

Dagmara Chylińska<sup>1</sup>Gerard Kosmala<sup>2</sup>

# FUNKCJE TURYSTYCZNE MIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA PRZYKŁADZIE WROCŁAWIA (ZARYS PROBLEMATYKI)

Sprawny transport, zapewniający dostępność komunikacyjną, jest jednym z trzech elementów składających się na atrakcyjność turystyczną miejsc, regionów. Niekiedy jednak staje się atrakcją samą w sobie, wykraczając poza aspekt czysto funkcjonalny. Zabytkowe środki transportu ilustrują gwałtowne zmiany techniczne XIX i XX wieku, za sprawą których ukształtowało się oblicze współczesnej zachodniej cywilizacji. Potencjał turystyczny środków transportu, eksponowanych w muzeach, ale też obsługujących zabytkowe linie komunikacyjne (kołowe, szynowe itp.) wykorzystuje z powodzeniem wiele miast europejskich. W Polsce Wrocław jest miastem pod wieloma względami prekursorskim w dziedzinie masowego transportu miejskiego, w opinii autorów jednak w niewielkim stopniu wykorzystuje turystycznie ten rodzaj dziedzictwa (historii i jego materialnych artefaktów).

## Wprowadzenie

Transport jest niewątpliwie jedną z głównych dźwigni turystyki, a rozwój szybkich, masowych środków transportu przekształcił podróżowanie z indywidualnego doświadczenia jednostek w doświadczenie milionów ludzi. Sprawny, niezawodny i dobrze zorganizowany transport czyni z podróżowania czynność relatywnie prostą i nieskomplikowaną, odbywającą się, wydawać by się mogło, równie skutecznie tak w wymiarze lokalnym, jak i globalnym.

Rozwój miejskiego transportu zbiorowego wiąże się ściśle z rewolucją przemysłową i gwałtowną przestrzenną ekspansją miast. Odległości między poszczególnymi punktami w mieście, jakie należało pokonywać zwłaszcza między jego różniącymi się funkcjonalnie dzielnicami, wzrosły znacząco. Jednocześnie zdobycze najnowszej techniki pozwoliły na wykorzystanie siły maszyn w miejsce siły pociągowej zwie-

rząt. W miejsce popularnych w miastach dziewiętnastowiecznej Europy dorożek czy omnibusów konnych pojawiły się odpowiedniki omnibusów poruszających się po szynach, przodkowie dzisiejszych tramwajów (pierwsze w Nowym Jorku w 1832 roku, w Europie w 1855 [3, 4]). Po licznych eksperymentach z różnymi źródłami energii (m.in. parą, gazem) główną siłą napędową pojazdów miejskich stała się elektryczność (pierwsze tramwaje elektryczne w Halle w Niemczech – 1891, trolejbusy, metro) lub ropa naftowa i jej pochodne (silniki spalinowe w autobusach czy taksówkach). Tam, gdzie warunki środowiskowe pozwalały lub gdzie przestrzeń stawała się dobrem na wagę złota, chowano miejską komunikację pod ziemię (metro) lub odwrotnie – umiejscawiano ją wysoko ponad istniejącą infrastrukturą drogową (wiadukty nadziemnej kolejki miejskiej), wykorzystywano także śródmiejskie drogi wodne dla tzw. tramwajów (Amsterdam) lub „taxi” wodnych (Wenecja). Równolegle jednak w wielu przypadkach pozostawiano tradycyjne środki transportu, rezerwując je do zaspokajania form weekendowej rekreacji mieszkańców miast (bryczki i dorożki na terenach zielonych, riksze itd.).

Związki między transportem i turystyką są oczywiste, pierwotne i powszechne. W społeczeństwie postindustrialnym coraz częściej środki transportu są wykorzystywane dla celów rekreacyjnych, turystycznych, chociaż nadal dominuje cel podstawowy (dojazd do pracy etc.). Turystyka i rekreacja to przyczyna około 48% podejmowanych podróży środkami transportu [6]. Jednak udział transportu publicznego, w tym miejskiego, jest raczej marginalny, zarówno w kategoriach liczby podejmowanych podróży, jak i przebytych kilometrów (na przykład w Niemczech odpowiednio około 5% i 12%) [1]. Są to wartości stabilne, przy ogólnej stagnacji, od lat 90., liczby podejmowanych podróży turystycznych oraz dystansu przebywanego przez turystów [1]. W Polsce udział transportu publicznego, jak należy przypuszczać, może być większy, chociaż w ostatnich dwóch dekadach regularnie zmniejsza się, jednak trudno o konkrety wobec braku badań.

Dzisiaj podróż środkami transportu publicznego wzbudza zainteresowanie zarówno w kontekście specyficznych

<sup>1</sup> Dr, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Uniwersytet Wrocławski, dagmara.chylinska@uni.wroc.pl

<sup>2</sup> Dr, Katedra Turystyki i Rekreacji, AWF w Katowicach, g.kosmala@awf.katowice.pl

doznań oferowanych pasażerom przebywających w urządzeniach transportowych (sposób podróżowania, kontaktu z otoczeniem na zewnątrz, sposób i miejsce lokalizacji linii komunikacyjnych), ale także poprzez ich multisensoryczną atrakcyjność i unikatowość.

Transport w turystyce może być analizowany na trzy sposoby. Wybór podejścia badawczego, uwzględniającego główne jego funkcje w turystyce, implikuje określone zainteresowania badawcze. Transport może być rozpatrywany w kontekście czysto infrastrukturalnym, jako działalność polegająca na przemieszczeniu ludzi z wykorzystaniem konkretnych urządzeń (środki transportu) między wybranymi punktami przestrzeni geograficznej. W tym przypadku, z punktu widzenia turysty, najważniejszy jest efekt w postaci osiągnięcia celu podróży w warunkach zapewniających komfort, bezpieczeństwo i szybkość podróżowania (upraszczając, jest to dostępność komunikacyjna). Przedmiotem badań mogą się stać w tym wypadku m.in.: liczba, częstotliwość połączeń, ich wymiar przestrzenny i funkcjonalny, niezawodność, ergonomia, opłacalność różnych urządzeń transportowych itd. W innym ujęciu transport utożsamiany jest z samą drogą, w której źródłem satysfakcji turysty jest ona sama, nie zaś osiągnięcie celu znajdującego się na jej końcu. Satysfakcja z pokonywanej drogi wiąże się niejako z „zewnątrzną” atrakcyjnością miejsc, które spaja. Stwarza to możliwości analizy przebiegu szlaków transportowych z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej ich otoczenia, źródła turystycznej satysfakcji. Jak zauważa Pawlikowska-Piechotka [5], na dokonywany przez turystę wybór środka transportu, poza celem podróży, odległością do pokonania, czasem i środkami pieniężnymi do dyspozycji, wpływa jego samopoczucie, a więc innymi słowy jego osobiste preferencje. I wreszcie transport rozpatruje się w kontekście walorów turystycznych urządzeń komunikacyjnych lub szerzej – całej bazy transportowej, których specyfika, unikatowość lub inne wartości sprawiają, iż są one same w sobie przedmiotem zainteresowania turystów.

W artykule autorzy analizują transport miejski (rozumiany jako urządzenia i szlaki komunikacyjne) Wrocławia w dwóch ostatnich wyżej opisanych ujęciach.

### Zarys historii transportu zbiorowego we Wrocławiu

Na terytorium dzisiejszej Polski pierwsze tramwaje konne przewoziły pasażerów ulicami Warszawy w 1866 roku, Gdańska w 1873 roku, Wrocławia w 1877, Poznania w 1880 oraz Krakowa w 1882 roku [3].

Historia zbiorowego transportu miejskiego we Wrocławiu sięga drugiej połowy XIX wieku. Podobnie jak w wielu innych rozwijających się ośrodkach miejskich początki wyznaczają omnibusy (1840 [4]) oraz w dalszej kolejności tramwaje konne. Sieć tramwajów konnych rozwijała spółka *Breslauer Strassen-Eisenbahn Gesellschaft*, a za datę początkową przyjmuje się 10 lipca 1877 roku, kiedy to uruchomiono pierwszą linię [2].

Stosunkowo szybko tramwaje elektryczne konkurują z konnymi, a następnie je wypierają. Pierwsze elektryczne

wagony zostały uruchomione w 1893 roku, a konne ostatecznie przestały funkcjonować w 1906 roku. Od tej pory wyłącznie elektryczne jednostki kursowały po coraz bardziej rozbudowanej sieci torów Wrocławia, przy czym na początku XX wieku w mieście konkurowały ze sobą 3 firmy przewozowe. Najmłodszą z nich były powstałe w 1902 roku *Staedtische Strassenbahn Breslau*, które do 1924 roku wchłonęły dwóch starszych, prywatnych przewoźników. W 1899 roku na terenie miasta powstała również dwutorowa linia wąskotorówki o przebiegu Wrocław–Trzebnica–Prusice, tzw. Wrocławska Kolej Dojazdowa.

Pierwszy okres historii transportu tramwajowego we Wrocławiu, trwający ponad pół wieku (do II wojny światowej), to czas rozwoju – włączania kolejnych osiedli i dzielnic do miejskiej sieci tramwajowej, przez co uzyskiwały one połączenia z centrum miasta. Założenia i większość obecnie funkcjonujących linii zostało utworzonych w tym okresie.

Specyficznym, niespotykanym współcześnie we Wrocławiu środkiem komunikacji miejskiej były trolejbusy, kursujące po mieście zaledwie dwa lata (1912–1914). W 1925 roku na ulicach miasta pojawiły się autobusy *Büssing*, po wojnie zastąpione przez polskie autobusy z Jelcza i Sanoka [3].

W okresie powojennym system komunikacji miejskiej opierał się równolegle na liniach tramwajowych oraz liniach autobusowych. Na tych ostatnich spoczywał obowiązek obsługi przede wszystkim peryferyjnych dzielnic Wrocławia oraz terenów włączanych w obręb miasta wskutek jego ekspansji terytorialnej. Jednocześnie ściśle centrum miasta wyłączano z systemu komunikacji miejskiej, pozostawiając je jednak dostępnym dla indywidualnej komunikacji samochodowej. W latach 70. wycofano tramwaje z Rynku (o ich obecności świadczyły jeszcze do niedawna fragmenty torowisk zachowane w bruku ulic zbiegających się w Rynku), pozostawiając obwodowy ruch komunikacji tramwajowej na trasie WZ [7].

Dzisiaj system miejskiej komunikacji zbiorowej opiera się głównie na taborze autobusowym (62 linie dzienne, 13 linii nocne) i tramwajowym (21<sup>3</sup> linii dziennych) [18]. W obsłudze pasażerskiej komunikacji zbiorowej w zasadzie nie uczestniczą żadne dostępne dzisiaj środki transportu wodnego po Odrze (mają one znaczenie jedynie sezonowe, turystyczne), w niewielkim stopniu dla potrzeb transportu miejskiego wykorzystywana jest bogata infrastruktura kolejowa w obrębie miasta, w zasadzie dostępna jedynie w ofercie tzw. biletu aglomeracyjnego. Jest to o tyle zastanawiające, iż podróż z centrum do Leśnicy (zachodnie części miasta) autobusem czy tramwajem trwa około 50 minut, koleją zaś zaledwie kilkanaście.

<sup>3</sup> Liczba linii tramwajowych we Wrocławiu nie uległa zmianom w ciągu niemal 100 lat. Jak podaje Maciejewski [4], w 1912 roku miasto posiadało 21 linii tramwajowych. Wzrastała natomiast długość torów: na krótko przed wybuchem I wojny światowej ich długość sięgnęła 66 km, w 1928 – 72,7 km, a obecnie ponad 84 km.

## Transport zbiorowy i środki transportu jako atrakcja turystyczna

Wrocław dysponuje kilkoma atrakcjami turystycznymi związanymi z historycznym miejskim transportem zbiorowym. Towarzystwo Miłośników Wrocławia (a pośrednio Urząd Miejski), jako właściciel większości z nich, proponuje turystom 2 stałe linie turystyczne, obsługiwane historycznymi szynowymi środkami transportu (tabela 1, fot. 1). Przebieg tras koreluje z rozmieszczeniem głównych atrakcji Starówki oraz Wielkiej Wyspy (zoo i Hala Stulecia). Wobec jednak 3 przystanków na trasie i weekendowego kursowania całe przedsięwzięcie ma raczej charakter okolicznościowy i zamknięty niż stały i otwarty. Poza regularnymi kursami oferują one możliwość zorganizowania odpłatnych (zamawianych) indywidualnych lub zbiorowych przejazdów.



Fot. 1.  
Jeden z nielicznych przykładów oznakowania miejsc przystankowych jednej z zabytkowych linii muzealnych Wrocławia (fot. D. Chylińska)

Siedem pojazdów pełni funkcje atrakcji turystycznych, jednocześnie będąc środkiem transportu – bez badań wśród turystów trudno jednak orzec, jaka jest główna motywacja wykorzystania pojazdu do odbycia wycieczki. Tramwaje to wyremontowane, były wagony komunikacji miejskiej. W przypadku autobusów już nie mamy pewności, czy jest to dawny miejski autobus z Wrocławia, czy też po prostu przypadkowy pozyskany, w miarę sprawny, stary Jelcz, potocznie zwane „ogórkem”, albo Ikarus. Samo pojawienie się na ulicach Wrocławia wspomnianych tramwajów i autobusów podnosi atrakcyjność turystyczną miasta. Niepowtarzalne efekty wizualne (kolorystyka, kształt, sam widok pojazdu jako taki) i dźwiękowe (dzwonki, zgrzyty, trąbienie) wywołują nostalgiczne wspomnienia i są pozytywnie odbierane. Odgłos środków komunikacji miejskiej wśród zgłębku miejskiego jest elementem krajobrazu dźwiękowego miasta i może być dla niego charakterystyczny. Jest to pozytywny element wizerunku miasta, także w kategoriach turystycznych, tym niemniej jego ranga jako atrakcji jest nieznaczna, a rola marginalna, zwłaszcza w porównaniu z innymi walorami turystycznymi Wrocławia. Trudno sobie wyobrazić, by w przyszłości zyskały one rangę jednej z głównych miejskich atrakcji – są raczej ich wzbogacającym dodatkiem.

We Wrocławiu odbywają się dwie cykliczne imprezy związane z transportem miejskim, podczas których środki transportu (jakikolwiek, choć nie wszystkie) są atrakcją turystyczną (tabela 2). Wydarzenia te stwarzają możliwości obejrzenia zajezdni czy specjalnie przygotowanych pokazów (na przykład nowych nabytków itp.) i organizowane są zwykle w zajezdniach. Jednak intencje organizatorów skupiają się raczej na promocji MPK i celach rynkowych niż na aspektach turystycznych. Te ostatnie, wraz z proekologicznymi, są narzędziem dla realizacji pierwszorzędnych celów.

Tabela 1

Środki miejskiego transportu zbiorowego Wrocławia pełniące funkcje atrakcji turystycznych				
Atrakcja turystyczna	Rodzaj środka transportu (data powstania)	Początek użytkowania turystycznego	Okres i częstotliwość kursowania, przystanki	Podmiot odpowiedzialny za przewóz
Zabytkowy tramwaj „Jaś i Małgosia”	LH Berolina (1901)	b.d.	latem w weekendy, okolicznościowo	Towarzystwo Miłośników Wrocławia
Zabytkowy tramwaj „Strachotek”	typ 102 Nd Konstal 102N (1974)	2004	nieregularnie, na zamówienie	Towarzystwo Miłośników Wrocławia
Zabytkowy tramwaj „Juliusz”	LH Standard (1925)	b.d.	nieregularnie, na zamówienie, zimą możliwość wynajmu, w tym z przewodnikiem, inne wydarzenia okolicznościowe	Towarzystwo Miłośników Wrocławia
Zabytkowy tramwaj „Baba Jaga”	LH Standard (1929)	15.06.1993	weekendy w wakacje, na zamówienie, przejazd linią muzealną	
Zabytkowy tramwaj „N-ka”	b.d. (1949)	b.d.	na zamówienie	
Zabytkowa linia tramwajowa „czerwona”	tramwaje typu LH (1925–1929) oraz Konstal N (1949)	2007	całoroczna (soboty, niedziele, 7 kursów) Opera (pl. Teatralny), pl. Dominikański, Hala Stulecia	Miejski Urząd Wrocławia/Towarzystwo Miłośników Wrocławia
Zabytkowa linia tramwajowa „żółta”	tramwaje typu LH (1925–1929) oraz Konstal N (1949)	2007	całoroczna (soboty, niedziele, 7 kursów) Hala Stulecia/zoo, pl. Dominikański, Opera	Miejski Urząd Wrocławia/Towarzystwo Miłośników Wrocławia
Autobus „Fredruś”	„Jelcz” odkryty (1975)	90.(?)	obecnie zepsuty	
Autobus „Fryderyk”	Ikarus	b.d.	nieregularnie, na zamówienie	Towarzystwo Miłośników Wrocławia , (zwiedzanie przy muzyce F. Chopina)
Dorożki	pojazd konny	b.d.	w sezonie letnim, Rynek, Stare Miasto	prywatni przedsiębiorcy
Tramwaj wodny, statki turystyczne	tramwaj wodny (Zatoka Gondoli), gondola „Gucio”, statki: „Driada”, „Goplana” „Kaczuszka”	b.d.	sezonowo, okolicznościowo na zamówienie	prywatni przedsiębiorcy

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://ekotur.wroclaw.pl/index.php?menu=oferta>, <http://www.agatours.pl/index.php?com=main&ln=pl&op=routes>, <http://wroclawtrip.pl/>, <http://www.tmw.com.pl/>, <http://www.wroclaw.pl/46760.dhtml#0>, <http://wycieczki-po-wroclawiu.pl/t/> (dostęp 15.11.2010)

Tabela 2

Inne atrakcje turystyczne Wrocławia związane z miejskim transportem zbiorowym		
Atrakcja turystyczna	Częstotliwość udostępniania	Uwagi
Dni otwarte MPK	raz w roku	możliwość zwiedzania zajezdni tramwajowych (w 2010 roku zajezdnia Borek), darmowe przejażdżki zabytkowymi tramwajami, inne okolicznościowe wydarzenia
Dni transportu zbiorowego/ Dni techniki kolejowej	raz w roku	imprezy okolicznościowe, parady zabytkowych pojazdów, wystawy okolicznościowe (np. dawnych biletów komunikacji miejskiej, widokówek itp.)
Zabytkowe budowle trakcji transportowej, budowle związane z komunikacją	całorocznie	dworce kolejowe Wrocławia, elementy infrastruktury wodnej (jazy, śluzy, przystanie), zajezdnie tramwajowe, elementy infrastruktury drogowej – mosty Wrocławia itp.

Źródło: opracowanie własne

Uruchomiony w 2009 roku tramwaj wodny, mimo wiele obiecujących zapowiedzi, jest funkcjonującym w weekendy w ciepłej połowie roku rodzajem łodzi przewożącej ludzi na trasie pomiędzy Zatoką Gondoli a Cafe Plaża (czyli między zoo a centrum miasta). Stanowiąc miałby pośrednie ogniwo między atrakcją turystyczną a środkiem transportu, natomiast w zamierzeniach inicjatorów ma stać się (jeszcze) bardziej tym drugim. Z uwagi jednak na konieczność budowy, właściwie od podstaw, nadbrzeżnej infrastruktury technicznej, służącej obsłudze pasażerów w wymiarze masowym, porównywalnej do roli, jaką pełnią dziś w komunikacji miejskiej autobusy i tramwaje, oblicze Wrocławia jako miasta „odwróconego plecami” do rzeki nie ulegnie zapewne w krótkim okresie znaczącym zmianom. Również w planach dotyczących uruchomienia wodnych środków transportu miejskiego w wymiarze turystycznym właściwie nie pojawia się nic, co sugerowałoby możliwość turystycznego udostępnienia i rozwoju innych środków/obiektów związanych z transportem wodnym (elementów infrastruktury technicznej, budowli zabytkowych śluz, jazów czy portów rzecznych).

Pewne wątpliwości budzić może zaklasyfikowanie do transportowych atrakcji turystycznych dorożek oraz wózków elektrycznych. Krążące przede wszystkim w okolicach ścisłego centrum miasta dorożki mogą same w sobie stanowić atrakcję turystyczną: środek transportu z minionych epok, dzięki popularnej kinematografii, nabrał romantycznych cech, a zaprzęgnięte doń konie tylko potęgują ten wizerunek (ponadto współcześnie konia trudno spotkać na wsi, a już w centrum dużego miasta jest czymś kompletnie obcym, a tym samym przyciągającym). Czy możliwość oglądania czy też dotarcia do walorów turystycznych, znanych z mediów czy przewodników jest pierwszorzędnym motywem zainteresowania się nimi, a ich wizerunek czy wyobrażenia turystów o nich są jedynie dodatkową wartością, pozostaje nierozstrzygnięte.

Natomiast popularne „melexy” są przede wszystkim środkami transportu, a jedynymi elementami ich atrakcyjności turystycznej mogą być walory ekologiczne oraz fakt, że są pojazdami nowoczesnymi. Zaletą tego środka transportu jest jego „wszędobylskość”, stosunkowo cichy ruch oraz relatywnie niski koszt przejazdu. Są to wszystko cechy opisujące środki transportu, a nie walory turystyczne.

„Bajkobus” we Wrocławiu pojawił się w 2008 roku. Idea jego funkcjonowania opiera się na wykorzystaniu zewnętrznej formy i w pewnym sensie wymiaru symbolicznego środka transportu (magicznego autobusu), przenoszącego dzieci w świat bajek. Autobus zaadaptowany na scenę teatralną teatrzyku lalek nawiązuje do ludowej tradycji objazdowych teatrów, docierających wszędzie tam, gdzie czekają na niego dzieci, nie jest jednak atrakcją turystyczną samą w sobie. Mobilna scena lalkowa „bajkobusa” działa w sezonie letnim, a rozkład przedstawień odgrywanych w różnych plenerach Wrocławia znajduje się na kilku przystankach, między innymi na tablicy w Rynku (fot. 2). W tym znaczeniu jednakże, mimo że jest nieodłącznym elementem, jeśli nie zostanie włączony do treści przedstawienia, środek transportu (autobus) pozostaje niezauważony jako atrakcja turystyczna.



Fot. 2.  
Punkt przystankowo-informacyjny wrocławskiego „Bajkobusa”  
(fot. D. Chylińska)

Oferta turystyczna środków transportu we Wrocławiu w niewielkim stopniu, poza ich unikatowością, stwarza turystyce możliwość głębszego zapoznania się z historią rozwoju/techniki komunikacji miejskiej miasta. Linie turystycznych pojazdów nie obejmują w zasadzie, poza odrzańskimi mostami, pozostałych zabytków techniki i transportu, których jest w mieście niemało. Co więcej, wizualnie linie te nie wyróżniają się w krajobrazie miasta, tj. nie mają one wyraźnego (atrakcyjnego pod względem marketingowym) oznakowania miejsc przystankowych. Nie istnieje komplementarna zintegrowana oferta turystyczna zabytkowych środków transportu. Ponadto nie stanowi ona konkurencji dla „standardowego” zwiedzania miasta, gdyż obejmuje zabytki/atrakcje udostępniane standardowo turystom w wielu łatwo dostępnych programach zwiedzania. Zwraca uwagę również fakt, iż w ofercie turystycznej przejazdów zabytkowymi środkami transportu całkowicie pominięte są tereny zielone Wrocławia (parki, promenady i bulwary).

## Funkcje turystyczne miejskiego transportu zbiorowego Wrocławia

Transport zbiorowy miasta Wrocławia spełnia dziś funkcje czysto komunikacyjne, zarówno z punktu widzenia mieszkańca, jak i turysty. Temu ostatniemu, poza możliwością przejazdu, nie oferuje żadnej innej korzyści istotnej z punktu widzenia osiągnięcia satysfakcji pobytu w mieście. Żaden ze środków codziennego transportu miejskiego nie wykorzystuje marketingowo i funkcjonalnie swojego turystycznego potencjału (fot. 3).



Fot. 3. Turystycznie „anonimowe” lub zawłaszczone reklamą środki masowego transportu miejskiego Wrocławia (fot. D. Chylińska)

Analizując otoczenie głównych punktów „początkowych”, z których turysta może potencjalnie rozpocząć swój pobyt w mieście lub jego zwiedzanie, tj. Dworzec Główny PKS przy ul. Suchej, dworce kolejowe: Główny i Nadodrze i port lotniczy im. Mikołaja Kopernika, stwierdza się, iż jedynie wnętrze dworca autobusowego zaopatrzone jest w mapę Wrocławia z zaznaczonym na niej schematem komunikacji oraz rozmieszczeniem w stosunku do niej głównych atrakcji turystycznych miasta. Takich elementów ułatwiających turystyce odnalezienie się w przestrzeni turystycznej miasta brakuje również na przystanku, w centrum ważnego węzła komunikacyjnego, jakim jest plac Grunwaldzki. W chociażby schematyczne mapy, z treścią przeznaczoną dla turystów, nie są zaopatrzone również wiaty przestankowe w okolicach innych, węzłowych punktów komunikacyjnych miasta, co wydaje się poważnym uchybieniem władz miasta planującego w 2012 roku, podczas mistrzostw piłkarskich, przyjąć turystów z całej Europy<sup>4</sup>. Standy z planem centrum miasta znajdują się m.in.: koło Uniwersytetu, na Ostrowie Tumskim, w pobliżu Pasażu Grunwaldzkiego oraz hotelu Mercure na placu Dominikańskim, a więc we wszystkich przypadkach na ciągach pieszych, a poza węzłami komunikacji miejskiej. Tym samym wskazuje to na otwarcie miasta na turystę pieszego, potwierdzając, iż dla osób odpowiedzialnych za rozwój turystyki we Wrocławiu środki transportu miejskiego nie są istotne.

<sup>4</sup> Na nielicznych tylko przystankach komunikacji miejskiej znajdują się schematy komunikacji tramwajowej.



Fot. 4. Plac Powstańców Wielkopolskich – turystycznie „ziemia niczyja”, w tle budynek Dworca Nadodrze, jednego z głównych węzłów komunikacyjnych Wrocławia (fot. D. Chylińska)

Wrocław dysponuje ciekawą interaktywną mapą miasta na stronach oficjalnego portalu miejskiego, z której turysta może czerpać różne informacje dotyczące przestrzeni geograficznej, społecznej i turystycznej Wrocławia. Jest to narzędzie dostępne głównie na etapie planowania, a nie realizowania podróży. Umieszczenie schematycznych planów komunikacji miejskiej wraz z rozmieszczeniem wobec nich obiektów atrakcyjnych turystycznie służyłoby wszystkim korzystającym z MPK: zarówno mieszkańcom, studentom, jak i turystom. Znajdujące się w centrum stylizowane na historyczne kierunkowskazy wskazujące drogę do pobliskich atrakcji miasta sprawdzają się w zasadzie jedynie w przypadku turysty poruszającego się po mieście pieszo.

Z punktu widzenia zapewnienia turystycznej efektywności funkcjonalnej zabytkowych linii tramwajowych i autobusowych zwraca uwagę niedostateczna liczba stałych miejsc zbiórki oraz brak możliwości łączenia zwiedzania pieszego z przejazdem zabytkowym środkiem transportu.

Analizując układ przestrzenny i funkcjonalny wrocławskich linii dziennej komunikacji tramwajowej, można stwierdzić, iż niektóre z nich mogą w większym lub mniejszym stopniu pełnić funkcje turystyczne, tj. zapewnić w ramach jednego przejazdu lub z nie więcej niż jedną przesiadką w punkcie węzłowym, dostęp do najważniejszych atrakcji turystycznych miasta. Z punktu widzenia turysty, dla zapewnienia łatwości poruszania się po mieście istotne są te punkty/przystanki komunikacji miejskiej, które wiążą się z jego zewnętrzną dostępnością komunikacyjną, oraz miejskie węzły komunikacyjne umożliwiające kontynuowanie jazdy w dowolnym kierunku. Analiza rozkładów jazdy wybranych tras tramwajów nie sprawia trudności turystyce, o ile nazwy przystanków kojarzą się jednoznacznie ze znanymi atrakcjami turystycznymi. Takich „turystycznie” przyjaznych miejsc przystankowych na liniach tramwajowych jest niewiele (tab. 3).

Potencjalnie najkorzystniejszy dla turystów jest przebieg linii tramwajowej w obu kierunkach w kształcie pętli, umożliwiającej powrót inną trasą tak, by mogli obejrzeć kolejne atrakcje. Zweryfikowanie przydatności dla celów turystycznych linii tramwajowych miasta Wrocławia, biorąc

Tabela 3

Główne i drugorzędne węzły komunikacyjne Wrocławia oraz przystanki tramwajowe o nazwach „czytelnych” turystycznie			
I.p.	Główne węzły komunikacyjne (zewnątrzna dostępność komunikacyjna)	Drugorzędne węzły komunikacyjne (wewnętrzna dostępność komunikacyjna)	Przystanki „przyjazne” turystom
1.	Dworzec Gł. PKP	Arkady	Rynek
2.	Dworzec Autobusowy PKS	Galeria Dominikańska	Świdnicka
3.	(ul. Sucha)	pl. Grunwaldzki	Podwale
4.	Dworzec Nadodrże	pl. Jana Pawła II	Opera
5.	Port Lotniczy		Uniwersytet
6.			Uniwersytecka
7.			Hala Targowa
8.			Katedra
9.			Ogród Botaniczny
10.			Zoo
11.			Hala Stulecia
12.			Stadion Olimpijski
13.			Most Grunwaldzki

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów wrocławskiej komunikacji tramwajowej dostępnych na: [http://www.wroclaw.pl/rozklady\\_jazdy.dhtml](http://www.wroclaw.pl/rozklady_jazdy.dhtml) (22.12.2010)

pod uwagę elementy takie, jak: liczba węzłów komunikacyjnych oraz przystanków, których nazwa zbieżna jest z nazwą głównych atrakcji turystycznych miasta (tab. 4), pozwala na stwierdzenie, iż najlepiej predysponowaną do pełnienia funkcji turystycznych jest linia nr 9: na trasie swego środkowego odcinka w kształcie pętli posiada zarówno główne punkty, zapewniające zewnętrzną i wewnętrzną dostępność komunikacyjną, oraz łącznie 6 z 13 głównych przystanków „rozpoznawalnych” turystycznie. Niżej w hierarchii linii powiązanych z punktami dostępności zewnętrznej plasują się linie: 8, 7, 2. Spośród linii, które nie wiążą się bezpośrednio z punktami dostępności zewnętrznej, szczególnie atrakcyjny przebieg mają linie: 4, 6, 23 (z fragmentami trasy tworzącymi pętle, zwłaszcza na odcinku wokół centrum) oraz 10 i 12 (jednak ruch w obie strony odbywa się po tej samej trasie). Turystyczna funkcja wymienionych linii mogłaby zostać wyeksponowana na materiałach promocyjnych miasta, ale też właściwym byłoby czytelne i zrozumiałe dla turystów wyeksponowanie w krajobrazie wiat przystankowych w wymienionych miejscach węzłowych. Zastosowany system oznakowania powinien być spójny z istniejącym już systemem identyfikacji wizualnej miejsc promowanych przez miasto.

Elementem podnoszącym atrakcyjność turystyczną linii tramwajowej nr 6 jest, poza jej przebiegiem wobec głównych atrakcji miasta, nowoczesny *design* obsługujących ją modeli tramwajów Škoda<sup>5</sup>. W konkursie prasowym, w którym uczestniczyli mieszkańcy Wrocławia, nadano im żartobliwą nazwę „škodilaków”. Nadanie środkom transportu specyficznej, nigdzie indziej w Polsce nie spotykanej nazwy, jest jak dotąd jedynym przykładem marketingowego wykorzystania potencjału środków transportu jako takich w celach pośrednio turystycznych – jako jednego z elementów budujących turystyczny wizerunek miasta.

<sup>5</sup> Zakłady Škoda w czeskim Pilźnie wyprodukowały dla Wrocławia nowoczesne składy tramwajowe „16 T”. Kolejne ich modele („19 T”) mają pojawić się w mieście w 2011 roku i mieć charakter „dwukierunkowy” [19].

Tabela 4

Najważniejsze punkty przystankowe na liniach tramwajowych Wrocławia			
Nr linii	Przystanki - główne węzły komunikacyjne	Przystanki - drugorzędne węzły komunikacyjne	Przystanki „przyjazne” turystom
0	Dworzec Gł. PKP, Dworzec Nadodrże	pl. Grunwaldzki	Most Grunwaldzki
0	Dworzec Gł. PKP, Dworzec Nadodrże	Arkady, pl. Jana Pawła II	-----
2	Dworzec Gł. PKP	Arkady, Galeria Dominikańska, pl. Grunwaldzki	Katedra, Hala Stulecia, Zoo
3	-----	pl. Jana Pawła II, Galeria Dominikańska	Rynek, Świdnicka
4	-----	pl. Grunwaldzki, Galeria Dominikańska	Podwale, Świdnicka, Most Grunwaldzki, Hala Stulecia, Zoo
4	-----	pl. Grunwaldzki, Galeria Dominikańska	Świdnicka, Most Grunwaldzki, Hala Stulecia, Zoo
6	-----	Arkady	Opera, Świdnicka, Uniwersytecka
6	-----	Arkady	Uniwersytecka, Rynek
7	Dworzec Nadodrże	Arkady	Rynek, Uniwersytet
7	Dworzec Nadodrże	Arkady	Opera, Świdnicka, Uniwersytecka
8	Dworzec Gł. PKP (2), Dworzec Nadodrże, Dworzec Autobusowy	-----	Uniwersytet, Rynek, Świdnicka
8	Dworzec Gł. PKP, Dworzec Nadodrże, Dworzec Autobusowy	Galeria Dominikańska	Hala Targowa
9	Dworzec Gł. PKP, Dworzec Autobusowy	Galeria Dominikańska	Hala Targowa, Ogród Botaniczny, Stadion Olimpijski
9	Dworzec Gł. PKP (2), Dworzec Autobusowy	-----	Stadion Olimpijski, Ogród Botaniczny, Uniwersytet, Rynek, Świdnicka
10	-----	pl. Grunwaldzki, Galeria Dominikańska, pl. Jana Pawła II	ZOO, Hala Stulecia, Katedra, Świdnicka, Rynek
11	Dworzec Gł. PKP	Arkady, Galeria Dominikańska	Katedra, Ogród Botaniczny
12	-----	pl. Jana Pawła II, Galeria Dominikańska, pl. Grunwaldzki	Rynek, Świdnicka, Most Grunwaldzki, Stadion Olimpijski
14	-----	Arkady	Rynek
14	-----	pl. Jana Pawła II	-----
15	Dworzec Autobusowy	Arkady, pl. Jana Pawła II	-----
15	Dworzec Gł. PKP, Dworzec Autobusowy	Arkady, pl. Jana Pawła II	-----
17	Dworzec Gł. PKP	Galeria Dominikańska	Katedra, Ogród Botaniczny
17	Dworzec Gł. PKP	Arkady, Galeria Dominikańska	Katedra, Ogród Botaniczny
22	Dworzec Gł. PKP, Dworzec Autobusowy	Arkady, pl. Jana Pawła II	Podwale, Rynek
22	Dworzec Autobusowy	Arkady, pl. Jana Pawła II	Rynek
23	-----	pl. Jana Pawła II	Rynek, Uniwersytecka
23	-----	pl. Jana Pawła II, Galeria Dominikańska	Rynek, Świdnicka, Hala Targowa
24	-----	pl. Jana Pawła II	-----
24	-----	Arkady	Podwale, Rynek

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy wrocławskich linii tramwajowych dostępnych na: [http://www.wroclaw.pl/rozklady\\_jazdy.dhtml](http://www.wroclaw.pl/rozklady_jazdy.dhtml) (22.12.2010).

W analogiczny sposób, analizując stałe linie autobusowej komunikacji miejskiej, stwierdza się, iż mimo długodystansowych przebiegów, także w obrębie historycznego centrum miasta, z turystycznego punktu widzenia nie wydają się one tak użyteczne jak w przypadku linii tramwajowych. Poza głównymi węzłami komunikacyjnymi nieliczne tylko posiadają w rozkładach przystanki o nazwach rozpoznawalnych w turystycznej topografii miasta (tab. 5). Zwykle również są to przypadki pojedyncze na całej, niekiedy wielokilometrowej trasie.

### Przykładowe rozwiązania

We Wrocławiu nie ma, poza wymienionymi czasowymi, stałych linii komunikacji miejskiej spełniających również funkcje turystyczne. Łączenie funkcji komunikacyjnej i turystycznej sprawdza się doskonale, czego przykładem jest Barcelona, posiadająca dwie „turystyczne” linie autobusowe: z lotniska do centrum miasta oraz tzw. *The Barcelona Bus Touristic*. Ten ostatni porusza się po mieście trasą najśłynniejszych zabytków miasta<sup>6</sup>. Dwupoziomowy, otwarty autobus umożliwia turystom zwiedzanie miasta z pokładu autobusu, wysłuchanie nagranej w kilku językach krótkiej prelekcji, jak również opuszczenie autobusu na czas zwiedzania atrakcji i ponowne korzystanie w ramach jednego biletu z kolejnego autobusu. W odróżnieniu od wielu zabytkowych środków transportu zamawianych indywidualnie i kursujących według zgłoszonego zapotrzebowania, turystyczne autobusy Barcelony jeżdżą w sezonie regularnie – co 5 do 25 minut – i zatrzymują się w stałych, oznakowanych miejscach przystankowych. Udział w zwiedzaniu miasta turystycznym autobusem można zarezerwować *on-line*, w biurach podróży lub zakupić bilet na miejscu w trzech punktach położonych w niewaligicznych częściach miasta.

Tego typu rozwiązania nie są tylko właściwością Barcelony. Angielska firma *Bigbus Sightseeing Tours* utrzymuje w Londynie 2 trasy, którymi codziennie (poza Bożym Narodzeniem) jeżdżą piętrowe, odkryte autobusy [14]. Do tego proponuje się turystom trasy piesze oraz przejażdżkę po Tamizie – a wszystko skoordynowane i powiązane z przystankami linii autobusowych. Z kolei ofertę typu „*Hop-on, Hop-off*” *buses* proponują w Paryżu dwie firmy: *Les Cars Rouges* oraz *L'Open Tours Bus* [16]. Odpowiednio, czerwone i zielonkawe otwarte, piętrowe autobusy obu firm z dużą częstotliwością krążą po wyznaczonych trasach, docierając do najważniejszych atrakcji turystycznych Paryża. Pierwsza z firm działa już 20 lat, jak widać z sukcesem.

Z kolei turystyczną trasę tramwajową proponuje Melbourne. Tramwaje jeżdżą z 10-minutową częstotliwością przez wszystkie dni w roku (za wyjątkiem Bożego Narodzenia i Wielkiego Piątku) [11].

Tabela 5

Najważniejsze punkty przystankowe na miejskich liniach autobusowych Wrocławia			
Nr linii	Przystanki – główne węzły komunikacyjne	Przystanki – drugorzędne węzły komunikacyjne	Przystanki „przyjazne” turystom
A		Arkady	Ogród Botaniczny
C		pl. Grunwaldzki	
D		Arkady, Galeria Dominikańska, pl. Grunwaldzki	
E		pl. Jana Pawła II, Galeria Dominikańska, pl. Grunwaldzki	Świdnicka, Hala Stulecia
K	Dw. Autobusowy, Dw. Główny PKP	Galeria Dominikańska	Świdnicka, Rynek
N	Dw. Główny PKP	Galeria Dominikańska	Ogród Botaniczny
103		pl. Jana Pawła II	
110	Dw. Główny PKP		
113	Dw. Główny PKP, Dw. Autobusowy		
114		Galeria Dominikańska	
115		pl. Grunwaldzki	
116		pl. Grunwaldzki	
120		Galeria Dominikańska	
122		Galeria Dominikańska, pl. Jana Pawła II	Świdnicka
125	Dw. Główny PKP		
127		pl. Jana Pawła II	
128			Ogród Botaniczny
131		pl. Grunwaldzki	
132	Dw. Nadodrze	pl. Jana Pawła II	Rynek
135	Dw. Główny PKP	pl. Jana Pawła II	
139		pl. Jana Pawła II	
141		pl. Grunwaldzki	
142		pl. Jana Pawła II	Rynek
144	Dw. Nadodrze	pl. Jana Pawła II	Rynek
145	Dw. Główny PKP, Dw. Autobusowy	pl. Grunwaldzki	Hala Stulecia, Most Grunwaldzki
146	Dw. Główny PKP, Dw. Autobusowy	pl. Grunwaldzki	Hala Stulecia, Most Grunwaldzki
147		pl. Grunwaldzki	
149			Most Grunwaldzki
308	Dw. Nadodrze		
325	Dw. Główny PKP		
331		pl. Grunwaldzki	
406	Port Lotniczy		
435		pl. Jana Pawła II	

<sup>6</sup> Są do wyboru 3 kombinacje tras, 6 punktów węzłowych, 44 przystanki w miejscach szczególnie atrakcyjnych, por. [12, 13].

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy wrocławskich linii tramwajowych dostępnych na: [http://www.wroclaw.pl/rozklady\\_jazdy.dhtml](http://www.wroclaw.pl/rozklady_jazdy.dhtml) (22.12.2010)

Informacja o środkach transportu jako atrakcjach turystycznych pojawia się znacznie rzadziej. Nadal tego typu atrakcje turystyczne wydają się być rzadkością, choć nie są czymś niebywałym. Pojedyncze przypadki dotyczą Hongkongu (tramwaj) czy Gdańska (autobus „ogórek”)<sup>7</sup>. Piętrowe, czerwone angielskie autobusy stanowią atrakcję wielu miast, ale w tym przypadku trudno oddzielić ich rolę jako waloru turystycznego od funkcji narzędzia promocji (w tym turystycznej).

Wrocław, przynajmniej obecnie, ma sporo do nadrobienia w porównaniu z miastami wymienionymi wyżej czy choćby z Warszawą, gdzie latem, co 30 minut, jeździ tramwaj turystyczny. Pomimo pozornej obfitości atrakcji turystycznych stwarzających możliwości zwiedzania miasta z pokładu historycznych środków transportu, we Wrocławiu oferta ta ma charakter marginalny (o ile nie niszowy).

## Zakończenie

Środki transportu, czy szeroko rozumiany transport miejski, we Wrocławiu pełnią li tylko swe podstawowe funkcje (nie znaczy to, że w pełni prawidłowo – ciągle aktualny jest anegdota, że po 1945 roku nie było jeszcze dnia, by wszystkie tramwaje wrocławskie jeździły swoimi trasami). Funkcja turystyczna transportu miejskiego ogranicza się do przewozu turystów wraz z pasażerami (niejako „przy okazji”) pomiędzy atrakcjami turystycznymi, bez szczególnej troski o ułatwienie im tej czynności (śladowe informacje turystyczne w środkach transportu czy na przystankach). Dotyczy to zarówno tramwajów, jak i autobusów miejskich, ale też transportu kolejowego w granicach miasta. Niewiele różnią się pod tym względem statki i łodzie, dorożki oraz wózki elektryczne: przeznaczone do przewozu turystów nie starają się wyjść poza te ramy<sup>8</sup>.

Środki transportu miejskiego w minimalnym stopniu są wykorzystywane jako atrakcje turystyczne, chociaż Wrocław to miasto pionierskich rozwiązań dotyczących transportu (w tym miejskiego) w okresie industrializacji, biorąc pod uwagę obecne terytorium Polski. Odkrywanie możliwości tego typu następuje powoli i raczej opornie. Czy to ze względu na bilans kosztów i ewentualnych zysków, czy na współczesne priorytety inwestycyjne, lub może nadal ze względu na uwarunkowania historyczno-ideologiczne: historia nowoczesnego transportu miejskiego Wrocławia to w połowie historia niemiecka. Na obecnym etapie badań trudno jednak, poza hipotezami, orzekać jednoznacznie o przyczynach marginalnego znaczenia funkcji turystycznej transportu miejskiego we Wrocławiu.

W 2010 roku przy placu Strzegomskim ustawiono niecodzienną konstrukcję: normalnych rozmiarów lokomoty-

wa przymocowana do szyn, które są wbite w ziemię prawie pod kątem prostym. Może sprawiać wrażenie, jakby wyrwała się z ziemi. Czy jest to symbol nowego podejścia do środków transportu – bardziej wszechstronnego ich wykorzystania, wykraczającego poza ich podstawową, „czysto” transportową funkcję? Jedna jaskółka wiosny nie czyni, zwłaszcza tak ciężka. Istotnym również, poza wolą wykorzystania turystycznego potencjału zabytkowych i współczesnych środków transportu Wrocławia, jest zmiana jego wizerunku, tak w oczach mieszkańców, jak i turystów, jako niewydolnego komunikacyjnie. Dopóki transport publiczny, jego funkcjonalność, niezawodność i komfort, będzie przegrywał w konfrontacji z potrzebami indywidualnego transportu kołowego, dopóty jazda środkami transportu publicznego nie stanie się dla mieszkańców i turystów synonimem przyjemności i wygody.

## Literatura

1. Gronau W., Kagermeier A., *Key factors for successful leisure and tourism public transport provision*, „Journal of Transport Geography”, 2007, nr 15.
2. Koryccy A. i T., *Powstanie i rozwój sieci tramwajowej w przedwojennym Wrocławiu*, dostępne na: <http://www.historia.transport.pwr.wroc.pl/miejski/wroclaw/trsiecbr/> {02.11.2010}.
3. Korzeniowski J., *Historyczny tabor komunikacji miejskiej w Polsce*, w: *Zabytki transportu – potencjał kulturowy i turystyczny*, red. Marian Szeliński, Wydawnictwo SITK, Kraków 2005.
4. Maciejewski J., *O wrocławskich tramwajach*, Oficyna Wydawnicza SUDETY, Wrocław 2004.
5. Pawlikowska-Piechotka A., *Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne*, NOVAE RES, Gdynia 2009.
6. Schiefelbusch M., Jain A., Schäfer T., Müller D., *Transport and tourism: roadmap to integrated planning developing and assessing integrated travel chains*, „Journal of Transport Geography” 2007, nr 15.
7. Wesołowski J., *Transport miejski*, opracowanie dostępne na: <http://www.scribd.com/doc/29417338/2008-Jacek-Weso%C5%82owski-Raport-Transport-Miejski> {19.12.2010}.
8. <http://ekotur.wroclaw.pl/index.php?menu=oferta> {15.11.2010}.
9. <http://wroclawtrip.pl/> {15.11.2010}.
10. <http://www.agatours.pl/index.php?com=main&ln=pl&op=routes> {15.11.2010}.
11. <http://www.aussie-info.com/places/vic/Melbourne/tourist.php> {18.11.2010}.
12. [http://www.barcelonaturisme.com/Barcelona-Bus-Turistic/vf-SMIY1yItM-U\\_l9RgLJoJPGcW4K5Nh9zolHzbfE\\_3bI-Bi9uXxeYypqHsbbrdY1KXVZYhHgUCf7maMLte1e\\_Y9M9bs6vOBKBJurFvrm2Vwnq3w60akQ](http://www.barcelonaturisme.com/Barcelona-Bus-Turistic/vf-SMIY1yItM-U_l9RgLJoJPGcW4K5Nh9zolHzbfE_3bI-Bi9uXxeYypqHsbbrdY1KXVZYhHgUCf7maMLte1e_Y9M9bs6vOBKBJurFvrm2Vwnq3w60akQ) {11.10.2010}.
13. <http://www.barcelonaturisme.com/imgfiles/ecv/bbt/planol.pdf> {11.10.2010}.
14. <http://www.bigbustours.com> {18.11.2010}.
15. <http://www.tmw.com.pl/> {15.11.2010}.
16. [http://www.travelsignposts.com/Paris/paris\\_bus.tourist.php](http://www.travelsignposts.com/Paris/paris_bus.tourist.php) {18.11.2010}.
17. <http://www.wroclaw.pl/46760.dhtml#0> {15.11.2010}.
18. <http://www.wroclaw.pl/komunikacja,1.dhtml> {04.11.2010}.
19. [http://www.wroclaw.pl/porsche\\_projektuje\\_skodilaki\\_dla\\_wroclawia,1.dhtml](http://www.wroclaw.pl/porsche_projektuje_skodilaki_dla_wroclawia,1.dhtml) {29.11.2010}.
20. [http://www.wroclaw.pl/rozklady\\_jazdy.dhtml](http://www.wroclaw.pl/rozklady_jazdy.dhtml) {22.12.2010}.
21. <http://wycieczki-po-wroclawiu.pl.tl/> {19.12.2010}.

<sup>7</sup> Śledząc doniesienia medialne, można odnieść wrażenie, że w Polsce nastąpiła swego rodzaju moda na remontowanie i chwalenie się posiadaniem zabytkowego pojazdu, poprzez okazyjne pokazanie go na ulicach miasta. Najpopularniejsze w tym trendzie są autobusy Jelcz tzw. ogórki oraz tramwaje sprzed pół wieku.

<sup>8</sup> Opis autentycznej sytuacji: kierowca „melexa” uruchamia nagłośnienie wózka i odtwarzanie odczytu w wersji niemieckojęzycznej dotyczącego atrakcji mijanych podczas przejazdu, ale nie chce udzielać informacji turystom, tłumacząc, że nie zna języka.