

Słowa kluczowe: rozwój zrównoważony, transport, komunikacja miejska, Koszalin, GDDKiA

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU W KOSZALINIE JAKO ELEMENT STRATEGII ROZWOJU MIASTA

Wstęp

Rozwój zrównoważony jest pojęciem interdyscyplinarnym na styku nauk ekonomicznych, przyrodniczych i społecznych. Koncepcja zrównoważonego rozwoju została zapoczątkowana w XIX w. w Niemczech w dziedzinie gospodarowania w leśnictwie. W latach 80. XX w. pojęcie to weszło na nowo do debaty politycznej, lecz jego znaczenie uległo rozszerzeniu na inne sfery życia. Transport natomiast tworzył i nadal tworzy interakcje pomiędzy gospodarką a środowiskiem, wpływając na atrakcyjność inwestycyjną oraz na lokalizację ośrodków usługowych w mieście.

Niniejszy artykuł ma na celu przedstawienie założeń polityki zrównoważonego rozwoju prowadzonej w zakresie transportu w Koszalinie, jako głównego miasta Pomorza Środkowego w latach 2001-2010. W pracy wykazano zależności pomiędzy ogólnie prowadzoną w polskich miastach polityką ekorozwoju a tą samą polityką prowadzoną w Koszalinie.

W artykule skoncentrowano się na rozwoju sieci połączeń transportowych oraz infrastruktury towarzyszącej, której brak uniemożliwiłaby realizację podstawowych celów wyżej opisanej polityki.

1. Założenia strategii zrównoważonego rozwoju

Próba poprawy sytuacji w dziedzinie transportu na terenie Koszalina, tak jak w przypadku innych miast, powinna rozpocząć się od określenia głównych problemów oraz stworzenia planów strategicznych rozwoju. Urząd Miasta w Koszalinie podjął próbę stworzenia programów, które uwzględniać miały pełny zakres działań. Są to:

- Strategia Rozwoju Koszalina;
- Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta Koszalina na lata 2009–2012;
- Plan rozwoju lokalnego miasta Koszalina na lata 2010–2012;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. Koszalina.

Rolą wszystkich wyżej wymienionych dokumentów jest usystematyzowanie zadań niezbędnych dla rozwoju miasta i regionu.

W Strategii Rozwoju Koszalina obejmującej okres od 2001 do 2015 r. wydzielonych zostało sześć podstawowych celów strategicznych. Cel piąty nazwany został „Koszalin to inteligentne miasto - przyjazne w sferze społecznej, przestrzennej i funkcjonalnej”. Jego zakres dotyczy poprawy wewnętrznej dostępności komunikacyjnej miasta w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju²⁰¹.

²⁰⁰ Praca napisana pod kierunkiem dr Katarzyny Hebel, Katedra Rynku Transportowego, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego.

²⁰¹ Strategia Rozwoju Koszalina – program rozwoju, Urząd Miasta Koszalina, Koszalin 2001, s. 38.

W zakresie dostępności komunikacyjnej strategia ta przewiduje²⁰²:

- zwiększenie zakresu współpracy z władzami regionu oraz innymi podmiotami odnośnie realizacji inwestycji drogowych;
- dokończenie budowy obwodnicy śródmiejskiej;
- budowę obwodnicy pozamiejskiej;
- modernizację drogi krajowej nr 11 w kierunku Poznania;
- dostosowanie poziomu usług z zakresu transportu publicznego do oczekiwań i potrzeb mieszkańców;
- reaktywację połączeń lotniczych.

W zakresie rozwoju sieci drogowej i podniesienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przewiduje się:

- rozwój sieci dróg i parkingów;
- instalację systemów monitorowania i sterowania ruchem drogowym skoordynowanych z działaniami służb miejskich i policji;
- racjonalizację zabudowy w celu jak największego ograniczenia potrzeb przemieszczania się ludności do/z pracy;
- rozwój sieci ścieżek rowerowych wraz z promocją komunikacji rowerowej i pieszej.

Natomiast z działań w zakresie ochrony przyrody przewiduje się:

- przebudowę organizacji ruchu samochodowego na obszarach charakteryzujących się największym natężeniem hałasu;
- instalację ekranów akustycznych;
- tworzenie przydrożnych pasów zieleni;
- wprowadzenie opłat administracyjnych w celu kształtowania postaw proekologicznych;
- realizację programów edukacyjnych dla dzieci i młodzieży z zakresu ochrony środowiska.

W ramach każdej strategii oprócz celów strategicznych, których zadaniem jest ogólne określenie kierunków działań, określane są również zadania priorytetowe, których poprawne wykonanie warunkuje realizację celów strategicznych. W przypadku Koszalina określonych zostało dziewięć takich zadań, przy czym trzecie z nich dotyczy rozwoju infrastruktury drogowej. Priorytet ten realizowany jest w ramach piątego celu strategicznego, opisanego powyżej. Zakłada on²⁰³:

- dokończenie budowy obwodnicy śródmiejskiej wraz z budową pozamiejskiej;
- uporządkowanie dróg wylotowych z Koszalina wraz z węzłami drogowymi w obrębie miasta;
- reaktywację połączenia kolejowego do Mielna Koszalińskiego.

Na uwagę zasługuje fakt, iż z siedemnastu kluczowych przedsięwzięć Koszalina do zrealizowania w latach 2000–2015 aż trzy z nich dotyczące poprawy sieci transportowej w mieście znalazły się na pierwszych pozycjach. Dotyczą one²⁰⁴:

- budowy obwodnicy wzdłuż drogi krajowej nr 6;
- dokończenia obwodnicy śródmiejskiej;
- przebudowy drogi krajowej nr 11.

²⁰² Ibidem, s. 40.

²⁰³ Ibidem, s. 70.

²⁰⁴ Ibidem, s. 74.

W ramach Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Miasta Koszalina na lata 2009-2012 zawarto dwa dodatkowe zadania, które zostały pominięte w Strategii Rozwoju Koszalina. Mianowicie, chodzi o uruchomienie lotniska cywilnego w Zegrzu Pomorskim oraz stworzenie przeprawy przez jezioro Jamno.

Zadanie wymienione i opisane w pozostałych programach pokrywają się z tymi wymienionymi w Strategii Rozwoju Miasta i w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Miasta Koszalina na lata 2009-2012, dlatego też wydaje się bezzasadne powielanie ich w dalszej części pracy.

Wszystkie wyżej opisane cele rozwoju transportu w Koszalinie można zakwalifikować do jednej z dziesięciu grup tematycznych²⁰⁵:

- planowania strategicznego;
- transportu zbiorowego;
- układu drogowego;
- parkowania;
- dróg rowerowych;
- polityki ekonomiczno-finansowej;
- ochrony środowiska;
- komunikowania się z mieszkańcami i edukacji społecznej.

W ramach działań z zakresu planowania przestrzennego w Koszalinie za istotne może wydawać się:

- pomysł przebudowy parkingu przy dworcu PKP i PKS na parking wielopoziomowy;
- pomysł budowy nowego parkingu wielopoziomowego na osiedlu „Przylesie”;
- budowa nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach peryferyjnych przy drodze w kierunku do Jamna;
- przeniesienie ruchu tranzytowego poza obszar ścisłego centrum miasta.

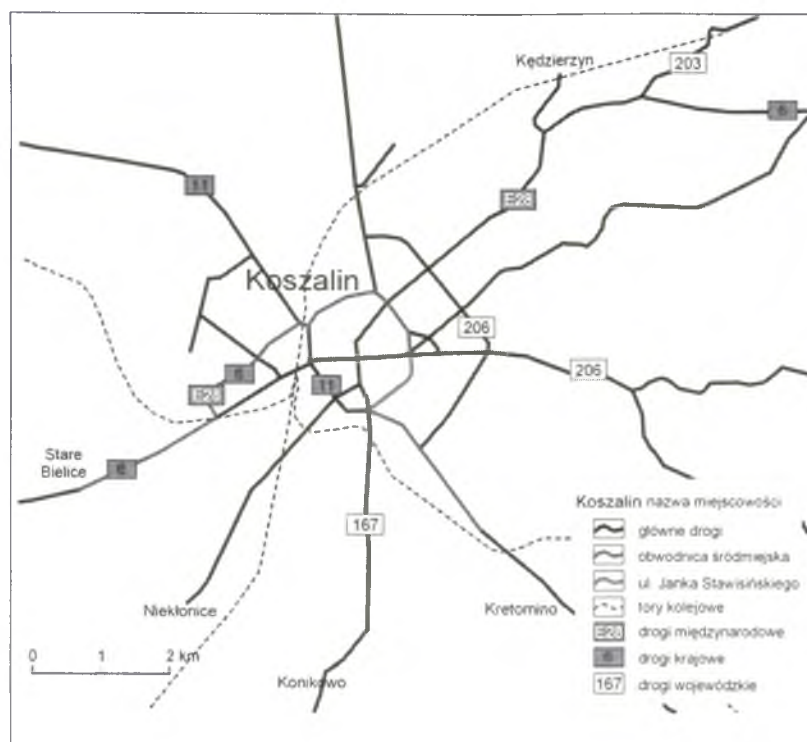
2. Ocena strategii zrealizowanej w latach 2001–2010

Pomysł przebudowy parkingu przy dworcu PKP i PKS spotkał się ze sprzeciwem przedsiębiorstw przewozowych, które posiadają swoje miejsca postojowe na istniejącym parkingu dla pasażerów udających się do nadmorskich miejscowości turystycznych. Przebudowa istniejącego dzisiaj parkingu wiązałaby się z koniecznością przeniesienia swoich przystanków w mniej atrakcyjne miejsca. Realizacja drugiego zadania napotkała na przeszkody natury ekonomicznej i budowa nowego parkingu wielopoziomowego została wstrzymana na okres dwóch lat. Z wymienionych zadań rozpoczęto jedynie realizację dwóch ostatnich. W ramach programu Phare, powstałego w celu udzielania pomocy materialnej państwom, które kandydują do UE, województwo zachodniopomorskie objęte zostało jego działaniem. W budżecie programu na 2002 r. zawarto projekt budowy obwodnicy śródmiejskiej Koszalina²⁰⁶. Plan przewidywał przebudowę kilku lokalnie położonych ulic w mieście oraz wybudowanie nowego odcinka drogi pomiędzy ul. Zwycięstwa a ul. Raclawicką w postaci ul. J. Stawisińskiego (rysunek 1.).

²⁰⁵ K. Hebel: *Transport policies in some of polish cities*. Vilnius Gediminos Technical University, Vilnius 2009, s. 71.

²⁰⁶ Uchwała Nr XXVIII/492/2001 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 25 października 2001 r., s. 2.

Obwodnica śródmiejska Koszalina w 2010 r.



Źródło: opracowanie własne.

Na początku 2008 r. powstał projekt budowy obwodnicy wokół Koszalina (rysunek 2.). Trasa ta miałaby łączyć drogi krajowe w kierunkach na Poznań, Szczecin, Kołobrzeg i Gdańsk. Budowa polegałaby na modernizacji części dróg w mieście oraz na budowie nowych odcinków. Niestety, w związku z rozpoczęciem prac budowlanych w ramach drogi S11 na odcinku z Poznania do Kórnika budowę obwodnicy wokół Koszalina przeniesiono na 2017 r.²⁰⁷.

W ramach zadań z dziedziny transportu zbiorowego realizowane były takie projekty jak:

- stworzenie węzłów integracyjnych (rysunek 3.);
- zmiana taboru transportowego na tabor niskopodłogowy;
- powstrzymanie dekapitalizacji środków transportowych;
- wprowadzenie zaawansowanego systemu do zarządzania ruchem w transporcie publicznym;
- uruchomienie transportu wodnego jako elementu komunikacji zbiorowej.

²⁰⁷ Strategia Rozwoju Gminy Biesiekierz do 2015 r., Urząd Gminy Biesiekierz, Biesiekierz 2000, s. 10.

Planowana obwodnica zewnętrzna Koszalina



Źródło: opracowanie własne.

W badanym okresie udało się stworzyć węzeł integrujący transport indywidualny z miejskim transportem zbiorowym oraz z pozamiejskim transportem kolejowymi autobusowym. Plan nie został do końca wykonany z powodu opóźnień przy budowie „Przystanku Koszalin”, który to ma być dworcem kolejowo-autobusowym wraz z wielopoziomowym parkingiem dla samochodów osobowych w okolicy dzisiejszego dworca PKP i PKS.

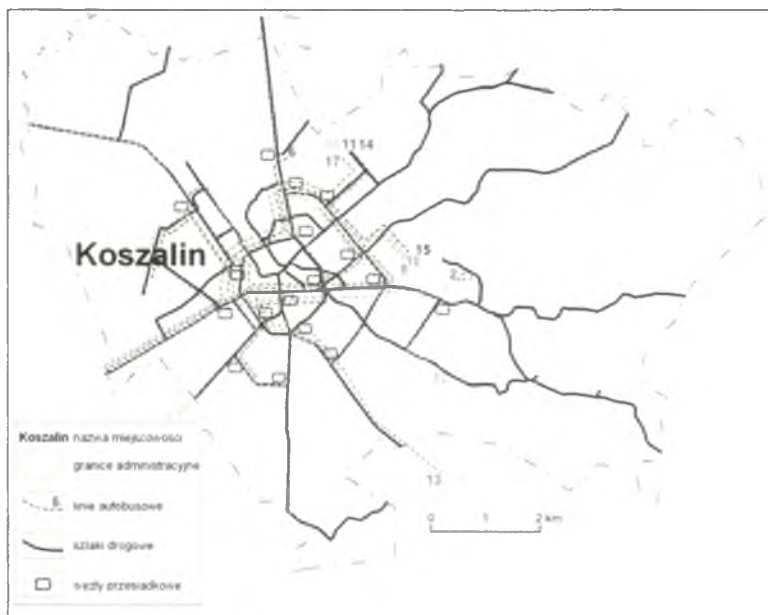
Do roku 2004 z taboru koszalińskiego MZK wycofano wszystkie modele marki Ikarus oraz Jelcz. Koszaliński przewoźnik jest obsługiwany przez jedne z najmłodszych autobusów w Polsce. Ponad 70% taboru to autobusy niskopodłogowe. Pozostały tabor to wysokopodłogowe autobusy firmy DAB. Na początku 2007 r. koszaliński MZK jako pierwsze przedsiębiorstwo w kraju stało się użytkownikiem czterech autobusów marki Scania Omnicity, które zostały wyprodukowane w Słupsku. Są to autobusy przystosowane dla obsługi niepełnosprawnych pasażerów. Autobus ten na przystankach obniża swoją podłogę. Dodatkowym atutem tego typu pojazdów jest zainstalowany wewnątrz system monitoringu. Pozwala on pasażerom pojazdu czuć się bezpieczniej.

Pod koniec października 2008 r. został wprowadzony nowy system informacji o rozkładzie jazdy autobusów. Polegał on na wyświetlaniu informacji o odjazdach autobusów na monitorach umieszczonych na wiatkach przystanków. Początkowo system obejmował jedynie cztery monitory umieszczone w najważniejszych punktach miasta (przy ratuszu, koło galerii handlowej

„Emka”, przy dworcu PKP oraz przy komendzie policji). Podjęto jednak decyzję o zwiększeniu liczby monitorów do jedenastu. Podjęto również decyzję o zastosowaniu systemu GPRS (radiowy system przesyłania danych), dzięki któremu stało się możliwe informowanie pasażerów o rzeczywistych godzinach odjazdu autobusów. System warty 695 tys. zł został zaprojektowany przez fińską firmę Seasan Hoye i w przyszłości ma obejmować wszystkie przystanki MZK.

Rysunek nr 3

Połączenia autobusowe realizowane przez MZK Koszalin w 2010 r.



Źródło: opracowanie własne.

Pod koniec 2005 r. w koszalińskim ratuszu został przedstawiony innowacyjny projekt połączenia pomiędzy Koszalinem a Mielnem i Unieściem. MZK w Koszalinie zamierzało uruchomić linię przebiegającą przez Jezioro Jamno. Miałoby ono być obsługiwane przez specjalny pojazd „AmphiCoach”, który przystosowany jest do jazdy po drodze oraz przemieszczania się po wodzie. MZK Koszalin byłby pierwszym przewoźnikiem w kraju stosującym takie rozwiązanie. Podróż przez jezioro miałaby zająć 15 minut, a cały kurs 40 minut. Byłaby to jedyna taka atrakcja turystyczna w skali całego kraju. MZK zakładała, iż w początkowym etapie linia nie przynosiłaby dochodów. Niestety, ze względu na zmianę strategii rozwoju transportu w UM w Koszalinie realizacja tego pomysłu została odsunięta w czasie.

Inwestycje w zakresie układu drogowego oraz organizacji ruchu dotyczą:

- przeniesienia ruchu tranzytowego z centrum miasta poprzez selektywną budowę obwodnic w ciągu dróg krajowych nr 6 i nr 11;
- intensywnej rozbudowy sieci dróg rowerowych;
- przekształcenie centrum miasta w strefę ruchu uspokojonego do prędkości 30 i 50 km/h.

W zakresie parkowania w centrum miasta wprowadzona została jedna strefa parkingowa dla wszystkich chętnych do skorzystania z wolnych miejsc postojowych. Miasto nie posiada parkometrów do uiszczania opłat za parkowanie, natomiast przy każdym parkingu znajdują się pracownicy wypisujący kwity postojowe.

W mieście znajduje się również, cały czas rozwijana, sieć dróg rowerowych, których zadaniem jest promocja zdrowego trybu życia oraz zachęcenie do porzucenia samochodów osobowych na rzecz „ekologicznego transportu”. Drogi rowerowe przebiegają wzdłuż głównych dróg w mieście oraz częściowo do miejscowości turystycznych (rysunek 4.).

Rysunek nr 4

Drogi rowerowe Koszalina w 2010 r.



Źródło: opracowanie własne.

W ramach zadań z zakresu polityki ekonomiczno-finansowej władze miasta postanowiły skorzystać z takich narzędzi jak:

- pozyskiwanie środków pieniężnych z funduszy UE;
- zachowanie na dostępnym poziomie cen biletów komunikacji zbiorowej.

Władze Koszalina przed przystąpieniem Polski do UE miały prawo korzystać z programów pomocowych dla państw kandydujących bądź potencjalnych kandydatów. Przykładem takiej pomocy było skorzystanie z programu Phare na budowę obwodnicy śródmiejskiej. Po 1 maja 2004 r. Koszalin mógł ubiegać się o pomoc finansową przeznaczoną dla członków UE. Jedynym planowanym przedsięwzięciem w zakresie korzystania z pomocy programu Phare jest złożenie przez władze miasta wniosku o dofinansowanie wymiany taboru autobusowego przez przewoźnika miejskiego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Odnośnie ochrony środowiska w dziedzinie transportu miasto prowadzi politykę polegającą na:

- montowaniu ekranów wygłuszających;
- tworzeniu pasów zieleni wzdłuż dróg o największym natężeniu ruchu drogowego.

Na terenie Koszalina zostały wybudowane ekrany wygłuszające w miejscach o największym natężeniu hałasu w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych położonych przy drogach krajowych przebiegających przez miasto. Pozwoliły one na zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego przez miasto dla jego mieszkańców.

W zakresie komunikacji z mieszkańcami oraz edukacji społecznej za główne zadania uważa się:

- stworzenie systemu informowania pasażerów poprzez stworzenie stron internetowych, infolinii, biur obsługi klienta;
- prowadzenie spotkań z młodzieżą szkolną na tematy transportowe.

Do roku 2010 powstała i jest na bieżąco aktualizowana strona miejskiego przewoźnika komunalnego. Znajdują się na niej informacje dotyczące rozkładu jazdy, sprzedaży biletów okresowych, komunikaty nadzwyczajne oraz lista usług dodatkowych oferowanych przez to przedsiębiorstwo. Odnośnie spotkań z młodzieżą na tematy dotyczące transportu w Koszalinie niestety nie są prowadzone żadne spotkania, ani w szkołach, ani tym bardziej w urzędach.

3. Warianty i scenariusze rozwoju sieci transportowej w Koszalinie po roku 2010

Dla rozwoju systemu transportowego w Koszalinie zostały opracowane dwie koncepcje rozwoju. Podstawową różnicą pomiędzy tymi dwoma wariantami jest realizacja w niedalekiej przyszłości odcinków dróg w ciągu dróg krajowych nr 6 i 11 w standardzie dróg ekspresowych jako obwodnice Koszalina. Inwestycja ta miałaby być zrealizowana wyłącznie z funduszu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) i nie obciążałaby w żaden sposób budżetu miasta. Sytuacja ta pozwoliłaby na zwolnienie dużych środków inwestycyjnych wraz z możliwością przekazania ich na pozostałe inwestycje miejskie. Natomiast odłożenie w czasie budowy dróg ekspresowych wymagało będzie kontynuacji budowy obwodnicy miejskiej, czego następstwem będzie pochłonięcie znacznych środków inwestycyjnych wraz z ograniczeniem zakresu działań przy pozostałych inwestycjach.

Wariant pierwszy, pesymistyczny dla rozwoju sieci transportowej miasta, zakłada, iż GDDKiA w ciągu kolejnych dziesięciu lat nie sfinansuje budowy obwodnic ekspresowych w ramach dróg krajowych nr 6 i 11. Taka decyzja wymusi na władzach miasta próbę jak najszybszej rozbudowy obwodnicy miejskiej, czego następstwem będzie poniesienie wysokich nakładów pieniężnych na tą inwestycję i ograniczenie środków na pozostałe inwestycje w zakresie transportu drogowego.

Wariant ten zakłada między innymi budowę czterech parkingów do obsługi ruchu turystycznego oraz pojazdów ciężarowych. Inwestycja ta zlokalizowana miałaby być na wlotach dróg krajowych do miasta.

W ramach komunikacji miejskiej możliwy będzie jedynie²⁰⁸:

- zakup maksymalnie dwóch nowych autobusów rocznie;
- naprawa i wymiana wiat przystankowych.

²⁰⁸ Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalina na lata 2006-2013, DHV Polska, Warszawa 2007, s. 106.

Realizacja tego wariantu praktycznie uniemożliwi przeprowadzenie gruntowych zmian w systemie komunikacji zbiorowej. Spowodni ona proces wymiany taboru miejskiego transportu zbiorowego, co z kolei uniemożliwi obniżenie średniego wieku taboru. Celem nadrzędnym planu inwestycyjnego jest rozwiązanie problemów komunikacyjnych w mieście związanych z ruchem tranzytowym, który to, szczególnie w okresie wakacyjnym, doprowadza do zjawiska kongestii na głównych ulicach miasta.

Realizacja wariantu drugiego, w którym to przewidziano realizację inwestycji związanych z budową obwodnic w klasie dróg ekspresowych, umożliwi przeznaczenie znacznych środków pieniężnych na podniesienie standardu w istniejącym układzie ulicznym miasta, uzupełnienie ciągów komunikacyjnych o brakujące elementy dróg, rozwój komunikacji zbiorowej poprzez obniżenie średniego wieku taboru oraz objęcie komunikacją zbiorową kolejnych obszarów miasta. Będzie to możliwe dzięki całkowitemu sfinansowaniu budowy nowych dróg ekspresowych z budżetu GDDKiA. Realizacja wyżej wymienionego wariantu umożliwi jeszcze większą rozbudowę bazy parkingowej dla ruchu turystycznego i pojazdów ciężarowych do sześciu parkingów.

Dodatkowo, realizacja drugiego wariantu umożliwi przeznaczenie środków pieniężnych na²⁰⁹:

- budowę zintegrowane przystanku komunikacji zbiorowej w sąsiedztwie dworca PKP i PKS;
- wzrost częstotliwości kursowania oraz objęcie komunikacją zbiorową nowych dzielnic miasta;
- zakup trzech nowych pojazdów rocznie;
- zakup trzech statków do obsługi połączenia przez jezioro Jamno.

Tak szeroki zakres zmian w systemie transportu zbiorowego ma być następstwem zmniejszenia kosztów związanych z inwestycjami w sieci ulicznej. Ponadto, wprowadzenie zmian w systemie komunikacji zbiorowej polegające na poprawie układu linii oraz częstotliwości kursowania pozwoli przynieść kolejne oszczędności w MZK, które to będzie można przeznaczyć na zmniejszenie średniego wieku pojazdów oraz ograniczenie dekapitalizacji taboru.

W przypadku rozbudowy dróg rowerowych przewiduje się, niezależnie od zrealizowanego wariantu, rozbudowę sieci ścieżek do długości 78,3 km. Na ten układ składać się ma:

- 19,9 km ścieżek istniejących;
- 58,4 km ścieżek nowowybudowanych²¹⁰.

Jako kryterium służące do hierarchizacji etapów inwestycji posłużono się efektywnością funkcjonowania oraz potencjalnym zainteresowaniem ich wykorzystania przez użytkowników. Stąd na rok 2010 brak jest skonkretyzowanych planów rozwoju sieci ścieżek.

Wiadomo jedynie, iż ma być ona rozbudowana w sposób funkcjonalny, czyli:

- każdy nowopowstały odcinek ma być integralną częścią już istniejących połączeń;
- mają powstać połączenia pomiędzy dzielnicami mieszkaniowymi a śródmieściem miasta;
- mają powstać połączenia prowadzące od wlotów do miasta do śródmieścia, przez co zostaną zapewnione bezpieczne warunki ruchu rowerów przy drogach zewnętrznych w stronę miasta.

²⁰⁹ Ibidem, s. 112.

²¹⁰ Ibidem, s. 116.

Dodatkowo, należy wprowadzić strefy ruchu uspokojonego w śródmieściu oraz obszarach o funkcjach mieszkaniowych. Problemem stojącym na drodze do realizacji wyżej wymienionego celu są połączenia tranzytowe przebiegające przez miasto. Najpopularniejsze narzędzia służące do uspokojenia ruchu, to:

- płytowe i trapezowe progi zwalniające;
- ronda;
- wysepki z azylami na przejściach dla pieszych.

Niestety, zastosowanie tych narzędzi przy braku dróg alternatywnych dla ruchu tranzytowego doprowadziłoby do zwiększenia kosztów zewnętrznych transportu, czego następstwem byłoby zaniechanie zasad zrównoważonego rozwoju.

Istotnym problemem do rozwiązania w Koszalinie jest zagadnienie miejsc postojowych dla samochodów. Specyficznym rejonem w mieście pod względem miejsc postojowych jest jego centrum. W rejonie tym, w związku z dużą liczbą celów i źródeł ruchu, istnieje znaczne zapotrzebowanie na miejsca postojowe, czego konsekwencją jest trudność w zaspokojeniu tej potrzeby. Jednak konieczność zapewnienia sprawnego funkcjonowania tej dzielnicy warunkuje utrzymanie minimalnej liczby miejsc postojowych. W przeciwnym wypadku nastąpi migracja podstawowych funkcji miasta poza obszar ścisłego centrum, czego następstwem będzie zmiana klasycznej funkcji dzielnicy. Zaspokojenie potrzeb parkingowych w centrum powinno być zhierarchizowane w sposób następujący²¹¹:

- mieszkańcy i służby miejskie;
- klienci i usługobiorcy;
- zwiedzający;
- pracownicy.

Ograniczenia wprowadzone w strefie parkowania spowodują, przede wszystkim, ograniczenie czasu postoju oraz zwiększenie udziału transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży do centrum.

Rozszerzenie strefy płatnego parkowania spowoduje:

- zwiększenie ochrony najatrakcyjniejszych części miasta;
- zwiększenie środków finansowych do przeznaczenia na służby kontrolujące przebieg parkowania;
- uzyskanie dodatkowych środków na subsydia dla transportu zbiorowego.

Na obszarach mieszkaniowych kwestia parkowania powinna być rozwiązana na obszarze posesji, czyli powinna być podporządkowana właścicielowi. Problem z takim podejściem nie występuje w przypadku zabudowy jednorodzinnej, natomiast problem pojawia się w przypadku zabudowy wielorodzinnej. W tym przypadku parkowanie powinno się odbywać wewnątrz osiedli. Problemem w chwili obecnej wydaje się być niewystarczająca liczba tego typu miejsc parkingowych oraz szybko rosnące potrzeby mieszkańców. W celu zapewnienia wystarczającej liczby miejsc parkingowych w Koszalinie do roku 2015 przewiduje się ok. 1,5 miejsca parkingowego na mieszkanie²¹².

²¹¹ Ibidem, s. 120.

²¹² Ibidem, s. 122.

Podsumowanie

Lokalizacja Koszalina oraz pełnione przez miasto funkcje administracyjne nie pozostają bez wpływu na rozwój funkcji transportowych. Dogodna lokalizacja w bliskim sąsiedztwie Morza Bałtyckiego oraz przebieg dwóch dróg krajowych przecinających miasto sprawiają, iż Koszalin należy do miast pełniących funkcje tranzytowe dla ludności oraz ładunków.

Rozwój systemu transportowego będzie posiadał znaczący wpływ na rozwój przestrzenny funkcji miasta. Elementem, który odegra największą pozytywną rolę w funkcjonowaniu miasta jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego na planowane obwodnice. Następstwem tego będzie zmniejszenie natężenia ruchu w samym mieście oraz zmniejszenie uciążliwości środowiskowych, przede wszystkim wibracji, zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu. Wprowadzenie tych zmian spowoduje obniżenie zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ograniczenie ruchu drogowego w centrum miasta stworzy szansę dla poprawy krajobrazu środowiska. W efekcie miasto stanie się bardziej przyjazne dla mieszkańców i turystów je odwiedzających. Rozwój sieci transportowej powinien stać się czynnikiem dla rozwoju gospodarczego w mieście, co z kolei spowoduje wzrost zatrudnienia oraz zamożności mieszkańców.

Dla rozwoju sieci transportowej miasta opracowano dwa warianty jej dalszego rozwoju. Podstawową różnicą dla obu wariantów jest sposób prowadzenia ruchu tranzytowego dla miasta. Warianty te są wynikiem braku obiektywnych informacji o możliwości i planie realizacji obwodnic przez GDDKiA.

W przypadku rozpoczęcia budowy obwodnic przez GDDKiA stanie się możliwe ograniczenie rozwoju sieci wewnętrznej. Zaoszczędzone w ten sposób pieniądze pozwolą na podniesienie standardu obecnie eksploatowanej sieci oraz dalszy rozwój komunikacji zbiorowej.

Realizacja wariantu bez budowy obwodnic spowoduje mniejsze zaangażowanie środków finansowych w modernizację taboru, co w przypadku pogarszającej się sytuacji finansowej koszalińskiego przewoźnika komunalnego spowodować może przeniesienie tych środków na bieżącą działalność spółki i dalsze pogarszanie się jakości usług.

Szacuje się, iż realizacja wariantu optymistycznego dla rozwoju sieci transportowej Koszalina powinna nastąpić w ciągu następnych dziesięciu lat, w przeciwnym wypadku władze miasta zostaną zmuszone do realizacji inwestycji związanych z rozwojem sieci dróg wewnętrznych.

Walory Koszalina przy współdziałaniu władz miasta spowodują, iż system transportowy będzie wizytówką zrównoważonego rozwoju transportu w skali ogólnopolskiej.

Streszczenie

Program zrównoważonego rozwoju transportu jest zjawiskiem coraz częściej spotykanym w największych miastach w Polsce. Koszalin, pomimo utraty statusu miasta wojewódzkiego, w dalszym ciągu pełni ważne funkcje administracyjne i transportowe. Jako miasto powiatowe o liczbie ludności ponad 100 tys. mieszkańców znajduje się na skrzyżowaniu dwóch dróg krajowych oraz posiada węzeł kolejowy. Zmusza to władze samorządowe do szukania rozwiązań w transporcie pozwalających na zrównoważony rozwój regionu. Głównym celem pracy jest

przedstawienie realizacji strategii rozwoju transportu w latach 2001 – 2010 wraz z potencjalnymi wariantami rozwoju na lata 2010 – 2015.

Summary

The program of sustainable transport is a more often common phenomenon in major cities in Poland. Koszalin, despite losing the status of capital of voivodeship still performs important administrative and transportation functions. As a district town with a population of over 100 thousand of residents is located at the crossroads of two national roads with a railway hub. This prompts local authorities to seek solutions for transport to develop sustainable development of the region. The main aim of this paperwork is an introduction of realisation strategy about transportation development in years 2001-2010 with potencial ways of development in years 2010-2015.

Bibliografia

1. Hebel K.: *Transport policies in some of polish cities*. Vilnius Gediminos Technical University, Vilnius 2009.
2. Strategia Rozwoju Gminy Biesiekierz do 2015 r., Urząd Gminy Biesiekierz, Biesiekierz 2000.
3. Strategia Rozwoju Koszalina – program rozwoju, Urząd Miasta Koszalina, Koszalin 2001.
4. Uchwała Nr XXVIII/492/2001 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 25 października 2001 r.
5. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalina na lata 2006-2013, DHV Polska, Warszawa 2007.