

**mgr inż. Oliwia Pietrzak****Zakład Logistyki i Informatyki****Wydział Inżynieryjno – Ekonomiczny Transportu****Akademia Morska w Szczecinie**

## **System transportu pasażerskiego w subregionie koszalińskim**

### **Wprowadzenie**

O stopniu rozwoju oraz zaspokojenia potrzeb mieszkańców i użytkowników danego regionu, a co za tym idzie o poziomie jego konkurencyjności w stosunku do, rozpatrywanego zarówno w skali mikro–, jak i makroekonomicznej, otoczenia decyduje zdolność do efektywnego wykorzystania posiadanego przez dany obszar potencjału społecznego, ekonomicznego, funkcjonalnego oraz przestrzennego. Procesy integracyjne zachodzące na szczeblu zarówno regionalnym, krajowym, jak i międzynarodowym (czy wręcz globalnym) determinują nie tylko efektywne wykorzystanie wiedzy i nauki, osiągnięć technologicznych, metod i narzędzi finansowania oraz zarządzania, ale także dla zespoleń podejmowanych działań – opracowanie i wdrożenie odpowiedniego systemu transportowego.

### **Specyfika subregionu koszalińskiego**

Obszar subregionu koszalińskiego, zgodnie ze zaktualizowaną koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju<sup>1</sup>, zaliczany jest do grupy tzw. „obszarów problemowych”. „Obszary problemowe” to tereny o dużej specyfice społecznej, kulturowej, a także gospodarczej, wymagające szczegółowej analizy uwarunkowań i ich potencjału rozwojowego; to tereny, na których „osiąganie założonych celów rozwojowych zakłócone jest w sposób trwały przez rozmaite czynniki, a ich oddziaływanie nie może być minimalizowane czy eliminowane bez pomocy z zewnątrz”<sup>2</sup>. „Problemowość” danego obszaru może również wynikać z samego faktu braku możliwości określenia dla niego celów rozwojowych, które mieściłyby się w ogólnokrajowych, czy też regionalnych strategiach rozwojowych.

<sup>1</sup> *Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju* – dokument przyjęty przez Radę Ministrów 6 września 2005 r., ze względu jednak na w niewystarczający stopień zintegrowanego podejścia do polityki rozwoju, wycofany z Sejmu w październiku 2006 r. Rada Ministrów zadecydowała jednocześnie o przystąpieniu do opracowania nowego dokumentu – *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*

<sup>2</sup> Karwińska A., *Gospodarka przestrzenna. Uwarunkowania społeczno-kulturowe*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 237



Przyjęta przez Radę Ministrów 6 września 2005 r. Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju wyróżnia trzy podstawowe „obszary problemowe” w Polsce<sup>3</sup>:

regiony wschodnie, obejmujące województwa: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie;

podregiony: centralny śląski i rybnicko-jastrzębski Górnego Śląska;

podregiony: koszaliński i słupski Pomorza Środkowego.

„Problemowość” danych obszarów wynika w dużej mierze z uwarunkowań geograficznych, kulturowych, czy też historycznych, często jednak narasta, czy też zmienia swój charakter w trakcie przebiegu rozlicznych procesów społeczno – gospodarczych, będących wynikiem prowadzonej na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym, czy też międzynarodowym polityki<sup>4</sup>.

Obszar Pomorza Środkowego to region o dużej specyfice wynikającej z uwarunkowań historyczno – kulturowych, będących w szczególności wynikiem działań wojennych, a także prowadzonej w stosunku do niego w okresie gospodarki centralnie planowanej polityki. Obszar Pomorza Środkowego to w głównej mierze region o dużym zróżnicowaniu ludności, ze względu na jej napływowy charakter, dużym zróżnicowaniu kulturowym oraz niskim poziomie spójności społecznej i integracji wewnętrznej. Zlokalizowanie ponadto, w okresie gospodarki nakazowej, w regionie licznych Państwowych Gospodarstw Rolnych wpłynęło na niski stopień uprzemysłowienia i urbanizacji obszaru. Dodatkowo, położenie geograficzne regionu (w znacznej odległości od głównego ośrodka zurbanizowanego obecnego województwa zachodniopomorskiego – Szczecina) i tradycje turystyczno – uzdrowiskowe nadawały na przestrzeni lat regionowi charakteru drugorzędnego w aspekcie zaspokajania potrzeb inwestycyjnych.

Z punktu widzenia niniejszego artykułu, granice subregionu koszalińskiego wyznaczono na obszar czterech powiatów: kołobrzeskiego, białogardzkiego, sławieńskiego, koszalińskiego wraz z głównym ośrodkiem urbanizacyjnym regionu – miastem na prawach powiatu – Koszalinem. Granice analizowanego subregionu na tle mapy administracyjnej województwa zachodniopomorskiego<sup>5</sup> obrazuje rysunek 1.

<sup>3</sup> Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju. Wydanie specjalne kwartalnika „*Studia Regionalne i Lokalne*”, t. II, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2006, s. 118

<sup>4</sup> Karwińska A., *Gospodarka przestrzenna...*, op. cit., s. 237

<sup>5</sup> Mapa administracyjna województwa zachodniopomorskiego dostępna na stronie internetowej Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego: <http://www.sejmik-zachodniopomorskie.pl/> - stan na dzień 31.08.2011 r.



Rysunek 1. Granice subregionu koszalińskiego

Źródło: Opracowanie własne

Wskazany obszar wykazuje najsilniej zarysowane powiązania, w zakresie uwarunkowań społecznych, przestrzennych i gospodarczych, a także potrzeb i powiązań komunikacyjnych z głównym ośrodkiem urbanizacyjnym regionu – miastem Koszalin.

W przyjętym przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r. dokumencie – Krajowej strategii rozwoju regionalnego 2010-2020<sup>6</sup> jako cel strategiczny polityki regionalnej kraju, przyjęto: „efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych oraz terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym”<sup>7</sup>. Dokument wskazuje ponadto na trzy cele szczegółowe<sup>8</sup>: wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,

<sup>6</sup> Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010-2020. Regiony. Miasta. Obszary wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 13 lipca 2010 r.

<sup>7</sup> Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010-2020..., op. cit., s. 4

<sup>8</sup> Ibidem, s. 4



budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych,

tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

W aspekcie powyższego właściwa polityka transportowa, zapobiegająca procesom marginalizacji wskazanego subregionu, wydaje się być istotnym celem nie tylko w ujęciu subregionalnym, ale również regionalnym oraz ogólnokrajowym.

### **Analiza infrastruktury transportowej subregionu koszalińskiego w aspekcie systemu transportu pasażerskiego**

Infrastruktura transportowa obszaru dawnego województwa koszalińskiego, z uwagi na rolniczo – turystyczny charakter regionu oraz brak zlokalizowania w nim przemysłu nigdy nie była rozwijana w takim stopniu, jak dla obszarów przemysłowych. To zróżnicowanie widoczne jest na obszarze obecnego województwa zachodniopomorskiego, gdzie infrastruktura transportowa regionu aglomeracji szczecińskiej wykazuje zarówno większe jej zróżnicowanie gałęziowe (wpływ na ten aspekt mają również warunki środowiskowe), jak również intensyfikację jej rozbudowy w stosunku do pozostałej części województwa.

Zróżnicowanie gałęziowe infrastruktury analizowanego subregionu obejmuje transport morski, drogowy oraz kolejowy. Infrastrukturę transportu morskiego w subregionie koszalińskim w głównej mierze tworzą, zaliczane zgodnie z Ustawą o portach i przystaniach morskich<sup>9</sup> do grupy innych portów i przystani morskich, porty w: Kołobrzegu, Dźwirzynie i Darłowie.

Z punktu widzenia systemu transportu pasażerskiego subregionu koszalińskiego, a także całego województwa zachodniopomorskiego, jedynie porty morskie w Kołobrzegu i Darłowie mogą w przyszłości stać się istotnymi ogniwami tego systemu. Oba porty w swej Strategii wskazują na dążenie do odgrywania znaczącej roli w systemie obsługi ruchu pasażerskiego w regionie; obie struktury charakteryzują zarówno czynniki stymulujące, jak i ograniczające ich rozwój z punktu widzenia obsługi ruchu pasażerskiego. Zestawienie tych czynników przedstawiono w tabeli 1.

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz. U. 1997 nr 9 poz. 44 z późn. zm.



Tabela 1. Czynniki rozwoju portów morskich w Kołobrzegu i Darłowie w aspekcie transportu pasażerskiego

	Czynniki stymulujące rozwój portu z punktu widzenia obsługi ruchu pasażerskiego	Czynniki ograniczające rozwój portu z punktu widzenia obsługi ruchu pasażerskiego
<b>Morski Port w Kołobrzegu</b>	<p>położenie portu bezpośrednio w mieście uzdrowskowo-turystycznym,</p> <p>zwiększona dostępność portu od strony morza (wykonana przebudowa wejścia do portu);</p> <p>nabrzeże Ro-Ro, dające możliwość obsługi jednostek pasażersko-samochodowych;</p> <p>tereny rezerwowe dla rozbudowy funkcji obsługi ruchu pasażerskiego (zorganizowanego i indywidualnego);</p> <p>trwająca budowa obwodnicy miasta i estakady portowej poprawiająca dostępność portu od strony lądu;</p>	<p>brak dróg łączących port z otoczeniem z pominięciem centrum miasta, ulegającego w sezonie turystycznym kongestii transportowej;</p> <p>niezadawalający stan techniczno-eksploatacyjny nabrzeża Ro-Ro;</p>
<b>Port w Darłowie</b>	<p>położenie portu bezpośrednio w mieście turystycznym;</p> <p>nabrzeże Ro-Ro w awanporcie umożliwiające przyjmowanie jednostek pasażersko-samochodowych większych niż dopuszczalne na terenie portu właściwego;</p> <p>istnienie morskiego przejścia granicznego;</p>	<p>niedostateczne skomunikowanie miasta i portu Darłowo z regionalnymi i ogólnokrajowymi drogami kołowymi i kolejowymi;</p> <p>ograniczone możliwości nawigacyjne dla większych jednostek pływających;</p> <p>niezadawalający stan infrastruktury portowej;</p>

Źródło: Opracowanie własne

Zarówno Port Morski w Kołobrzegu, jak i w Darłowie nie stanowią obecnie istotnego, wykorzystanego w pełni elementu infrastruktury transportu pasażerskiego w subregionie koszalińskim. Ich rola, jako ogniw tego systemu, sprowadza się wyłącznie do obsługi rejsów turystyczno – rekreacyjnych, realizowanych głównie w sezonie turystycznym; brak jest na dzień dzisiejszy znaczących połączeń realizowanych przez obie struktury portowe, o charakterze liniowym, zarówno w ujęciu krajowym, jak międzynarodowym.



## Logistyka - nauka

Infrastruktura transportu kolejowego w subregionie koszalińskim w ujęciu krajowym nie spełnia znaczącej roli. Wśród pięciu linii przebiegających przez obszar subregionu, trzy linie (nr 202, 402 i 404) stanowią połączenie międzyregionalne, tj.:

linia 202 – zapewnia możliwość skomunikowania subregionu koszalińskiego ze stolicą województwa zachodniopomorskiego Szczecinem oraz w drugim kierunku Słupskiem i Trójmiastem;

linia 402 – zapewnia połączenie powiatu koszalińskiego i kołobrzeskiego z Goleniowem i dalej Szczecinem (po wybudowaniu „łącznika”, powiaty te zyskają możliwość połączenia kolejowego z Portem Lotniczym Szczecin-Goleniów);

linia 404 – z uwagi na jej przebieg w kierunku północ – południe, jest szczególnie istotna dla subregionu w sezonie turystycznym, łączy bowiem analizowany obszar z Poznaniem i południową Polską.

Pozostałe dwie linie przebiegające przez obszar subregionu koszalińskiego, tj. 418 i 427 są liniami lokalnymi, nie wykraczającymi swoim zasięgiem poza obszar subregionu. Zapewniają one lokalne połączenia dla mieszkańców obszaru, a w sezonie turystycznym stanowią także podstawę dla wewnętrznego ruchu turystycznego.

Parametry linii kolejowych przebiegających przez obszar subregionu koszalińskiego są zbliżone do parametrów innych linii kolejowych w kraju; szczegółowa prezentacja ich parametrów przedstawiona została w tabeli 2.

**Tabela 2. Parametry linii kolejowych w subregionie koszalińskim**

nr linii	nazwa linii	odległość (w zaokrągleniu do pełnych km)	OBSZAR SUBREGIONU KOSZALIŃSKIEGO				
			km początkowy – km końcowy odcinka	klasa linii	prędkość maks. pociąg pasażerskie	prędkość maks. autobus szynowe [km/h]	prędkość maks. pociąg towarowe
202	Gdańsk	334	144,37* – 157,0	D3	120	120	80
	Główny		157,0 – 159,0	D3	100	100	70
	–		159,0 – 166,920	D3	120	120	80
	Stargard		166,920 – 167,948	D3	100	100	80
	Szczeciński		167,948 – 239,058*	D3	120	120	80



## Logistyka - nauka

402	Koszalin – Goleniów	143	-0,411 – 60,24*	C3	80	90	60
404	Szczecinek	100	34,733* – 50,0	C3	70	80	50
	– Kołobrzeg		50 – 99,515	C3	90	100	70
418	Sławno – Darłowo	20	15,289 – 35,110	D3	80	100	70
427	Mścice	5	-0,140 – 0,190	C3	40	40	0
	– Mielno		0,190 – 5,116	C3	60	60	0
*Pierwszy punkt kontrolny (stacja/posterunek) poza obszarem subregionu koszalińskiego							

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Kluczowym problemem linii kolejowych przebiegających przez obszar subregionu koszalińskiego są punktowe ograniczenia prędkości. Jakkolwiek w samym obszarze subregionu ograniczenia nie są tak znaczne (poza linią nr 427 – tu jednak z uwagi na jej „miejski charakter” nie jest to problem tak istotny), znaczące występują już poza obszarem subregionu, o atrakcyjności jednak i jakości danej linii świadczy jej całościowy przebieg.

Jak wynika z planów inwestycyjnych PKP PLK S.A., w przeciągu kilku najbliższych lat w obszarze subregionu koszalińskiego planowana jest wyłącznie częściowa modernizacja linii nr 402 (wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów); modernizacja dotyczyć ma tylko odcinka Kołobrzeg – Goleniów, z pominięciem odcinka Kołobrzeg – Koszalin<sup>10</sup>, co z uwagi na turystyczny charakter subregionu wydaje się być niewystarczające. Infrastruktura transportu drogowego subregionu koszalińskiego oparta jest o cztery drogi o znaczeniu krajowym:

droga nr 6 relacji: granica Państwa (Niemcy) – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Trójmiasto – Łęgowo;

droga nr 11 relacji: Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań – Bytom, która z punktu widzenia turystycznego charakteru subregionu, wydaje się być kluczowym elementem infrastruktury

<sup>10</sup> <http://www.plk-inwestycje.pl/> - strona internetowa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (stan na dzień 31.08.2011 r.)



drogowej w tym obszarze; zapewnia jego połączenie z Wielkopolską i aglomeracją katowicką;

droga nr 25 relacji: Bobolice – Bydgoszcz – Konin – Oleśnica, biegnąca w przeważającej części równoległe do drogi krajowej nr 11 i stanowiąca dla niej niejako alternatywę; jest ponadto elementem infrastruktury drogowej umożliwiającej połączenie Pomorza Środkowego z aglomeracją wrocławską, co jest istotne szczególnie z punktu widzenia ruchu turystycznego; droga nr 37 relacji: Darłowo – Karwice, stanowiąca element łączący miasto Darłowo z drogą krajową nr 6;

uzupełnieniem dróg krajowych w subregionie są drogi wojewódzkie (nr 102, 162, 163, 165, 203, 205, 206) oraz lokalne.

W aspekcie turystycznego charakteru regionu, ważnym wydają się być plany inwestycyjne w zakresie modernizacji obecnych i budowy nowych dróg, w szczególności łączących subregion z regionami generującymi popyt na usługi turystyczno-rekreacyjne. Istotna dla subregionu będzie realizacja takich planów inwestycyjnych GDDKiA, jak:

budowa drogi ekspresowej S11 – „po śladzie” obecnej drogi krajowej nr 11;

budowa drogi ekspresowej S6 – po zmienionej względem drogi krajowej nr 6 trasie, tj. z pominięciem węzła drogowego Karlino i włączeniem w jej przebieg miasta Kołobrzeg); w przypadku realizacji tej budowy subregion w przyszłości uzyska dogodne połączenie drogami ekspresowymi z Wrocławiem i dalej Pragą (poprzez drogę S3).

### **System transportu pasażerskiego w subregionie koszalińskim – ocena stanu i perspektywy rozwoju**

System transportu pasażerskiego w obszarze subregionu koszalińskiego obejmuje następujące układy:

komunikacja miejska, zorganizowana w miejskich układach osadniczych, obejmuje takie miasta, jak: Koszalin, Kołobrzeg i Białogard;

lokalny (pozamiejski) i regionalny transport pasażerski;

ogólnokrajowy transport pasażerski.

Komunikacja miejska w subregionie koszalińskim oparta jest o komunikację autobusową. W największym ośrodku zurbanizowanym subregionu – mieście Koszalin – komunikacja miejska realizowana jest przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie. MZK swoje usługi przewozowe realizuje na obszarze miasta Koszalin, obsługując 17 linii miejskich (w tym 1 nocna); w sezonie letnim ponadto uruchamiane są połączenia do okolicznych





popularnych miejscowości turystycznych (np. Unieście). W skali roku Spółka przewozi ok. 23 milionów pasażerów<sup>11</sup>.

Miejska komunikacja zbiorowa w Kołobrzegu realizowana jest przez Komunikację Miejską w Kołobrzegu Sp. z o.o.; obejmuje 9 regularnych linii, w sezonie letnim uruchamiane są ponadto, podobnie jak w Koszalinie, linie obsługujące także okoliczne miejscowości turystyczne (np. Ustronie Morskie, Dźwirzyno). Komunikacja miejska w Białogardzie realizowana jest przez Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Białogardzie; obejmuje 3 linie autobusowe.

Zbiorowa komunikacja miejska subregionu koszalińskiego wydaje się być, zgodnie z oceną tej komunikacji przez mieszkańców subregionu, dobrze zorganizowana w okresie poza sezonem turystycznym. Problemem natomiast jest zwiększone zapotrzebowanie na usługi transportowe w sezonie turystycznym. Ocena zbiorowej komunikacji miejskiej w subregionie dokonana przez osoby spoza regionu nie jest już tak wysoka, jak ta dokonana przez mieszkańców obszaru. Podstawowym problemem, jaki jest wskazywany przez te osoby, jest brak regularnych połączeń nie tyle w samych ośrodkach zurbanizowanych, jak pomiędzy tymi ośrodkami a okolicznymi mniejszymi miejscowościami turystycznymi oraz pomiędzy tymi miejscowościami<sup>12</sup>. To decyduje o wyborze przez turystów środków transportu indywidualnego do poruszania się wewnątrz subregionu. Taka konieczność z kolei implikuje wybór środka transportu indywidualnego jako środka dojazdu do subregionu spoza niego (z miejsca zamieszkania). Brak dogodnych zatem połączeń środkami transportu zbiorowego jest, jak wynika z powyższego, jednym z głównych czynników pojawiającego się w sezonie turystycznym zjawiska kongestii transportowej. Warto zatem zauważyć, iż z punktu widzenia subregionu koszalińskiego, obszaru o turystycznym charakterze, szczególnie istotne jest dobre powiązanie systemu komunikacji miejskiej z pasażerskim transportem lokalnym (pozamiejskim)<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> <http://www.mzk.koszalin.pl/> - strona internetowa MZK Sp. z o.o. w Koszalinie (stan na dzień 31.08.2011 r.)

<sup>12</sup> Na podstawie ankietowych badań pilotażowych przeprowadzonych przez autora w okresie od 01.05.2011 do 31.08.2011 r.

<sup>13</sup> W przypadku krajów europejskich takich, jak Szwecja, Niemcy, czy też Anglia (a również poza Europą – Stany Zjednoczone) widoczne jest zainteresowanie systemami transportowymi małych i średnich miast, a nawet obszarów typowo wiejskich. Efekty prac naukowców i specjalistów pracujących w sektorze transportu z różnych krajów Europy publikowane m.in. w materiałach – organizowanej przez The Association for European Transport – Europejskiej Konferencji Transportu wskazują na duży potencjał regionalnych i lokalnych systemów transportowych. Przykład europejskich projektów, podejmujących problem systemów transportowych regionów, małych miast oraz obszarów wiejskich mogą stanowić projekty: w Niemczech – 10 projektów badawczych pod wspólnym tytułem „Public Transport for the Region”, w tym projekt pt. MultiBus prowadzony dla trzech jednostek municypalnych: Gangel, Selfkant i Waldfeucht (region wiejski o bardzo rozproszonej sieci osadniczej) oraz w Szwecji – projekt „Attractive Public Transport in small cities – Requirements and possibilities in attracting more passengers”, którego głównym celem jest zbadanie podobieństw i różnic pomiędzy małymi i wielkimi miastami w zakresie możliwości stworzenia własnego systemu transportowego.



## Logistyka - nauka

Subsystemem transportu lokalnego (pozamiejskiego) i regionalnego transportu pasażerskiego obejmuje połączenia realizowane w relacjach pomiędzy układami osadniczymi wewnątrz subregionu i pomiędzy układami subregionu a regionu zachodniopomorskiego; w przypadku powiatu sławieńskiego, z uwagi na bliskie sąsiedztwo, można także uwzględnić w tym subsystemie połączenia z niektórymi układami osadniczymi w województwie pomorskim. Połączenia realizowane w ramach tego subsystemu transportowego wynikają głównie z potrzeb transportowych mieszkańców subregionu związanych z dojazdem z miejsca zamieszkania do pracy, ośrodków zdrowia, czy też jednostek oświatowych i kulturalnych oraz ośrodków administracyjnych. W sezonie turystycznym ten subsystem obejmuje także połączenia wynikające z potrzeb użytkowników spoza subregionu (turystów) związanych z celami turystyczno – rekreacyjnymi (ruch pomiędzy poszczególnymi miejscowościami turystycznymi).

Subsystemem transportu lokalnego i regionalnego w przeważającym okresie w ciągu roku charakteryzuje się w miarę stałymi potrzebami transportowymi zgłaszanymi przez mieszkańców subregionu, natomiast w sezonie turystycznym, potrzeby te ulegają znacznej intensyfikacji i zmianom ich charakteru poprzez np. dodatkowe niestandardowe godziny „szczytów”, związane z porannymi (w przedziale godz. 8.00 – 10.00) wyjazdami i wieczornymi (godz. 16.00 – 18.00) oraz nocnymi (godz. 24.00 – 2.00) powrotami z okolicznych miejscowości turystycznych. Jak wynika z ocen dokonanych przez osoby spoza subregionu, pasażerski transport lokalny nie jest dostosowany do potrzeb zgłaszanych przez te osoby; potrzeb o odmiennym charakterze niż te zgłaszane przez mieszkańców subregionu.

System transportu pasażerskiego w subregionie koszalińskim jest również częścią ogólnokrajowego systemu transportowego. Realizowane w subregionie połączenia, bazujące na połączeniach ogólnokrajowych, obejmują, podobnie jak w przypadku subsystemu połączeń lokalnych i regionalnych, zaspokojenie potrzeb zarówno mieszkańców subregionu, jak również użytkowników spoza niego. Potrzeby realizowane w ramach tego układu transportowego mają zatem również w przybliżeniu charakter stały, w przypadku tych związanych z dojazdem z miejsca zamieszkania do pracy, ośrodków zdrowia, jednostek oświatowych i kulturalnych oraz ośrodków administracyjnych oraz zmienny, zintensyfikowany w sezonie turystycznym, w przypadku potrzeb związanych z celami turystyczno – rekreacyjnymi.

Układ transportu ogólnokrajowego w aspekcie systemu transportu pasażerskiego wydaje się odgrywać najmniejsze znaczenie w przypadku osób spoza regionu. Zgodnie z ich oceną, nie decyduje on w przeważającej mierze o wyborze przez nich indywidualnych środków transportu. W sytuacji gdyby transport wewnątrz subregionu był w stanie zaspokoić zgłaszane



przez nich potrzeby, decyzję o wyborze zbiorowego środka transportu jako środka „dojazdowego” do subregionu podejmowałyby częściej. W przypadku jednak, gdy wewnątrz obszaru zmuszone są do poruszania się transportem indywidualnym, implikuje to konieczność dojazdu takim środkiem również w relacji miejsce zamieszkania – subregion koszaliński.

### **Podsumowanie**

Z punktu widzenia subregionu koszalińskiego, obszaru o walorach turystyczno – uzdrowiskowych, obszaru o ograniczonych możliwościach rozwoju przemysłu, istotna jest właściwa organizacja systemu transportu pasażerskiego jako stymulatora mobilności oraz narzędzia realizacji polityki zrównoważonego rozwoju.

System transportu pasażerskiego w regionach o walorach turystycznych, w tym w subregionie koszalińskim, musi wykazywać szczególną elastyczność na potrzeby zarówno mieszkańców obszaru, jak i użytkowników spoza niego.

Obecny stan systemu transportu pasażerskiego wskazuje na konieczność opracowania i wdrożenia rozwiązań systemowych, mających na celu poprawę efektywności systemu jako całości, ale także poprawę konkurencyjności wybranych gałęzi transportu pasażerskiego.

### **Streszczenie**

W artykule autor podejmuje problem systemu transportu pasażerskiego w subregionie koszalińskim. Problematyka ta jest atrakcyjna z uwagi na fakt, iż problem systemów transportu pasażerskiego na obszarach poza aglomeracyjnymi, w tym w szczególności na obszarach zagrożonych procesami marginalizacji, w polskiej literaturze przedmiotu, wydaje się być podejmowany w niewystarczającym stopniu.

### **Passenger transport system in the koszaliński subregion**

#### **Summary**

In the paper author has made an attempt on the problem of passenger transport system in the koszaliński subregion. The issue seems to be very attractive due to the fact that the problem of passenger transport systems in the areas outside of the agglomerations, including in particular the areas with the risk of marginalization processes, in Polish literature, seems to be taken in an insufficient range.

#### **Literatura:**



## Logistyka - nauka

<http://www.mzk.koszalin.pl/> - strona internetowa Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie

<http://www.plk-inwestycje.pl/> - strona internetowa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Karwińska A., Gospodarka przestrzenna. Uwarunkowania społeczno-kulturowe, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008

Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010-2020. Regiony. Miasta. Obszary wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010 r.

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz. U. 1997 nr 9 poz. 44 z późn. zm.

Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju. Wydanie specjalne kwartalnika „Studia Regionalne i Lokalne”, t. II, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2006