

# Dawid Milewski

---

## Dostępność transportowa jako element kształtujący potencjał turystyczny województwa zachodniopomorskiego

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, 509-518

---

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

DAWID MILEWSKI

Uniwersytet Szczeciński

## DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA JAKO ELEMENT KSZTAŁTUJĄCY POTENCJAŁ TURYSTYCZNY WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

### Wprowadzenie

Jedną z najbardziej charakterystycznych cech turystyki jest przemieszczanie się, zatem transport, zapewniający to przemieszczanie, stanowi podstawowy warunek jej uprawiania. Rozwój turystyki od początku był determinowany postępowaniem, jaki dokonywał się w transporcie. Podstawowe funkcje transportu w turystyce obejmują zapewnienie dostępu do obszarów recepcyjnych oraz przemieszczania się w ich obrębie. Współcześnie transport może stanowić także główny element podróży turystycznej, stając się wtedy samodzielną atrakcją turystyczną.

Celem niniejszego artykułu jest analiza i ocena dostępności transportowej województwa zachodniopomorskiego jako istotnego elementu kształtującego jego potencjał turystyczny, a także analiza i ocena zróżnicowania dostępności transportowej w wybranych gminach województwa zachodniopomorskiego.

### 1. Dostępność transportowa jako element zasobów strukturalnych potencjału turystycznego obszarów recepcyjnych

Potencjał turystyczny w literaturze przedmiotu definiowany jest jako wszelkie zasoby strukturalne i funkcjonalne warunkujące rozwój turystyki na określonym obszarze<sup>1</sup>. Zasoby strukturalne obejmują walory turystyczne, zagospodarowanie

---

<sup>1</sup> J. Kaczmarek, A. Stasiak, B. Włodarczyk, *Produkt turystyczny albo jak organizować poznawanie świata*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2002, s. 32.

turystyczne i dostępność transportową. Wymienione elementy określane są również pojęciem atrakcyjności turystycznej. Z kolei do zasobów funkcjonalnych potencjału turystycznego zalicza się uwarunkowania kulturowe, społeczne, demograficzne, ekologiczne, psychologiczne oraz istniejące możliwości ekonomiczne, polityczne i technologiczne. Względny charakter omawianego pojęcia powoduje, że trudno je wyrazić w sposób wymierny, dlatego w literaturze przedmiotu można znaleźć wiele miar służących do jego opisu (m.in. metody bonitacji punktowej, metody taksonomiczne, metody jakościowe).

Względne unieruchomienie podaży dóbr i usług turystycznych powoduje potrzebę przemieszczania w przestrzeni turystów. Działa tu zasada sprzężenia zwrotnego: dostępność transportowa obszarów atrakcyjnych z turystycznego punktu widzenia aktywizuje ruch turystyczny, który z kolei wpływa na rozwój transportu w określonych kierunkach<sup>2</sup>. Dostępność transportowa walorów i atrakcji turystycznych stanowi zatem podstawowy warunek rozwoju ruchu turystycznego. Rozwój turystyki jest uzależniony od transportu nie tylko w skali makro. Również w skali obszarów recepcyjnych (kraju, regionu lub określonej miejscowości) 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>3</sup>.

Uwzględniając aspekty organizacyjno-funkcjonalne, w transporcie turystycznym wydziela się<sup>4</sup>:

- przejazdy środkami transportu publicznego, w ramach sieci ogólnodostępnych połączeń, które odbywają się regularnie;
- przejazdy wynajętymi specjalnie lub rezerwowanymi środkami transportu (m.in. autokary turystyczne, pociągi turystyczne, pociągi hotelowe, wynajęte statki);
- przejazdy środkami transportu służącymi wyłącznie lub prawie wyłącznie do celów turystycznych (m.in. autobusowe linie turystyczne, statki wycieczkowe, koleje linowe, wyciągi narciarskie);
- przejazdy własnymi środkami transportu (m.in. samochody osobowe, motocykle, jachty, kajaki, prywatne samoloty).

---

<sup>2</sup> M. Bąk, *Komplementarność celów polityki transportowej i turystycznej w Polsce*, „Przegląd Komunikacyjny” 1995, nr 3, s. 11.

<sup>3</sup> Por. O. Rogalewski, *Zagospodarowanie turystyczne*, WSiP, Warszawa 1979, za: E. Dziedzic, *Turystyka międzynarodowa w Europie i jej wpływ na ofertę transportową*, „Przegląd Komunikacyjny” 1996, nr 3, s. 20.

<sup>4</sup> *Turystyka*, red. W. Kurek, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 165.

Z punktu widzenia turysty transport jest integralną częścią całkowitego produktu turystycznego. Oznacza to, że ocena jakości tego doświadczenia zależy w dużym stopniu od oceny jakości usług transportowych i to niezależnie od tego, czy są one nabywane oddzielnie, czy też razem z innymi usługami.

## **2. Analiza i ocena dostępności transportowej województwa zachodniopomorskiego**

Województwo zachodniopomorskie posiada korzystne położenie geograficzne i wynikające z niego krajowe i międzynarodowe powiązania transportowe. Dostępność transportowa województwa w aspekcie turystycznym determinowana jest przede wszystkim przez transport drogowy i kolejowy. Województwo pokrywa dość dobrze rozwinięta sieć dróg. Podstawowy układ sieci drogowej województwa tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne o łącznej długości 13 115,5 km (w 2007 roku), w tym o nawierzchni ulepszonej 11 881,2 km. W województwie przebiega istniejąca częściowo autostrada A6, będąca kontynuacją niemieckiej autostrady A11 i tworząca z nią połączenie Szczecin–Berlin w ciągu międzynarodowego szlaku drogowego E28. Międzynarodowe znaczenie ma również droga E65: Świnoujście–Szczecin–południe Polski–Praga. Droga ta w skali kontynentalnej jest łącznikiem pomiędzy północą a południem Polski. Jeśli chodzi o drogi ekspresowe województwa, są one w większości w fazie odległych planów (m.in. S6, S10, S11). Budowana jest obecnie jedynie droga ekspresowa S3. Będzie ona łączyć Świnoujście z Lubawką. Ma mieć długość 470 km i zapewnić najkrótsze połączenie Skandynawii z północnymi Czechami oraz dalej w kierunku Pragi. W aspekcie krajowym łączy pośrednio aglomerację szczecińską z poznańską (autostrada A2) oraz wrocławską, GOP i aglomerację krakowską (autostrada A4). Status dróg krajowych w regionie zachodniopomorskim posiada 15 dróg. Spośród wymienionych dróg ważne znaczenie dla kraju i województwa posiadają drogi krajowe nr 3, 6 i 10, które łączą obecnie nie najlepiej skomunikowaną aglomerację Szczecina z centrum kraju. Drogi te odgrywają również ważną rolę w rozwoju turystyki, ułatwiając dostęp do wybrzeża morskiego dla mieszkańców innych regionów Polski<sup>5</sup>. W ostatnich latach należy odnotować poprawę stanu sieci dróg krajowych. Na podstawie klasyfikacji stanu nawierzchni według SOSN ocenia się<sup>6</sup>, że obecnie w stanie dobrym, oznaczającym brak potrzeb remontowych, znajduje się 65% sieci

---

<sup>5</sup> *Strategia rozwoju transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*, OBET sp. z o.o., Warszawa–Szczecin 2008, s. 49.

<sup>6</sup> Ocenę stanu technicznego nawierzchni dróg wykonuje się tylko na sieci dróg o nawierzchni bitumicznej. Zgodnie z wytycznymi stosowania Systemu Oceny Stanu Nawierzchni – SOSN, ocenie podlega 5 podstawowych parametrów technicznych i eksploatacyjnych nawierzchni: nośność, szorstkość, głębokość kolein, stan ubytków powierzchniowych i równość podłużna.

dróg krajowych (699 km). Natychmiastowego remontu wymaga 10,9% dróg krajowych (117 km)<sup>7</sup>. Stan nawierzchni dróg krajowych nie odbiega od przeciętnego stanu dróg krajowych w całym kraju.

Województwo posiada piątą co do wielkości sieć dróg wojewódzkich w Polsce, ma korzystny układ dróg dla obsługi zarówno przewozów osób, jak i ładunków (zwłaszcza tranzytowych), ale podstawowym problemem jest zły stan techniczny sieci drogowej.

Stan techniczny dróg w województwie jest niezadowolający bądź miejscami krytyczny, na co składają się między innymi<sup>8</sup>:

- zła jakość i stan nawierzchni,
- brak obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań na trasach o dużym natężeniu ruchu,
- brak utwardzonych poboczy oraz urządzeń odwadniających,
- niewystarczająca szerokość jezdni,
- przebiegi dróg głównych przez obszary zabudowane,
- brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych.

Stan techniczny większości dróg wojewódzkich i powiatowych to sieć drogową będąca w stanie najwyższego zagrożenia. Natychmiastowego remontu wymaga 31% dróg krajowych, 14% dróg wojewódzkich i 39% dróg powiatowych. Ten zły stan ma wpływ na:

- zagrożenia bezpieczeństwa w regionie,
- utrudnienia w przejazdach tranzytowych, w tym przejść granicznych,
- ograniczenie dostępności transportowej do portów morskich oraz głównych ośrodków przemysłowych województwa,
- ograniczenie dostępności komunikacyjnej do obszarów o dużym potencjale turystycznym, zwłaszcza terenów nadmorskich,
- utrudnienie terytorialnej integracji województwa.

Dobrze rozwinięta jest natomiast sieć połączeń autobusowych województwa, o czym świadczyć może stosunkowo duża lista połączeń PKS. Oprócz przewozów realizowanych w ramach województwa region utrzymuje stałe połączenia autobusowe z takimi miastami, jak: Gdańsk, Gorzów Wielkopolski, Jelenia Góra, Kielce, Lubin, Łódź, Piła, Poznań, Słubice, Słupsk, Toruń, Bydgoszcz, Warszawa, Zielona Góra. Biorąc pod uwagę liczbę połączeń PKS, a także gęstość infrastruktury liniowej, należałoby określić, iż województwo zachodniopomorskie ma dobrą dostępność turystyczną w aspekcie transportu samochodowego. Jedną z głównych jego wad jest natomiast jakość infrastruktury. Nadmorskie położenie województwa wymaga przede wszystkim rozwijania dogodnych, bezkolizyjnych połączeń drogo-

---

<sup>7</sup> Ogólny stan dróg według stanu na dzień 8 września 2008 r.

<sup>8</sup> *Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych na koniec 2007 roku*, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2008, s. 14.

wych prowadzących do głównych miejscowości turystycznych i uzdrowiskowych, zwłaszcza w okresie sezonu letniego.

W obsłudze ruchu turystycznego, obok transportu drogowego, istotną rolę odgrywa również transport kolejowy. Sieć kolejowa województwa zachodniopomorskiego należy do dobrze ukształtowanych pod względem ilościowym. Największymi węzłami kolejowymi województwa są: Szczecin, Stargard Szczeciński i Szczecinek. Krzyżują się tu drogi kolejowe łączące województwo z największymi obszarami źródłowymi ruchu turystycznego w Polsce. Główne linie kolejowe na obszarze województwa obejmują następujące relacje<sup>9</sup>:

- E-59 (AGC) – Świnoujście–Poznań,
- CE-59 (AGTC) – Świnoujście–Wrocław,
- Linia 202 – Gdańsk Główny–Stargard Szczeciński,
- Linia 402 – Koszalin–Goleniów,
- oraz pozostałe, tj. linie 403, 404, 408 i 409.

Województwo zachodniopomorskie utrzymuje połączenia kolejowe ze wszystkimi większymi miastami w Polsce. Transport kolejowy województwa zachodniopomorskiego odgrywa znaczącą rolę w obsłudze ruchu turystycznego, ponieważ dzięki dogodnym połączeniom kolejowym z głębi kraju cały pas nadmorski województwa z licznymi miejscowościami wypoczynkowymi stanowi naturalne zaplecze kolei. W sezonie letnim przewozy kolejowe o charakterze turystyczno-wypoczynkowym koncentrują się w dwóch rejonach, tj. Świnoujście–Międzyzdroje oraz Koszalin–Kołobrzeg.

W zakresie połączeń zagranicznych Szczecin utrzymuje stałe połączenia z Angermünde (Niemcy), Lübeck Hbf (Niemcy), Schwerin Hbf (Niemcy), Potsdam Hbf (Niemcy), Berlin–Lichtenberg (Niemcy), Neubrandenburg (Niemcy), Amsterdam Schiphol (Holandia).

Oprócz linii kolejowych, mających podstawowe znaczenie dla funkcjonowania transportu kolejowego w układzie międzynarodowym i krajowym można wyróżnić jeszcze linie, które mają podstawowe znaczenie w układzie regionalnym i lokalnym. Niestety parametry techniczne tych linii nie pozwalają na obsługę dużych mas ładunkowych, a względy bezpieczeństwa wymuszają dodatkowo obniżenie szybkości.

Gęstość linii kolejowych wynosi 5,3 km/100 km<sup>2</sup>. Na terenie województwa znajduje się 1214 km linii normalnotorowych, w tym 740 km zelektryfikowanych (w 2007 roku)<sup>10</sup>. W regionie występuje dosyć gęsta infrastruktura punktowa, obejmująca 141 dworców kolejowych, w tym 49 czynnych, tj. takich, na których funk-

<sup>9</sup> *Strategia rozwoju transportu..., op.cit., s. 72–73.*

<sup>10</sup> Dane GUS za 2007 r.

cjonują kasy biletowe<sup>11</sup>. Większość tych obiektów wymaga jednak remontów i modernizacji, między innymi w zakresie przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych. Oprócz modernizacji szczególny problem stanowi zagospodarowanie dworców kolejowych. Dworce czynne powinny być przekształcane w komunikacyjne węzły integrujące różne środki transportu poprzez lokalizację przystanków komunikacji miejskiej i regionalnej przewozu osób w pobliżu stacji, a także lokalizację parkingów dla samochodów osobowych w systemie „Parkuj i jedź”.

W województwie istnieje tylko jedna linia wąskotorowa, tj. Gryficka Kolej Wąskotorowa, eksploatująca odcinek Gryfice–Pogorzelica, o długości 39,5 km. Linia jest finansowana przez gminę Rewal. W najbliższym czasie planowany jest remont odcinka Gryfice–Rewal–Niechorze–Trzebiatów, wznowienie ruchu na odcinku Pogorzelica–Trzebiatów oraz budowa linii do Pobierowa.

W Świnoujściu od 2008 roku kursuje niemiecka Uznamaska Kolej Uzdrawiskowa UBB, łącząca miasto ze Stralsundem, a z przesiadką – także z Berlinem. Niestety w ostatnich latach kolej likwiduje coraz więcej połączeń na terenie województwa, natomiast samorząd województwa, w ramach spółki PKP Przewozy Regionalne, poprzez zakupy tzw. szynobusów stara się te „luki” w miarę możliwości wypełniać.

W województwie zachodniopomorskim jest 12 lotnisk, przy czym tylko lotnisko w Goleniowie jest w pełni przystosowane do obsługi cywilnego ruchu pasażerskiego i towarowego zgodnie z wymaganiami przepisów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego ICAO. Międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów obsługuje zarówno połączenia krajowe, zagraniczne, jak i czartery. Słabą stroną lotniska jest relatywnie trudna dostępność ze strony miasta i regionu – lotnisko położone jest 33 km od centrum Szczecina, brakuje też bezpośredniego połączenia kolejowego. Jednak z roku na rok obsługuje ono coraz większą liczbę pasażerów, co przedstawiono w tabeli 1.

Do wzrostu liczby pasażerów przyczynił się rozwój tzw. tanich linii lotniczych w regionie. Port lotniczy Szczecin-Goleniów obsługuje loty w kierunkach: Dublin (2 razy w tygodniu), Londyn (4 razy w tygodniu), Oslo (2 razy w tygodniu), Kraków (8 lotów w tygodniu), Poznań (8 lotów w tygodniu), Warszawa (20 lotów w tygodniu).

W zakresie transportu lotniczego znacząca dla rozwoju dostępności transportowej województwa zachodniopomorskiego jest planowana reaktywacja lotniska w Zegrzu Pomorskim. Lotnisko Zegrze Pomorskie położone jest w gminie Świeżyno, w odległości 26 km połączeniem drogowym do Koszalina. Stanowi naturalny potencjalny port lotniczy dla Koszalina i całego pasa nadmorskiego, od Koło-

---

<sup>11</sup> P. Niedzielski, P. Narkiewicz, M. Pluciński, M. Skweres-Kuchta, *Innowacyjność i struktury klastrowe w województwie zachodniopomorskim – transport, spedycja, logistyka*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008, s. 56.

brzegu po Ustkę. Zakres działań mających na celu ponowne uruchomienie tego lotniska dla potrzeb regularnej komunikacji lotniczej ujęty został w *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013*.

Tabela 1

Liczba obsłużonych pasażerów w porcie lotniczym Szczecin–Goleniów  
w latach 2004–2008

Rok	Liczba obsłużonych pasażerów w porcie lotniczym Szczecin-Goleniów
2004	90811
2005	101801
2006	176670
2007	228071
2008	298576

Źródło: [www.airport.com.pl](http://www.airport.com.pl).

Województwo zachodniopomorskie posiada również bezpośrednie połączenia promowe ze Szwecją i Danią: ze Świnoujścia do Ystad, Trelleborga, Rønne i Kopenhagi, obsługiwane przez dwóch armatorów Unity Line sp. z o.o. i Polską Żeglugę Bałtycką SA. Poza realizacją przewozów liniowych armatorzy zajmują się także działalnością touroperatorską.

W ostatnich latach Szczecin zapoczątkował również akcję promocyjną zmierzającą do rozwoju morskich rejsów wycieczkowych (tzw. cruising). W roku 2008 do Szczecina zacumowało pięć wycieczkowców pełnomorskich oraz 90 rzecznych<sup>12</sup>. W 2010 roku Szczecin odwiedzić ma co najmniej 14 dużych morskich statków wycieczkowych<sup>13</sup>. Ogromnym przedsięwzięciem promującym turystykę morską w regionie była przede wszystkim organizacja finału The Tall Ships' Races 2007 w Szczecinie. W relacji Szczecin–Świnoujście w okresie sezonu kursuje również wodolot.

Pasażerski transport rzeczny na terenie województwa zachodniopomorskiego ma znaczenie marginalne. Polscy armatorzy eksploatują tylko kilka statków pasażerskich w komunikacji regularnej i czarterowej. W małych portach na otwartym morzu i nad Zalewem Szczecińskim organizowane są rejsy wycieczkowe.

W kontekście powyższych rozważań dostępność transportową województwa zachodniopomorskiego na tle całego kraju można ocenić jako średnią. Konieczne są inwestycje w infrastrukturę, co wymaga znacznych nakładów finansowych i pozyskiwania środków pieniężnych z wielu źródeł, przede wszystkim funduszy UE.

<sup>12</sup> [www.wiadomosci.wszczecinie.pl](http://www.wiadomosci.wszczecinie.pl), 20.06.2009.

<sup>13</sup> [www.turystyka.stetinum.pl](http://www.turystyka.stetinum.pl), 20.09.2009.



### 3. Analiza i ocena zróżnicowania dostępności transportowej wybranych gmin województwa zachodniopomorskiego

Z punktu widzenia potrzeb ruchu turystycznego istotna jest dostępność transportowa konkretnych obszarów (gmin, miejscowości) recepcyjnych. 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 najważniejsze miejscowości, z którymi gmina posiada połączenie), natomiast dostępność w zakresie transportu autobusowego określono liczbą najważniejszych miejscowości, z którymi posiada połączenie badana gmina. Wielkości te w odniesieniu do badanych gmin przedstawiono w tabelach 2–6.

Tabela 2

#### Dostępność transportowa gmin w pasie nadmorskim

gminy	połączenia kolejowe	połączenia autobusowe	pol. kolejowe/1000 mieszk.	pol. 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	pol. kolejowe/1000 mieszk.	pol. 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
Łńsko	0	10	0	2,85
Dobrzany	0	1	0	0,20
Chociwiel	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	pol. kolejowe/1000 mieszk.	pol. 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	pol. kolejowe/1000 mieszk.	pol. 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.

Tabela 6

## Dostępność transportowa gmin Pojezierza Wełtyńskiego

gminy	połączenia kolejowe	połączenia autobusowe	pol. kolejowe/1000 mieszk.	pol. autobusowe/1000 mieszk.
Kobyłanka	0	10	0	2,50
Stare Czarnowo	0	6	0	1,58
Gryfino	28	4	0,89	0,13
Banie	0	5	0	0,78

Źródło: opracowanie własne.

Z przeprowadzonych badań wynika, że najlepszą dostępność transportową posiadają gminy położone w pasie nadmorskim, a dalej gminy Pojezierza Drawskiego. Widać jednak, 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 posiada połączeń kolejowych. Lukę tę w pewnym zakresie pokrywają połączenia autobusowe (np. w Rewalu czy Dziwnowie).

Zdecydowanie najslabiej dostępne transportowo są gminy pojezierzy Myśliborskiego, Wałeckiego i Wełtyńskiego. Jedynie 4 gminy na 16 posiadają połączenia kolejowe, a komunikacja autobusowa również jest tu słabo rozwinięta. Funkcjonu-

jące połączenia komunikacyjne nie zaspokajają zatem ani potrzeb mieszkańców, ani turystów.

### **Podsumowanie**

Dostępność transportowa ogólnie województwa zachodniopomorskiego jest na tle kraju średnia. Porównując poszczególne rejony turystyczne, można jednak 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 barierę stanowi ich słaba dostępność transportowa. Konieczne są działania polegające między innymi 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, między innymi poruszających się własnym samochodem. W konsekwencji dojazd do najpopularniejszych miejscowości turystycznych jest mocno utrudniony i przez to może zniechęcić turystów do ponownego przyjazdu. Konieczne są więc przede wszystkim inwestycje transportowe o charakterze infrastrukturalnym (np. uruchomienie połączenia kolejowego między portem lotniczym w Goleniowie a Szczecinem, modernizacja i budowa dróg dla transportu drogowego), dostosowanie siatki połączeń do potrzeb turystów, a także integracja poszczególnych gałęzi i rodzajów transportu w zakresie zaspokajania potrzeb przyjazdowego ruchu turystycznego.

## **THE TRANSPORT ACCESSIBILITY AS THE ELEMENT SHAPING THE TOURISM POTENTIAL OF THE WEST-POMERANIAN VOIVODESHIP**

### **Summary**

Analysis and the evaluation of the transport accessibility of the West-Pomeranian Voivodeship as essential element shaping its tourism potential, as well as analysis and the evaluation of diversifying the transport accessibility in chosen West-Pomeranian Voivodeship's municipalities are a purpose of this paper.

*Translated by Dawid Milewski*