

Aleksandra Zienkiewicz

Akademia Pomorska

Słupsk

aleksandra.zienkiewicz@apsl.edu.pl

INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA JAKO CZYNNIK ROZWOJU TURYSTYKI POWIATU KARTUSKIEGO

THE COMMUNICATION INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF TOURISM DEVELOPMENT OF THE KARTUZY COUNTY

Zarys treści: W artykule dokonano analizy stanu infrastruktury komunikacyjnej powiatu kartuskiego – dostępności zarówno zewnętrznej, jak i wewnętrznej, zaprezentowanej jako czynnik rozwoju turystyki. W szczególności omówiono: dostęp do autostrady, dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych, a także terminali: lotniczego i portowego. Ważnym zagadnieniem poruszonym w opracowaniu było zaprezentowanie sieci komunikacyjnej wewnątrz powiatu oraz dostępności do szlaków turystycznych.

Słowa kluczowe: infrastruktura komunikacyjna, szlak turystyczny, turystyka, powiat kartuski, Kaszuby

Key words: communication infrastructure, tourist trail, tourism, the Kartuzy county, Kashubia

Wstęp

Zadaniem transportu w odniesieniu do sektora turystycznego jest zapewnienie turystom dostępu do odwiedzanych przez nich miejsc (Michalski, Bukowski 1998; Kowalczyk 2001; Rydz, Jażewicz 2011). Infrastruktura transportowa jest bowiem jednym z ważniejszych elementów wpływających na atrakcyjność danego obszaru z punktu widzenia możliwości rozwoju turystyki (Szymańska 2005). Podstawą zadowalającego funkcjonowania transportu jest odpowiednio rozwinięta sieć dróg kolejowych i kołowych oraz ich dobry stan techniczny, jak również właściwa częstotliwość połączeń linii autobusowych i kolejowych pomiędzy poszczególnymi miejscowościami. Coraz większego znaczenia nabiera obecnie dostęp do lotnisk oraz portów morskich.

Obszarem badań empirycznych niniejszego opracowania jest powiat kartuski położony w północnej Polsce, w centralnej części województwa pomorskiego. Powiat ten w znacznej części znajduje się w regionie fizycznogeograficznym bardzo atrakcyjnym pod względem turystycznym – na Pojezierzu Kaszubskim (Augustowski, Sylwestrzak 1979) oraz kulturowym – w regionie etnicznym Kaszuby (Mordawski 2008; Czaplński, Szymańska 2013).

W artykule zaprezentowano dostępność zewnętrzną powiatu kartuskiego rozumianą jako dostęp do autostrady, dróg szybkiego ruchu, linii kolejowych oraz terminala lotniczego i portowego (ryc. 1), a także dostępność wewnętrzną, tj. drogi i szlaki turystyczne na terenie powiatu. W celu opisu dostępności komunikacyjnej oraz określenia oddziaływania Trójmiasta na powiat kartuski zastosowano metodę przełamania punktu k (Racine, Reymond 1977; Jakubowicz 1977).

1. Zewnętrzna dostępność komunikacyjna powiatu kartuskiego

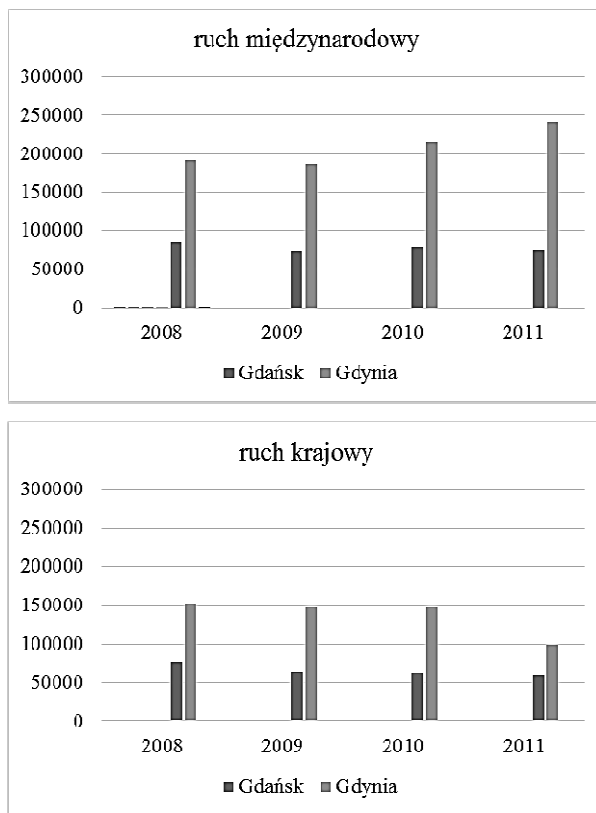
Ze względu na dość peryferyjne położenie powiatu kartuskiego względem centralnej Polski niezwykle ważne dla rozwoju turystyki jest określenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej tego obszaru. Zalicza się do niej m.in. dostęp do korytarzy transportowych o różnej randze, dróg kołowych, takich jak autostrady, drogi ekspresowe, jak również linie kolejowe oraz dostępność do portów morskich i lotniczych.

Jak wynika z prowadzonych badań, dogodność położenia powiatu kartuskiego w przestrzeni geograficznej województwa pomorskiego polega przede wszystkim na bliskości korytarzy i węzłów transportowych o znaczeniu regionalnym, ponadregionalnym i międzynarodowym. Powiat kartuski objęty jest bowiem infrastrukturą korytarzy o znaczeniu europejskim (Korytarz Bałtyk – Adriatyk, Korytarz Północny/Nadmorski) oraz krajowym (Korytarz Pojezierny – oparty na drodze krajowej nr 22 i linii kolejowej nr 203 oraz Korytarz Pomorza Środkowego – droga krajowa nr 11 i linia kolejowa nr 405).

Najważniejszymi uwarunkowaniami europejskimi dla rozwoju sieci transportowej są także przebiegające przez województwo pomorskie połączenia w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (ang. Trans-European Transport Networks, TEN-T), w tym priorytetowych, jak: linia kolejowa E65 (Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń), autostrada A1 (Gdańsk – Brno/Bratysława – Wiedeń), autostrady morskie na Bałtyku, satelitarny system nawigacji i pozycjonowania „Galileo”. W pobliżu powiatu kartuskiego znajduje się żegluga bliskiego zasięgu oraz małe porty i przystanie morskie. Priorytety sieci TEN-T obejmują również drogi wodne, tj. drogę E-40 (Wisła – Bug – Dniestr) i E-70 (śluzza Hohensaaten – Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski – Brda – Wisła – Nogat – Zalew Wiślany – Morze Bałtyckie).

Istnieje również możliwość dotarcia na teren powiatu z częściowym wykorzystaniem transportu morskiego. Najbliżej obszaru badań leżą: porty w Gdyni – w odległości ok. 40,5 km i w Gdańsku – w odległości ok. 41,9 km od stolicy powiatu, dlatego mogą one mieć wpływ na rozwój turystyki w powiecie kartuskim. Pod ko-

niec 2011 r. wielkość przyjazdowego ruchu turystycznego w ruchu międzynarodowym w tych portach wyniosła 316,1 tys., a w krajowym 158,5 tys. pasażerów (ryc. 2).



Ryc. 2. Przyjazdy do portów morskich w Gdańsku i Gdyni w pasażerskim ruchu międzynarodowym i krajowym w latach 2007-2011

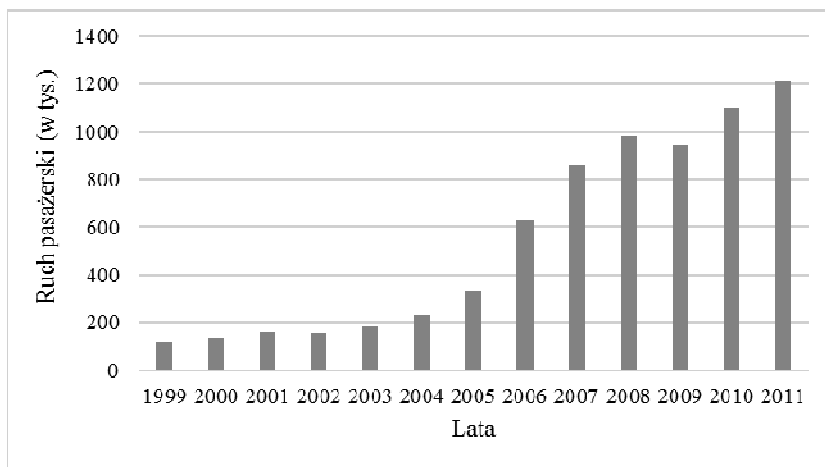
Fig. 2. The arrivals to the seaports in Gdańsk and Gdynia in international and national passenger movement in 2007-2011

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl/bdl, z dnia 14.06.2015 r. Opracowanie własne

W bezpośrednim sąsiedztwie powiatu kartuskiego, w gdańskiej dzielnicy Matarnia znajduje się również Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy, który został otwarty 2 maja 1974 roku i zajmował wtedy obszar 240 ha. Odgrywa on rolę węzła sieci TEN-T zarówno o znaczeniu międzynarodowym, jak i krajowym.

Leży on w odległości ok. 27,5 km od Kartuz oraz ok. 60,9 km od najdalej wysuniętej na zachód wsi gminnej powiatu kartuskiego – Sulęcyna.

Z danych statystycznych wynika, że od 1999 r. do 2011 r. notuje się w nim stopniowy wzrost przyjazdowego ruchu pasażerskiego (ryc. 3).



Ryc. 3. Przyloty do Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku w pasażerskim ruchu międzynarodowym i krajowym w latach 1999-2011

Fig. 3. The arrivals to the Gdańsk Lech Wałęsa Airport in international and national passenger movement in 1999-2011

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl/bdl, z dnia 15.06.2015 r. Opracowanie własne

2. Infrastruktura drogowa i kolejowa w powiecie kartuskim

Dostępność komunikacyjna wewnątrz danego obszaru jest równie ważna, co dostępność zewnętrzna. Dzięki niej możliwy jest dojazd do interesujących turystę różnorodnych atrakcji turystycznych. Istotne znaczenie ma w tym względzie szybkość i komfort takiego dojazdu. Na terenie powiatu kartuskiego turyści mogą się poruszać drogami kołowymi o zróżnicowanej nawierzchni i o różnym jej stanie (komunikacja indywidualna i zbiorowa), jak również przy wykorzystaniu istniejących połączeń kolejowych oraz wyznaczonymi szlakami turystycznymi.

Rozwój sieci kolejowej w powiecie kartuskim datuje się od 1886 r., kiedy rozpoczęto budowę linii nr 229 Pruszcz Gdański i Kartuzy. W 1899 r. został oddany do użytku odcinek drogi łączący Łebę z Lęborkiem, a w 1905 r. między Kartuzami i Lęborkiem. Na linii tej w latach 1970-1980 jeździły wagony silnikowe SN61, natomiast w latach 90. szynobusy SA102. W 1994 r. zawieszono ruch pociągów osobowych na odcinku Kartuzy – Pruszcz Gdański. W Kartuzach kończy się odcinek linii kolejowej nr 214, mający swój początek w Somoninie. Jest to jednotorowa niezelektryfikowana linia stanowiąca fragment dawnej linii kolejowej na trasie Kościerzyna – Kartuzy. Powstała ona w 1901 r. Z jej budową związane jest również powstanie dworca kolejowego w Kartuzach w 1909 r. W latach 2003-2009 ruch pociągów na tej linii był zawieszony, a od 2010 r. funkcjonuje ona w sezonie letnim na trasie Gdynia – Kartuzy – Gdynia (Karoński, Przegiętka 2009).

Obecnie długość aktywnej linii kolejowej (nr 201) w powiecie kartuskim wynosi ok. 50 km. Dostęp do kolei mają miejscowości położone na terenie gmin: Kartuzy (Kiełpino Kartuskie), Somonino (Sławki, Somonino), Stężycza (Gołubie Kaszubskie, Krzeszna, Wieżycza) i Żukowo (Babi Dół, Pępowo Kartuskie, Rębiechowo, Żukowo Wschodnie). Pociągi z Gdańska przez wymienione miejscowości kursują codziennie – w okresie letnim jest ich po 10 każdego dnia tygodnia, natomiast w pozostałych miesiącach częstotliwość jazdy jest zmniejszona o 2 pary pociągów w soboty, niedziele i święta (tab. 1).

Tabela 1

Połączenia kolejowe z Gdańska w 2011 r.

Table 1

The railway connections from Gdańsk in 2011

Wyszczególnienie	Liczba połączeń w okresie wolnym od nauki szkolnej					
	ogółem	w godzinach				
		00.00-06.00	06.00-12.00	12.00-18.00	18.00-24.00	
a – od poniedziałku do piątku						
b – w soboty						
c – w niedziele i święta						
Gołubie Kaszubskie	a	10	1	4	4	1
	b	10	–	4	4	2
	c	10	–	4	4	2

Źródło: Rozkład jazdy PKP, www.old.rozklad-pkp.pl, z dnia 1.07.2011 r. Opracowanie własne

Poza tym istnieje kilka połączeń z Gdynią (2 pary pociągów relacji Gdynia – Kartuzy w okresie letnim) i Kościerzyną (4 pary pociągów relacji Somonino – Kościerzyna przez cały rok). Dostępu do kolei (mimo istniejących torów) nie mają gminy Chmielno, Przodkowo, Sierakowice i Sulęczyno (*Mały atlas linii kolejowych Polski 2011*, 2011). W dostępie na teren powiatu kartuskiego prawdopodobnie dużą rolę odegra Pomorska Kolej Metropolitalna, która umożliwiłaby połączenia z Kartuz do Gdańska Wrzeszcza przez Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy (ryc. 4)¹.

Jest to najważniejszy i największy projekt inwestycyjny Samorządu Województwa Pomorskiego w ostatnich latach, który kosztował 719,1 mln zł, z czego 85 proc. (611,2 mln zł) pochodziło ze środków Unii Europejskiej. Celem tego przedsięwzięcia jest przede wszystkim podniesienie poziomu spójności społecznej i gospodarczej województwa. Było ono realizowane dzięki stworzeniu systemu kolei regionalnej, zintegrowanego z układem komunikacji publicznej metropolii trójmiejskiej. Projekt swoim zasięgiem będzie obejmował głównie obszar aglomeracyjny Trójmiasta i przylegające powiaty: bytowski, kościerski i kartuski².

¹ Analiza możliwości lokowania inwestycji dla branży hotelarskiej, gastronomicznej, rekreacyjnej i turystycznej na terenie gminy Kartuzy, www.poczta.kartuzy.pl, z dnia 29.12.2013 r.

² Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do Roku 2030, Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014-2020, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk 2014.



Ryc. 4. Trasa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Fig. 4. The route of Pomeranian Metropolitan Railway

Źródło: „Kurier Kolejowy”, www.kurierkolejowy.pl, z dnia 13.06.2015 r.; www.trójmiasto.pl, z dnia 13.06.2015 r.

Jak już wcześniej wspomniano, powiat kartuski zawdzięcza atrakcyjność swojego położenia również zlokalizowaniu w jego pobliżu Bursztynowej Autostrady A1. Jej projekt pojawił się już w latach 60. XX wieku, natomiast budowa rozpoczęła się dopiero w 1989 r. Na odcinku, który ma znaczenie dla rozwoju turystyki na Pojezierzu Kaszubskim, tj. na trasie Rusocin – Nowe Marzy, budowa trwała od lipca 2005 r. do października 2008 r. Z autostrady istnieje dogodny zjazd na Kaszuby – w Rusocinie. W tym miejscu łączy się ona również z drogą ekspresową S6 i drogą wojewódzką nr 226. Następnie biegnie na południe, równoległe do alternatywnej dla autostrady drogi krajowej nr 91. Na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 224 powstał również węzeł w Stanisławie. Kolejnym węzłem jest Swaróżyn – zjazd na drogę krajową nr 22 w kierunku Malborka i Starogardu Gdańskiego.

Na terenie badanego powiatu istnieje jeden główny węzeł komunikacyjny, znajdujący się w Kartuzach. W mieście tym zbiega się pięć z siedmiu dróg o znaczeniu regionalnym. Drugim ważnym węzłem komunikacyjnym jest Żukowo, posiadające bezpośrednie połączenie drogowe z Gdańskiem (droga nr 7) i Gdynią (droga nr 20).

Komunikację o mniejszym znaczeniu zapewniają cztery drogi o randze wojewódzkiej: nr 211 (połączona z drogą krajową nr 6, łącząca Żukowo z Nową Dąbrową; przebieg: Żukowo – Kartuzy – Łapalice – Miechucino – Sierakowice – Puzdrowo – Gowidlino), nr 214 (łącząca się z drogą krajową nr 1, przebieg: Pałubice – Sierakowice – Puzdrowo – Tuchlino – Mściszewice – Klukowa Huta – Stężyca); nr 224 (przebieg: Pomieczyno – Przodkowo – Grzybno – Kartuzy – Somonino – Egiertowo) oraz nr 228 (przebieg: Kartuzy – Ręboszewo – Brodnica Górna – Borucino – Klukowa Huta – Węsiory – Sulęczyno).

Na omawianym obszarze można wyróżnić 73 odcinki dróg powiatowych. Na tle powiatu największy ich odsetek występuje w gminach Kartuzy – 20,1% (61,49 km) i Żukowo – 16,5% (50,37 km), najmniejszy natomiast w gminie Somonino – 5,7% (17,27 km).

Najdłuższe odcinki dróg powiatowych biegną: w gminie Chmielno – z południowego zachodu, z Wygody Łączyńskiej w gminie Stężyca, do Chmielna (8,57 km); w gminie Kartuzy – z Mirachowa do Kartuz (16,74 km); w gminie Przodkowo – z Kłosowa do Tokarów (5,99 km); w gminie Sierakowice – z Kamienicy Szlacheckiej na południowy wschód do Szklany przez Sierakowice (7,28 km); w gminie Somonino – z Ostrzyc do Somonina (7,30 km); w gminie Stężyca – ze Stężycy przez Gołubie do Szymbarku (12,10 km); w gminie Sulęczyno – z Tuchlina (gmina Sierakowice) do Sulęczyna (9,62 km); w gminie Żukowo – z Przodkowa (gmina Przodkowo) przez Miszewo do Leźna (9,52 km).

Stan techniczny dróg jest przy tym nieodpowiedni w stosunku do rosnącego ruchu samochodowego. W powiecie w 2010 r. zarejestrowane były 14 102 pojazdy ciężarowe oraz 67 091 osobowych. W sezonie turystycznym liczba poruszających się samochodów oczywiście wzrasta, co powoduje pewne problemy komunikacyjne. Badania natężenia ruchu samochodowego prowadzone na trzech najbardziej ruchliwych ulicach Kartuz wskazują na bardzo podwyższone wskaźniki (średnie w roku):

- ul. Gdańska – 14 090 pojazdów na dobę,
- ul. Wzgórze Wolności – 10 828 pojazdów na dobę,
- trasa nr 20 Kartuzy – Żukowo – 9269 pojazdów na dobę (natężenie ruchu zmniejszone ze względu na remont drogi)³.

Na omawianym obszarze widoczny jest również niski poziom inwestycji. Odpowiedzialny za drogi powiatowe Powiatowy Zarząd Dróg w Kartuzach otrzymuje bowiem środki, które pozwalają jedynie na niezbędne remonty oraz bieżące utrzymanie sieci drogowej. Brakuje dodatkowych nakładów na modernizację i budowę nowych dróg⁴.

Głównym środkiem transportu większości turystów przybywających na obszar Kaszub jest samochód osobowy (Zienkiewicz 2016), dlatego największe znaczenie mają drogi o twardej nawierzchni. Wskaźnik gęstości takich dróg w 2011 r. w powiecie wynosił prawie 28,0 km/100 km², przy średniej w kraju 89,7 km/100 km² (tab. 2).

³ Pomiary wykonywane w 2010 r. Strona internetowa Infoeko, Informacja dla społeczeństwa o Zrównoważonym Rozwoju i Stanie Środowiska Województwa Pomorskiego, www.infoeko.pomorskie.pl, dostęp dn. 29.12.2013 r.

⁴ Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kartuskiego, Rada Powiatu Kartuskiego, Kartuzy 2004.

Tabela 2

Gęstość dróg o twardej nawierzchni w powiecie kartuskim w 2011 r.

Table 2

The density of surfaced roads in Kartuzy country in 2011

Gmina	Długość dróg w km	Gęstość dróg na 100 km ²
Powiat kartuski	313,56	27,97
Chmielno	42,57	53,89
Kartuzy	68,01	33,01
Przodkowo	25,51	30,01
Sierakowice	34,38	18,79
Somonino	17,27	15,42
Stężycza	44,14	27,42
Sulęczyno	30,60	23,36
Żukowo	51,08	31,15

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl/bdl, z dnia 29.12.2013 r., Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kartuskiego, 2004, Rada Powiatu Kartuskiego, Kartuzy. Opracowanie własne

System komunikacyjny na badanym obszarze jest dość zróżnicowany. Przyczyną tego jest niewątpliwie ukształtowanie terenu oraz jego duża jeziorność, szczególnie w centralnej części powiatu. Największą gęstością dróg charakteryzuje się gmina Chmielno (53,9 km/100 km²), zaś najwięcej kilometrów dróg wybudowano w gminie miejsko-wiejskiej Kartuzy. Najlepiej skomunikowaną częścią jest teren znajdujący się pomiędzy Kartuzami oraz Sierakowicami i Stężycą. Według A. Piskozuba (1965) należy on do I i II strefy wypoczynku świątecznego mieszkańców Trójmiasta. W tym przypadku można mówić o pewnym powiązaniu pomiędzy gęstością dróg i funkcją rekreacyjno-wypoczynkową oraz turystyczną opisywanego obszaru (Piskozub 1979). W strefie tej znajduje się również jeden z najbardziej atrakcyjnych krajobrazowo samochodowych szlaków turystycznych – „Droga Kaszubska”. Biegnie ona wzdłuż brzegu Jezior Raduńskich z Chmielna przez Zawory, Ręboszewo, Brodnicę, Ostrzyce do Wieżycy.

Obecnie dla osób niezmotoryzowanych głównym środkiem transportu pozostaje tabor Przewozów Autobusowych „Gryf” w Kartuzach i Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kartuzach oraz prywatni przewoźnicy. Badania prowadzone nad liczbą połączeń między Kartuzami a najbliższymi położonymi miastami powiatowymi dowodzą, że największa w 2011 r. była liczba połączeń Kartuz z Gdańskiem – 192 w tygodniu (tab. 3).

Z pozostałymi miastami, a więc Bytowem, Kościerzyną i Wejherowem, tych połączeń jest do 28 na tydzień.

Tabela 3

Połączenia autobusowe z Kartuz w 2011 r.

Table 3

The bus connections from Kartuzy in 2011

Wyszczególnienie		Liczba połączeń w okresie wolnym od nauki szkolnej				
		ogółem	w godzinach			
			00.00-06.00	06.00-12.00	12.00-18.00	18.00-24.00
a – od poniedziałku do piątku						
b – w soboty						
c – w niedziele i święta						
Bytów	a	4	–	–	3	1
	b	3	1	–	1	1
	c	3	–	–	2	1
Gdańsk	a	32	4	12	12	4
	b	17	2	6	6	3
	c	15	1	5	6	3
Kościerzyna	a	4	–	–	4	–
	b	4	–	–	4	–
	c	4	–	–	4	–
Wejherowo	a	4	–	–	4	–
	b	4	–	–	4	–
	c	4	–	–	4	–

Źródło: Rozkład jazdy PKS w Kartuzach, Rozkład jazdy Gryf, ważne 30 czerwca 2011 r. Opracowanie własne

Głównymi kierunkami przewozów autobusowych w powiecie są: w gminie Chmielno – Chmielno, Przewóz i Zawory; w gminie Kartuzy – Mezowo; w gminie Przodkowo – Pomieczyno; w gminie Sierakowice – Bącka Huta, Gowidlino i Sierakowice; w gminie Somonino – Ostrzyce; w gminie Stężycza – Gołubie, Stężycza i Wieżycza; w gminie Sulęczyno – Węsiory i Sulęczyno; w gminie Żukowo – Babi Dół, Leżno, Żukowo. Dzięki temu niemal każda miejscowość powiatu ma przynajmniej jedno połączenie autobusowe z Kartuzami, część także z Żukowem.

Przedstawiając dostępność komunikacyjną, zastosowano metodę przełamania punktu k w celu określenia oddziaływania Trójmiasta na miasta i miejscowości gminne położone w obrębie powiatu kartuskiego. Metoda ta stosowana była już w latach 70. XX wieku (Racine, Reymond 1977; Jakubowicz 1977) i polega na określeniu miejsca k , czyli występowania równowagi wpływów ośrodków, między którymi dokonywany ma być pomiar. Innymi słowy, poprzez tę procedurę określa się punkt przełamania wpływu, w którym stosunek atrakcyjności ośrodków dla hipotetycznego miasta k wynosi 1. Główny zakres czynności przy niniejszej metodzie obejmuje w szczególności wybranie jednej (lub w tym przypadku kilku) jednostek

osadniczych, które mamy zamiar badać, następnie obliczenie odległości między miastem (miastami) głównymi a miastem (miastami) i miejscowościami, w których kierunku wykonywany jest pomiar. Obliczone dane potrzebne do obliczenia punktu k wraz z liczbą ludności podstawia się do wzoru:

$$d_{ik} = \frac{d_{ij}}{1 + \sqrt{\frac{L_j}{L_i}}}$$

gdzie:

d_{ik} – punkt przełamania danego miasta

d_{ij} – odległość między miastem głównym a poszczególnymi miastami, w których kierunku prowadzony jest pomiar

L_j – liczba mieszkańców miast leżących w obrębie miasta głównego

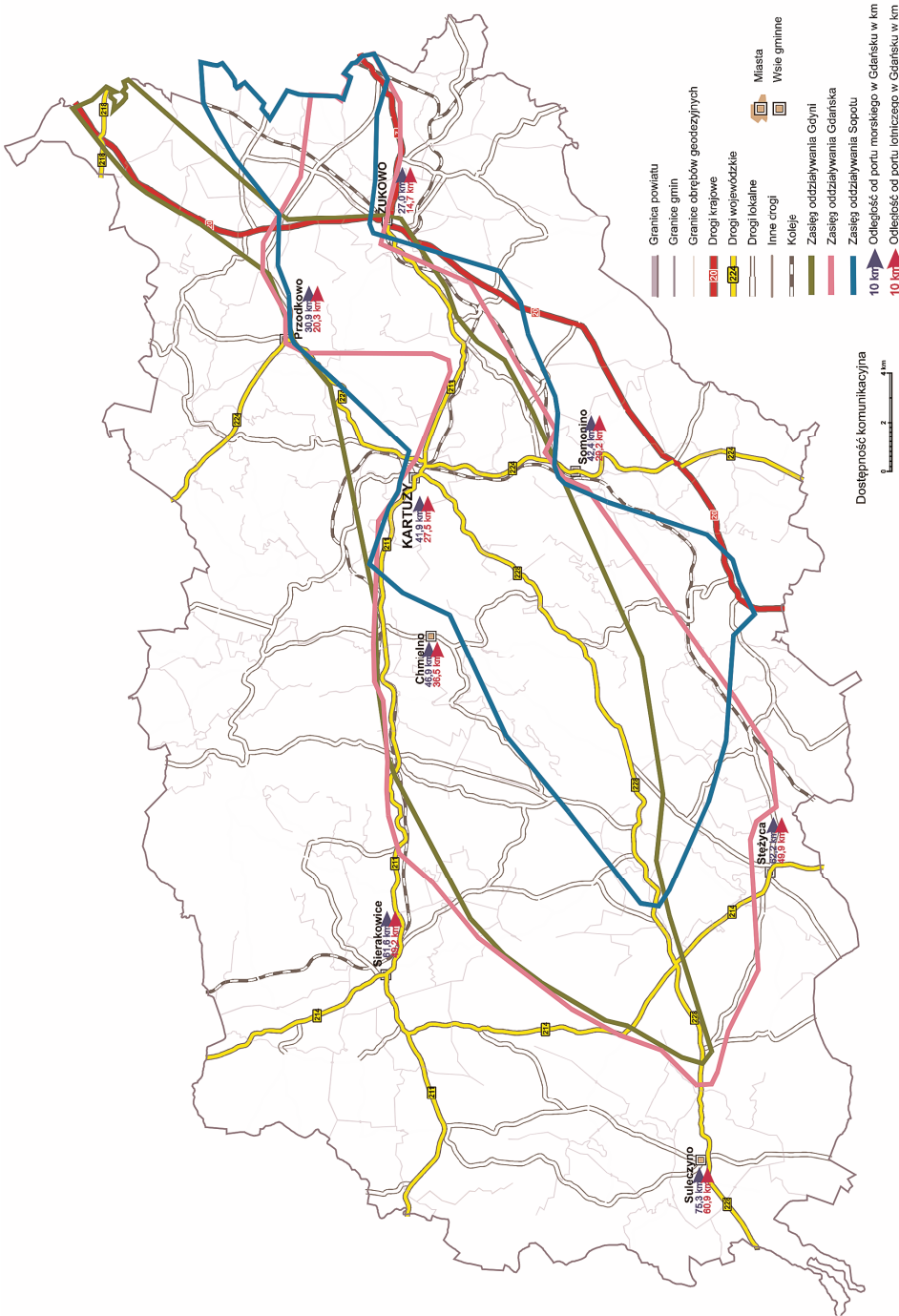
L_i – liczba mieszkańców miasta głównego

Uwzględnione jednostki osadnicze to miasta aglomeracji trójmiejskiej o łącznej liczbie mieszkańców około 748,0 tys. (dane z końca 2011 r.). Jednostkami brany pod uwagę w badaniu były miasta i miejscowości gminne położone w odległości do 70,8 km – w przypadku odległości obliczonej z Gdańska w kierunku Sulęcyna (tab. 4). Najmniejsza odległość wystąpiła pomiędzy Gdańskiem a Żukowem.

Zasięg oddziaływania Trójmiasta różnił się w 2011 r. w zależności od analizowanego miasta głównego. Największy zasięg oddziaływania – ze względu na największą liczbę ludności oraz możliwości dojazdu – miały Gdańsk (ok. 460,5 tys. mieszkańców) i Gdynia (ok. 248,9 tys. mieszkańców).

Najmniejszy wpływ na powiat kartuski miał Sopot z najmniejszą liczbą ludności (ok. 38,6 tys.). Otrzymane strefy oddziaływania tych miast wskazują na nierównomierne ich rozkłady w poszczególnych przypadkach (ryc. 5). Przeprowadzona analiza wykazała, że granice zasięgów oddziaływania przebiegały asymetrycznie względem części północnej i południowej, a także względem części wschodniej i zachodniej powiatu.

Określono, że zasięg Trójmiasta był tym większy, im większa była odległość od miasta, w którego kierunku przeprowadzono badanie, a zasięg ulegał powiększeniu, jeżeli badane miasto lub miejscowość nie miały dużej liczby ludności. Ze względu na bardziej rozwiniętą sieć dróg kołowych w części wschodniej, centralnej i południowej powiatu kartuskiego zaznaczał się tam także większy zasięg oddziaływania aglomeracji. W związku z powyższym zasięg oddziaływania Trójmiasta występował w kierunku Sulęcyna i był największy w powiecie – wahał się między 58,5 km (w przypadku Sopotu) a 65,9 km (w przypadku Gdyni). Najmniejsze odległości oddziaływania występowały w części wschodniej badanego obszaru – w kierunku Żukowa i wynosiły od 18,2 km (Gdańsk i Sopot) do 25,0 km (Gdynia).



Ryc. 5. Zasięg oddziaływania Trójmiasta na powiat kartuski w 2011 r.

Fig. 5. The range of Trójmiasto impact on the Kartuski county in 2011

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl/bdl, dostęp dn. 15.06.2015 r. Obliczenia własne odległości na mapach Google, www.google.pl/maps, z dnia 15.06.2015 r. Opracowanie własne

Tabela 4

Pomiary oddziaływania Trójmiasta na powiat kartuski w 2011 r.

Table 4

The measurement of Trójmiasto impact on the Kartuzy county in 2011

Symbol	Miasto/ Miejscowość	Liczba mieszkańców (ogółem)	Odległość ośrodka <i>i</i> od ośrodka <i>j</i> (w km)	Zasięg oddziały- wania (w km)
Zasięg oddziaływania Gdyni				
<i>i</i>	Gdynia	248 939	x	x
<i>j1</i>	Kartuzy	15 122	36,7	29,4
<i>j2</i>	Chmielno	1 679	45,8	42,3
<i>j3</i>	Przodkowo	1 867	30,3	27,9
<i>j4</i>	Stężyca	1 976	62,0	56,9
<i>j5</i>	Sierakowice	6 947	58,5	50,1
<i>j6</i>	Sulęcyno	1 404	70,8	65,9
<i>j7</i>	Somonino	2 695	43,6	39,5
<i>j8</i>	Żukowo	6 259	29,0	25,0
Zasięg oddziaływania Gdańska				
<i>i</i>	Gdańsk	460 517	x	x
<i>j1</i>	Kartuzy	15 122	33,2	28,1
<i>j2</i>	Chmielno	1 679	42,2	39,8
<i>j3</i>	Przodkowo	1 867	29,5	27,7
<i>j4</i>	Stężyca	1 976	55,5	52,1
<i>j5</i>	Sierakowice	6 947	54,9	48,9
<i>j6</i>	Sulęcyno	1 404	68,6	65,0
<i>j7</i>	Somonino	2 695	34,9	32,4
<i>j8</i>	Żukowo	6 259	20,3	18,2
Zasięg oddziaływania Sopotu				
<i>i</i>	Sopot	38 584	x	x
<i>j1</i>	Kartuzy	15 122	35,5	21,8
<i>j2</i>	Chmielno	1 679	44,6	36,9
<i>j3</i>	Przodkowo	1 867	26,6	21,8
<i>j4</i>	Stężyca	1 976	60,8	49,6
<i>j5</i>	Sierakowice	6 947	57,3	40,2
<i>j6</i>	Sulęcyno	1 404	69,6	58,5
<i>j7</i>	Somonino	2 695	43,0	34,0
<i>j8</i>	Żukowo	6 259	25,6	18,2

Odległości zmierzone na mapach względem najkrótszych odcinków dróg kołowych

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl/bdl, z dnia 15.06.2015 r. Obliczenia własne odległości na mapach Google, www.google.pl/maps, z dnia 15.06.2015 r. Opracowanie własne

3. Szlaki turystyczne w powiecie kartuskim

Dla ruchu turystycznego ważne jest trasowanie, czyli wyznaczanie na mapie i w terenie przebiegu drogi turysty, utrwalanie i zaznaczanie dogodnych i bezpiecznych szlaków (Stasiak 2007). W związku z tym kolejnym elementem wchodzącym w skład infrastruktury komunikacyjnej, a znanym już w starożytności, będą szlaki turystyczne. Według R. Pawlusińskiego (2008) pojęcie „szlak turystyczny” oznacza wytyczoną trasę turystyczną, oznakowaną w terenie tablicami lub znakami informacyjnymi, łączącą miejsca i obiekty atrakcyjne pod względem widokowym, przyrodniczym bądź kulturowym. W ujęciu szerszym za szlak turystyczny Z. Kruczek (2005) uznaje również trasy, których nie wytyczono w przestrzeni geograficznej: „[to] trasa wytyczona w przestrzeni turystycznej dla potrzeb zwiedzających (nie zawsze oznakowana), prowadząca do najbardziej atrakcyjnych miejsc (obiektów), z zachowaniem szeregu przepisów, w tym m.in. bezpieczeństwa i ochrony walorów”.

Na terenie powiatu kartuskiego wytyczono wiele szlaków przeznaczonych do uprawiania różnych form turystyki kwalifikowanej – łącznie około 800 km długości (średnia gęstość szlaku na km² w powiecie wynosi 0,71⁵). Należą do nich szlaki piesze, wodne, kolarskie, konne, a także do uprawiania *nordic walkingu*, które szczególnie w ostatnich latach stały się dużą atrakcją dla turystów i amatorów zdrowego stylu życia. W tabeli 5 zaprezentowano popularne w powiecie kartuskim szlaki turystyczne, oznakowane m.in. przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze i Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby.

Mogą z nich korzystać zarówno piesi, osoby korzystające ze sprzętów wodnych, jak i rowerzyści. Trasy *nordic walking* wytyczono w taki sposób, aby miały zróżnicowaną długość i poziom trudności. Szlaki wyposażono w odpowiednią infrastrukturę – na początku i końcu tras ustawiono tablice pokazujące ich przebieg na wykresach hipsometrycznych – długość, poziom trudności i czas przejścia.

Według danych PTTK najbardziej popularnym rodzajem aktywności wodnej w powiecie kartuskim są imprezy wodne, przede wszystkim spływy kajakowe odbywające się głównie na rzece Raduni i Słupi (Jażewicz 2013). Rosnąca popularność kajakarstwa stała się impulsem do rozbudowy infrastruktury towarzyszącej.

Na terenie powiatu wyznaczono miejsca do biwakowania oraz stacje wodne. Powstały również wypożyczalnie sprzętu wodnego. Znane są m.in. obiekty: Stanica nad Kamiennymi Kręgami w Niesiołowicach, Przystań kajakowa „Kajlandia” w Sułęczynie, „Kaszubskie kajaki” w Kiełpinie. Jedną z form aktywności chętniej podejmowanych przez turystów jest jeździectwo. Uprawianie go wymaga niezbędnej infrastruktury turystycznej, takiej jak np. szlaki konne.

Na terenie omawianego powiatu znajduje się jeden z popularniejszych szlaków – „Trakt pieszo-konny im. D. Chodowieckiego” o długości ok. 50 km (licząc od Gdańska przez Tuchom, Załęże, Potęgowo, Mikorowo, Warcino do Kręgu). Jest poza tym wiele miejsc dogodnych do uprawiania tej dyscypliny. Sprzyjają temu duże powierzchnie leśne oraz pagórkowaty charakter ukształtowania Kaszub.

⁵ Obliczenia własne na podstawie tabeli 5.

Tabela 5

Szlaki turystyczne w powiecie kartuskim według form turystyki*

Table 5

Tourist trails in Kartuzy country by the form of tourism

Forma turystyki	Nazwa szlaku	Długość szlaku na terenie powiatu (w km)	Przebieg trasy
Piesza	„Kręgow Kamiennych” (kolor zielony), dawniej „Szlak Partyzancki”	92,6	Sierakowice – Dąbrowa Puzdrowska – Tuchlino – Jezioro Tuchlińskie – Widna Góra – Jezioro Trzebocińskie – Podjazdy – Jezioro Okno – Mściszewice – Węsiory – Kręgi Kamienne – Jezioro Długie – Niesiołowice – Ogonki – Jezioro Sumino – Czarna Woda
	„Wzgórz Szymbarskich” (kolor czarny)	120,3	Sopot – Borcz (gmina Somonino) – dolina rzeki Radunia – Sławki – Raty – stacja kolejowa Wieżycza – szczyt Wieżycza – Szymbark – Patuły – Jezioro Kniewo – Gołubie – Ieśniczówka Uniradze – Zgorzałe – Łączyno – Wygoda Łączyńska – Mojusz – Bącz – rezerwat przyrody „Jezioro Turzycowe” – Bukowo – Sierakowice
	„Kaszubski” (kolor czerwony)	133,1	Sierakowice – Kamienica Królewska – brzegami jezior Junno i Odnoga (stanowiska archeologiczne, kurhan oraz cmentarzysko z epoki żelaza) – brzegami jezior: Potęgowskiego, Kocenko, Lubygość, Kamiennego (głaz narzutowy „Diabelski Kamień”) – doliną rzeki Łeba – Mirachowo – Sianowo – Kartuzy – Chmielno – Ostrzyce – brzegami jezior: Ostrzyckiego, Patulskiego, Dąbrowskiego, Lubowisko – miejscowość Wieżycza – Gołubie – Skorzewo (w powiecie kościerskim) – Gołunie
	„Kartuski” (kolor niebieski)	67,6	Kartuzy – Burchardztwo – Mężowo – stacja kolejowa Babi Dół – wzdłuż Jaru Raduni – Żukowo – Sopot – Kamienny Potok
	Trasy <i>Nordic walking</i> – Chmielno 1. „Łapalice” 2. „Przez Zawory”	10,3 7,3	<u>Trasa 1:</u> Łapalice: ul. Grzędzickiego – ul. Grodzisko – kąpielisko gminne nad jeziorem Kłodno – wzdłuż Jeziora Rekowskiego – Zamek w Łapalicach – skrzyżowanie Kosy–Chmielno – powrót do ul. Grodzisko (ta sama trasa) <u>Trasa 2:</u> Łapalice ul. Grzędzickiego – ul. Grodzisko – kąpielisko gminne nad

Forma turystyki	Nazwa szlaku	Długość szlaku na terenie powiatu (w km)	Przebieg trasy
	3. „Jezioro Raduńskie”	7,5	jeziorem Kłodno – przejście w lewo do rozwidlenia szlaków – wzniesienie – dotarcie do drogi Zawory – Chmielno – ul. Grodzisko <u>Trasa 3:</u> Chmielno: Gminny Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji – rynek – ul. Bukowskiego – Węgliska – przejście w kierunku Jeziora Raduńskiego – przejście w stronę Chmielna – GOKSiR w Chmielnie
	Trasy <i>Nordic walking</i> – Hejtus/Pomiczyno 1. „Wokół Hejtusa”	3,7	<u>Trasa 1:</u> Hejtus (Baza Wypadowa na Kaszubach) – przejście w kierunku Pomiczyno – rozwidlenie dróg w Pomiczynie Małym – przejście w kierunku Pomiczyńskiej Huty – droga leśna Pomiczyno – Sianowska Huta (przy kapliczce) – powrót
	2. „Jezioro Otałzyno”	15,0	<u>Trasa 2</u> Hejtus (Baza Wypadowa na Kaszubach) – przejście w stronę wsi Pomiczyno – jezioro Otałzyno – ul. Otałżyńska – ul. Jeziorna – ul. Wczasowa – ul. Hrabstwo – Otałzyno
	3. „Sianowska Huta”	14,6	Pomiczyńskie – Pomiczyno – Hejtus <u>Trasa 3:</u> Hejtus (Baza wypadowa na Kaszubach) – Sianowska Huta – leśniczówka w Sianowie – jezioro Mokre Łąki Małe – powrót
	Trasy <i>Nordic walking</i> – Kartuzy 1. „Przez Bilowo”	8,4	<u>Trasa 1:</u> Kartuzy – Kosy – leśniczówka Bilowo – Kosy – Kartuzy
	2. „W kierunku Smętowa Chmielnieskiego”	8,8	<u>Trasa 2:</u> Kartuzy – Złota Góra – droga w kierunku Smętowa Chmielnieskiego – Ławka Asesora
	3. „Przez Kosy”	8,2	<u>Trasa 3:</u> Kartuzy (Ławka Asesora) – Kosy – Kartuzy
	Trasy <i>Nordic walking</i> – Ostrzyce 1. „Przez Kolańską Hutę”	8,5	<u>Trasa 1:</u> Ostrzyce, pensjonat „U Stolema” – Koszowatka – Rąty – leśniczówka Kolańska Huta - Ostrzyce
	2. „Przez Goręczyno”	6,2	<u>Trasa 2:</u> Ostrzyce, pensjonat „U Stolema” – Koszowatka – Goręczyno – Ostrzyce – ul. Droga Kaszubska – Aleja Spacerowa – pensjonat „U Stolema”
	3. „Przez Ramleje”	16,0	<u>Trasa 3:</u> Ostrzyce, pensjonat „U Stolema” – Aleja Spacerowa – przejście w kierunku Ostrzyc – wzdłuż rzeki Radunia – Ramleje – Goręczyno – Rąty – Kolańska Huta – Ostrzyce

Forma turystyki	Nazwa szlaku	Długość szlaku na terenie powiatu (w km)	Przebieg trasy
	Trasy <i>Nordic walking</i> – Sulęczyno 1. „Dookoła Sulęczyna”	5,6	<u>Trasa 1:</u> Ośrodek „Leśny Dwór” w Sulęczynie – dojscie do drogi Kartuzy-Sulęczyno – wzdłuż jeziora Guścierz Mały – ul. Grzybicka w Sulęczynie – ul. Zielona Droga w Sulęczynie Ośrodek „Leśny Dwór”
	2. „Przez Ostrowite”	11,4	<u>Trasa 2:</u> Ośrodek „Leśny Dwór” w Sulęczynie – wzdłuż ścieżki przyrodniczej „Wokół jeziora Węgorzyno” – dojscie do drogi Kartuzy-Sulęczyno – brzeg jeziora Guścierz Mały – przejście do skrzyżowania Bytów – Kartuzy – Ośrodek „Leśny Dwór”.
	3. „Przez Bukową Górę”	9,5	<u>Trasa 3:</u> Ośrodek „Leśny Dwór” wzdłuż ul. Żeromskiego pomiędzy jeziorami Węgorzyno i Guścierz Mały Bukowa Góra – Sulęczyno
	Trasy <i>Nordic walking</i> – Sierakowice 1. „Sierakowice – Dąbrowa Puzdrowska” 2. „Kamienicki Młyn”	8,0 7,0	<u>Trasa 1:</u> GOK w Sierakowicach – centrum Sierakowic – ul. Podgórna – ul. Gryfa Pomorskiego – Dąbrowa Puzdrowska – Janowo – Sierakowice <u>Trasa 2:</u> Zamkowa Góra w Kamienickim Młynie – lasy Mirachowskie – powrót
3. „Załakowo”	4,0	<u>Trasa 3:</u> „Dworek na Błotach” w Załakowie – Kowale – powrót	
	Trasy <i>Nordic walking</i> – Żukowo 1. „Przez Małkowo” 2. „Przez Smołdzino”	5,6 10,5	<u>Trasa 1:</u> Żukowo (stadion) - ul. Leśna – las – stadion w Żukowie <u>Trasa 2:</u> Stadion w Żukowie – zielony szlak NW – ul. Mickiewicza – przejście w kierunku Smołdzina do drogi asfaltowej łączącej Borkowo i Smołdzino – ul. Techlinka – powrót
	Wodna	„Kółko Raduńskie”	40,0
Konna	„Trakt pieszo-konny im. D. Chodowickiego”	50,0	Gdańsk – Oliwa – Tuchom – Załęże – Koleczkowo – Potęgowo – Karłowo – Unieszyno – Mikorowo – Osieki – Przyborze – Wiatrołom – Warcino – Krąg
Rowerowa	„Kółko Raduńskie”	60,0	Somonino – Goręczyno – Ramleje – Kartuzy – Kosy – Chmielno – Stężyca – Gołubie – Krzeszna – Kolano – Ostrzyce – Goręczyno

Forma turystyki	Nazwa szlaku	Długość szlaku na terenie powiatu (w km)	Przebieg trasy
	„Szlak Kamiennych Kręgów w gminie Somonino”	32,0	Ostrzyce – Goręczyno – Somonino – Wyczechowo – Trątkownica – kręgi kamienne – Mały Dwór – Wyczechowo – Nowy Dwór – Sławki – Raty – Koszowatka – Ostrzyce
Kulturowa - pielgrzymkowa	„Pomorska Droga św. Jakuba” (szlak prowadzący do Katedry Santiago de Compostela w Hiszpanii)	28,0	Gdańska Droga św. Jakuba – Żukowska Droga św. Jakuba – Kartuska Droga św. Jakuba – Sierakowicka Droga św. Jakuba – Pętla Sierakowicka

* W wykazie nie uwzględniono szlaków samochodowych i motorowerowych

Źródło: Ostrowski 2000; Gruszczyński, Pawłowski 1986; Gruszczyński, Szreder 1989; Oficjalna strona Starostwa Powiatowego w Kartuzach, Trasy *nordic walking*, www.kartuskipowiat.com.pl z dnia 16.11.2013 r., Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna w Gdańsku, www.prot-recreate.pl z dnia 16.11.2013 r., Pomorskie Travel, www.pomorskie.travel z dnia 11.12.2013 r. Opracowanie własne

Znajdują się tu również obiekty przygotowane do jeździectwa konnego, które usytuowane są głównie w części centralnej i wschodniej powiatu: „Akademia Jeździecka” w Chwaszczynie, „Baltic Ranch” w Borczu, Szkoła Jazdy Konnej „Wilcze Ranczo” w Borkowie, Gospodarstwo Agroturystyczne Stadnina Koni „Kołano” w Kolanie koło Szymbarka, Stajnia „Mezowo” w Mezowie, Stajnia „U Richerta” w Sulminie, Stajnia „Pod Klonem” w Wieżycy, Stajnia „Podkowa” w Żukowie. Wynajem bryczek prowadzi się w Chmielnie, Goręczynie, Kożyczkowie, Ostrzycach, Ręboszewie, Szymbarku i Zaworach (*Mapa turystyczna 2009*).

Szczególnym kulturowym i pielgrzymkowym szlakiem prowadzącym do katedry w Santiago de Compostela w Hiszpanii, a położonym częściowo w granicach powiatu kartuskiego, jest 28-kilometrowy odcinek Pomorskiej Drogi św. Jakuba. Szlak ten przebiega m.in. przez Sianowo, gdzie znajduje się Sanktuarium Matki Boskiej Królowej Kaszub.

Zakończenie

Jak wynika z prowadzonych badań, infrastruktura oraz dostępność komunikacyjna powiatu kartuskiego jest dość zróżnicowana, co bezpośrednio wpływa na charakter podróży osób przybywających (nie tylko w celach turystycznych) na omawiany teren. Opisujący powiat leży bowiem w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta, ma więc dogodne połączenia z całym krajem. Prowadzone badania dotyczące zasięgów oddziaływania Trójmiasta na miasta i miejscowości powiatu kartuskiego metodą przełamania punktu *k* (Racine, Reymond 1977, Jakubowicz 1977) wykazały natomiast,

że zasięg ten przebiega asymetrycznie względem części północnej i południowej, a także względem części wschodniej i zachodniej powiatu.

Prezentowany powiat leży także w pobliżu ważnych węzłów i korytarzy komunikacyjnych o dużym znaczeniu krajowym i europejskim, szybkiej kolei miejskiej, lotniska międzynarodowego, portu morskiego, a także w systemie połączeń w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Sieć komunikacyjna jest tu dość dobrze rozwinięta, biorąc pod uwagę liczne bariery przyrodnicze, takie jak ukształtowanie terenu i dużą jeziorność. Występowanie tego typu infrastruktury stwarza ogromne możliwości dostępu potencjalnym turystom.

Mniej korzystna jest dostępność wewnętrzna powiatu. Przez powiat kartuski w jego wschodniej części przebiega tylko krótki odcinek drogi krajowej nr 20, a dostępność drogowa opiera się na pasmowo-węzłowym układzie komunikacyjnym o randze dróg wojewódzkich z dominacją połączeń równoleżnikowych w kierunku Gdańska. Połączenia kolejowe funkcjonują natomiast w bardzo ograniczonym zakresie na linii Gdynia Główna – Kościerzyna, dostęp do kolei mają tylko 4 gminy położone we wschodniej części powiatu.

Walorem występującej w powiecie infrastruktury komunikacyjnej są liczne szlaki turystyczne, m.in. piesze, wodne, konne, rowerowe i pielgrzymkowe, które ułatwiają dostęp do interesujących obiektów turystycznych na omawianym terenie oraz stanowią atrakcje same w sobie.

Literatura

- Augustowski B., Sylwestrzak J., 1979, *Zarys budowy geologicznej i rzeźba terenu*. W: *Pojezierze Kaszubskie*, red. B. Augustowski, Wrocław, s. 49-71
- Czapliński P., Szymańska W., 2013, *The features of economic behavior of the urban population in the ethnic the region of Kashubia (Kashuby/Cassubia)*, *Miscellanea Geographica – Regional Studies on Development*, 17, 2, s. 30-37
- Gruszczyński T., Pawłowski B., 1986, *Kaszubskim szlakiem. Monografia szlaku Kamienica Królewska – Olpuch Wdzydze*, WOIT Gdańsk, Gdańsk, s. 36
- Gruszczyński T., Szreder M., 1989, *Partyzanckim szlakiem. Monografia szlaku Kamienica Królewska – Czarna Woda*, Gdańsk, s. 34
- Jakubowicz E., 1977, *Lokalne zespoły osadnicze na przykładzie regionu opolskiego*, *Acta Universitatis Wratislaviensis, Studia Geograficzne*, 29, s. 359
- Jażewicz I., 2015, *Papieski Szlak Kajakowy Słupią produktem turystycznym Pomorza*. W: *Geografia na przestrzeni wieków. Tradycja i współczesność*, red. E. Bilaska-Wodecka i I. Soljan, Kraków, s. 531-543
- Karoński F., Przegiętka M., 2009, *O tym pisano w lutym*, *Świat Kolei*, 2, s. 6
- Kowalczyk A., 2001, *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
- Kruczek Z., 2005, *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*, Kraków, s. 279
- Mapa turystyczna powiatu kartuskiego 1:100 000*, 2009, Wydawnictwo Region, Gdynia
- Michalski T., Bukowski J., 1998, *Trasy rowerowe nowym elementem sieci transportowych na obszarach aglomeracji miejskich (na przykładzie Trójmiasta)*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 4, s. 143-156
- Mordawski J., 2008, *Geografia Kaszub*, Gdańsk

- Ostrowski P., 2000, *Pojezierze Kaszubskie. Dookoła Polski: praktyczny przewodnik*, Bielsko-Biała
- Pawlusiński R., 2008, *Szlaki turystyczne*. W: *Turystyka*, red. W. Kurek, Warszawa, s. 176-177
- Piskozub A., 1965, *Zmiany polityczno-administracyjne Pomorza Wschodniego (w X-XX wieku)*. W: *Pomorze Gdańskie*, red. S. Gierszewski, Gdańsk, s. 9
- Piskozub A., 1979, *Komunikacja*. W: *Pojezierze Kaszubskie*, red. B. Augustowski, Wrocław, s. 529-571
- Racine J.B., Reymond H., 1977, *Analiza ilościowa w geografii*, przeł. E. Nowosielska, Warszawa
- Rydz E., Jażewicz I., 2011, *Socio-functional transformation in the suburban zone of Gdańsk agglomeration on the example of Kosakowo municipality*, *Baltic Coastal Zone*, 15, s. 49-67
- Stasiak A., 2007, *Szlaki turystyczne – zagospodarowanie, atrakcja czy produkt turystyczny*. W: *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, red. P. Kuleczka, Warszawa, s. 45-54
- Szymańska W., 2005, *Funkcja turystyczna Szczecinka*. W: *Struktury i procesy społeczno-gospodarcze w różnych wymiarach terytorialnych*, red. J. Jurek, Szczecin, s. 6-10
- Zienkiewicz A., 2016, *Rozwój funkcji turystycznej w powiecie kartuskim*, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Uniwersytet Warszawski, maszynopis rozprawy doktorskiej

Summary

The aim of this article was an analysis of the communication infrastructure of the Kartuzy county – the both: external and the internal accessibility presented as a factor of tourism development. Particularly were discussed: the access to highway, freeways and railroad line and air and port terminals. The significant issue of this work was showing the communication network inside the county and accessibility to the tourist trails.

The Kartuzy county is located close to the Trójmiasto and has suitable connections with all the country. Investigations conducted by the method of breaking the k point shows (Racine, Reymond 1977; Jakubowicz 1977), that the range of the impact of the Trójmiasto is asymmetric towards to the north and south, and to the east and west of the county.

The presented county is situated near by the important, national and European, communication knots and corridors, fast elevated railroad, international airport, seaport and in connection to the Trans-European Transport Networks. Not very advantageous is the internal accessibility of the county.

The value of the communication infrastructure in the county are numerous tourist trails, e.g.: pedestrian, water, horse, cycling and pilgrimage. These facilitate the access to interesting touristic objects on discussed area and constitute the attraction in itself.