

**Dawid Milewski, Tomasz Mańkowski**

Uniwersytet Szczeciński

---

## **ROLA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OBSŁUDZE RUCHU TURYSTYCZNEGO NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

---

**Streszczenie:** Funkcjonowanie systemu transportowego, przede wszystkim w aspekcie dostępności transportowej regionu i wewnątrzregionalnego transportu turystycznego, ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju turystyki i, co za tym idzie, również rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru recepcji. Znaczną rolę w kształtowaniu systemu transportowego (w zakresie obsługi ruchu turystycznego) odgrywa odpowiednio zorganizowany i sprawnie funkcjonujący publiczny transport zbiorowy. Celem artykułu jest ocena funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (drogowego i kolejowego) oraz określenie jego roli w obsłudze ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim.

**Słowa kluczowe:** obsługa ruchu turystycznego, publiczny transport zbiorowy, dostępność transportowa.

### **1. Wstęp**

Warunkiem rozwoju gospodarki turystycznej jest istnienie odpowiedniego systemu transportowego, złożonego z dwóch podsystemów: dostępności transportowej oraz wewnątrzregionalnego transportu turystycznego. Zadaniem pierwszego jest zapewnienie dogodnych połączeń z najważniejszymi rynkami wysyłającymi, a drugiego – ułatwienie korzystania z istniejących walorów, atrakcji i urządzeń usługowych obszaru recepcji<sup>1</sup>. Znaczną rolę w kształtowaniu systemu transportowego (w zakresie obsługi ruchu turystycznego) odgrywa odpowiednio zorganizowany i sprawnie funkcjonujący publiczny transport zbiorowy.

Celem artykułu jest ocena funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (drogowego i kolejowego) oraz określenie jego roli w obsłudze ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim. W przypadku województwa zachodniopomorskiego jest to zagadnienie o tyle ważne, że rozwój turystyki jest jednym

---

<sup>1</sup> Szerzej na temat roli transportu w obsłudze ruchu turystycznego w: [Panasiuk 2008, s. 70-108; Meyer 2006, s. 120-130; Kurek 2008, s. 164-176; Konieczna-Domańska 2008, s. 57-61; Turek 2009, s. 27-40].

z głównych celów, mającym poprawić konkurencyjność województwa [*Strategia Rozwoju...* 2005]. Z kolei funkcjonowanie systemu transportowego, przede wszystkim w aspekcie dostępności transportowej i wewnątrzregionalnego transportu turystycznego, ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju turystyki i, co za tym idzie, również rozwoju społeczno-gospodarczego całego regionu.

## **2. Publiczny transport zbiorowy w obsłudze ruchu turystycznego – ujęcie teoretyczne**

Zgodnie z definicją zawartą w projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przez pojęcie to należy rozumieć „powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej” [*Projekt ustawy...* 2009]. Transport publiczny zdaniem O. Wyszomirskiego powinien być rozumiany jako „usługa przewozu dostępna dla wszystkich, którzy uiszczą taryfową lub umowną cenę za przewóz i zgodzą się na stosowanie pewnych regulaminowych norm przewozowych” [Wyszomirski 1994, s. 31]. Dodatkowo definicję tę należy uzupełnić o stwierdzenie, że transport publiczny odnosi się do wszystkich dostępnych dla pasażera środków transportu, a jedynym ograniczeniem wyznaczającym zakres przytaczanego pojęcia jest kryterium jego dostępności [White 2009, s. 17]. Ponadto usługa taka najczęściej jest świadczona na podstawie przygotowanego przez wykonawcę i podanego do publicznej wiadomości rozkładu (transport publiczny regularny). Rzadziej będzie ona wykonywana indywidualnie w przypadku wystąpienia doraźnego zapotrzebowania (transport publiczny nieregularny). Biorąc pod uwagę pojemność środków transportu wykorzystywanych do realizacji usług transportowych, można dodatkowo wyodrębnić publiczny transport zbiorowy (np. przewozy autobusowe lub kolejowe) oraz publiczny transport indywidualny (np. przewóz taksówką).

W związku z powyższymi rozważaniami przez pojęcie „publicznego transportu zbiorowego” należy rozumieć usługę przewozu osób, realizowaną przez przewoźników zgodnie z wyznaczonym i podanym do publicznej wiadomości rozkładem jazdy, dostępną dla wszystkich odbiorców, którzy uiszczą taryfową lub umowną cenę za przewóz oraz zgodzą się na stosowanie regulaminowych norm przewozowych. Przy czym każdorazowo usługa ta oferowana jest dla więcej niż jednego klienta.

Sprawnie funkcjonujący publiczny transport zbiorowy pełni istotną funkcję, szczególnie w kształtowaniu wewnątrzregionalnego transportu turystycznego. Przez to pojęcie należy rozumieć system wewnątrzregionalnych powiązań transportowych, obejmujących swoim zasięgiem sieć infrastruktury transportu w regionie, zarówno liniowej (linie kolejowe, drogi), jak i punktowej (porty morskie, lotnicze), oraz liczbę, rodzaj i stan środków transportu. Zadaniem wewnątrzregionalnego transportu turystycznego jest zapewnienie dogodnych, z punktu widzenia potrzeb ruchu turystycznego, powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszaru recepcji.

Poziom natężenia potoków pasażerskich w transporcie publicznym jest ściśle związany z występowaniem zjawiska sezonowości ruchu turystycznego w obszarach recepcyjnych. Sytuacja ta wpływa na działania podejmowane przez organizatorów transportu publicznego, tj. odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego, które – dostrzegając rosnący popyt na usługi transportowe – decydują się najczęściej na zwiększenie podaży przez wprowadzanie dodatkowych połączeń oraz bardziej pojemnych środków transportu. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku prywatnych firm przewozowych, zajmujących się regularnym przewozem osób w transporcie drogowym, które – dostrzegając możliwość zwiększenia przychodów uzyskiwanych z obsługi ruchu turystycznego – decydują się na wprowadzanie w sezonach turystycznych zmian pozwalających na zabezpieczenie potrzeb przewozowych turystów. Działania te podejmowane przez różne podmioty najczęściej nie są ze sobą w żaden sposób powiązane, a w ich wyniku często dochodzi do występowania silnej walki konkurencyjnej, która zaburza funkcjonowanie systemu transportu publicznego w regionie.

W województwie zachodniopomorskim system publicznego transportu zbiorowego tworzą: transport drogowy oraz transport kolejowy, w sumie zapewniając rocznie obsługę ponad 63 mln pasażerów [*Strategia rozwoju sektora transportu...* 2008, s. 157].

### **3. Transport publiczny drogowy i kolejowy w obsłudze ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim**

Dominującą formą regionalnego transportu publicznego w województwie zachodniopomorskim jest transport drogowy. Jak wynika z *Diagnozy publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim* [2007], jego udział w obsłudze pasażerów korzystających z regionalnego transportu publicznego szacowany był w 2007 r. na ok. 65%. Nadal podstawowy trzon funkcjonowania publicznego transportu drogowego w województwie stanowią PKS-y (Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej), jednak ich udział w tym rynku (w 2007 r. wynosił 79%) z roku na rok systematycznie spada. Zauważalny jest natomiast wzrost udziału w rynku małych prywatnych firm przewozowych, oferujących transport mikrobusowy (w 2007 r. wynosił 21%) [*Diagnoza publicznych...* 2007]. Łącznie w 2007 r. wszystkim przewoźnikom funkcjonującym w województwie zachodniopomorskim wydano łącznie 253 licencje na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym.

Struktura przestrzenna przewozów osobowych w transporcie zbiorowym charakteryzuje się dużym zagęszczeniem ruchu na liniach komunikacyjnych, zapewniających dojazd do dużych aglomeracji miejskich regionu (Szczecin, Koszalin).

Drugą grupę połączeń komunikacyjnych charakteryzujących się dużym zagęszczeniem ruchu, szczególnie w okresach sezonu turystycznego, stanowią połączenia

zapewniające obsługę turystów przemieszczających się do i z miejscowości nadmorskich, jak również połączenia *stricto* sezonowe, związane z obsługą pasa wybrzeża Bałtyku. Do nich zalicza się przede wszystkim następujące połączenia<sup>2</sup>:

- Szczecin–Goleniów–Międzyzdroje–Świnoujście,
- Szczecin–Nowogard–Płoty–Kołobrzeg,
- Szczecin–Nowogard–Gryfice–Niechorze,
- Szczecin–Kamień Pomorski–Pobierowo–Rewal,
- Międzyzdroje–Dziwnów–Pobierowo–Rewal,
- Koszalin–Kołobrzeg.

Duże zainteresowanie podróźnych odnośnie do korzystania z usług przewoźników drogowych skutkuje zwiększaniem liczby kursów prowadzonych przez nich na najbardziej obleganych liniach oraz pojawianiem się nowych firm zainteresowanych prowadzeniem działalności w tym obszarze. Wskutek tego w przypadku takich relacji, jak Szczecin–Goleniów–Nowogard–Gryfice czy Szczecin–Goleniów–Międzyzdroje–Świnoujście, kolejne kursy odbywają się w odstępie ok. 15-20 min. Sytuacja ta dodatkowo ulega zmianie w sezonie letnim, kiedy wraz ze wzrostem liczby podróźnych znacznie wzrasta liczba kursów realizowanych przez przewoźników drogowych.

Transport kolejowy, pomimo jego mniejszego udziału w transporcie publicznym na terenie województwa zachodniopomorskiego (na poziomie 35%) niż w przypadku transportu drogowego, rokrocznie obsługuje 10,3 mln osób, przy czym wartość ta wzrasta średniorocznie o 3,6% [*Strategia rozwoju sektora transportu...* 2008, s. 159]. Całość pracy przewozowej w regionie wykonywana jest przez jednego operatora kolejowego, tj. spółkę Przewozy Regionalne.

Do głównych relacji kolejowych przewozów regionalnych należą, podobnie jak w przypadku transportu drogowego, relacje pozwalające na dojazdy do dużych aglomeracji miejskich regionu oraz obsługujące sezonowy ruch turystyczny w województwie. Z punktu widzenia potrzeb ruchu turystycznego szczególne znaczenie mają następujące relacje:

- Kołobrzeg–Koszalin,
- Szczecin Główny–Świnoujście–Kamień Pomorski,
- Szczecin Główny–Kołobrzeg,
- Koszalin–Mielno Koszalińskie,
- Kołobrzeg–Szczecinek,
- Sławno–Darłowo.

Liczba par pociągów uruchamianych w ramach przedstawionych wyżej relacji uzależniona jest w głównej mierze od dwóch czynników, tj. od dostępności taboru kolejowego pozwalającego na realizowanie przewozów oraz od wysokości rekom-

---

<sup>2</sup>Wyodrębnienia dokonano na podstawie danych pochodzących z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, dotyczących liczby wydawanych zezwoleń na regularny przewóz osób w transporcie drogowym.

pensaty przekazywanej przez samorząd województwa przewoźnikowi na pokrycie różnicy pomiędzy przychodami a kosztami funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich w regionie. W praktyce kolejowe przewozy pasażerskie w regionie stanowią usługę o charakterze służby publicznej<sup>3</sup>, co rodzi określone konsekwencje w planowaniu rozkładów jazdy pociągów dla już funkcjonujących i nowych relacji. Pierwszeństwo w takim przypadku otrzymują relacje, które mają zapewnić dojazd mieszkańców regionu do i ze szkoły czy pracy. Dopiero w dalszej kolejności bierze się pod uwagę relacje ważne z punktu widzenia obsługi ruchu turystycznego.

W województwie zachodniopomorskim główne strumienie podróży związane z obsługą sezonowego ruchu turystycznego koncentrują się zatem na trasach biegnących do miejscowości nadmorskich oraz wzdłuż pasa wybrzeża. W większości przypadków relacje prowadzone zarówno przez przewoźników drogowych, jak i przez przewoźnika kolejowego pokrywają się. Wyjątek stanowią relacje w pasie nadmorskim, które obsługiwane są jedynie przez publiczny transport drogowy. Powodem tego jest zły stan infrastruktury kolejowej lub w ogóle jej brak. Planuje się jednak modernizację oraz przywrócenie ruchu na obecnie wyłączonym z eksploatacji odcinku linii kolejowej nr 402 od Trzebiatowa do Kołobrzegu oraz linii kolejowej nr 420 od miejscowości Płoty do Wysokiej Kam. (szczegóły przebiegu linii przedstawiono na rys. 1). Takie rozwiązanie pozwoliłoby na realizowanie przewozów kolejowych w relacjach: Koszalin–Kołobrzeg–Kamień Pom.; Koszalin–Kołobrzeg–Międzyzdroje–Świnoujście.

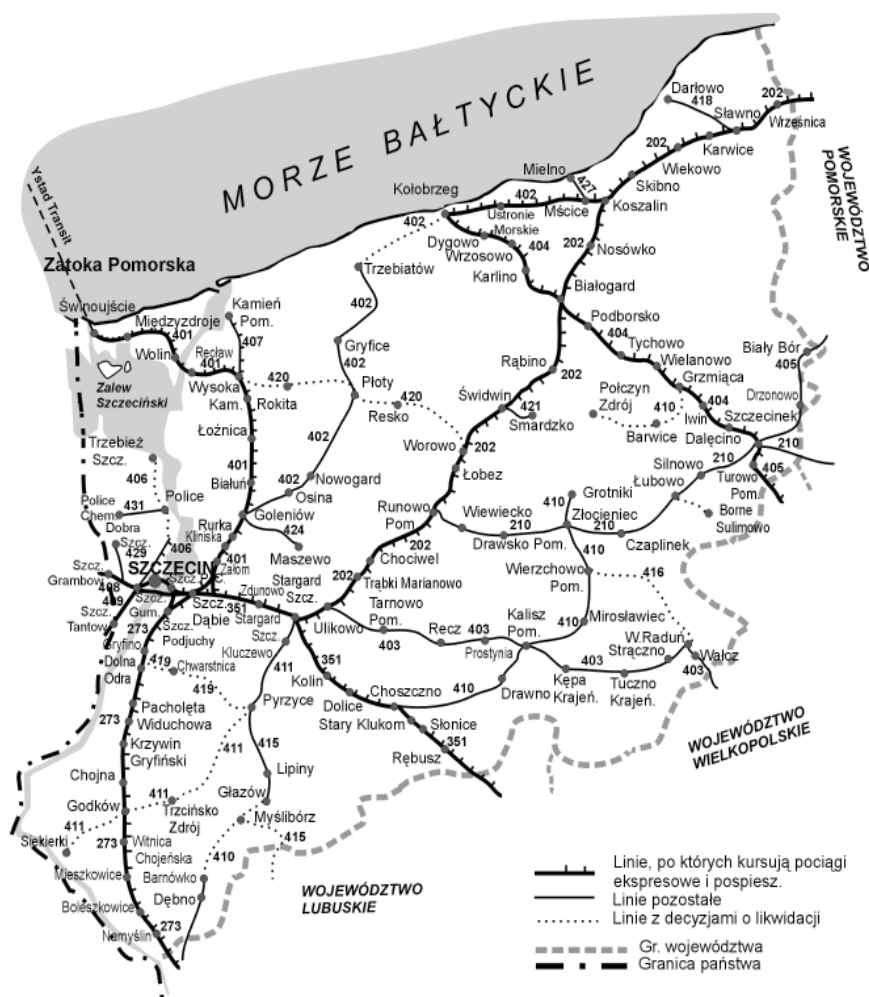
Największa liczba pasażerów, w tym zwłaszcza turystów, przewożona jest publicznym transportem zbiorowym w okresach letnich (sezon turystyczny).

Brak jest jednak aktualnych i pełnych danych opisujących wielkość i strukturę ruchu pasażerskiego obsługiwanego przez system transportu publicznego w regionie, w tym zwłaszcza w odniesieniu do transportu drogowego. Wynika to m.in. z braku obowiązku prowadzenia ewidencji statystycznej liczby przewożonych pasażerów przez przewoźników drogowych. Uwzględniając powyższe ograniczenia, w celu oszacowania wzrostu przewozów pasażerskich w transporcie publicznym w regionie w okresie największego natężenia ruchu turystycznego, można m.in. przywołać informacje dotyczące:

- liczby par połączeń na wybranych relacjach w transporcie drogowym,
- liczby par połączeń na wybranych relacjach w transporcie kolejowym.

Zakres analizy ograniczono przy tym do relacji, w przypadku których wzrost natężenia ruchu w sezonie letnim jest największy. Należy zaznaczyć, iż relacje te w przypadku obu form transportu publicznego w województwie pokrywają się ze sobą, co rodzi określone konsekwencje dla funkcjonowania systemu transportu publicznego w województwie.

<sup>3</sup> Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożonych społeczności na danym obszarze, której świadczenia w przypadku braku rekompensaty operator publicznego transportu zbiorowego nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach ze względu na swój własny interes gospodarczy.



Rys. 1. Schemat regionalnych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w województwie zachodniopomorskim w roku 2007

Źródło: Załącznik do [Strategia rozwoju sektora transportu... 2008, s. 106].

Jak przedstawiono w tab. 1, liczba par połączeń we wszystkich przedstawionych relacjach w przypadku transportu drogowego ulega zwiększeniu w trakcie sezonu letniego, przy czym największy przyrost zauważa się w relacji Szczecin–Kołobrzeg. Inaczej kształtuje się sytuacja w przypadku połączeń kolejowych, gdzie liczba połączeń w sezonie oraz poza nim jest równa. Wyjątek stanowi połączenie w relacji Szczecin–Swinoujście, gdzie liczba par pociągów w trakcie sezonu letniego ulega zwiększeniu o 1.

**Tabela 1.** Liczba połączeń w wybranych relacjach w publicznym transporcie drogowym i kolejowym w województwie zachodniopomorskim w roku 2009

Relacja	Liczba par połączeń w danej relacji w transporcie drogowym		Liczba par połączeń w danej relacji w transporcie kolejowym	
	poza sezonem	w sezonie	poza sezonem	w sezonie
Kołobrzeg–Koszalin	32	34	8	8
Szczecin–Kołobrzeg	58	65	6	6
Szczecin–Świnoujście	45	50	9	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

Poddając dalszej analizie przedstawione dane, należy stwierdzić, że w przypadku przewozów drogowych realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego wraz z rozpoczęciem sezonu turystycznego wzrasta liczba pasażerów korzystających z usług przewoźników, co w konsekwencji powoduje wzrost liczby oferowanych przez nich połączeń.

Wzrost liczby pasażerów podróżujących w okresie sezonu turystycznego dostrzec można również w przypadku przewozów kolejowych. Przy czym, w odróżnieniu od przewozów drogowych, wzrost ten nie wynika ze zwiększenia liczby połączeń w ramach danej relacji lub nie jest nim determinowany. W tym przypadku obsługa zwiększonego ruchu pasażerskiego jest możliwa m.in. przez zwiększenie i lepsze wykorzystanie pojemności (potencjału przewozowego) taboru kolejowego.

Wskaźnik zapelnienia pociągów na wskazanych relacjach poza sezonem turystycznym kształtuje się na średnim poziomie ok. 45%. W sezonie wartość tego wskaźnika wzrasta do ok. 60%<sup>4</sup>. Ponadto przewoźnik kolejowy w przypadku wystąpienia zwiększonego zapotrzebowania na przewóz w okresie sezonu turystycznego zwiększa pojemność taboru operującego na wskazanych połączeniach, wydłużając składki pociągów o kolejne wagony. Takie rozwiązanie stosowane jest przez operatora kolejowego także ze względu na chęć obniżenia kosztów prowadzonej działalności, gdyż wprowadzanie nowych połączeń do rozkładu jazdy jest operacją rodzącą o wiele poważniejsze konsekwencje finansowe niż zwiększanie pojemności składów w ramach tych już istniejących.

Można zatem stwierdzić, że wzrastający w czasie sezonu ruch turystyczny determinuje większe zaangażowanie podmiotów operujących na rynku transportu publicznego w obsługę potoków pasażerskich. Przejawem tego są działania polegające na zwiększaniu liczby połączeń w ramach relacji łączących aglomeracje miejskie regionu z miejscowościami turystycznymi lub też zwiększaniu pojemności środków transportu w ramach już istniejących połączeń. Niezależnie od zakresu działań na-

<sup>4</sup> Dane Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

leży stwierdzić, że transport publiczny stanowi jeden z głównych filarów składających się na wewnętrzną dostępność transportową regionów, w tym także regionów turystycznych.

Z punktu widzenia potrzeb ruchu turystycznego istotna jest również dostępność transportowa konkretnych obszarów (gmin, miejscowości) recepcyjnych z najważniejszymi regionami emisyjnymi. W tym celu przeprowadzono badania dotyczące połączeń kolejowych i autobusowych w gminach położonych w wyszczególnionych rejonach turystycznych województwa zachodniopomorskiego. Dostępność w zakresie transportu kolejowego określono liczbą połączeń kolejowych z danej miejscowości (uwzględniając przy tym również najważniejsze miejscowości poza województwem, z którymi gmina ma połączenie), natomiast dostępność w zakresie transportu autobusowego określono liczbą najważniejszych miejscowości, w tym spoza województwa, z którymi ma połączenie badana gmina. Wielkości te w odniesieniu do badanych gmin przedstawiają tab. 2-5.

Z przeprowadzonych badań wynika, że najlepszą dostępność transportową mają gminy położone w pasie nadmorskim, a dalej gminy Pojezierza Drawskiego. Jednak widać, że w ramach tych dwóch rejonów turystycznych województwa zachodniopomorskiego występują również dość wyraźne różnice pomiędzy poszczególnymi gminami. Część z nich, tj. 9 na 23, nie ma połączeń kolejowych. Lukę tę w pewnym zakresie pokrywają połączenia autobusowe (np. w Rewalu czy Dziwnowie).

**Tabela 2.** Dostępność transportowa gmin w pasie nadmorskim

Gminy	Połączenia kolejowe	Połączenia autobusowe	Połączenia kolejowe/1000 mieszk.	Połączenia autobusowe/1000 mieszk.
Świnoujście	47	24	1,15	0,59
Międzyzdroje	38	28	5,78	4,26
Wolin	38	11	3,07	0,89
Dziwnów	0	30	0	7,26
Rewal	0	38	0	10,8
Trzebiatów	17	33	1,02	1,98
Kołobrzeg	24	63	0,53	1,40
Ustronie Morskie	22	3	6,12	0,83
Mielno	0	12	0	2,38
Darłowo	9	10	0,64	0,71
Postomino	0	8	0	1,14

Źródło: opracowanie własne.



**Tabela 3.** Dostępność transportowa gmin Pojezierza Drawskiego

Gminy	Połączenia kolejowe	Połączenia autobusowe	Połączenia kolejowe/1000 mieszk.	Połączenia autobusowe/1000 mieszk.
Biały Bór	8	30	1,52	5,70
Szczecinek	33	66	0,86	1,73
Borne Sulinowo	0	5	0	0,53
Czaplinek	9	39	0,77	3,33
Złocieniec	14	24	0,91	1,57
Ostrowice	0	10	0	4,00
Drawsko Pomorskie	10	23	0,61	1,41
Węgorzyno	10	11	1,36	1,49
Ińsko	0	10	0	2,85
Dobrzany	0	1	0	0,20
Chociwel	30	7	4,92	1,15
Marianowo	0	2	0	0,64

Źródło: opracowanie własne.

**Tabela 4.** Dostępność transportowa gmin Pojezierza Myśliborskiego

Gminy	Połączenia kolejowe	Połączenia autobusowe	Połączenia kolejowe/1000 mieszk.	Połączenia autobusowe/1000 mieszk.
Choszczno	38	13	1,71	0,58
Pelczyce	0	5	0	0,63
Barlinek	0	10	0	0,51
Nowogródek Pomorski	0	4	0	1,20
Lipiany	0	10	0	1,64
Myślibórz	0	17	0	0,82
Chojna	22	7	1,56	0,50
Moryń	0	6	0	1,38
Cedynia	0	7	0	1,62

Źródło: opracowanie własne.

**Tabela 5.** Dostępność transportowa gmin Pojezierza Wałeckiego

Gminy	Połączenia kolejowe	Połączenia autobusowe	Połączenia kolejowe/1000 mieszk.	Połączenia autobusowe/1000 mieszk.
Wałcz	6	12	0,23	0,46
Mirosławiec	0	16	0	2,77
Tuczno	0	1	0	0,20

Źródło: opracowanie własne.

Zdecydowanie najslabiej dostępne transportowo są gminy Pojezierza Myśliborskiego i Pojezierza Wałeckiego. Jedyne 4 gminy na 16 mają połączenia kolejowe, a komunikacja autobusowa również jest tu słabo rozwinięta. Funkcjonujące połączenia komunikacyjne nie zaspokajają zatem ani potrzeb mieszkańców, ani turystów.

#### 4. Podsumowanie

Sprawną obsługą transportowa ruchu turystycznego, w tym szczególnie w okresie jego największego natężenia, wymaga wydajnego, a co za tym idzie – dobrze zorganizowanego systemu transportu, w tym także publicznego transportu zbiorowego.

Z przeprowadzonych badań wynika, że strumienie pasażerów w transporcie publicznym w regionach turystycznych na ogół koncentrują się w obszarze kilku relacji, co dodatkowo powoduje konieczność właściwej ich organizacji.

Obecnie system transportu publicznego w województwie zachodniopomorskim opiera się na dwóch rodzajach transportu: transporcie drogowym oraz kolejowym. Transport drogowy nadal zdominowany jest przez duże Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej działające na tym rynku. Rokrocznie przybywa jednak małych firm prywatnych, mających na ogół kilka do kilkunastu pojazdów o małej pojemności, które dzięki niskim kosztom stałym prowadzonej działalności w konsekwencji mogą przejąć znaczną część rynku należącego obecnie do PKS-ów. Wzrost liczby podmiotów operujących na rynku regionalnych przewozów pasażerskich w transporcie drogowym powoduje wzrost konkurencji, a w konsekwencji prowadzi do nieuczciwych praktyk stosowanych w celu podniesienia zysku z prowadzonej działalności. Przykładem może tutaj być powszechna praktyka stosowana przez przewoźników polegająca na przyjeżdżaniu na przystanki kilka minut przed kursem realizowanym przez inną firmę. Innym przykładem działań prowadzonych ze strony przewoźników drogowych jest odwoływanie lub zawieszanie kursów prowadzonych w ramach linii regularnych bez informowania pasażerów oraz organu, który wydaje zezwolenie na regularny przewóz osób.

Zgodnie z obecnym stanem prawnym organizatorem regionalnego transportu publicznego jest marszałek województwa. W przypadku przewozów drogowych na liniach regularnych decyduje on o wydaniu lub odmowie wydania zezwolenia na prowadzenie takiej działalności, według uzgodnionych rozkładów jazdy. Biorąc jednak pod uwagę obecny stan prawny, a szczególnie ustawę o transporcie drogowym [Ustawa z dnia 6 września 2001 r. . . .] regulującą tryb oraz zasady wydawania zezwoleń, nie ma on do dyspozycji skutecznych narzędzi pozwalających na usystematyzowanie tego obszaru transportu publicznego.

Regionalny transport kolejowy w głównej mierze odpowiada za zapewnienie dostępności transportowej mieszkańcom województwa, tj. za świadczenie usług o charakterze służby publicznej. W tym przypadku samorząd województwa jest podmiotem, który zarówno zleca wykonywanie takich przewozów z jednoczesnym

określeniem zakresu wykonywanych zadań, jak i pokrywa różnicę pomiędzy przychodami a kosztami prowadzonej działalności na rzecz operatora kolejowego.

Dla sprawnego funkcjonowania systemu transportu publicznego w regionie niezbędne jest zatem wdrożenie narzędzi prawnych, które pozwolą samorządom, w tym samorządowi województwa, skutecznie kształtować jego poszczególne obszary. Narzędziem takim jest nowy projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który nałoży na samorządy województw obowiązek organizacji systemu transportu publicznego na podstawie planów transportowych<sup>5</sup>. Na ich bazie będzie można określić relacje w województwie, które charakteryzują się największymi potokami podróży (zarówno w sezonie, jak i poza nim), i na podstawie tych danych wskazać preferowane rozwiązania.

Porównując dostępność transportową poszczególnych rejonów turystycznych, można zauważyć wyraźne dysproporcje w tym zakresie, zwłaszcza na przykładzie transportu kolejowego. Obszary pojezierne, obok nadmorskich, stanowią największy potencjał dla rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim, natomiast ciągle barierą stanowi ich słaba dostępność transportowa. Konieczne są działania polegające m.in. na odtworzeniu zamkniętych w ostatnich latach linii kolejowych (np. w relacji Wałcz–Kalisz Pomorski).

Problemy transportowe województwa zachodniopomorskiego szczególnie uwidaczniają się w okresie sezonu turystycznego, gdy gwałtownie wzrasta liczba turystów. W konsekwencji dojazd do najpopularniejszych miejscowości turystycznych często bywa mocno utrudniony i przez to może zniechęcić turystów do ponownego przyjazdu. Konieczne są więc przede wszystkim inwestycje transportowe o charakterze infrastrukturalnym, dostosowanie siatki połączeń do potrzeb turystów, a także integracja poszczególnych gałęzi i rodzajów transportu w zakresie zaspokajania potrzeb przyjazdowego ruchu turystycznego.

## Literatura

*Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2007.

Konieczna-Domańska A., *Biura podróży na rynku turystycznym*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.

Kowalczyk A., *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.

Kurek W. (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.

Meyer B. (red.), *Obsługa ruchu turystycznego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.

Panasiuk A. (red.), *Gospodarka turystyczna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.

*Projekt ustawy z dnia 13 stycznia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009.

---

<sup>5</sup> Szerzej: [Projekt ustawy... 2009].

*Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku*, OBET, Warszawa–Szczecin 2008.

*Strategia Rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005.

Turek M. (red.), *Transport jako składnik produktu turystycznego*, Europejska Szkoła Hotelarstwa, Turystyki i Przedsiębiorczości, Szkoła Wyższa w Sopocie, Sopot 2009.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, DzU 2001 nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

White P., *Public Transport: Its Planning, Management and Operation*, Routledge, Oxon 2009.

Wyszomirski O., *Rynek przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.

## **THE ROLE OF PUBLIC TRANSPORT IN TOURISM. THE CASE OF WESTPOMERANIAN VOIVODESHIP**

**Summary:** Operation of transport system, primarily in terms of regional transport accessibility and intra-regional tourism transport, is crucial for tourism development and, hence, the socio-economic development of the reception area. A significant role in shaping the transport system (in terms of tourist services) is played by a well organized and well-functioning public transport. This article aims to review the operation of public transport (road and rail) and to define its role in Westpomeranian Voivodeship tourism sector.