

Oliwia Pietrzak
Akademia Morska w Szczecinie

System transportu pasażerskiego w Województwie Zachodniopomorskim w aspekcie zrównoważonego rozwoju

Transport, pełniąc z jednej strony „służebną rolę” w stosunku do pozostałych dziedzin gospodarki (rozpatrywanej zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym), z drugiej stanowiąc fundament wszelkich jej funkcji, powinien służyć przemieszczaniu osób i ładunków zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Równowaga ta powinna być rozpatrywana w społecznej, ekologicznej, gospodarczej, przestrzennej oraz funkcjonalnej płaszczyźnie. System transportowy danego regionu ma na celu zaspokojenie, zgłaszanego przez jego mieszkańców oraz użytkowników, zapotrzebowania na usługi transportowe. Charakter potrzeb przewozowych społeczności danego regionu jest zróżnicowany, determinowany bowiem jest specyfiką danego układu i jego otoczenia, a także społecznymi i gospodarczymi uwarunkowaniami zachodzących w nim procesów. „Sprawny system transportu wpływa na wzrost aktywizacji gospodarczej i większą mobilność społeczeństwa, jest jednym z czynników stymulujących rozwój gospodarczy”¹. Właściwie zaprojektowany i zorganizowany system transportowy danego regionu, z odpowiednią infrastrukturą transportową oraz odpowiednią siecią powiązań poziomych i pionowych, może przyczynić się do wzrostu konkurencyjności danego regionu, zarówno w skali mikro-, jak i makroekonomicznej.

Idea zrównoważonego rozwoju

Ramy czasowe dla kształtowania się pojęcia zrównoważonego rozwoju sięgają 1968 roku, kiedy to odbyły się obrady pierwszej Międzyrządowej Konferencji Ekspertów Naukowych UNESCO, poświęconej wzajemnym powiązaniom środowiska i rozwoju. Podczas tych obrad stworzony został międzynarodowy, interdyscyplinarny program "Człowiek i biosfera" (MAB). Pomimo wielokrotnego podejmowania na arenie światowej problematyki zrównoważonego rozwoju, pierwsze jego sformalizowane określenie pojawiło się w 1987 roku w raporcie „Nasza Wspólna Przyszłość” Światowej Komisji Środowiska i Rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych. Zdefiniowane w nim pojęcie zrównoważonego rozwoju (Sustainable Development) oznacza „proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia, w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom”². Sformalizowane wówczas pojęcie, pomimo wielu prób innego jego określenia wydaje się być do chwili obecnej najpełniejsze i najtrafniejsze.

Powstanie koncepcji zrównoważonego rozwoju było wynikiem zaniepokojenia stanem środowiska naturalnego. Problem zaczął być poruszany na konferencjach i spotkaniach międzynarodowych najwyższego szczebla. Do kluczowych punktów w ewolucji idei zrównoważonego rozwoju zaliczyć należy:

- XXIII Sesję Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych (1967)
- Raport U Thanta, Sekretarza Generalnego NZ: Człowiek i jego środowisko (1968)
- Konferencję ONZ w Sztokholmie: Mamy tylko jedną Ziemię (1972)
- Raport ONZ: Nasza Wspólna Przyszłość (1987)
- Konferencję ONZ w Rio de Janeiro: Środowisko i Rozwój (zwany Szczytem Ziemi, 1992) wraz z przyjętym na niej Globalnym Programem Działań, czyli AGENDĄ 21
- Zgromadzenie Milenijne Narodów Zjednoczonych (2000) wraz z przyjętą na nim Deklaracją Milenijną Narodów Zjednoczonych
- Światowy Szczyt w sprawie Zrównoważonego Rozwoju, Johannesburg (2002).

Zalecenia dla wdrażania założeń koncepcji zrównoważonego rozwoju zaczęły na przestrzeni kolejnych lat pojawiać się także w kluczowych dokumentach krajowych. W Polsce pierwsze zapisy kierujące się idea zrównoważonego rozwoju pojawiły się w Ustawie z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska³.

¹ Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 73-74

² <http://www.unesco.pl/> - strona internetowa Polskiego Komitetu ds. UNESCO (dostęp: 31 sierpnia 2011 r.)

³ Ustawa o ochronie i kształtowaniu środowiska z dnia 31 stycznia 1980 roku, Dz. U. 1980 Nr 3 poz. 6 z późn. zm.

Zgodnie z zapisami w art. 1 pkt.1, ustawa określała „zasady ochrony i racjonalnego kształtowania środowiska, zmierzające do zapewnienia współczesnemu i przyszłym pokoleniom korzystnych warunków życia oraz realizacji prawa do korzystania z zasobów środowiska i zachowania jego wartości”.

Pojęcie właściwe zrównoważonego rozwoju zyskało w Polsce rangę konstytucyjną. Artykuł 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej stanowi, iż „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”⁴.

W efekcie kilkuletnich prac zespołów eksperckich i organów władzy krajowej w 2000 roku przyjęto dokument: „Polska 2025 – Długookresowa Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju”⁵. Stanowił on uzupełnienie braku dokumentu rangi państwowej określającego długookresowe kierunki i charakter rozwoju społeczno – gospodarczego kraju. Był ponadto niezbędnym dokumentem w procesie przygotowań wejścia Polski do struktur Unii Europejskiej. Zgodnie z jego zapisami, koncepcja długotrwałego i zrównoważonego rozwoju zakłada integrację i koherencję aspektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych. Istota tak rozumianej idei zrównoważonego rozwoju sprowadza się do wzrostu jakości życia społeczeństwa przy jednoczesnym zapewnieniu dynamicznego rozwoju gospodarczego z dbałością o stan środowiska naturalnego jako dobra ponadpokoleniowego⁶.

Obowiązująca obecnie Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska⁷ w art. 3 definiuje zrównoważony rozwój jako „rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń”⁸. Tak sformułowana koncepcja zrównoważonego rozwoju stanowi zarówno tło, jak i podstawę dla wszelkich aspektów funkcjonowania gospodarki w skali krajowej, regionalnej i lokalnej. Zasadę ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju powinny ponadto uwzględniać, zgodnie z zapisami ww. ustawy, wszelkie polityki, strategie, plany, czy też programy dotyczące w szczególności przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, gospodarki przestrzennej, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu.

System transportowy w koncepcji zrównoważonego rozwoju

Transport jest tym działem gospodarki narodowej, który stanowi fundament dla sprawnego i efektywnego funkcjonowania każdej innej sfery gospodarowania (funkcja usługowa) i jednocześnie przyczynia się do wzrostu i rozwoju społeczno - gospodarczego, zarówno w ujęciu krajowym, jak i regionalnym (funkcja kreatywna).

Nadrzędnym celem funkcjonowania systemu transportowego danego obszaru jest zaspokajanie szeroko rozumianych potrzeb transportowych społeczeństwa. Uwzględniając fakt, iż „jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów”⁹ należy wspomniany cel poszerzyć o jednoczesne zapewnienie równowagi pomiędzy układem komunikacyjnym danego obszaru a jego otoczeniem. Zapewnienie tej harmonii związane jest z zastosowaniem w obszarze funkcjonowania danego systemu transportowego idei zrównoważonego rozwoju. Jej zastosowanie ma zapewnić równowagę pomiędzy aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

⁴ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. 1997 Nr 78 poz. 483

⁵ Polska 2025 – Długookresowa Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju – dokument przyjęty przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej 26 lipca 2000 r.

⁶ Polska 2025 – Długookresowa Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych przy współpracy Ministerstwa Środowiska, Warszawa 2000, s. 1-2

⁷ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627 z późn. zm.

⁸ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627, tekst jednolity Dz. U. 2008 nr 25 poz. 150, s. 9

⁹ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005, s. 9

Istotnym zakłóceniem dla zapewnienia wspomnianej równowagi jest negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne. W grupie podstawowych zagrożeń dla środowiska, będących wynikiem działalności transportowej, znajdują się¹⁰:

- zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby
- emisja hałasu i wibracji
- zajmowanie terenu
- wypadki drogowe.

Z uwagi na fakt braku lub, zdaniem niektórych naukowców, znaczną ograniczoność substytutów¹¹ wobec usług transportowych, konieczne jest minimalizowanie negatywnego wpływu transportu na otoczenie. Wszelkie działania podejmowane w zakresie transportu muszą prowadzić w ostateczności do zaspokojenia popytu na usługi transportowe, w obliczu jednak koncepcji zrównoważonego rozwoju dążenie do niego nie może odbywać się kosztem obecnego, czy przyszłych pokoleń.

Wobec powyższego koncepcja zrównoważonego rozwoju w aspekcie transportu znajduje (lub powinna znaleźć) swoje odzwierciedlenie w szczególności w takich obszarach działań, jak¹²:

- zastosowanie właściwego modelu podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne gałęzie transportu
- racjonalne inwestycje infrastrukturalne, ujednoczenie infrastruktury
- restrukturyzacja opłat i podatków transportowych
- wykorzystanie odpowiednich systemów zarządzania ruchem i informacji
- szeroko rozumiane bezpieczeństwo transportu
- wspieranie mobilności przy jednoczesnym powstaniu i promowaniu nowoczesnych jej wzorców (w tym promocja wykorzystania transportu zbiorowego)
- ograniczanie kosztów zewnętrznych transportu (w tym środowiskowych, społecznych i ekonomicznych)
- rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych
- zastosowanie i optymalizacja funkcjonowania multimodalnych łańcuchów logistycznych
- wspieranie obszaru badań i innowacji w dziedzinie transportu.

W aspekcie wyznaczonych w Białej Księdze ram i priorytetów funkcjonowania europejskiego systemu transportowego oczywistą wydaje się być konieczność uwzględnienia idei zrównoważonego rozwoju w transporcie nie tylko na szczeblu europejskim, czy też krajowym ale także regionalnym. Podejmowane inicjatywy i działania na niższych szczeblach podziału administracyjnego kraju muszą być oczywiście adekwatne do możliwości nie tylko ekonomicznych ale również prawnych tych struktur. Istotnym jest by polityka transportowa, niezależnie od szczebla jej opracowywania i stosowania, uwzględniała koncepcję zrównoważonego rozwoju zarówno w wymiarze planistycznym, jak i wykonawczym.

Zrównoważony system transportu pasażerskiego w Województwie Zachodniopomorskim

Województwo Zachodniopomorskie to obszar wyróżniający się spośród innych polskich regionów nadmorskim i jednocześnie nadgranicznym położeniem; to ponadto obszar o znaczącej pozycji w przestrzeni krajowej, której, zgodnie z Koncepcją zagospodarowania przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, wyznacznikami są¹³:

- duże porty morskie w ujściu Odry oraz mniejsze porty na wybrzeżu Bałtyku
- Szczecin jako potencjalna metropolia i Koszalin jako krajowy ośrodek równoważenia rozwoju Polski północno - zachodniej
- Szczecin jako węzeł transportowy na przecięciu międzynarodowych szlaków komunikacyjnych północ - południe i wschód - zachód
- przyroda województwa, należąca do „zielonych płuc Polski”
- walory turystyczne wybrzeża morskiego i pasa pojezierzy
- przemysł, skupiony głównie w ujściu Odry, w dużym stopniu związany z gospodarką morską
- współpraca transgraniczna z Niemcami i transbałtycka, głównie ze Szwecją.

¹⁰ Koźlak A., *Ekonomika transportu...* op. cit., s. 54

¹¹ Jako substytuty usługi transportowej uznawane są usługi telekomunikacyjne i teleinformatyczne

¹² Opracowano na podstawie: Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2011 r.

¹³ Koncepcja zagospodarowania przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Regionalne biuro gospodarki przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin luty 2010, s. 11.

Istotnym faktem z punktu widzenia optymalizacji i „zrównoważenia” systemu transportu pasażerskiego w regionie jest występowanie na jego terenie obszarów funkcjonalnych o zróżnicowanym charakterze i natężeniu oddziaływania, powiązanych ze sobą często wyłącznie z uwagi na dokonany podział administracyjny kraju. Znaczna część regionu zachodniopomorskiego charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem ludności, ze względu na jej napływowy charakter, dużym zróżnicowaniem kulturowym oraz niskim poziomem spójności społecznej i integracji wewnętrznej. Zlokalizowanie ponadto, w okresie gospodarki nakazowej, w regionie licznych Państwowych Gospodarstw Rolnych wpłynęło na ograniczony stopień uprzemysłowienia i urbanizacji obszaru, koncentrujący się wyłącznie w pobliżu największych układów osadniczych regionu.

Istotnym jest ponadto występowanie w granicach województwa zachodniopomorskiego subregionu, określanego zgodnie z przyjętą w dniu 6 września 2005 roku przez Radę Ministrów Zaktualizowaną koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju¹⁴ mianem „obszaru problemowego” – podregionu koszalińskiego.

„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”¹⁵. Problemowy charakter 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.

Występowanie na terenie województwa zachodniopomorskiego „obszaru problemowego” wymaga od regionu podjęcia działań na rzecz identyfikacji potencjału rozwojowego takiego subregionu i wykorzystania go dla lokalnych i regionalnych celów rozwojowych, w tym poprawy konkurencyjności nie tylko samego subregionu ale również całego województwa. Takie podejście może przyczynić się do intensyfikacji procesu wewnętrznej integracji regionu, co w efekcie może przynieść dodatkowe korzyści społeczno – ekonomiczne.

Wskazane powyżej cechy i specyfika województwa zachodniopomorskiego stanowią, z jednej strony uwarunkowania dla kształtowania systemu transportowego, w tym systemu pasażerskiego, z drugiej zaś wyznaczają (lub powinny wyznaczać) kierunki podejmowanych rozwiązań czy działań w zakresie optymalizacji systemu transportu pasażerskiego w regionie, z uwzględnieniem idei zrównoważonego rozwoju.

System transportu pasażerskiego województwa zachodniopomorskiego rozpatrywany może być w następujących układach subsystemów transportu pasażerskiego (por rysunek nr 1):

- układ zewnętrzny, zapewniający połączenia pasażerskie regionu z jego bliższym i dalszym otoczeniem (układ nr 1)
- układ wewnętrzny, zapewniający połączenia pasażerskie wewnątrz regionu (układ nr 2)
- układy miejskie/aglomeracyjne/quasi metropolitalne, zapewniające wewnętrzne połączenia pasażerskie dla mieszkańców i użytkowników danych złożonych układów osadniczych (układ nr 3)
- układy lokalne, zapewniające połączenia o charakterze lokalnym wewnątrz układów i pomiędzy układami osadniczymi wiejskimi i prostymi zurbanizowanymi (układ nr 4).

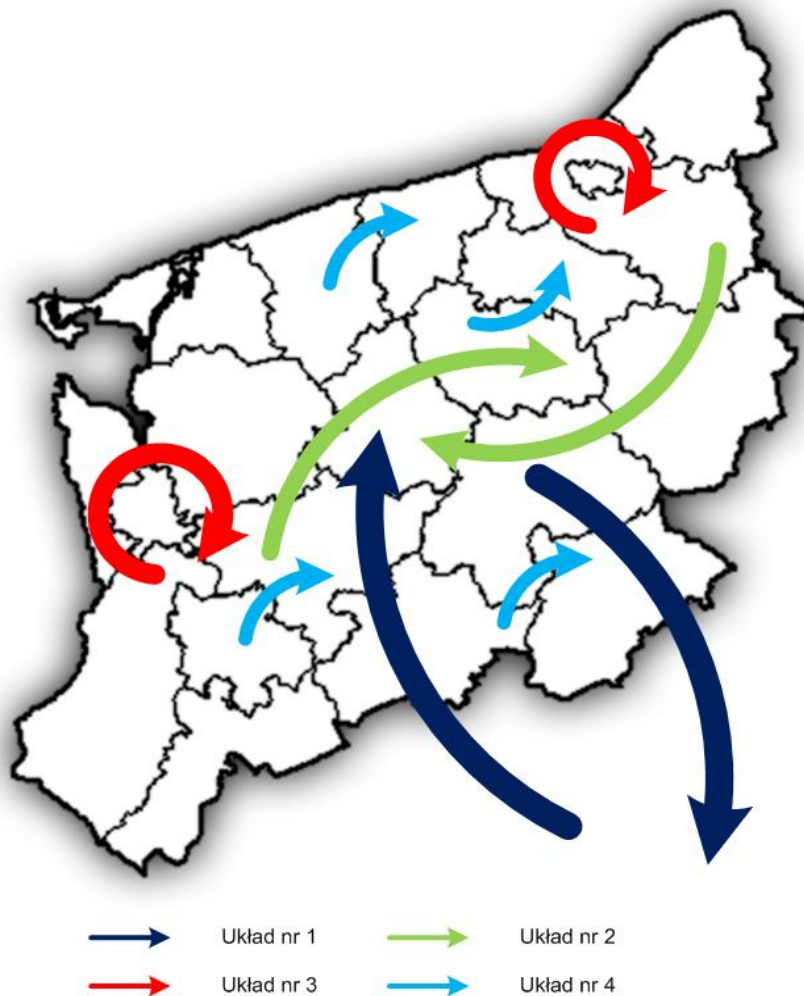
Układ 1 tworzą połączenia pasażerskie województwa z jego otoczeniem krajowym i zagranicznym w następujących gałęziach transportu:

- transport morski – połączenia promowe do krajów skandynawskich
- transport lotniczy – połączenie krajowe (Warszawa) oraz zagraniczne (Londyn Stansted, Oslo, Liverpool, Dublin i czarterowe turystyczne)
- transport kolejowy – pomimo peryferyjnego położenia stolicy województwa względem najważniejszych krajowych ośrodków zurbanizowanych, występuje możliwość dogodnego jej skomunikowania z tymi ośrodkami poprzez linie kolejowe: 273 w kierunku na Wrocław, 351 w kierunku na Poznań; istotnym połączeniem województwa z jego otoczeniem jest ponadto linia 202 relacji Stargard Szczeciński – Gdańsk

¹⁴ Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju – dokument przyjęty przez Radę Ministrów 6 września 2005 r., ze względu jednak na niewystarczający stopień zintegrowanego podejścia do polityki rozwoju, wycofany z Sejmu w październiku 2006 r. Rada Ministrów zdecydowała jednocześnie o przystąpieniu do opracowania nowego dokumentu: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

¹⁵ Karwińska A., Gospodarka przestrzenna. Uwarunkowania społeczno-kulturowe, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 237.

- transport samochodowy – dogodne połączenie stolicy województwa z najważniejszymi ośrodkami zurbanizowanymi w kraju poprzez drogi: 3/S3 w kierunku na Zieloną Górę, Wrocław i dalej Południową Europę, 6/A6 w kierunku na Berlin i dalej na Europę Zachodnią oraz w drugim kierunku na Słupsk i Gdańsk, 10/S10 w kierunku na Bydgoszcz, Toruń, Warszawę; ponadto istotnymi połączeniami są: droga nr 11 relacji Kołobrzeg/Koszalin – Poznań – Bytom.



Rys. 1. Układy subsystemów transportu pasażerskiego w Województwie Zachodniopomorskim
Źródło: opracowanie własne.

Obsługiwany w ramach układu nr 1 ruch pasażerski obejmuje zaspokojenie potrzeb transportowych zgłaszanych, zarówno przez mieszkańców regionu, jak i użytkowników spoza regionu, będących wynikiem m.in. konieczności odbywania podróży służbowych, kształcenia i edukacji, ochrony zdrowia, kultury czy też wypoczynku i turystyki.

Układ 2 tworzą kolejowe i drogowe połączenia wewnątrz województwa, obsługujące ruch pasażerski wynikający głównie z potrzeb związanych z wykonywaną pracą, edukacją, ochroną zdrowia, kulturą, administracją, a także wypoczynkiem i turystyką. Dla realizacji tych połączeń wykorzystywana jest zarówno infrastruktura o znaczeniu krajowym (w tym drogi kolejowe nr 202, 273, 351 oraz drogi kołowe nr 3/S3, 6/A6, 10/S10), jak i infrastruktura regionalna (w tym drogi kolejowe 401 relacji Szczecin – Świnoujście, 402 relacji Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów, 404 relacji Szczecinek – Kołobrzeg oraz drogi kołowe 102 relacji Kołobrzeg – Międzyzdroje, 162 relacji Kołobrzeg – Świdwin i 163 relacji Kołobrzeg – Wałcz).

Układ 3 skoncentrowany jest wokół dwóch głównych ośrodków miejskich obszarów funkcjonalnych w regionie, tj. Szczecina, „posiadającego wykształcone funkcje metropolitalne oraz potencjał do dalszego ich rozwoju”¹⁶ oraz Koszalina – ośrodka regionalnego obszaru funkcjonalnego, „mającego duży potencjał i duże znaczenie dla rozwoju kraju z punktu widzenia celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”¹⁷. Te dwa układy osadnicze tworzą dwa silne subsystemy transportu pasażerskiego w regionie – systemy o charakterze transportu miejskiego/aglomeracyjnego.

System transportu pasażerskiego w aglomeracji Szczecina tworzą systemy transportu drogowego indywidualnego oraz system miejskiego transportu zbiorowego. Transport zbiorowy w obrębie samego miasta Szczecin obecnie tworzy sieć tramwajowa i sieć autobusowa. W centralnej części miasta obie sieci tworzą ten system wspólnie; poza obszarem centralnym zdecydowanie dominują autobusy¹⁸. Zgodnie z zapisami Zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007 – 2015, „zakłada się, że podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej będzie tramwaj wraz ze współpracującą z nim siecią linii autobusowych”¹⁹. System obsługi ruchu w obrębie aglomeracji, oprócz transportu indywidualnego, tworzą połączenia autobusowe oraz kolejowe. Warto tutaj zauważyć, iż gałąź transportu kolejowego w obsłudze transportu aglomeracyjnego i miejskiego jest wykorzystywana w niewystarczającym i nieadekwatnym do jego możliwości stopniu. Sieć kolejowa aglomeracji Szczecina pozwala na uruchomienie kolei aglomeracyjnej, spełniającej jednocześnie funkcję kolei miejskiej²⁰. Takie rozwiązanie mogłoby przynieść obustronne korzyści. Z jednej strony, zgodnie ze stwierdzeniem Tadeusza Syryjczyka „włączenie się w zintegrowany transport publiczny jest podstawową perspektywą rozwoju kolei”²¹, z drugiej zaś miasto i aglomeracja zyskałyby dodatkowe możliwości połączeń, optymalizujących ruch wewnątrzaglomeracyjny, zgodnych jednocześnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

System transportu w układzie osadniczym Koszalina tworzą systemy transportu drogowego indywidualnego oraz system miejskiego transportu zbiorowego. Transport zbiorowy miasta Koszalin tworzy sieć autobusowa, która obsługuje zarówno połączenia wewnątrzmijskie, jak i podmiejskie. Badania ankietowe przeprowadzone w 2006 roku na rzecz utworzenia Zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego miasta Koszalina wskazały na duży odsetek korzystających równoległe z komunikacji zbiorowej i samochodów prywatnych. Może to oznaczać, iż komunikacja autobusowa wykorzystywana jest jedynie w pewnych motywacjach podróży, na przykład dom – praca – dom, dom – nauka – dom, w innych natomiast motywacjach użytkownicy korzystają z innych środków transportu, w tym w szczególności z indywidualnego transportu samochodowego²². Transport kolejowy, z uwagi na rozmieszczenie infrastruktury nie może odgrywać znaczącej roli w połączeniach wewnątrz miasta, nie odgrywa jej także niestety w stopniu znaczącym w połączeniach w ramach quasi aglomeracji Koszalin – Białogard – Kołobrzeg.

Transport miejski w pozostałych, mniejszych miejscowościach takich, jak Kołobrzeg oparty jest na zbiorowej komunikacji autobusowej oraz samochodowej komunikacji indywidualnej. Pomimo podejmowania prób władz municypalnych na rzecz optymalizacji transportu zbiorowego w dalszym ciągu „przegrywa” on z komunikacją indywidualną nawet, co jest bardzo niekorzystnym zjawiskiem, w sezonie turystycznym. Wzmocniony transport indywidualny na niedostosowanej do niego infrastrukturze, powoduje w tym okresie gwałtowne pojawianie się zjawiska kongestii.

Układ 4 obejmuje lokalne połączenia drogowe i kolejowe, obsługujące ruch pasażerski pomiędzy wiejskimi i małymi miejskimi układami osadniczymi; ruch ten związany jest głównie z pracą, edukacją i wypoczynkiem. Połączenia lokalne, w szczególności w sezonie turystycznym, ze względu na ograniczony dostęp i niska konkurencyjność komunikacji zbiorowej, realizowane są w przeważającej mierze poprzez samochodowy transport indywidualny. Taki sposób transportu wybierany jest także, co znów jest dla regionu turystyczno-uzdrowiskowego niekorzystnym zjawiskiem, przez turystów, których cele podróży nie są zdeterminowane czynnikiem czasu. Brak jednak możliwości ciągłego i swobodnego podróżowania pomiędzy miejscowościami typowo turystycznymi powoduje, iż osoby te wybierają transport indywidualny.

¹⁶ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 25 stycznia 2011 r., s. 167.

¹⁷ Ibidem, s. 168.

¹⁸ Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007 – 2015, Szczecin, styczeń 2010, s. 15

¹⁹ Ibidem, s. 26.

²⁰ Szerzej na ten temat: Pietrzak K., Szczecińska kolej Metropolitalna – nowe ujęcie kolei miejskich i regionalnych, w: Transport i Komunikacja, 2010, nr 3.

²¹ Syryjczyk T., Kolej na miasta, w: KZA Express, nr 4/2010, Kraków 2010, s. 26.

²² Zintegrowany planu rozwoju transportu publicznego miasta Koszalina na lata 2006 – 2013, Warszawa, kwiecień 2007, s. 77.

Analiza stanu obecnego systemu transportu pasażerskiego wykazuje, iż w dalszym ciągu system ten ulega rozwojowi w kierunku transportu indywidualnego, a podejmowane w niektórych jego zakresach działania nie przynoszą oczekiwanego i wymaganego efektu. Trudno byłoby określić obecny stan systemu transportu pasażerskiego jako system zrównoważony, taka bowiem równowaga nie jest na razie widoczna ani w aspekcie ekonomicznym, ani ekologicznym, ani też społecznym. Podejmowane programy i inicjatywy obierają kierunek właściwy, na wymierne jednak efekty potrzeba jeszcze czasu.

Podsumowanie

Konieczność opracowania i wdrożenia koncepcji zrównoważonego systemu transportu pasażerskiego w województwie zachodniopomorskim wynika m.in. z obecnie przyjętych europejskich i krajowych kierunków kształtowania systemów transportowych. Aktualny stan systemu transportu pasażerskiego w Województwie Zachodniopomorskim wskazuje na konieczność opracowania i wdrożenia rozwiązań systemowych, mających na celu poprawę efektywności systemu jako całości, ale także poprawę konkurencyjności wybranych gałęzi transportu zarówno regionalnego, jak i lokalnego oraz integrację działań i rozwiązań w jego zakresie. Istotne ponadto wydaje się opracowanie takiego systemu rozwiązań dla systemu transportu pasażerskiego w regionie zachodniopomorskim, który uwzględnić będzie także potrzeby przewozowe zgłaszane w aspekcie subregionalnym w ramach regionu zachodniopomorskiego.

Zapewnienie wysokiej efektywności systemu transportu pasażerskiego regionu jest czynnikiem warunkującym nie tylko integrację przestrzenną, czy też społeczno – gospodarczą ale przede wszystkim stanowi istotny czynnik poprawy stopnia zaspokojenia potrzeb społeczności lokalnej i regionalnej, a także, co bardzo ważne w przypadku Województwa Zachodniopomorskiego, również jego użytkowników spoza regionu.

Streszczenie

W artykule autor podejmuje zagadnienie systemu transportu pasażerskiego w Województwie Zachodniopomorskim w aspekcie koncepcji zrównoważonego rozwoju. Autor dokonuje systematyzacji pojęć zrównoważony rozwój oraz zrównoważony transport. A artykule autor podejmuje także próbę identyfikacji stanu obecnego systemu transportu pasażerskiego w regionie pod kątem realizacji założeń koncepcji zrównoważonego rozwoju; autor podejmuje ponadto próbę identyfikacji regionu zachodniopomorskiego jako platformy dla wdrożenia zrównoważonego systemu transportu pasażerskiego.

Literatura

- 1) *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, Bruksela, 2011.
- 2) <http://www.unesco.pl/> - strona internetowa Polskiego Komitetu ds. UNESCO.
- 3) Karwińska A., *Gospodarka przestrzenna. Uwarunkowania społeczno-kulturowe*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2008
- 4) *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2011.
- 5) *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*, Regionalne biuro gospodarki przestrzennej województwa zachodniopomorskiego, Szczecin, 2010.
- 6) Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2008.
- 7) *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005.
- 8) *Polska 2025 – Długookresowa Strategia Trwałego i Zrównoważonego Rozwoju*, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych przy współpracy Ministerstwa Środowiska, Warszawa, 2000.

9. Syryjczyk T., *Kolej na miasta*, w: KZA Express, nr 4/2010, Kraków 2010.
10. *Ustawa z dnia 31 stycznia 1980 roku o ochronie i kształtowaniu środowiska*, Dz. U. 1980 Nr 3 poz. 6 z późn. zm.
11. *Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*, Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627, tekst jednolity Dz. U. 2008 nr 25 poz. 150.
12. *Zintegrowany planu rozwoju transportu publicznego miasta Koszalina na lata 2006 – 2013*, Warszawa, 2007.
13. *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2007 – 2015*, Szczecin, 2010.