

Stanisław IWAN¹
Kinga KIJEWSKA²
Tomasz KACZMARCZYK³

ANALIZA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ W KONTEKŚCIE ORGANIZACJI DOSTAW ZAOPATRZENIA DO KLUCZOWYCH MIEJSCOWOŚCI TURYSTYCZNYCH WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Celem opracowania jest dokonanie analizy infrastruktury drogowej wybranych miejscowości turystycznych województwa zachodniopomorskiego w kontekście realizacji dostaw zaopatrzenia z uwzględnieniem wzrastającego zapotrzebowania na nie w sezonie letnim. Przedstawiono układ połączeń drogowych regionu i badanych miejscowości, a także główne problemy wynikające z braku odpowiednio rozwiniętej infrastruktury drogowej oraz specyfiki samych miejscowości.

ANALYSIS OF ROAD INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF FREIGHT DELIVERING TO MAJOR TOURISTIC CITIES OF WEST-POMERANIAN REGION

The aim of this paper is analysis of road infrastructure of chosen tourist cities of West-Pomeranian Region in the context of freight delivering including increase of demand in the summer season. The system of road connections of the region and resorts under study is presented, as well as major problems arising due to lack of properly developed road infrastructure and individual character of the resorts themselves.

1 WSTĘP

Rosnąca liczba użytkowników miast prowadzi do zwiększenia zapotrzebowania na przewozy towarów – surowców, półfabrykatów, wyrobów gotowych oraz odpadów przemysłowych i komunalnych. Największą część przewozów na terenach zurbanizowanych generują przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe i usługowe. Funkcja dystrybucji inicjowana przez te przedsiębiorstwa przyczynia się do zwiększenia strumieni

¹ Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, ul. H. Pobożnego 11, 70-507 Szczecin, tel: 91 48 09 620, e-mail: s.iwan@am.szczecin.pl

² Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, ul. H. Pobożnego 11, 70-507 Szczecin, tel: 91 48 09 687, e-mail: kinga.kijewska@interia.pl

³ Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin

przepływów logistycznych na ograniczonej powierzchni, do których zaliczyć możemy między innymi:

- przywóz ładunków spoza miast do obszaru zurbanizowanego,
- wywóz ładunków wyprodukowanych na obszarze zurbanizowanym do otoczenia,
- przewozy wewnątrz obszaru zurbanizowanego,
- przewozy tranzytowe.

Województwo zachodniopomorskie stanowi szczególnie ciekawy obszar badań z zakresu problematyki przywozów ładunków do obszaru zurbanizowanego. Z uwagi na jego specyfikę, a w szczególności przenikanie się gospodarki morskiej (porty handlowe i rybackie) z usługami turystyczno-uzdrowiskowymi, zasadniczym problemem staje się odpowiednio efektywna organizacja dostaw towarów w miejscowościach o charakterze wypoczynkowym i uzdrowiskowym.

2 ANALIZA POŁĄCZEŃ DROGOWYCH WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO⁴

2.1 Układ połączeń drogowych województwa zachodniopomorskiego

Województwo zachodniopomorskie ze względu na swoje położenie stanowi ważny podsystem systemu komunikacyjnego Polski. Najistotniejszymi elementami nadającymi znaczenie temu regionowi są zlokalizowane na jego obszarze dwa duże porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu oraz połączenie graniczne z Niemcami. Województwo zachodniopomorskie stanowi główną trasę tranzytową dla przewozów realizowanych w kierunku Kopenhagi i Ystad oraz północnej części Niemiec. Mimo to region ten posiada zdecydowanie niewystarczająco rozwiniętą sieć połączeń drogowych. Obecnie podstawowy układ sieci drogowej województwa tworzą przede wszystkim publiczne drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe o łącznej długości 11 136,44 km, w tym o nawierzchni twardej 10 307,44 km [2]. Infrastruktura drogowa województwa obejmuje:

- 21,7 km autostrady – A6E28 (istniejąca częściowo): Niemcy granica państwa (Kołbaskowo) – Szczecin (S3 – węzeł "Rzęśnia"); jest ona kontynuacją niemieckiej autostrady A11 i tworzy z nią połączenie Szczecin – Berlin w ciągu międzynarodowego szlaku drogowego E28; biegnie od przejścia granicznego Kołbaskowo, południowymi przedmieściami Szczecina przez obszary Parku Krajobrazowego „Dolina Dolnej Odry” i Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa” u podnóża Wzgórz Bukowych do węzła Rzęśnia (z drogą ekspresową S3 w stronę Świnoujścia oraz drogą wojewódzką nr 142); w zdecydowanej większości jest to droga o profilu dwujezdniowym, czteropasmowym (z wyjątkiem jednokilometrowego

⁴ Niniejszy punkt powstał w ramach realizacji projektu rozwojowego N R11 0023 06 „Badanie i modelowanie zintegrowanego gałęziowo systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim ze szczególnym uwzględnieniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe”, projekt rozwojowy realizowany pod kierunkiem Cz. Christowej w Akademii Morskiej w Szczecinie, finansowany Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w latach 2009-2011.

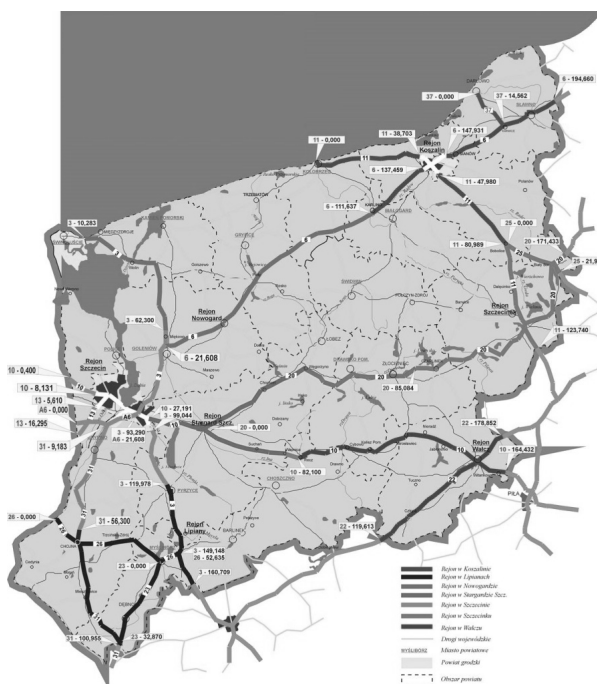
odcinka w okolicach Wału Stobniańskiego, gdzie dla upłynnienia ruchu kosztem pasa awaryjnego wytyczono trzeci pas ruchu – pas niższych prędkości);

- droga ekspresowa S3 – Świnoujście – Goleniów – Szczecin (połączenie z autostradą A6 – węzeł "Rzęsnica"), droga ta jest wciąż na etapie budowy; we wrześniu 2009 status drogi ekspresowej w Województwie Zachodniopomorskim posiadało około 20 km drogi S3 (odcinek Goleniów – węzeł „Rzęsnica”), natomiast dwa odcinki (2,9 km odcinek obejścia Międzyzdrojów z 300-metrową estakadą i siecią dróg łączących oraz 2,5 km odcinek obwodnicy Wolina wraz z nowym mostem nad Dziwną i estakadą dojazdową oraz siecią dróg łączących) nie były oznaczone jako S3, choć docelowo mają stanowić jej część;
- 1 137,4 km dróg krajowych o numerach:
 - 3E65 – Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – granica państwa (Jakuszyce) Czechy, stanowiąca polską część międzynarodowej trasy E65 z Malmö w Szwecji do miejscowości Chaniá na Krecie; w Województwie Zachodniopomorskim przechodzi przez miejscowości: Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Goleniów, Szczecin, Pyrzyce, Lipiany, Renice;
 - 6E28 – Niemcy granica państwa (Kołbaskowo) – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo, prowadząca od przejścia granicznego w Kołbaskowie do miejscowości Łęgowo; stanowi połączenie pomiędzy Szczecinem a Trójmiastem; w Województwie Zachodniopomorskim przechodzi przez miejscowości: Szczecin, Goleniów, Nowogard, Płoty, Karlino, Koszalin, Sianów, Sławno;
 - 10 – Niemcy granica państwa (Lubieszyn) – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła – Białe Błota – Sierpc – Płońsk; łączy aglomeracje: szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską; w Województwie Zachodniopomorskim przechodzi przez miejscowości: Szczecin, Stargard Szczeciński, Suchań, Recz, Kalisz Pomorski, Mirosławiec, Wałcz;
 - 11 – Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Piła – Poznań – Pleszew – Ostrów Wielkopolski – Bytom; często uczęszczana w sezonie letnim, gdy mieszkańcy Śląska i Wielkopolski udają się na odpoczynek w stronę Morza Bałtyckiego – okolice Kołobrzegu; w Województwie Zachodniopomorskim przechodzi przez miejscowości: Kołobrzeg, Koszalin, Bobolice, Szczecinek (DK20);
 - 13 – Szczecin – Przeclaw – Rosówek; droga o długości około 17 km łącząca Szczecin z przejściem granicznym do Niemiec w Rosówku; położona w całości w Województwie Zachodniopomorskim; przebiega przez miejscowości: Szczecin, Przeclaw, Kołbaskowo, Rosówek;
 - 20 – Stargard Szczeciński – Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Bytów – Gdynia; łączy Pomorze Zachodnie z Pomorzem Gdańskim i dalej z Warmią i Mazurami; jest istotnym szlakiem turystycznym (obejmuje obszary Pojezierza Pomorskiego, Pojezierze Ińskie z Ińskim Parkiem Krajobrazowym, Pojezierze Drawskie z Drawskim Parkiem

- Krajobrazowym, Pojezierze Bytowskie oraz Pojezierze Kaszubskie); w Województwie Zachodniopomorskim przechodzi przez miejscowości: Stargard Szczeciński, Chociwel, Węgorzyno, Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplonek, Szczecinek, Biały Bór;
- 22 – Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wielkopolski – Wałcz – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – Grzechotki; prowadzi od aktualnie budowanego polsko-rosyjskiego przejścia granicznego w Grzechotkach do polsko-niemieckiego przejścia granicznego w Kostrzynie; w Województwie Zachodniopomorskim przechodzi przez miejscowości: Wałcz oraz Człopa;
 - 23 – Myślibórz – Sarbinowo; położona w południowo-zachodniej części Województwa Zachodniopomorskiego i wiodąca z Myśliborza do Sarbinowa; łączy drogę krajową nr 3 z przejściem granicznym w Kostrzynie nad Odrą; przebiega przez miejscowości: Myślibórz, Dębno, Cychry, Sarbinowo;
 - 25 – Bobolice – Biały Bór – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Oleśnica; pełni podobną rolę do drogi krajowej nr 11 (głównie jest to funkcja dowozu w miejsca wypoczynku letniego) i może być dla niej trasą alternatywną w razie utrudnień drogowych; w Województwie Zachodniopomorskim przechodzi przez miejscowości: Bobolice i Biały Bór;
 - 26 – Krajnik Dolny – Chojna – Myślibórz – Renice; zlokalizowana w południowo-zachodniej części województwa; prowadzi od polsko-niemieckiego przejścia granicznego w Krajniku Dolnym do połączenia z drogą krajową nr 3 we wsi Renice koło Myśliborza; najważniejsze bezpośrednie połączenie drogi krajowej nr 3 z zachodnią granicą Polski; łączy się w Myśliborzu z drogą krajową nr 23 biegnącą ku przejściu granicznemu w Kostrzynie nad Odrą; przebiega przez miejscowości: Krajnik Dolny, Chojna, Trzciesko-Zdrój, Rów, Golenice, Myślibórz, Renice;
 - 31 – Szczecin – Gryfino – Chojna – Sarbinowo – Kostrzyn nad Odrą – Słubice; jest to alternatywne połączenie Szczecina z autostradą A6, łączy również Szczecin z przejściem granicznym w Słubicach; w Województwie Zachodniopomorskim przechodzi przez miejscowości: Szczecin, Gryfino, Widuchowa, Chojna, Mieszkowice, Boleszkowice;
 - 37 – Darłowo – Karwice; łączy port w Darłowie oraz jego nadmorską dzielnicę Darłówko z centrum miasta; przebiega przez miejscowości: Darłowo, Rusko, Domaślawice, Słowino, Sęczkowo, Karwice;
 - 93 – Niemcy granica państwa (Świnoujście) – Świnoujście; droga położona w całości na obszarze Świnoujścia; prowadzi od przejścia granicznego Świnoujście-Garz (niemiecka droga nr 110) w dzielnicy Wydrzany przez Osiedle Zachodnie, poprzez połączenie promowe prowadzi przez Ognicę i Przytór do ronda w dzielnicy Łunowo, gdzie łączy się z drogą krajową numer 3.

Na rysunku 1 przedstawiono mapę drogową województwa zachodniopomorskiego. Największe zagęszczenie dróg krajowych występuje w zachodniej części województwa oraz wokół dwóch jego głównych ośrodków miejskich – Szczecina i Koszalina. Całkowita

długość dróg publicznych województwa zachodniopomorskiego w latach 2004-2008 wzrosła jedynie o 1,61%, przy czym największy wzrost dotyczył dróg publicznych miejskich, przy niewielkim zmniejszeniu się długości dróg publicznych zamiejskich [3, 4, 5, 6, 7].



Rys.1. Mapa dróg w województwie zachodniopomorskim. Źródło: [1]

2.2 Ocena stanu technicznego głównych połączeń drogowych województwa zachodniopomorskiego

Stan techniczny dróg w województwie zachodniopomorskim nie jest najlepszy, a miejscami jest wręcz bardzo zły. Składają się na to między innymi następujące czynniki [2]:

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

Szczególnie parametry oraz stan techniczny dróg wojewódzkich ograniczają efektywną obsługę komunikacyjną regionu, a także stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.

Istotnym problemem jest dostępność i obsługa terenów nadmorskich, gdzie w sezonie następuje wzrost ruchu o około 80%. Natychmiastowego remontu wymaga 31% dróg krajowych, 14% dróg wojewódzkich i ok. 39% dróg powiatowych [2]. Drogi te należą do dróg jednojezdniowych dwupasmowych o znacznej liczbie zakrętów, a dodatkowo przechodzą przez obszary leśne. Jedynie drogi krajowe zapewniają lepszą jakość, choć nie wszystkie odcinki zostały przebudowane do postaci dróg dwujezdniowych. Powyższe problemy wpływają przede wszystkim na:

- zagrożenia bezpieczeństwa w regionie,
- utrudnienie w przejazdach tranzytowych, w tym z 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, w układzie podstawowej sieci osadniczej obejmującej ośrodki znaczenia regionalnego i subregionalnego.

3 ZNACZENIE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ DLA EFEKTYWNOŚCI DOSTAW ZAOPATRZENIA DO WYBRANYCH MIEJSCOWOŚCI

3.1 Miejscowości o kluczowym znaczeniu w kontekście prowadzonych badań

W oparciu o dane Urzędu Statystycznego w Szczecinie, dotyczące liczby turystów odwiedzających region zachodniopomorski w latach 2004-2009 [8, 9] wyselekcjonowano siedem kluczowych miejscowości turystycznych województwa, generujących największy przyrost liczby turystów w sezonie letnim: Darłowo, Dziwnów, Mielno, Międzyzdroje, Rewal, Trzebiatów, Ustronie Morskie. Dodatkowo w badaniach uwzględniono dwie miejscowości łączące funkcje turystyczne z funkcjami uzdrowiskowymi: Kołobrzeg i Świnoujście.

Powiaty położone nad brzegiem morza generują blisko 65% całego ruchu turystycznego regionu, 20% stanowią turyści odwiedzający stolicę województwa – Szczecin, a jedynie 15% odwiedzający inne powiaty [8, 9]. Miejscowości takie jak Świnoujście, czy Kołobrzeg pomimo, że należą do miejscowości średniej wielkości (jak na polskie warunki), to w okresie nasilenia się ruchu turystycznego (miesiące maj-wrzesień) przeżywają znaczne zwiększenie liczby ludności, przebywającej na ich terenach. W 2009 w Kołobrzegu wypoczywało ponad 290 tys. turystów, przy niecałych 50 tys. stałych mieszkańców [9]. W Świnoujściu liczba turystów wyniosła blisko 120 tys. przy liczbie mieszkańców wynoszącej niecałe 44 tys. [9]. Jeszcze bardziej jest to odczuwalne w małych miejscowościach, takich jak Międzyzdroje, czy Darłowo. Największy przyrost ludności przebywającej czasowo na terenie danej miejscowości można zaobserwować w Mielnie oraz Rewalu. Są to miejscowości niewielkie, ale ze względu na swoje położenie i atrakcje bardzo chętnie odwiedzane. Z tego też względu w okresie sezonu liczba ludności wzrasta w nich nawet 32-krotnie [8, 9].

Większa część obsługi ruchu turystycznego (hotele, sklepy, restauracje, bary) należy do sektora średnich, małych i mikro przedsiębiorstw. Działalność ma najczęściej charakter sezonowy. Przez cały rok na terenie badanych miejscowości funkcjonuje jedynie około

15% podmiotów. Wyjątek stanowią miejscowości Kołobrzeg i Świnoujście gdzie ze względu na charakter uzdrowiskowy w okresie zimowym zamknięte zostaje jedynie około 18% tych jednostek. Dodatkowo w miejscowościach tych usługi turystyczno-uzdrowiskowe przenikają się z funkcjonowaniem gospodarki morskiej (działalność portów handlowych i rybackich).

3.2 Ocena stanu technicznego głównych połączeń drogowych województwa zachodniopomorskiego

Proces zaopatrzenia jest realizowany głównie u dostawców spoza terenu danej miejscowości. Najczęściej towary dowożone są z Koszalina i Szczecina, w związku z czym zasadniczym problemem związanym z realizacją dostaw do powyższych miejscowości jest niewystarczająco rozwinięta sieć połączeń drogowych pomiędzy nimi, a głównymi źródłami zaopatrzenia. Analizując układ połączeń drogowych oraz pozyskane w wyniku badań własnych dane na temat wielkości i źródeł dostaw można dokonać agregacji miejscowości w 6 grup, w obrębie których są one połączone wspólnymi ciągami komunikacyjnymi:

- Szczecin – Międzyzdroje – Świnoujście,
- Szczecin – Dziwnów – Rewal,
- Szczecin – Trzebiatów,
- Koszalin – Mielno – Ustronie Morskie – Kołobrzeg – Trzebiatów,
- Koszalin – Darłowo,

Na rysunku 2 przedstawiono mapę fragmentu województwa z zaznaczoną lokalizacją badanych miejscowości turystycznych (ciemniejsze znaczniki) oraz głównych źródeł ich zaopatrzenia – miastami Szczecin i Koszalin (jaśniejsze znaczniki).

Najlepsze połączenie drogowe występuje pomiędzy Szczecinem, a Międzyzdrojami i Świnoujściem. Miasta te są skomunikowane drogą krajową nr 3, stanowiącą polską część międzynarodowej trasy E65 z Malmö w Szwecji do miejscowości Chaniá na Krecie. Istotny z punktu widzenia prowadzonej analizy odcinek tej drogi biegnie ze Szczecina, poprzez Goleniów, Wolin, Międzyzdroje do Świnoujścia. Trasa ma łącznie 113 km., a średni czas jej pokonywania wynosi około 1 godzinę i 45 min. Docelowo droga krajowa 3 ma zostać przebudowana i włączona w ciąg drogi ekspresowej S3, łączącej Świnoujście z miejscowością Lubawka, przy południowej granicy Polski. Obecnie trwają prace modernizacyjne obejmujące między innymi budowę dwóch obwodnic: wokół miejscowości Troszyn, Parłówko i Ostromice oraz wokół miejscowości Miękowo. Inwestycje te mają istotne znaczenie dla realizacji dostaw dla Świnoujścia i Międzyzdrojów, z uwagi na fakt, że obecnie cały przewóz ładunków musi być realizowany przez powyższe miejscowości (ograniczając tym samym czas i bezpieczeństwo przewozów). Szacuje się, że oddanie do użytku wspomnianych obwodnic pozwoli skrócić czas przejazdu o około 10-15 min.



Rys.2. Lokalizacja badanych miejscowości turystycznych i głównych źródeł ich zaopatrzenia. Źródło: opracowanie własne

Połączenie między miejscowościami Szczecin, Dziwnów i Rewal realizowane jest do 84 kilometra tak samo jak w przypadku trasy przedstawionej powyżej, natomiast za miejscowością Ostrowiec dalsza podróż odbywa się drogą wojewódzką 107, a następnie w miejscowości Dziwnówek łączy się z drogą wojewódzką 102. Łącznie trasa ta ma 117 km długości, natomiast średni czas przejazdu wynosi ok. 2 godzin.

Trasa Szczecin – Trzebiatów do 40 km jest realizowane podobnie jak w poprzednich przypadkach, następnie podróż jest kontynuowana drogą krajową 6, stanowiącą polską część międzynarodowej trasy E28, prowadzącą od przejścia granicznego w Kołbaskowie, przez Szczecin, Goleniów, Koszalin, Słupsk, Gdańsk, aż do miejscowości Łęgowo. Droga stanowi połączenie pomiędzy Szczecinem a Trójmiastem. Warto zaznaczyć, że trasy E65 oraz E28 na odcinku Szczecin – Goleniów pokrywają się. Od miejscowości Płoty połączenie komunikacja odbywa się drogą wojewódzką nr 109. Łączna długość trasy wynosi 114 km, a czas przejazdu około 1 godzinę i 50 min. Alternatywnym rozwiązaniem jest trasa przebiegająca przez miejscowość Kamień Pomorski, dłuższa jedynie o 6 km, natomiast na znacznym odcinku pokrywająca się z trasą Szczecin, Dziwnów, Rewal, co ma istotne znaczenie biorąc pod uwagę możliwość konsolidacji ładunków i łączenia przewozów.

Połączenie Koszalin – Mielno – Ustronie Morskie – Kołobrzeg – Trzebiatów realizowane jest do Ustroni Morskich i Kołobrzegu drogą krajową nr 11 (z uwzględnieniem na 7 kilometrów zjazdu w kierunku Mielna drogą wojewódzką nr 165), a następnie drogą wojewódzką nr 102 do Trzebiatowa. Trasa ma łączną długość 81 km, a średni czas jej przejazdu wynosi około 1 godziny i 35 min. Ważne jest, że w przyszłości przebieg drogi krajowej numer 11, na odcinku od Kołobrzegu do przecięcia z autostradą A1 i połączenia z drogą ekspresową S1, ma stanowić droga ekspresowa S11. Przyczyni się to do poprawy

warunków rogowych i zwiększenia szybkości przewozów. Obecnie status drogi ekspresowej posiada jedynie na odcinku o łącznej długości około 20 km.

Bardzo dobrze można ocenić trasę Koszalin – Darłowo. Przebiega w większości wspomnianą już drogą krajową nr 6 (polska część drogi E28), a następnie koło 32 kilometra przechodzi w drogę krajową nr 37. Łączna jej długość wynosi 47 km, a czas przejazdu około 45 min.

4. WNIOSKI

W opracowaniu przedstawiono analizę infrastruktury drogowej w kontekście realizacji dostaw do najważniejszych miejscowości turystycznych i turystyczno-uzdrowiskowych województwa zachodniopomorskiego. Jest to szczególnie istotny problem dla tego regionu z uwagi na znaczny wzrost zapotrzebowania na przewozy w okresie sezonu letniego z jednej strony, z drugiej zaś nienajlepiej rozwinięty system połączeń drogowych pomiędzy poszczególnymi miejscowościami (niedostosowanie dróg do wzmożonego ruchu i ich bardzo zły stan techniczny, a także konieczność realizacji przewozów przez tereny zabudowane). Niewątpliwie, jednym z najważniejszych kierunków działań zmierzających ku poprawie efektywności przewozów ładunków w regionie jest ograniczenie liczby szlaków tranzytowych przebiegających przez obszary zurbanizowane. Ma to istotny wpływ na zmniejszenie kolizyjności pomiędzy systemem komunikacyjnym miast, a przewozami tranzytowymi realizowanymi w ich obrębie. Szansę na poprawę sytuacji stwarzają również przedstawione w „Strategii rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015” jako priorytetowe następujące przedsięwzięcia drogowe [2]:

- budowa i modernizacja dróg krajowych nr: 3, 6, 10 i 11. Doprowadzenie tych dróg do standardów dróg ekspresowych odpowiada w perspektywie 2015 roku celom strategicznym w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej i stanowi priorytet realizacyjny w strategii długoterminowej na lata 2002-2015. Należy podkreślić, że budowa autostrady A3 lub drogi ekspresowej S3 po nowym śladzie jest kluczową dla Województwa Zachodniopomorskiego inwestycją, ponieważ południkowy układ transportowy jest istotnym czynnikiem wzrostu gospodarczego regionu oraz ma decydujące znaczenie dla rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Od wielu lat ruch tranzytowy na kierunku północ - południe z naszego zespołu portowego jest około 10-krotnie większy niż z zespołu Gdańsk – Gdynia;
- modernizacja pozostałych dróg krajowych nr: 13, 20, 22, 23, 25, 26 i 31 (łącznie z budową niezbędnych obejść drogowych);
- modernizacja dróg wojewódzkich, w tym przede wszystkim dróg nr: 102, 103, 106, 107, 108, 110, 113, 120, 122, 124, 125, 152, 172, 162, 163, 203 i 206 (łącznie z budową niezbędnych obejść drogowych);
- modernizacja dróg powiatowych, w tym przede wszystkim dróg nr: 11-102, 11-216, 17101, 17136, 17137, 17164, 17168, 17-169, 17190, 17362, 17408, 17410, 17435, 17451, 17630, 29141, 39-162, 39-163, 41-103, 41-106, 41-110, 41-112, 41-124, 41-135, 41-155, 41-176, 41-181, 41-201, 41-316, 41-362, 41-409, 41-413, 41-422, 41-433, 41-619, 41-632, 41-639, 41-704, 41-706 (łącznie z budową niezbędnych obejść drogowych i remontów mostów).

Przedstawione inwestycje (w tym wspomniane wcześniej w opracowaniu) pozwolą w przyszłości na znaczne poprawienie konkurencyjności transportowej województwa zachodniopomorskiego i zapewnienie lepszej płynności przewozów realizowanych na jego obszarze. Tym samym wpłyną znacząco na poprawę efektywności realizacji dostaw do miejscowości turystycznych regionu i przyczynią się do ograniczenia negatywnych skutków wynikających z przewozu ładunków.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] <http://www.gddkia.gov.pl>
- [2] Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2002
- [3] Transport – wyniki działalności w 2004 r., pod redakcją M. Dytman, GUS, Warszawa 2005
- [4] Transport – wyniki działalności w 2005 r., pod redakcją M. Dytman, GUS, Warszawa 2006
- [5] Transport – wyniki działalności w 2006 r., pod redakcją M. Dytman, GUS, Warszawa 2007
- [6] Transport – wyniki działalności w 2007 r., pod redakcją E. Adach-Stankiewicz, GUS, Warszawa 2008
- [7] Transport – wyniki działalności w 2008 r., pod redakcją E. Adach-Stankiewicz, GUS, Warszawa 2009
- [8] Wasilewska B., Francuzowicz J., Turystyka w województwie zachodniopomorskim w latach 2004-2006, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2007
- [9] Wasilewska B., Klimaszewska E., Turystyka w województwie zachodniopomorskim w latach 2007-2009, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2010