



## Leszek Kułakowski

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie  
Kolegium Nauk o Zarządzaniu i Jakości  
Katedra Turystyki  
l.kulakowski@gmail.com

# BEZPIECZEŃSTWO AUTOKAROWYCH PRZEWOZÓW TURYSTYCZNYCH

**Streszczenie:** Ważnym elementem ciągle rozwijającej się branży turystycznej w Polsce jest transport. Jedną z form tego transportu są przewozy autokarowe. Celem opracowania jest poznanie opinii pasażerów o kryteriach doboru środka transportu osób korzystających z transportu autobusowego. W artykule scharakteryzowano zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności warunki techniczne dla autokarów i wymagania dla kierujących.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo, transport, przewozy turystyczne, autokar, środek transportu.

**JEL Classification:** L92.

## Wprowadzenie

Jedną z dynamicznie rozwijających się gałęzi gospodarki jest turystyka. Jej rozwój w ostatnich latach jest spowodowany wzrostem dochodów społeczeństwa. Znikają także utrudnienia w podróżowaniu, zlikwidowano wizy do USA, a kontrole graniczne zostały ograniczone po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej i strefy Schengen. Zwiększyła się również mobilność związana z coraz większym rozwojem infrastruktury transportowej. W artykule przedstawiono zagadnienia związane z bezpieczeństwem w transporcie drogowym, wymogi co do wykonywania przewozów zarobkowych oraz kryteria doboru środka transportu.

## 1. Rola usług transportowych w turystyce

Usługi transportowe należą do fundamentalnych usług w turystyce. Stanowią czynnik warunkujący ruch turystyczny w poszczególnych regionach. Przedsiębiorstwa świadczące usługi z zakresu przewozu osób oferują możliwość wyjazdów za pomocą różnych środków transportu. Klienci przy wyborze kierują się wieloma aspektami, tak aby wybrany środek transportu był jak najlepiej dostosowany do ich potrzeb. Wśród uwzględnianych kryteriów wyboru wymienia się cel wyjazdu, całkowite koszty podróży, pokonywaną odległość, a także specyficzne cechy środka transportu, do których należą przede wszystkim szybkość oraz komfort i bezpieczeństwo podróży [Świątkowska, Tul-Krzyszczuk, 2013, s. 23]. Transport można zdefiniować jako rzeczywisty ruch fizyczny towarów i ludzi między dwoma punktami [Murphy Jr, Wood, 2011, s. 311]. Z kolei inna definicja określa transport jako „proces produkcyjny, którego celem jest pokonywanie przestrzeni” [Jacyna, 2012, s. 27]. Przemieszczanie się turystów z różnych miejsc jest cechą charakterystyczną turystyki, a więc transport jest niezbędny dla jej istnienia [Rapacz, 1994, s. 137]. Usługi transportu stanowią ważny element konsumpcji turystycznej obejmującej podróż do i z miejsca pobytu [Wodejko, 1998, s. 91]. Coraz bardziej popularnym środkiem transportu w turystyce staje się autokar. Jednostkowy koszt przypadający na jednego uczestnika wycieczki jest niejednokrotnie dużo niższy niż w przypadku podróży koleją lub samolotem [Czerwiński, 2015, s. 270].

## 2. Podział transportu

W klasyfikacji transportu istnieje wiele kryteriów podziału. Transport można klasyfikować w układzie pionowym i poziomym. W układzie pionowym transport jest dzielony na gałęzie, a podstawowym kryterium jest środowisko, w którym porusza się środek transportu. W związku z tym kryterium transport dzieli się na lądowy, wodny i powietrzny. Dokonując dalszego podziału ze względu na środek transportu oraz drogę przewozową, wyróżnia się następujące podstawowe gałęzie [Kozłak, 2008, s. 13]: transport samochodowy, transport kolejowy, transport morski, transport wodny – śródlądowy, transport lotniczy. Klasyfikacja transportu w układzie poziomym odnosi się do różnych kryteriów, do których można zaliczyć [Moman, Górecka, Roman, 2019, s. 20]:

- zasięg geograficzny przemieszczenia – transport międzynarodowy i transport krajowy, w tym transport ogólnokrajowy (na terytorium całego kraju), trans-

port regionalny (terytorium kilku województw), transport lokalny (terytorium jednego powiatu, jednego województwa);

- formę własności – transport prywatny, transport publiczny, transport spółdzielczy, transport komunalny;
- przedmiot przewozu – transport pasażerski i transport towarowy;
- regularność transportu – transport regularny i transport nieregularny;
- organizację przewozów – transport bezpośredni i transport pośredni.

Niestety stałym elementem związanym z przewozem osób i mienia w transporcie są wypadki drogowe.

### 3. Wypadki drogowe

W Polsce cały czas liczba zarejestrowanych pojazdów systematycznie rośnie. Według danych GUS na dzień 30.06.2018 roku tylko w okresie od 2009 do 2018 roku ilość zarejestrowanych pojazdów wzrosła o 34,6%. W tabeli 1 przedstawiono dane liczby pojazdów silnikowych zarejestrowanych w Polsce.

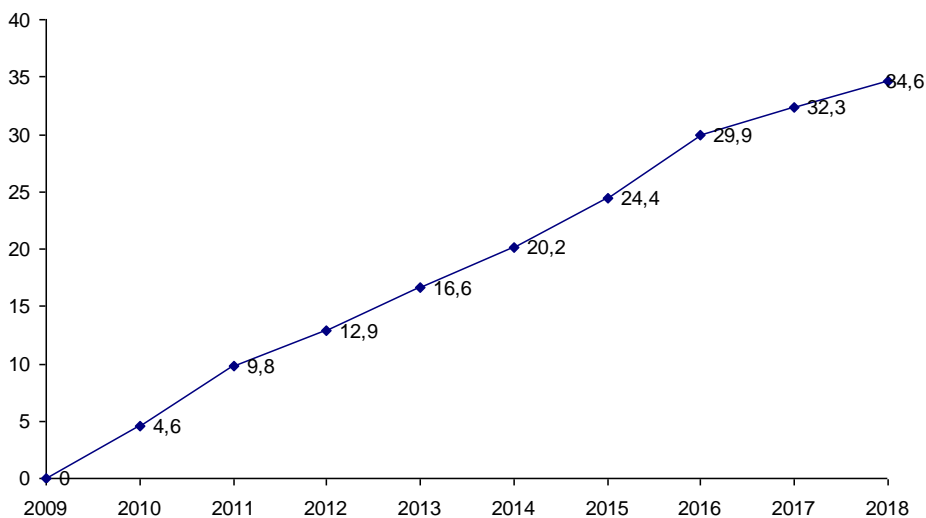
**Tabela 1.** Liczba pojazdów zarejestrowanych w latach 2009-2018

| Lata | Pojazdy silnikowe |            |
|------|-------------------|------------|
|      | ogółem            | wzrost w % |
| 2009 | 22 024 697        | 0          |
| 2010 | 23 037 149        | 4,6        |
| 2011 | 24 189 370        | 9,8        |
| 2012 | 24 875 717        | 12,9       |
| 2013 | 25 683 575        | 16,6       |
| 2014 | 26 472 274        | 20,2       |
| 2015 | 27 409 106        | 24,4       |
| 2016 | 28 601 037        | 29,9       |
| 2017 | 29 149 178        | 32,3       |
| 2018 | 29 656 238        | 34,6       |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www 4].

Wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów przedstawionych na rys. 1 wiąże się ze zwiększoną ilością poruszających się po drogach pojazdów. Biorąc pod uwagę dane statystyczne, nie odnotowano drastycznego wzrostu wypadków drogowych oraz zwiększenia się liczby ofiar biorących udział w tych zdarzeniach. Sprawcami wypadków w niespełna 75% przypadków są użytkownicy samochodów osobowych, co przedstawiono w tabeli 2.

Wzrost rejestracji pojazdów

**Rys. 1.** Tempo wzrostu rejestracji pojazdów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www 4].

**Tabela 2.** Sprawcy wypadków drogowych w 2018 roku

| Pojazd             | Ilość wypadków | %    |
|--------------------|----------------|------|
| Samochód osobowy   | 20 622         | 74,8 |
| Jednośląd          | 3414           | 12,4 |
| Autobus            | 391            | 1,4  |
| Samochód ciężarowy | 2228           | 8,1  |
| Inny               | 901            | 3,3  |
| Suma               | 27 556         | 100  |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www 4].

Autobus jako środek transportu stanowił przyczynę jedynie niespełna 1,5% wypadków. Wydaje się zatem, że poruszanie się takim środkiem transportu jest bezpieczniejsze przynajmniej z punktu widzenia powodowania zdarzeń drogowych. Warto się również przyjrzeć liczbie ofiar użytkowników dróg zawartej w tabeli 3; statystyka ta skłania do refleksji, dlaczego jest aż tyle ofiar wypadków.

**Tabela 3.** Ofiary wypadków

| Użytkownik drogi   | Liczba ofiar | Zabici | Ranni  |
|--------------------|--------------|--------|--------|
| 1                  | 2            | 3      | 4      |
| Samochód osobowy   | 20 837       | 1291   | 19 546 |
| Jednośląd          | 8597         | 599    | 7998   |
| Autobus            | 1214         | 19     | 1195   |
| Samochód ciężarowy | 1321         | 119    | 1302   |

## cd. tabeli 3

| <i>1</i> | <i>2</i> | <i>3</i> | <i>4</i> |
|----------|----------|----------|----------|
| Inny     | 531      | 31       | 500      |
| Pieszy   | 7721     | 803      | 6918     |
| Suma     | 40 221   | 2862     | 37 359   |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www 4].

W 2018 roku w wypadkach drogowych zostało poszkodowanych 40 221 osób, w tym śmierć poniosły 2862 osoby, a 37 359 zostało rannych. W porównaniu do roku poprzedniego oznacza to mniej ofiar o 2076 osób, zanotowano mniej rannych o 2107 osób, przy wzroście zabitych o 31 [www 4]. W 2018 roku w globalnej liczbie poszkodowanych w wypadkach największy odsetek stanowili kierujący samochodami osobowymi i ich pasażerowie (51,8%). Piesi stanowili 19,2% wszystkich poszkodowanych, co wynika z dużego udziału potrażeń w ogólnej liczbie wypadków (22,9% ogółu wypadków) oraz z prawidłowości, iż na styku pojazd-pieszy ten ostatni jest narażony na znacznie większe niż kierujący niebezpieczeństwo [www 4]. Najwięcej ofiar wypadków stanowią osoby znajdujące się w samochodzie osobowym – ponad 50%, autobus wydaje się bezpieczniejszą opcją, szczególnie biorąc pod uwagę ofiary śmiertelne, gdzie różnica wynosi 680%. Nie można tu nie wspomnieć o niezmotoryzowanych użytkownikach dróg, jakimi są piesi, którzy stanowią aż prawie 30% ofiar wypadków drogowych.

Poniżej można prześledzić liczbę wypadków drogowych (tabela 4) oraz ich skutki w postaci liczby zabitych (rys. 3) i rannych w ostatniej dekadzie (rys. 4).

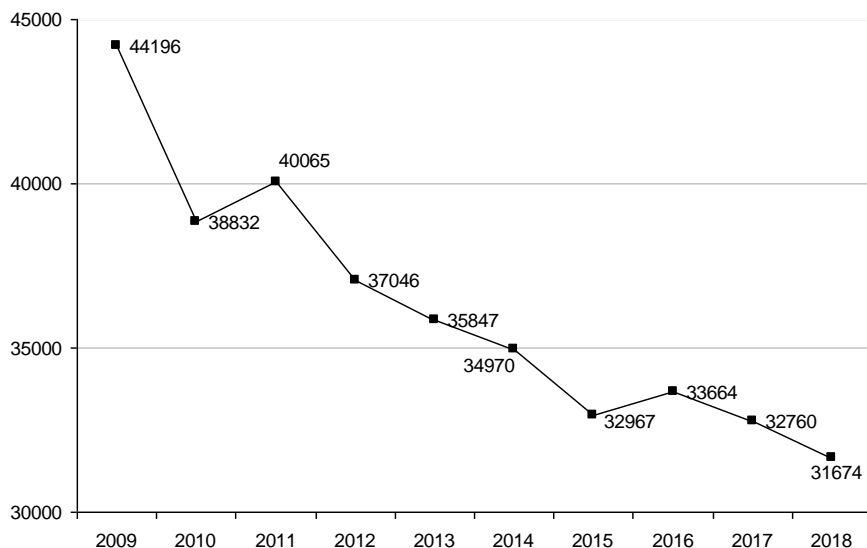
**Tabela 4.** Liczba wypadków i ich skutki w latach 2009-2018

| Lata | Wypadki |             | Ranni  |             |        |             |
|------|---------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|
|      | ogółem  | 2009 = 100% | ogółem | 2009 = 100% | ogółem | 2009 = 100% |
| 2009 | 44 196  | 100,0       | 4572   | 100,0       | 56 046 | 100,0       |
| 2010 | 38 832  | 87,9        | 3907   | 85,5        | 48 952 | 87,3        |
| 2011 | 40 065  | 90,7        | 4189   | 91,6        | 49 501 | 88,3        |
| 2012 | 37 046  | 83,8        | 3571   | 78,1        | 45 792 | 81,7        |
| 2013 | 35 847  | 81,1        | 3357   | 73,4        | 44 059 | 78,6        |
| 2014 | 34 970  | 79,1        | 3202   | 70,0        | 42 545 | 75,9        |
| 2015 | 32 967  | 74,6        | 2938   | 64,3        | 39 778 | 71,0        |
| 2016 | 33 664  | 76,2        | 3026   | 66,2        | 40 768 | 72,7        |
| 2017 | 32 760  | 74,1        | 2831   | 61,9        | 39 466 | 70,4        |
| 2018 | 31 674  | 71,7        | 2862   | 62,6        | 37 359 | 66,7        |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www 4].

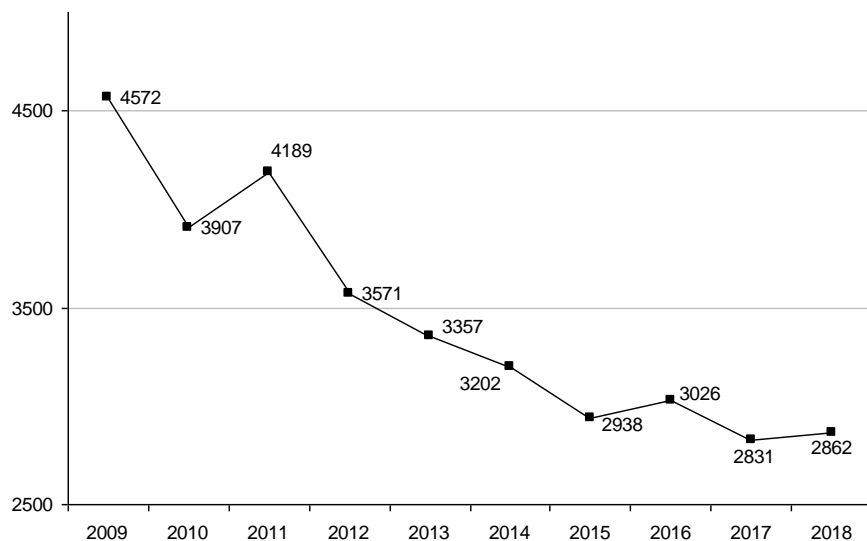
W ostatnim dziesięcioleciu najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar (rys. 2) odnotowano w 2009 roku, w 2010 roku zanotowano spadek, w 2011 roku nastąpił ponowny wzrost. Od 2012 roku zaobserwowano spadek wypadków drogo-

wych i ich ofiar aż do roku 2016, kiedy nastąpił wzrost tej liczby. W 2017 roku zanotowano znaczny spadek w porównaniu do roku poprzedniego. W 2018 roku zmniejszyła się liczba wypadków i osób rannych przy wzroście liczby osób zabitych [www 4].



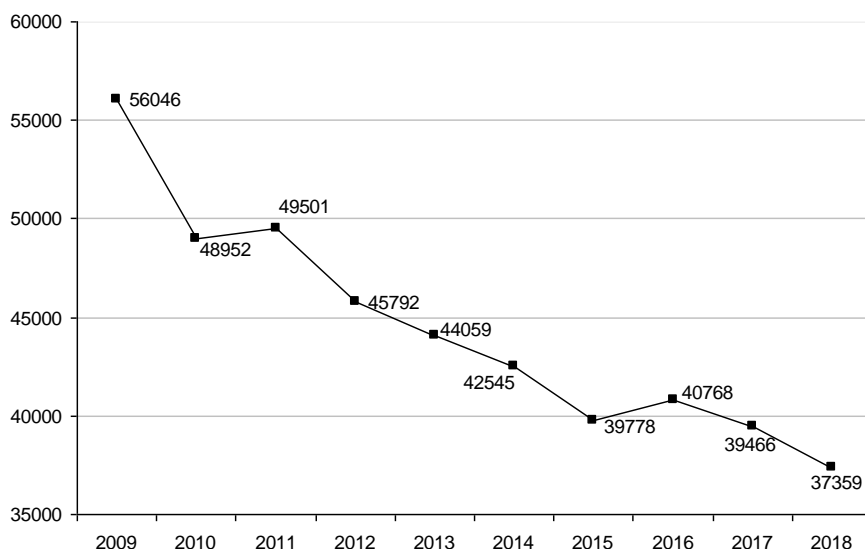
**Rys. 2.** Wypadki drogowe w latach 2009-2018

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www 4].



**Rys. 3.** Ofiary wypadków drogowych w latach 2009-2018

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www 4].



**Rys. 4.** Ranni w wypadkach drogowych w latach 2009-2018

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www 4].

## 4. Bezpieczeństwo przewozu

Aspekt bezpieczeństwa w transporcie drogowym odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa podczas podróży autokarem. W czasie jazdy pełni ją kierujący pojazdem, odpowiedzialny za przewóz osób, jak również stan techniczny pojazdu. Nie każdy może wykonywać zarobkowy przewóz drogowy. Trzeba osiągnąć wymagany wiek oraz posiadać dobry stan zdrowia fizycznego i psychicznego. Sytuacje mogące spotkać kierowcę na drodze niejednokrotnie wymagają od niego umiejętności wykraczających poza umiejętności zwykłego użytkownika dróg.

### 4.1. Kwalifikacje wymagane dla kierowcy

Kierowca, który wykonuje zarobkowe przewozy drogowe autobusami, musi posiadać odpowiednie kwalifikacje. Do wykonywania zawodu kierowcy przy przewozach drogowych nie wystarczy samo prawo jazdy. Kierowca powinien spełniać następujące warunki:

- mieć 21 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego samochód, dla którego wymagane jest prawo jazdy kategorii: D lub D+E, o ile uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną,

- mieć 23 lata – w przypadku kierowcy, dla którego wymagane jest prawo jazdy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
- brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy,
- brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na tym stanowisku,
- ukończenie szkolenia okresowego,
- uzyskanie kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej.  
Aby uzyskać kwalifikację, trzeba:
- odbyć zajęcia teoretyczne i praktyczne,
- zdać testy kwalifikacyjne.

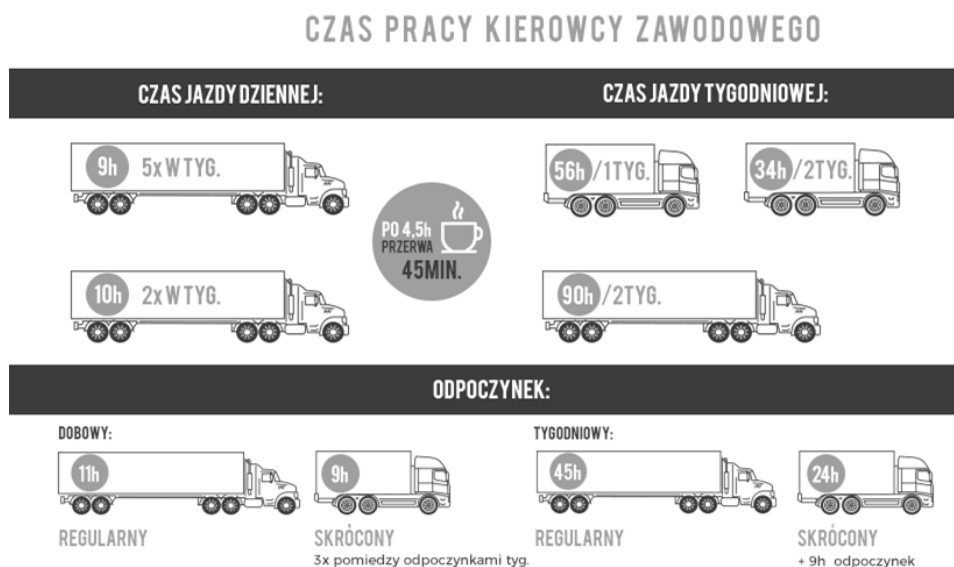
Po uzyskaniu świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowca musi co 5 lat – licząc od dnia uzyskania – odbyć szkolenie okresowe [www 1].

#### 4.2. Czas pracy kierowcy

Bezpieczne prowadzenie pojazdów jest uzależnione m.in. od kondycji psychofizycznej kierowcy. Żeby zachować prawidłowe funkcje psychiczne, odnośnie do szybkości i zakresu spostrzegania, szybkości i stałości reakcji, kierowca powinien przestrzegać minimalnych okresów przerw i odpoczynków oraz maksymalnych okresów jazdy. Przepisy socjalne kierowców (zasady wynikające z rozporządzenia WE 561/2006) mają na celu bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Ważnym aspektem bezpieczeństwa przewozów autokarowych jest również unormowany czas pracy kierowcy (rys. 5). Maksymalny dopuszczalny dobowy czas pracy kierowcy wynosi 9 godzin. Jedynie raz na tydzień może on zostać zwiększony do 10 godzin. Do wykonywania przejazdów wymagających dłuższego czasu pracy należy zatrudniać dwóch kierowców. Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin. Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może być większy niż 90 godzin. Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowca powinien zrobić ciągłą przerwę (odpoczynek) trwającą co najmniej czterdzieści pięć minut. Przerwę można podzielić na dwie części, pierwsza musi mieć co najmniej 15 minut, a druga co najmniej 30 minut [www 2].





**Rys. 5.** Czas pracy kierowcy zawodowego

Źródło: [www 3].

Dłuższy zalecany odpoczynek wynosi 11 godzin i musi zostać zrealizowany w ciągu 24 godzin od rozpoczęcia wykonywania usługi. Natomiast podczas prowadzenia autokaru przez dwie osoby każdej z nich należy się odpoczynek dzienny w wymiarze 8 godzin w czasie pierwszych 30 godzin jazdy.

## 5. Wymogi wyposażenia autokaru

Wymagania co do autobusów znajdują się w dziennikach ustaw Prawo o ruchu drogowym oraz w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jak również w regulaminach EKG ONZ oraz Dziennikach Urzędowych Unii Europejskiej.

### 5.1. Warunki dodatkowe dla autobusu

Opierając się na przepisach opublikowanych w ustawie Prawo o ruchu drogowym, można wymieni kilka podstawowych warunków, które musi spełniać autobus, a o które to kryteria klient nie pyta, szukając środka transportu do przewozu pasażerów:

1. Ile jest drzwi i jak są umiejscowione, nie każdy chce wychodzić w czasie postoju na zewnątrz, a siedząc przy lub w przypadku piętrowego autobusu

nad drzwiami naraża się na dużą różnicę temperatur pomiędzy wnętrzem pojazdu a temperaturą na zewnątrz.

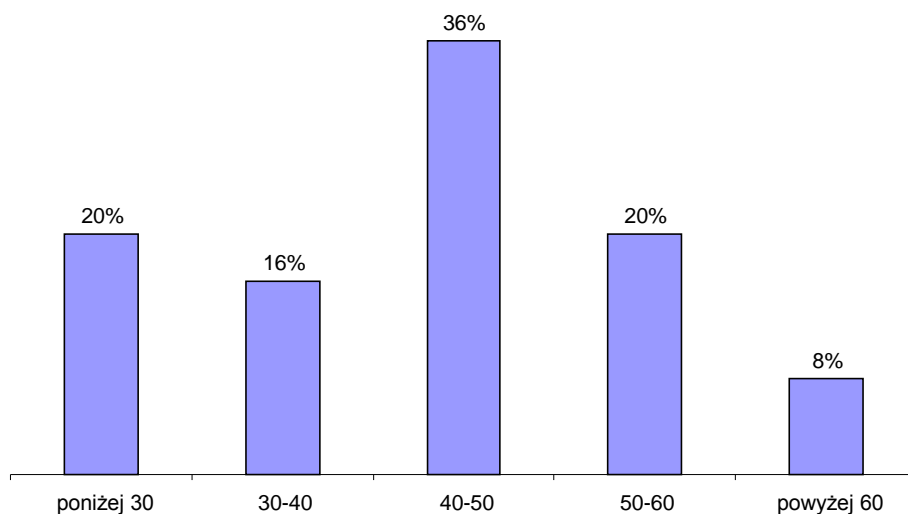
2. Ile jest wyjść awaryjnych, gdzie się znajdują oraz czy są łatwo dostępne.
3. Gdzie umiejscowione są środki gaśnicze na wypadek pożaru.

W badanym przedsiębiorstwie informacje te są podawane na wzór linii lotniczych dopiero przed odjazdem. Klient często nie pyta także, z jaką prędkością może się poruszać dany autokar i czy spełnia warunki dodatkowe dla autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h, chce po prostu dostać się jak najszybciej do miejsca destynacji. Nie pyta się także o wyściełane siedzenia i podłokietniki oraz dwupunktowe automatyczne pasy bezpieczeństwa i czy przypadkiem nie zostanie uderzony przez niezabezpieczony bagaż. Klienci uznają, że ma im być wygodnie oraz chcą podróżować bezpiecznie. Pytanie, które zadają podróżni, a ma ono związek z bezpieczeństwem, dotyczy tego, czy pojazd ma ważne badanie techniczne, które powinno być wykonywane co 6 miesięcy, oraz czy kierowca jest trzeźwy i ma aktualne uprawnienia do kierowania. Niestety zapytania takie najczęściej można usłyszeć przy podróżach dzieci i młodzieży na wyjazdy zorganizowane, a i tak w większości przypadków jest wzywana policja w celu weryfikacji tych informacji.

## 6. Ocena kryteriów doboru transportu

Badanie ankietowe dotyczące kryteriów doboru środka transportu zostało przeprowadzone z użyciem anonimowego kwestionariusza rozsyłanego za pomocą komunikatora internetowego oraz w formie papierowej wśród klientów korzystających z usług przedsiębiorstwa mającego w swojej ofercie przewozy autokarami turystycznymi oraz pracowników zatrudnionych w tej firmie. W jej wypełnieniu wzięło udział 100 ankietowanych. Kwestionariusze ankiet zawierały po 12 pytań. Przedmiotem przeprowadzonych badań były pytania o kryteria doboru środka transportu łącznie z aspektem bezpieczeństwa.

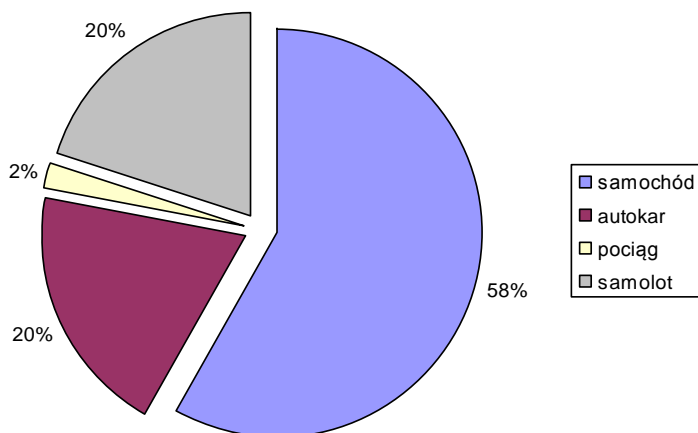
Wśród badanej grupy dominowali mężczyźni – 62%, zaś kobiety stanowiły mniejszość – 38%. W badanej grupie, co zostało przedstawione na rys. 6, najwięcej było osób wieku średnim – 40-50 lat (36%). Następnie dwie grupy po 20% udziału w badaniu – poniżej 30 lat i w przedziale 50-60. Kolejną grupą byli przedstawiciele przedziału 30-40 lat z 16%. Najmniej liczna była grupa wiekowa powyżej 60 lat stanowiąca tylko 8% wszystkich respondentów.



**Rys. 6.** Przedziały wiekowe respondentów

Źródło: Opracowanie własne.

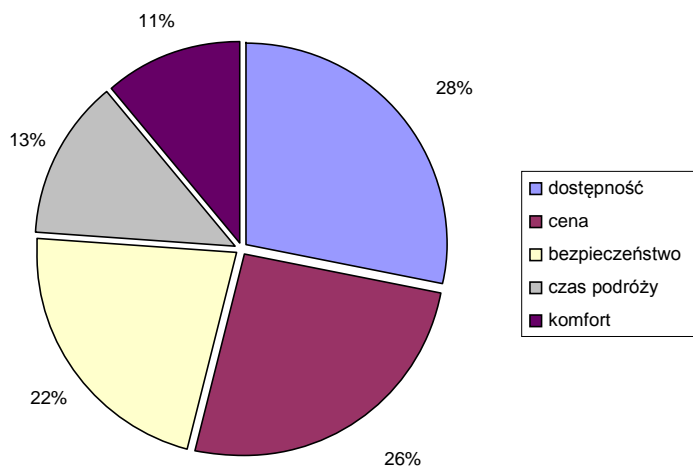
Badana grupa osób była zróżnicowana także pod względem poziomu wykształcenia. Wykształcenie średnie posiadało 42% respondentów. Na drugim miejscu pod względem ilości były osoby z wykształceniem wyższym – 40%. Najmniejszą grupę stanowiły osoby posiadające wykształcenie zawodowe – tylko 18%. Aż 72% respondentów zadeklarowało, że pracuje, 12% jest na świadczeniu, jak również 12% się uczy. Najmniejszą grupą byli bezrobotni – 4%. Ponad 64% badanych zarabia powyżej płacy minimalnej, a 20% odmówiło odpowiedzi na to pytanie, z kolei 10% nie ma dochodów, a 6% zarabia poniżej minimum. Największa grupa mieszka w mieście od 50 do 250 tys. mieszkańców – 72%, 12% na wsi, 10% w mieście powyżej 250 tys., a 6% w mieście do 50 tys. mieszkańców. Na wyjazd krajowy zdecydowało się 68%, a za granicę wyjeżdża 32%. Połowa, czyli 50%, wyjeżdża więcej niż raz w roku, raz w roku wyjeżdża 38%, 12% mniej niż raz w roku. Długość pobytu przyjmuje podobne wartości, 32% ankietowanych wybrało wyjazdy weekendowe, a tygodniowe i powyżej tygodnia po 34%. Na rysunku 7 przedstawiono wybór środka transportu. Autokar jako środek transportu został wybrany przez 20% osób. Również samolot uzyskał 20%, a pierwszym wyborem z 58% jest samochód; 2% respondentów wybrało pociąg.



**Rys. 7.** Wybór środka transportu

Źródło: Opracowanie własne.

Z kryteriów, które respondenci wybrali jako najważniejsze przy wyborze środka transportu, okazała się dostępność tego środka – 28%, następnie cena – 26%, bezpieczeństwo podróżowania – 22%, czas podróży – 13% oraz komfort podróżowania – 11% (rys. 8).



**Rys. 8.** Kryteria wyboru środka transportu

Źródło: Opracowanie własne.

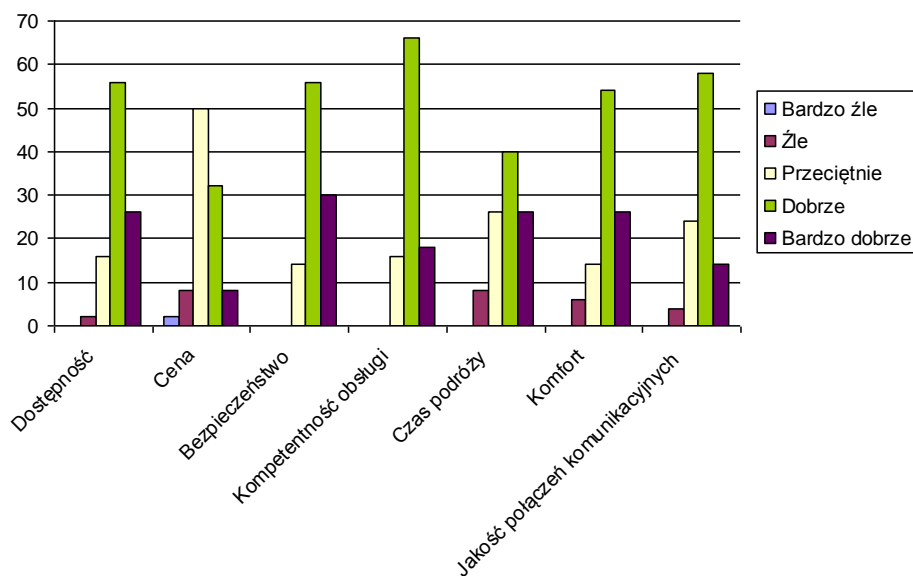
Ocenie respondentów poddano także kryteria doboru wybranego przez nich środka transportu.

**Tabela 5.** Kryteria doboru wybranego środka transportu – ocena

| Kryterium                       | Bardzo źle | Źle | Przeciętnie | Dobrze | Bardzo dobrze |
|---------------------------------|------------|-----|-------------|--------|---------------|
| Dostępność                      | 0          | 2   | 16          | 56     | 26            |
| Cena                            | 2          | 8   | 50          | 32     | 8             |
| Bezpieczeństwo                  | 0          | 0   | 14          | 56     | 30            |
| Kompetentność obsługi           | 0          | 0   | 16          | 66     | 18            |
| Czas podróży                    | 0          | 8   | 26          | 40     | 26            |
| Komfort                         | 0          | 6   | 14          | 54     | 26            |
| Jakość połączeń komunikacyjnych | 0          | 4   | 24          | 58     | 14            |

Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z tabeli 5, najwięcej odpowiedzi pojawiło się przy opcji „dobrze”. Jedynie przy kryterium cenowym najwyższą wartość uzyskała odpowiedź „przeciętnie”, co przedstawiono na rys. 9.



**Rys. 9.** Dostępność wyboru środka transportu

Źródło: Opracowanie własne.

## Podsumowanie

Branża turystyczna w Polsce cały czas się rozwija. Transport jest nieodłącznym elementem tej gałęzi. Liczba zarejestrowanych pojazdów w kraju systematycznie rośnie. Wzrost tej liczby wiąże się ze zwiększoną ilością poruszają-

cych się po drogach pojazdów. Analizując dane, nie odnotowano wzrostu wypadków drogowych oraz zwiększenia się liczby ofiar biorących udział w wypadkach. Przedsiębiorstwa świadczą usługi z zakresu przewozu osób, oferując dowolny środek transportu. Klienci przy wyborze kierują się wieloma aspektami, tak aby wybrany środek transportu był jak najlepiej dostosowany do ich potrzeb.

W artykule zwrócono szczególną uwagę na transport autobusowy. Autobus jako środek transportu bierze udział w niespełna 1,5% wypadków, co wskazuje, że poruszanie się takim środkiem transportu jest bezpieczne, biorąc pod uwagę ilość zdarzeń drogowych, w których uczestniczy ten środek lokomocji. Nie można tu także zapomnieć o kierowcy, który musi posiadać określone kwalifikacje i jest ważnym ogniwem w zapewnieniu bezpieczeństwa podczas podróży autokarem. Jest on odpowiedzialny za przewóz osób, jak również stan techniczny pojazdu.

Na podstawie analizy wyników przeprowadzonych badań można zauważyć, że autokar nie jest pierwszym wyborem mimo dostępności, dużego wyboru miejsc destynacji oraz niskich cen. Zgodnie z wybranymi przez respondentów kryteriami przegrywa on walkę z samochodem oraz został doścignięty przez transport lotniczy, a poziom bezpieczeństwa jest brany pod uwagę tylko przez 1/5 respondentów.

## Literatura

- Czerwiński J. (2015), *Podstawy turystyki*, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa.
- Jacyna M. (2012), *System logistyczny Polski. Uwarunkowania techniczno-technologiczne modalności transportu*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Koźlak A. (2008), *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, WUG, Gdańsk.
- Moman M., Górecka A., Roman M. (2019), *Wykorzystanie transportu pasażerskiego w rozwoju turystyki*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa.
- Murphy Jr P.R., Wood D.F. (2011), *Nowoczesna logistyka. Wydanie X*, Wydawnictwo Helion, Gliwice.
- Rapacz A. (1994), *Przedsiębiorstwo turystyczne. Podstawy i zasady działania*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Świątkowska M., Tul-Krzyszczuk A. (2013), *Usługi transportowe* [w:] E. Świsłak, A. Tul-Krzyszczuk (red.), *Usługi w turystyce*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Dz.U. Nr 98, poz. 602, tekst jednolity Dz.U. 2020, poz. 110.
- Wodejko S. (1998), *Ekonomiczne zagadnienia turystyki*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Handlu i Prawa, Warszawa.

[www 1] <https://www.biznes.gov.pl> (dostęp: 29.01.2020).

[www 2] <https://gitd.gov.pl> (dostęp: 29.01.2020).

[www 3] <https://www.flotman.pl> (dostęp: 19.02.2020).

[www 4] <http://statystyka.policja.pl> (dostęp: 19.02.2020).

## **SAFETY OF TOURIST COACH TRANSPORT**

**Summary:** Transport is an important element of the constantly developing tourism industry in Poland. One of the forms of this transport is coach transport. The purpose of the study is to find out the opinions of passengers about the criteria for selecting the means of transport for people using coach transport. The article characterizes the rules of road traffic safety, in particular technical conditions for coaches and requirements for drivers.

**Keywords:** safety, transport, tourist transport, coach, means of transport.