Samochód (Car)	41,9%	12,0%	49,2%	10,0%	45,4%	11,4%	44,0%	12,9%	47,4%	11,0%
Autokar turystyczny (Coach)	15,4%	6,8%	12,8%	5,0%	11,6%	7,3%	11,7%	6,1%	12,8%	4,4%
Autobus linii regularnej (City bus)	7,7%	1,1%	7,6%	1,7%	7,9%	1,5%	10,4%	2,3%	5,7%	1,3%
Bus (Minibus)	9,8%	0,7%	8,0%	1,2%	9,6%	1,0%	12,4%	1,8%	12,7%	0,4%
Pociąg (Train)	22,9%	9,0%	21,1%	11,1%	23,0%	10,3%	19,7%	11,1%	17,1%	10,7%
Inny (Other)	1,5%	2,0%	0,2%	0,8%	0,5%	0,8%	0,4%	1,3%	0,3%	1,0%
Brak informacji (No information)	0,1%	0,0%	0,5%	1,7%	0,9%	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%	0,4%
Suma (Total)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Źródło: (15).

Niezmiennie od lat odwiedzający krajowi najczęściej przyjeżdżają do Krakowa samochodem, niejednokrotnie korzystają także z pociągu czy autokarów turystycznych (grupy zorganizowane) i busów. Z kolei goście z zagranicy podróżują samolotem, czasami przyjeżdżają własnym samochodem lub pociągiem. W przypadku odwiedzających międzynarodową strukturę ruchu przyjazdowego w istotny sposób kształtuje zainteresowanie Krakowem ze strony przewoźników niskokosztowych (ang. *low-cost carriers*), w tym znaczące obniżenie cen biletów lotniczych czy tworzenie kolejnych połączeń z miastami Europy (17; 24). O sile oddziaływania rynkowego przewoźników niskokosztowych mogą świadczyć dane dla lotniska w Bali-cach, gdzie w 2012 roku Ryanair obsługiwał już 41,5% ruchu pasażerskiego, EasyJet

– 12,4%, zaś LOT i Lufthansa odpowiednio 11,7% oraz 10,9%. Liczba odprawionych pasażerów ogółem wzrosła w latach 2003–2012 z 0,6 mln do 3,4 mln osób rocznie (18). Wzmoczony ruch pasażerski⁴ zaowocował podjęciem inwestycji infrastrukturalnych w obrębie lotniska, zmierzających do zwiększenia jego przepustowości i modernizacji zakresu usług towarzyszących.

Biorąc pod uwagę dane łączne z ostatnich pięciu lat, należy zwrócić uwagę na zmiany, jakie stopniowo tutaj zachodzą. W segmencie odwiedzających krajowych widoczny jest powolny wzrost wykorzystania samolotu jako środka transportu. Wśród odwiedzających zagranicznych można zauważyć zwiększenie wykorzystania czarterów i spadek przyjazdów autokarami turystycznymi, co zapewne wiąże się z mniejszym zainteresowaniem podróżami w dużych grupach zorganizowanych.

3. Deklaracja celu tranzytowego przyjazdu do miasta i związane z tym zachowania konsumenckie

Kolejnym aspektem, który warto prześledzić z punktu widzenia zachowań związanych z przemieszczaniem się turystów w przestrzeni, jest deklaracja celu tranzytowego i wynikające z niej zachowania konsumenckie (tablica 2).

Tablica 2. Udział procentowy osób z kraju i zagranicy, które deklarowały cel tranzytowy jako motyw przyjazdu do Krakowa (wielokrotność wyboru)

(Table 2. Percentage share of people from Poland and abroad who declared transit purpose as the motive for visiting Cracow – multiple choice)

Rok (Year)	Ogółem (Total)	Odwiedzający krajowi (Polish visitors)	Odwiedzający zagraniczni (Foreign visitors)
2008	7,4%	6,0%	9,1%
2009	7,8%	5,8%	10,7%
2010	6,4%	7,4%	5,1%
2011	8,2%	9,2%	7,3%
2012	6,7%	7,3%	6,1%

Źródło: obliczenia własne.

Co roku kilka procent osób z ogółu ruchu turystycznego przyjazdowego do Krakowa podaje motywację tranzytową. W poszczególnych latach widoczne są nieznaczne różnice w liczbie osób deklarujących cel tranzytowy – raz *in plus*, raz *in minus* w stosunku do okresu wcześniejszego. Można jednakże zauważyć, że w latach 2010–2012 ogółem wyższe wskazania dotyczyły odwiedzających krajowych.

⁴ Podkreśla się to zjawisko również w odniesieniu do całej Polski (por. 20).

Biorąc pod uwagę wszystkie cele przyjazdu do Krakowa i na ich tle motywację związaną z tranzytem, w 2012 roku wśród odwiedzających krajowych była ona na dziesiątej pozycji w rankingu, a wśród odwiedzających zagranicznych – na dziewiątej (15).

Analizując zachowania konsumenckie osób, które deklarowały cel tranzytowy przyjazdu do Krakowa, należy zadać sobie pytanie, czy wpłynął on i w jakim stopniu na długość pobytu w mieście (tablica 3).

Tablica 3. Średnia długość pobytu odwiedzających krajowych i zagranicznych, którzy deklarowali cel tranzytowy jako motyw przyjazdu do Krakowa, na tle całego ruchu turystycznego przyjazdowego do miasta w danym roku

(Table 3. Average visit length of Polish visitors and foreign visitors who declared transit purpose as the motive for visiting Cracow compared to the total tourist traffic arriving to the city in a given year)

Rok (Year)	Ogółem odwiedzający krajowi (Total Polish visitors)	Ogółem odwiedzający zagraniczni (Total foreign visitors)	Cel tranzytowy – odwiedzający krajowi (Transit purpose – Polish visitors)	Cel tranzytowy – odwiedzający zagraniczni (Transit purpose – foreign visitors)
2008	3,7 dnia	6,2 dnia	2,3 dnia	5,8 dnia
2009	3,6 dnia	5,9 dnia	2,6 dnia	4,8 dnia
2010	3,3 dnia	5,5 dnia	1,7 dnia	3,5 dnia
2011	3,7 dnia	6,1 dnia	2,3 dnia	3,6 dnia
2012	3,9 dnia	6,1 dnia	2,0 dnia	3,4 dnia

Źródło: obliczenia własne.

Odwołując się do ogółu odwiedzających krajowych i zagranicznych, można zauważyć, że cel tranzytowy skutkuje znacznie krótszymi pobytami w mieście. Średnia długość pobytu gości krajowych w Krakowie wynosiła ponad trzy dni, ale tylko dwa dni w przypadku osób deklarujących cel tranzytowy. Analogicznie ogółem odwiedzający zagraniczni przebywali w mieście średnio sześć dni, a osoby z motywacją tranzytową nieco ponad cztery dni.

Kolejnym istotnym elementem analiz jest środek transportu wykorzystywany przez przyjezdnych tranzytowych (tablica 4).

Powyższe dane pokazują, że przyjazdom tranzytowym najbardziej sprzyja wykorzystywanie samochodu jako środka transportu. Wśród odwiedzających krajowych, wskazujących cel tranzytowy jako powód przyjazdu do Krakowa, ponad połowa osób podróżowała właśnie samochodem. Inne środki transportu wśród tej grupy respondentów osiągnęły poziom najwyżej kilku procent (bus, pociąg i autokar). Wśród odwiedzających zagranicznych dominował samolot tanich linii lotniczych. Nieco mniej wskazań odnosiło się do samochodu i samolotu rejsowego. Rozkłady odpowiedzi są podobne jak wśród ogółu odwiedzających, jednakże zarówno w przypadku osób z kraju, jak i zagranicy deklarujących cel tranzytowy częściej wskazywany był

samochód. W przypadku gości krajowych rzadziej deklarowano transport kolejowy, a w przypadku zagranicznych – samolot tanich linii lotniczych.

Tablica 4. Środki transportu wykorzystywane przez osoby, które zadeklarowały cel tranzytowy jako motyw przyjazdu do Krakowa (2012 r.)
(Table 4. Means of transportation used by people who declared transit purpose as the motive for visiting Cracow – 2012)

Rodzaj transportu (Type of transportation)	Cel tranzytowy – odwiedzający krajowi (Transit purpose – Polish visitors)	Cel tranzytowy – odwiedzający zagraniczni (Transit purpose – foreign visitors)
Samolot rejsowy (Airliner)	2,8%	20,2%
Samolot tanich linii lotniczych (Plane of low-cost carrier)	1,8%	25,3%
Czarter (Charter plane)	0,9%	1,0%
Autokar (Coach)	8,3%	5,1%
Samochód (Car)	58,7%	23,2%
Autobus linii regularnych (City bus)	6,4%	4,0%
Pociąg (Train)	8,3%	12,1%
Bus (Minibus)	11,0%	3,0%
Inny (Other)	1,8%	6,1%
Suma (Total)	100,0%	100,0%

Źródło: obliczenia własne.

Istotnym elementem odmiennych zachowań konsumenckich w podróży osób z motywacją tranzytową może być towarzystwo, z jakim przyjeżdżali do miasta. Czy był to przyjazd w pojedynkę, w małej grupie rodzinnej, przyjacielskiej czy z dużą grupą zorganizowaną? Należy zwrócić uwagę, że ponad połowa respondentów zarówno przyjeżdżających w celach tranzytowych, jak i innych wymieniała rodzinę i przyjaciół (tablica 5).

Odwiedzający krajowi, wskazujący motywację tranzytową, rzadziej niż w przypadku ruchu ogółem podróżowali w grupie zorganizowanej i z przyjaciółmi, częściej zaś w gronie rodziny. Z kolei goście tranzytowi z zagranicy również niezbyt często przybywali do miasta w grupie zorganizowanej, za to więcej osób przyjechało w pojedynkę.

Tablica 5. Towarzystwo w podróży do Krakowa (dane z 2012 r.)
(Table 5. Accompanied visitors arriving to Cracow – data from 2012)

Towarzystwo w podróży do Krakowa (Accompanied visitors arriving to Cracow)	Ogółem odwiedzający krajowi (Total Polish visitors)	Ogółem odwiedzający zagraniczni (Total foreign visitors)	Cel tranzytowy – odwiedzający krajowi (Transit purpose – Polish visitors)	Cel tranzytowy – odwiedzający zagraniczni (Transit purpose – foreign visitors)
Nikt (No company)	15,0%	6,8%	18,3%	19,2%
Grupa zorganizowana (Organised group)	17,3%	28,1%	9,2%	7,1%
Rodzina (Family)	37,0%	26,6%	56,0%	29,3%
Przyjaciele (Friends)	22,8%	28,0%	9,2%	31,3%
Znajomi (Acquaintances)	5,2%	7,7%	7,3%	13,1%
Brak informacji (No information)	2,7%	2,8%	0,0%	0,0%
Suma (Total)	100,0%		100,0%	100,0%

Źródło: w przypadku celu tranzytowego obliczenia własne, pozostałe: (15).

4. Zachowania transportowe kibica-turysty związane z pobytom podczas megawydarzenia sportowego

Własne badania sondażowe prowadzone w czerwcu 2012 roku w Krakowie pozwoliły wyodrębnić z całości ruchu turystycznego przyjazdowego osoby, których celem przyjazdu do miasta było Euro 2012. Ważnym aspektem, ze względu na organizowany w Polsce po raz pierwszy duży turniej piłkarski, były właśnie zachowania transportowe kibiców-turystów⁵, dlatego zagadnieniu temu poświęcono większą uwagę.

Uwzględniając to, czy podróż do Krakowa kibica-turysty odbywała się bezpośrednio z miejsca zamieszkania, czy stanowiła jej kolejny etap (tablica 6), należy zauważyć, że Polacy w zdecydowanej większości przyjeżdżali bezpośrednio ze swojego miejsca zamieszkania. Kibice-turyści z zagranicy częściej wcześniej gdzieś się zatrzymywali, choć i tak blisko trzy czwarte z nich przyjechało do miasta bezpośrednio z miejsca zamieszkania.

⁵ W dalszej części artykułu pod pojęciem kibica-turysty będziemy rozumieć odwiedzającego krajowego bądź międzynarodowego, czyli zarówno odwiedzającego jednodniowego (nienocującego), jak i turystę (nocującego).

Tablica 6. Bezpośrednie przyjazdy z miejsca zamieszkania do Krakowa kibiców-turystów (czerwiec 2012)

(Table 6. Direct arrivals of sports fans-tourists from their place of residence to Cracow – June 2012)

Aspekt (Aspect)	Kibice – kraj (Polish sports fans)	Kibice – zagranica (Foreign sports fans)
Tak (Yes)	89,6%	70,9%
Nie (No)	10,4%	29,1%
Suma (Total)	100,0%	100,0%

Źródło: (16).

Tablica 7 przedstawia konkretne miejscowości, które były najczęściej podawane jako miejsce przystankowe w drodze do Krakowa w związku z Euro 2012.

Tablica 7. Ranking miejscowości, z których kibic-turysta przyjechał do Krakowa w związku z Euro 2012
(Table 7. Ranking of cities from which a sports fan-tourist arrived to Cracow in connection with Euro 2012)

Pozycja w rankingu (Position in ranking)	Kibice – kraj (Polish sports fans)	Kibice – zagranica (Foreign sports fans)
1	Warszawa (Polska)	Katowice (Polska)
2	Wrocław (Polska)	Warszawa (Polska)
3	Toruń (Polska)	Poznań (Polska)
4	Częstochowa (Polska)	Praga (Czechy)
5	Bruksela (Belgia)	Lwów (Ukraina)

Źródło: obliczenia własne.

W przypadku kibiców-turystów krajowych dominowały ośrodki krajowe, przy czym na czoło wysunęła się tutaj stolica Polski i jednocześnie jeden z najistotniejszych rynków generujących ruch turystyczny przyjazdowy Polaków do Krakowa. W tym miejscu szczególnie należy zwrócić uwagę na Częstochowę, która jest bardzo silnie powiązana z Krakowem w ramach wycieczek objazdowych po kraju.

Z kolei kibice-turyści zagraniczni w przyjazdach do Krakowa najczęściej jako etap swojej podróży wskazywali ośrodki polskie: Katowice (ze względu na lotnisko w Katowicach-Pyrzowicach), Warszawę (połączenia lotnicze z lotniska im. F. Chopina, mecze Euro 2012), Poznań (mecze Euro 2012), a także zagraniczne: Pragę (objazdy turystyczne po Europie Środkowej) oraz Lwów (mecze Euro 2012 i położenie geograficzne względem Krakowa).

Mówiąc o przyjazdowych węzłach przesiadkowych, trzeba z drugiej strony zwrócić uwagę na kierunki wyjazdu z miasta (tablica 8).

Tablica 8. Zgłaszane deklaracje powrotu do domu po wyjeździe z Krakowa kibiców-turystów
(czerwiec 2012)

(Table 8. Declarations of returning home after departure from Cracow reported
by sports fans-tourists – June 2012)

Aspekt (Aspect)	Kibice – kraj (Polish sports fans)	Kibice – zagranica (Foreign sports fans)
Bezpośredni powrót do domu (Direct return home)	73,3%	72,0%
Wyjazd do innego miejsca (Departure to another place)	26,7%	28,0%
Suma (Total)	100,0%	100,0%

Źródło: (16).

Blisko trzy czwarte kibiców-turystów krajowych i zagranicznych planowało powrót z Krakowa bez żadnych punktów przystankowych do własnego domu. Tak więc stosunkowo duża grupa osób nie wracała bezpośrednio do domu, co zapewne było związane z przejazdami do miast, gdzie odbywały się mecze finałowe.

W tablicy 9 przedstawiono z kolei ośrodki, do których udawali się respondenci po wyjeździe z Krakowa, niewracający bezpośrednio do domu.

Tablica 9. Ranking miejscowości, do których kibice-turysta udawał się po wyjeździe z Krakowa
(czerwiec 2012)

(Table 9. Ranking of cities to which a sports fan-tourist went after departure from Cracow – June 2012)

Pozycja w rankingu (Position in ranking)	Kibice – kraj (Polish sports fans)	Kibice – zagranica (Foreign sports fans)
1	Warszawa (Polska)	Lwów (Ukraina)
2	Zakopane (Polska)	Warszawa (Polska)
3	Wrocław (Polska)	Poznań (Polska)
4	Częstochowa (Polska)	Gdańsk (Polska)
5	Berlin (Niemcy)	Kijów (Ukraina)

Źródło: obliczenia własne.

Wśród kierunków, które wybierali kibice-turyści krajowi, po wyjeździe z Krakowa niewracający do domu, były przede wszystkim: Warszawa, Zakopane (Kraków jest swego rodzaju bramą wjazdową w Tatry), Wrocław i Częstochowa oraz Berlin. Ta ostatnia destynacja jest, i przypuszczalnie będzie, po oddaniu do użytku nowego lotniska w stolicy Niemiec, bardzo istotnym ośrodkiem, biorąc pod uwagę rozkład strumieni ruchu turystycznego, zwłaszcza zagranicznego, w drodze do i z Krakowa.

Kibice-turyści zagraniczni wśród miast, do których się udawali, wymieniali te związane z rozgrywkami finałowymi Euro 2012, w tym zwłaszcza z trzema drużynami mieszkającymi i/lub trenującymi w mieście⁶.

Na rolę środków transportu już zwrócono uwagę, dlatego też trzeba odnieść się do różnic w tym aspekcie związanych z nietypową sytuacją, jaką było Euro 2012 (tablica 10).

Tablica 10. Struktura środków transportu wybieranych przez kibiców-turystów przebywających w Krakowie (czerwiec 2012)

(Table 10. Structure of transportation means selected by sports fans-tourists staying in Cracow – June 2012)

Środek transportu (Type of transportation)	Kibice – kraj (Polish sports fans)	Kibice – zagranica (Foreign sports fans)
Samolot rejsowy (Airliner)	10,3%	29,8%
Samochód (Car)	24,4%	6,3%
Pociąg (Train)	35,8%	16,7%
Samolot tanich linii lotniczych (Plane of low-cost carrier)	5,1%	36,3%
Autobus linii regularnej (City bus)	7,7%	6,5%
Bus (Minibus)	10,3%	1,2%
Samolot czarterowy (Charter plane)	1,3%	2,4%
Autokar (Coach)	3,8%	0,3%
Inny (Other)	1,3%	0,6%
Suma (Total)	100,0%	100,0%

Źródło: (16).

Tak więc kibice-turyści krajowi najczęściej przyjeżdżali do miasta pociągiem lub samochodem, ale stosunkowo często (w odniesieniu do zwykłego ruchu turystycznego) był to samolot. Goście z zagranicy kibicujący podczas Euro 2012 najczęściej przybywali samolotem (tanie linie lotnicze lub tradycyjne), stosunkowo często także pociągiem.

Biorąc pod uwagę lotniska, z których korzystali kibice-turyści przyjeżdżający do Krakowa, należy zauważyć, że w sporadycznych przypadkach było to inne lotnisko niż w Balicach (tablica 11).

⁶ Chodzi o drużynę holenderską, angielską i finalistów – Włochów.

Tablica 11. Lotniska wybierane przez kibiców-turystów przybywających do Krakowa (czerwiec 2012)
(Table 11. Airports chosen by sports fans-tourists visiting Cracow – June 2012)

Lotnisko (Airport)	Kibice – kraj (Polish sports fans)	Kibice – zagranica (Foreign sports fans)
Kraków-Balice	100,0%	92,0%
Katowice-Pyrzowice	0,0%	7,6%
Inne	0,0%	0,4%
Suma	100,0%	100,0%

Źródło: (16).

Poza krakowskimi Balicami najczęściej wymienianym lotniskiem były katowickie Pyrzowice. Wśród kibiców-turystów zagranicznych pojawiło się jeszcze lotnisko Warszawa-Okęcie.

5. Centra przesiadkowe w drodze do Krakowa

Zagłębiając się w problematykę turystycznych punktów węzłowych z perspektywy Krakowa, przeanalizowano i poddano rangowaniu centra przesiadkowe wskazywane przez osoby z kraju i zagranicy, odwiedzające miasto w celach turystycznych w ciągu ostatnich pięciu lat (tablica 12).

Tablica 12. Główne centra przesiadkowe w drodze do Krakowa według wybieranych przez odwiedzających krajowych i zagranicznych rodzajów transportu (I rząd – najwyższa ranga)
(Table 12. Main hubs on the way to Cracow according to means of transportation selected by Polish visitors and foreign visitors (1st tier – the highest rank))

Centrum przesiadkowe (Hub)	Forma transportu (Type of transportation)
Centra I rzędu (1 st tier hubs)	
Częstochowa	drog., kol.
Katowice	drog., kol., lot.,
Praga (Czechy)	drog., kol., lot.
Warszawa	drog., kol., lot.
Wrocław	drog., kol., lot.
Zakopane	drog., kol.

Centrum przesiadkowe (<i>Hub</i>)	Forma transportu (<i>Type of transportation</i>)
Centra II rzędu (<i>2nd tier hubs</i>)	
Berlin (Niemcy)	drog., kol., lot.
Frankfurt (Niemcy)	lot.
Londyn (Wielka Brytania)	lot.
Paryż (Francja)	lot.
Centra III rzędu (<i>3rd tier hubs</i>)	
Bratysława (Słowacja)	drog., kol., lot.
Budapeszt (Węgry)	drog., kol., lot.
Dublin (Irlandia)	lot.
Gdańsk	drog., kol., lot.
Liverpool (Wielka Brytania)	lot.
Madryt (Hiszpania)	lot.
Nowy Jork (USA)	lot.
Nowy Sącz	drog.
Nowy Targ	drog., kol.
Poznań	kol.
Rzeszów	drog., kol.
Wiedeń (Austria)	drog., kol., lot.

Forma transportu (*Type of transportation*): drog. – drogowa (*road transportation*); kol. – kolejowa (*rail transportation*); lot. – lotnicza (*air transportation*)

Źródło: obliczenia własne.

Najważniejszymi centrami przesiadkowymi z punktu widzenia Krakowa jako ośrodka recepcji turystycznej są: Warszawa, Katowice, Wrocław, Zakopane, Częstochowa, a z zagranicznych – Praga. W dalszej kolejności należy zwrócić uwagę na duże porty lotnicze Europy, takie jak Frankfurt, Londyn, Paryż i Berlin. Miasta wyszczególnione jako centra III rzędu istotności zależą od siatki połączeń lotniczych oraz kolejowych z Krakowem, dlatego w poszczególnych latach mogą następować tu zmiany.

Przesiadkowe porty lotnicze są rzadko analizowanym (związane jest to z dużą dynamiką zmian), ale są niezwykle istotnym elementem z punktu widzenia promocji turystycznej Krakowa, zwłaszcza na rynkach zagranicznych (tablica 13).

Tablica 13. Najważniejsze porty lotnicze przesiadkowe w drodze do Krakowa (dane za 2012 r.)
(Table 13. The most important airline hubs on the way to Cracow – data for 2012)

Kraj (Country)	Miejscowość (City/Town)	Kraj pochodzenia turysty (Tourist arrivals by country of origin)
Austria	Wiedeń	Austria, Hiszpania, Słowenia, Chorwacja
Czechy	Praga	Hiszpania, Izrael, Japonia, Kanada, Rosja, USA, Ukraina
Francja	Paryż	Francja, Algieria, Indie, Kanada, USA, Niemcy
Hiszpania	Madryt	Hiszpania, USA, Wielka Brytania
Irlandia	Dublin	Irlandia, Brazylia
Niemcy	Berlin	Hiszpania, Niemcy, Szwecja, USA, Austria, Japonia
Niemcy	Frankfurt	Francja, Japonia, Korea Płd., Niemcy, Rumunia, Włochy, Hiszpania, Holandia
Niemcy	Monachium	Francja, Niemcy, USA
Polska	Katowice	Francja, Hiszpania, Kanada, Niemcy, USA, Irlandia, Portugalia, Wielka Brytania, Włochy, Rosja
Polska	Poznań	Polska, Czechy, Irlandia, Wielka Brytania
Polska	Szczecin	Polska, USA
Polska	Warszawa	Estonia, Francja, Hiszpania, Izrael, Japonia, Kanada, Niemcy, Rosja, Wielka Brytania, USA, Węgry, Irlandia, Jamajka, Holandia
Polska	Wrocław	Estonia, Francja, Niemcy
Rosja	Moskwa	Rosja, Białoruś
Wielka Brytania	Exeter	Wielka Brytania
Wielka Brytania	Liverpool	Wielka Brytania, Francja
Wielka Brytania	Londyn	Belgia, Wielka Brytania, Norwegia
Wielka Brytania	Newcastle	Wielka Brytania

Źródło: obliczenia własne.

Największe znaczenie z punktu widzenia zagranicznych lotniczych punktów przesiadkowych w podróży do Krakowa należy przypisać Pradze (Czechy), portom niemieckim i brytyjskim. Przez lotnisko w Berlinie czy m.in. Frankfurcie przemierzają się turyści zmierzający do Krakowa z różnych zakątków świata. Brytyjskie porty lotnicze związane są przede wszystkim z przyjazdami samych mieszkańców Wysp (w tym Polaków tam mieszkających), najliczniejszej nacji zagranicznej w Krakowie. Lotniska praskie czy wiedeńskie należy także łączyć z trasami wycieczek turystów po Europie Środkowej.

Zwrócenia uwagi wymagają lotniska polskie, które w porównaniu z poprzednimi latami w 2012 roku stały się istotnymi portami przesiadkowymi również wśród samych Polaków, co było związane z rozwojem siatki połączeń wewnątrz krajowych.

Podstawowe znaczenie dla Krakowa z punktu widzenia kierunków geograficznych odwiedzających zagranicznych, bez względu na wybierany środek transportu, ma Warszawa (tablica 14).

Tablica 14. Udział procentowy przybywających do Krakowa z zagranicy tranzytem przez Warszawę, bez względu na środek transportu, z uwzględnieniem rangi danego rynku w turystyce przyjazdowej do miasta (dane z 2012 r., gdzie I – najwyższe znaczenie)

(Table 14. Percentage share of people arriving to Cracow from abroad via Warsaw, regardless of transportation means, taking into account the rank of a given market in tourist arrivals to the city – data for 2012, where Ist – the most important)

Kraj (Country)	Udział tranzytu (Transit share)	Ranga rynku (Market rank)
Argentyna	40,0%	III
Australia	20,0%	III
Austria	4,0%	III
Belgia	26,7%	III
Białoruś	11,1%	III
Dania	7,1%	III
Estonia	80,0%	III
Finlandia	22,2%	III
Francja	4,8%	I
Hiszpania	3,6%	I
Holandia	40,0%	III
Indie	16,7%	III
Irlandia	9,5%	II
Izrael	25,0%	III
Jamajka	100,0%	III
Japonia	29,2%	III
Kanada	21,7%	III
Korea Płd.	60,0%	III
Luksemburg	50,0%	III
Niemcy	1,4%	I
Portugalia	16,7%	III

Kraj (Country)	Udział tranzytu (Transit share)	Ranga rynku (Market rank)
Rosja	18,8%	I
Szwecja	10,0%	III
Ukraina	20,0%	III
USA	23,2%	II
Wielka Brytania	4,8%	I
Włochy	1,3%	I

Źródło: obliczenia własne.

Tranzyt przez Warszawę jest związany z dużą rozpiętością geograficzną krajów, z których pochodzą goście przybywający do Krakowa. Należy jednak zwrócić uwagę, że są to obszary o mniejszym lub małym znaczeniu dla tutejszej turystyki przyjazdowej (Jamajka, Korea Południowa i in.). Z istotnych dla miasta rynków, tj. Wielkiej Brytanii, Niemiec, Francji, Włoch itd., goście przyjeżdżają bezpośrednio. Wyjątek stanowi tu Rosja, gdzie stosunkowo duża liczba podróży odbywa się przez Warszawę. Stopniowo, ze względu na uruchomienie bezpośrednich połączeń lotniczych z Krakowa do Moskwy, będzie się to przypuszczalnie zmieniać. Należy także zauważyć, że przez Warszawę przyjeżdżają przede wszystkim goście z krajów pozaeuropejskich, co jest związane z funkcją Warszawy jako stolicy kraju i ulokowanym tu największym portem lotniczym w Polsce.

6. Podsumowanie

Zachowania konsumentów związane z szeroko ujmowanym transportem wykorzystywanym do przemieszczania się w przestrzeni są stosunkowo rzadko przedmiotem pogłębionych analiz. W niniejszym artykule starano się przedstawić odmienność tych zachowań w różnych etapach podróży turystycznej, uwzględniając także specyfikę odwiedzających krajowych i zagranicznych, przebywających w Krakowie w związku z rozgrywkami finałowymi Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012.

Przeprowadzone i zaprezentowane tu analizy pozwalają na wysunięcie kilku wniosków:

1. W przypadku odwiedzających krajowych, biorąc pod uwagę ogólne tendencje na rynku, należy się w kolejnych latach spodziewać dalszego wzrostu wykorzystania samochodu jako środka transportu oraz stopniowego, choć powolnego wzrostu zainteresowania wewnątrz krajowymi przelotami. Odwiedzający zagraniczni nadal głównie będą korzystać z samolotów (bardzo ważne – tanie

linie lotnicze), będzie się także pogłębiał spadek zainteresowania przyjazdami autokarami w grupach zorganizowanych. W przypadku megawydarzeń sportowych widoczne jest większe wykorzystanie samolotów (w tym czarterów) i pociągów jako środków transportu.

2. Dla Krakowa najważniejsze centra przesiadkowe na rynku krajowym w drodze do lub z miasta to Katowice i Warszawa. Z punktu widzenia zagranicznych portów lotniczych są to: Praga, Berlin i Frankfurt oraz inne duże lotniska europejskie. Można przypuszczać, że w kolejnych latach wymienione węzły umocnią swoją pozycję. Megawydarzenia sportowe mogą zmienić układ przemieszczeń zależnie od tego, gdzie np. odbywają się inne mecze. Z punktu widzenia polityki promocyjnej miasta konieczne jest utrzymanie regularnych działań marketingowych w portach lotniczych: niemieckich, brytyjskich i środkowo-europejskich. Trzeba tutaj zwrócić uwagę na wykorzystanie mobilnych technologii.
3. Przyjazdy do Krakowa osób z motywacją turystyczną, w tym z głównych rynków emisyjnych, odbywają się bezpośrednio z miejsca zamieszkania. Mieszkańcy krajów pozaeuropejskich przyjeżdżają przede wszystkim tranzytem przez Warszawę.
4. Tranzyt dotyczy kilkuprocentowego ruchu turystycznego przyjazdowego do miasta. Jest on zauważalny, ale nie wpływa znacząco na jego układ. Są z nim związane krótsze pobyty, ale i tak co najmniej dwudniowe, oraz częstsze wykorzystanie samochodu.

Zachowania transportowe odwiedzających krajowych i zagranicznych podlegają szybkim zmianom, dlatego ich śledzenie wymaga wypracowania stałego monitoringu i poboru danych. Z drugiej strony, z punktu widzenia obszaru przyjmującego, należy zauważyć, że jest to trudne, ale niezbędne. Rynek przewozów transportowych wymaga natychmiastowych reakcji i elastyczności w działaniu. Każde wahanie od razu jest odczuwane na rynku turystycznym. Tak więc wiedza na temat zachowań transportowych turystów winna być priorytetem zarówno dla podmiotów świadczących usługi transportowe, jak i zarządzających obszarami recepcji turystycznej, w tym szczególnie z punktu widzenia lokalnej polityki planistycznej czy m.in. promocyjnej.

Bibliografia

1. P r i d e a u x B., *The Role of the Transport System in Destination Development*, „Tourism Management” 2000, no. 21, s. 53–63.
2. P a g e S.J., *Transport and Tourism: Global Perspectives*, Pearson Prentice Hall, Harlow 2005. ISBN 0-1312-49452.
3. P e n d e r L., S h a r p l e y R. (red.), *Zarządzanie turystyką*, PWE, Warszawa 2008. ISBN 978-83-208-1734-8.
4. R y d z k o w s k i W., W o j e w ó d z k a - K r ó l K. (red.), *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997. ISBN 83-01-12239-0.

5. Turek M. (red.), *Transport jako składnik produktu turystycznego*, Europejska Szkoła Hotelarstwa, Turystyki i Przedsiębiorczości – Szkoła Wyższa w Sopocie, Sopot 2009. ISBN 978-83-7531-117-4.
6. Gadziński J., *Ocena dostępności komunikacyjnej przestrzeni miejskiej na przykładzie Poznania*, „Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu”, Seria: Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 13, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2010. ISBN 978-83-62662-36-4.
7. Mazur E., *Transport a środowisko przyrodnicze*, PAN, Kraków 1992. ISBN 83-85483-70-5.
8. Sorupia E., *Rethinking the Role of Transportation in Tourism*, „Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies” 2005, nr 5, s. 1767–1777.
9. Kaleta A., *Strategia konkurencji w przemyśle*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2000. ISBN 83-7011-434-2.
10. D’Aveni R., *Hypercompetition: Managing the Dynamics of Strategic Maneuvering*, The Free Press, New York 1994. ISBN 0-02-906938-6.
11. Jachnis A., *Psychologia konsumenta. Psychologiczne i socjologiczne uwarunkowania zachowań konsumenckich*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz – Warszawa 2007. ISBN 978-83-60186-55-8.
12. Kieźel E., *Zachowania konsumentów i ich racjonalność*. W: Kieźel E. (red.), *Racjonalność konsumpcji i zachowań konsumentów*, PWE, Warszawa 2004. ISBN 83-208-1560-6.
13. Rudnicki L., *Zachowania konsumentów na rynku turystycznym*, Proksenia, Kraków 2010. ISBN 978-83-60789-22-3.
14. Bagiński E., *Turystyka jako jedna z form zachowań przestrzennych człowieka*. W: Bagiński E., Litwińska E., Zipser T., *Próby symulacji modelowej rozkładu przestrzennego ruchu turystycznego w Polsce*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1995. ISBN 83-7085-181-9.
15. Borkowski K., Grabiński T., Mazanek L., Seweryn R., Wilkońska A., *Ruch turystyczny w Krakowie w 2012 r. Raport końcowy* [online, dostęp: 21.02.2013], Małopolska Organizacja Turystyczna, Kraków 2012. Dostępny w Internecie: www.bip.krakow.pl/plik.php?zid=102090&wer=0&new=t&mode.
16. Wilkońska A., Rotter-Jarzębińska K., Jarzębiński M., *KR. 2012. Kibic-turysta EURO 2012 w Krakowie. Raport z badań*, Kraków 2012 [online, dostęp: 21.02.2013], Biuletyn Informacji Publicznej, Miasto Kraków, 2003–2013. Dostępny w Internecie: http://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=19949.
17. Trzepacz P., *Kierunki i uwarunkowania rozwoju sieci portów lotniczych Polski*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2007, t. XIV.
18. Kraków Airport im. Jana Pawła II [online, dostęp: 28.02.2013]. Dostępny w Internecie: www.krakowairport.pl.
19. Beim M., *Transport miejski w obliczu zmian*, 2011 [online, dostęp: 28.02.2013], Instytut Sobieskiego. Dostępny w Internecie: <http://www.sobieski.org.pl/transport-miejski-w-obliczu-zmian/#transport-miejski-w-obliczu-zmian>.
20. *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
21. Minis I., Paraschi M., Tzamourtas A., *The Design of Logistics Operations for the Olympic Games*, „International Journal of Physical Distribution & Logistics Management” 2006, vol. 36, no. 8, s. 621–642.
22. *Zintegrowany Plan Organizacji i Zarządzania działaniami organów, inspekcji i służb administracji publicznej podczas Finałowego Turnieju UEFA EURO 2012 w Polsce*, dokument opracowany przez Krajowy Sztab Operacyjny przy Komitecie do spraw Koordynacji Finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, Warszawa, 29.02.2012 r., materiały wewnętrzne Urzędu Miasta Krakowa.

23. *Wymogi: Piłkarskie Mistrzostwa Europy UEFA Turniej Finałowy 2012, Faza I, Wymogi zgłoszenia*, materiały wewnętrzne Urzędu Miasta Krakowa.
27. H a u d e r e k S., *Znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju miast i regionów* [online, dostęp: 28.02.2013], Krakowska Konferencja Młodych Uczonych 2008. Dostępny w Internecie: www.profuturo.agh.edu.pl/pliki/Pliki_III.../431-436_NE_Huderek.pdf.

Transportation behaviour of persons visiting Cracow for tourist purposes with special regard to visits during the period of Euro 2012 in Poland

S u m m a r y: Transportation and tourism are business activities that are closely related but owing to dynamic changes, they are rarely analysed with regard to transportation behaviour of tourists. Therefore, this article focuses on this issue with reference to Cracow as an important tourist centre in Poland. The atypical situation connected with the organisation of 2012 UEFA European Football Championship in Poland and in Ukraine as well as behaviour related to the declared transit purpose of visiting the city were also taken into consideration.

This article presents the results of surveys regarding tourist traffic that have been conducted within the area of Cracow in recent years. It should be noted that the transportation behaviour of tourists changes in time and varies depending on the nature of travel.

Taking into account means of transportation, the most popular one is a car (domestic traffic) and a plane (international traffic and improvement in domestic traffic). Persons with transit motivation more frequently arrive by car, whereas, mega sporting events slightly change this situation because planes (including charter) and trains become more popular. From the point of view of transportation hubs, arrivals to Cracow are mainly from: Warsaw and Katowice in Poland and from abroad: Prague, Berlin and Frankfurt.

K e y w o r d s: tourism, transportation, consumer behaviour, mega sporting events
