

Tomasz Mańkowski

System publicznego transportu zbiorowego w obsłudze ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim

Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, 497-507

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

TOMASZ MAŃKOWSKI

Uniwersytet Szczeciński

SYSTEM PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OBSŁUDZE RUCHU TURYSTYCZNEGO W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM

Wprowadzenie

System transportu publicznego odgrywa znaczącą rolę w kształtowaniu wewnętrznej dostępności transportowej regionów, a tym samym wpływa na wzrost ich atrakcyjności turystycznej.

Poziom natężenia potoków pasażerskich w transporcie publicznym jest ściśle związany z występowaniem zjawiska sezonowości w regionach turystycznych. W okresie lata liczba turystów zainteresowanych dotarciem do miejsca destynacji turystycznej, jak również przemieszczających się wewnątrz regionu znacząco rośnie. Sytuacja taka 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 poprzez 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.

Celem niniejszego opracowania jest charakterystyka i analiza systemu publicznego transportu zbiorowego, w tym zwłaszcza drogowego i kolejowego, oraz

określenie jego roli w obsłudze ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim.

1. Charakterystyka sieci transportu publicznego w województwie zachodniopomorskim

Przedmiotem rozważań podejmowanych w niniejszej pracy jest transport publiczny osób, dlatego na wstępie podjęto próbę usystematyzowania zakresu pojęciowego dotyczącego omawianego zagadnienia. Zgodnie z definicją zawartą w projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, pod pojęciem tym należy rozumieć „powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej”¹. Uznano jednak, iż zakres prezentowanej powyżej definicji nie oddaje w pełni istoty opisywanego zagadnienia, dlatego też w niniejszym opracowaniu podjęto próbę wypracowania spójnej definicji pojęcia „transport publiczny”, posługując się przy tym terminologią prezentowaną przez O. Wyszomirskiego². 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”³. 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 dostępności⁴. Ponadto usługa taka najczęściej jest świadczona w oparciu o przygotowany przez wykonawcę i podany do publicznej wiadomości rozkład (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, dla potrzeb niniejszej pracy pod pojęciem „transportu publicznego”, lub też – idąc dalej – „publicznego transportu zbiorowego”, należy rozumieć usługę przewozu osób realizowaną przez przewoźników zgodnie z wyznaczonym i podanym do publicznej wiadomości rozkładem

¹ Projekt ustawy z dnia 13 stycznia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

² O. Wyszomirski, *Rynek przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.

³ *Ibidem*, s. 31.

⁴ Szerzej: P. White, *Public transport: Its Planning, Management and Operation*, Routledge, Oxon 2009, s. 17.

jazdy, dostępną dla wszystkich odbiorców, którzy uiszczą taryfową cenę za przewóz oraz zgodzą się na stosowanie regulaminowych norm przewozowych. Przy czym każdorazowo usługa ta oferowana jest dla więcej niż jednego klienta.

Odpowiednio zorganizowany i sprawnie funkcjonujący publiczny transport zbiorowy pełni istotną rolę w zapewnieniu wewnętrznej dostępności transportowej regionów. Pod pojęciem „wewnętrznej dostępności transportowej regionu” należy rozumieć system wewnątrzregionalnych powiązań transportowych, obejmujących swoim zasięgiem zarówno sieć infrastruktury liniowej transportu w regionie (linie kolejowe, drogi), jak i punktowej (porty morskie, lotnicze) oraz liczbę, rodzaj i stan środków transportu. Wewnętrzna dostępność transportowa regionów uzależniona jest także w znacznej mierze od sprawnego systemu transportu publicznego, zapewniającego dogodnie powiązania komunikacyjne wewnątrz regionu. W województwie zachodniopomorskim system ten tworzą: publiczny transport drogowy oraz transport kolejowy, w sumie zapewniając rocznie obsługę ponad 63 mln pasażerów⁵.

1.1. Publiczny zbiorowy transport drogowy

Dominującą formą regionalnego transportu publicznego w województwie zachodniopomorskim jest transport drogowy. Jak wynika z *Diagnozy publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*⁶, jego udział w obsłudze pasażerów korzystających z regionalnego transportu publicznego szacowany był w 2007 roku 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 roku wynosił 79%) z roku na rok systematycznie spada. Zauważalny jest natomiast wzrost udziału w rynku małych prywatnych firm przewozowych, oferujących transport mikrobusowy (w 2007 roku wynosił 21%)⁷. Łącznie w 2007 roku 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, zapew-

⁵ *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku*, OBET, Warszawa–Szczecin 2008, s. 157.

⁶ *Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2007.

⁷ *Ibidem*.

niających dojazd do dużych aglomeracji miejskich regionu. Wśród nich wymienić należy w szczególności następujące połączenia⁸:

- Szczecin–Goleniów–Nowogard–Gryfice,
- Szczecin–Goleniów–Międzyzdroje–Świnoujście,
- Szczecin–Pyrzyce–Myślibórz,
- Szczecin–Drawsko–Czaplinek–Szczecinek,
- Szczecin–Nowogard–Płoty–Kołobrzeg,
- Szczecin–Nowogard–Płoty–Koszalin,
- Koszalin–Kołobrzeg.

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 strictly sezonowe, związane z obsługą pasa wybrzeża Bałtyku. Do nich zalicza się w szczególności następujące połączenia:

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

Duże zainteresowanie podróżnych korzystaniem z usług przewoźników drogowych skutkuje zwiększaniem ilości 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 czasu ok. 15-20 min. Sytuacja ta dodatkowo ulega zmianie w sezonie letnim, kiedy wraz ze wzrostem liczby podróżnych znacząco wzrasta liczba kursów realizowanych przez przewoźników drogowych, co szerzej opisano w kolejnej części niniejszego opracowania.

1.2. Publiczny zbiorowy transport kolejowy

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%⁹. Całość pracy przewozowej w

⁸ Wyodrębnienia dokonano w oparciu o dane pochodzące z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, dotyczące liczby wydawanych zezwoleń na regularny przewóz osób w transporcie drogowym.

⁹ *Strategia rozwoju sektora transportu...*, *op.cit.*, s. 159.

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. Należy do nich zaliczyć w szczególności relacje:

- Szczecin Główny–Gryfino,
- Szczecin Główny–Gryfino–Kostrzyn–Zielona Góra,
- Szczecin Główny–Świnoujście–Kamień Pomorski,
- Szczecin Główny–Kołobrzeg,
- Szczecin Główny–Stargard Szczeciński–Krzyż,
- Szczecin Główny–Kalisz Pomorski,
- Szczecin Główny–Runowo Pomorskie–Szczecinek,
- Szczecin Główny–Koszalin/Ślupsk,
- Kołobrzeg–Koszalin,
- 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 rekompensaty przekazywanej przez samorząd województwa na pokrycie przewoźnikowi różnicy pomiędzy przychodami a kosztami funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich w regionie. W praktyce kolejowe przewozy pasażerskie w regionie stanowią usługę o charakterze służby publicznej¹⁰, 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.

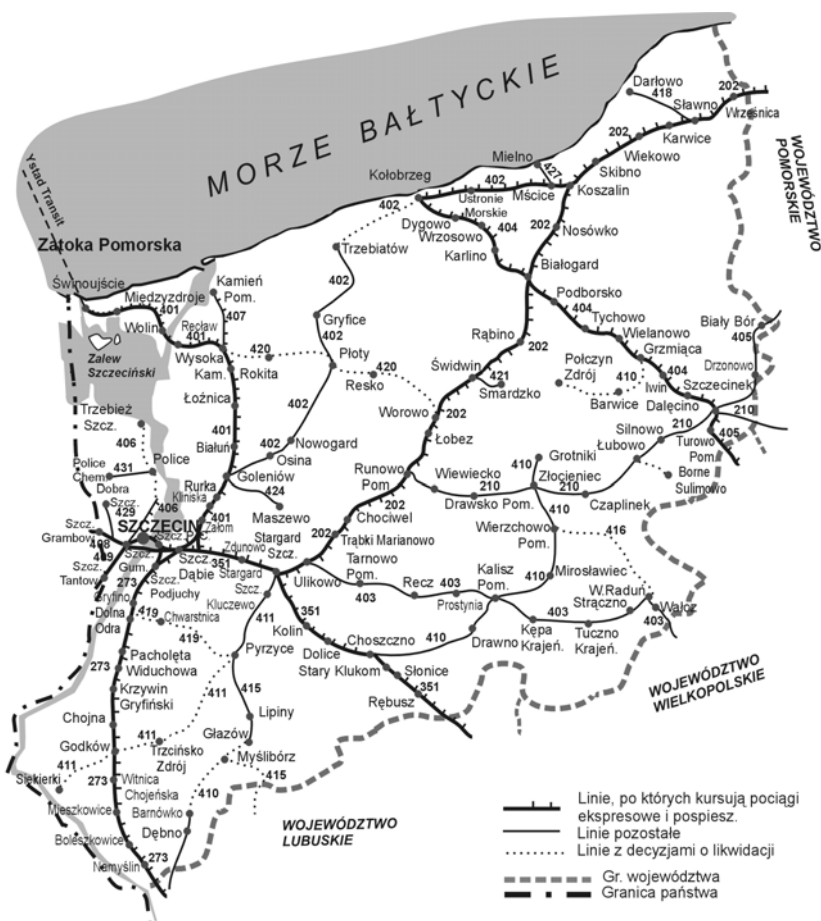
¹⁰ Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze, której świadczenia w przypadku braku rekompensaty operator publicznego 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.

2. Transport publiczny drogowy i kolejowy w obsłudze ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim

W województwie zachodniopomorskim główne potoki podróży związane z obsługą sezonowego ruchu turystycznego koncentrują się na trasach biegnących do miejscowości nadmorskich oraz wzdłuż pasa wybrzeża. W transporcie publicznym ruch ten obsługiwany jest zarówno przez przewoźników drogowych, jak i przez regionalnego przewoźnika kolejowego i dotyczy w szczególności następujących relacji:

1. W transporcie drogowym:
 - Szczecin–Goleniów–Międzyzdroje–Świnoujście,
 - Szczecin–Nowogard–Płoty–Kołobrzeg,
 - Szczecin–Nowogard–Gryfice–Niechorze,
 - Szczecin–Kamień Pom.–Pobierowo–Rewal,
 - Międzyzdroje–Dziwnów–Pobierowo–Rewal,
 - Koszalin–Kołobrzeg.
2. W transporcie kolejowym:
 - Kołobrzeg–Koszalin,
 - Szczecin Główny–Świnoujście–Kamień Pomorski,
 - Szczecin Główny–Kołobrzeg,
 - Koszalin–Mielno Koszalińskie,
 - Kołobrzeg–Szczecinek,
 - Sławno–Darłowo.

Jak wynika z powyższego zestawienia, 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 rysunku 1). Takie rozwiązanie pozwoliłoby na realizowanie przewozów kolejowych w relacjach: Koszalin–Kołobrzeg–Kamień Pom.; Koszalin–Kołobrzeg–Międzyzdroje–Świnoujście.



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

Źródło: Załącznik do *Strategii rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 roku*, OBET, Warszawa–Szczecin 2008, s. 106.

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, w celu oszacowania wzrostu regionalnych przewozów pasażerskich w transporcie publicznym w sezonie, 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, dlatego też zostanie omówione dokładniej w dalszej części pracy.

Jak przedstawiono w tabeli 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–Świnoujście, 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 | Ilość par połączeń w danej relacji w transporcie drogowym | | Ilość 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 lub nie jest determinowany zwiększeniem liczby połączeń w ramach danej relacji. W tym przypadku obsłu-

ga zwiększonego ruchu pasażerskiego jest możliwa m.in. poprzez zwiększenie i lepsze wykorzystanie pojemności (potencjału przewozowego) taboru kolejowego.

Wskaźnik zapełnienia pociągów na wskazanych relacjach poza sezonem turystycznym kształtuje się na średnim poziomie ok. 45%. W sezonie wartość tego wskaźnika wzrasta do ok. 60%¹¹. Ponadto przewoźnik kolejowy w przypadku wystąpienia zwiększonego zapotrzebowania na przewóz w okresie sezonu turystycznego zwiększa pojemność taboru operującego na wskazanych połączeniach, wydłużając składy 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.

Reasumując powyższe rozważania, można stwierdzić, iż 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 zwiększanie pojemności środków transportu w ramach już istniejących połączeń. Niezależnie od zakresu działań należy stwierdzić, że transport publiczny stanowi jeden z głównych filarów składających się na wewnętrzną dostępność transportową regionów, w tym także regionów turystycznych.

Podsumowanie

Sprawna obsługa transportowa ruchu turystycznego, w tym w szczególności w okresie jego największego natężenia, wymaga wydajnego, a co za tym idzie dobrze zorganizowanego systemu transportu, w tym także transportu publicznego.

Jak wskazano w niniejszym opracowaniu, potoki pasażerskie 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, posiadających 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 pasażer-

¹¹ Dane Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

skich 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, a polegająca na przyjeździe 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 w szczególności ustawę o transporcie drogowym¹² regulującą tryb oraz zasady wydawania zezwoleń, nie ma on do dyspozycji skutecznych narzędzi pozwalających na usystematyzowanie tego obszaru transportu publicznego.

Regionalny transport kolejowy – jak już wspomniano – 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 również 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 zdaje się być nowy projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który nałoży na samorządy województw obowiązek organizacji systemu transportu publicznego w oparciu o plany transportowe¹³. Na ich podstawie będzie można określić relacje w województwie, które charakteryzują się największymi potokami podróży (zarówno w sezonie, jak i poza nim) i w oparciu o te dane wskazać preferowane rozwiązania.

¹² Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz.U. 2001, nr 125, poz. 1371, z późniejszymi zmianami.

¹³ Szerzej: Projekt ustawy z dnia 13 stycznia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

**THE SYSTEM OF PUBLIC TRANSPORT
IN TOURISM MOVEMENT SERVICE IN WESTPOMERANIAN REGION**

Summary

The system of public transport plays the principal role in shaping the interior regional transport accessibility. The aim of his article is the characteristic and analysis of public transport system especially in road and rail transport and to define its role in tourism movement service in Westpomeranian Region.

Translated by Tomasz Mańkowski