

Sieć transportowa Koszalina

Transportation network of Koszalin

TOMASZ WISKULSKI
Instytut Geografii
Uniwersytet Gdański
80-264 Gdańsk
ul. Dmowskieg 16a
e-mail: tomaszwiskulski@gmail.com

Wstęp

Celem opracowania jest charakterystyka przemian w funkcjonowaniu sieci transportowej Koszalina. Celem drugorzędnym jest przedstawienie perspektywy możliwości dalszego rozwoju sieci transportowej w oparciu o rozporządzenia i uchwały głównych instytucji i przedsiębiorstw odpowiadających za transport pasażerski oraz cargo w kraju.

Zarys historyczny sieci transportowej Koszalina

Dopiero w latach 1829-1835 powstała szosa łącząca Koszalin z Gdańskiem i Szczecinem. Większość bitych dróg powstała jednak w drugiej połowie XIX w.

Pierwsze połączenie kolejowe z pomiędzy Koszalinem a Stargardem zostało oddane do użytku dopiero w roku 1859. Po dekadzie zostało ono przedłużone do Słupska. Linę kolejową do Kołobrzegu uruchomiono w roku 1899. Natomiast w roku 1903 oddano linię do Mielna. Nowopowstała sieć kolejowa oraz dróg bitych przyspieszyła rozwój miasta poprzez połączenie go z wielkimi centrami przemysłowymi na terenie Niemiec.

Zasadniczą rolę w sieci transportowej odegrały połączenia na trasie Słupsk – Koszalin – Białogard-Stargard oraz Człuchów – Szczecinek – Stargard. Z drugiej strony zacofanie prowincji oraz konkurencja ze strony zachodnioniemieckich ośrodków przemysłowych, których wyroby zaczęły zalewać Pomorze Zachodnie spowodowały, że tempo rozwoju gospodarki w Koszalinie oraz w pozostałych miastach na Pomorzu zostało znacznie ograniczone.

Pod koniec XIX wielu zrodziła się potrzeba budowy kolejki wąskotorowej w Koszalinie. Przyczyniła się do tego bardzo niska jakość dróg gruntowych, które zaczęły sprawiać problemy w transporcie. Zdaniem ówczesnych anality-

ków kolej miała za zadanie zapewnienie swobodnego przepływu materiałów niezbędnych do produkcji oraz dystrybucji dóbr wytwarzanych w tym regionie. Do jej zadań należeć miał również obowiązek dowozu pracowników oraz zapewnienie szybkiej komunikacji w powiecie koszalińskim. Argumenty te stwarzały szansę na ożywienie gospodarcze w regionie.

Na mocy ustawy z dnia 27 lipca 1892 r. zwanej *Kleinbahngezetz* doszło do rozpoczęcia budowy podstawowej infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania kolejki. Kolej ta stanowić miała infrastrukturę do obsługi zaplecza rolniczego i miejscowego przemysłu (cegielnie, cukrownie, gorzelnie i krochmalnie). Pomimo posiadania stacji stycznych z kolejami normalnotorowymi i powiązania z nimi urządzeniami przeładunkowymi nie należały do nich obowiązki kolei użytku publicznego.

Decyzja w sprawie budowy wąskotorówki w Koszalinie zapadła w roku 1897, jednak koncesja na budowę została wydana w maju 1898 r. Ze względu na oszczędności wybrano wariant rozstawu szyn 750 mm, czyli inny niż w przypadku pozostałych kolejek Pomorza Zachodniego. W dniu wydania koncesji zawiązała się Spółka Akcyjna Kolei Wąskotorowej Koszalin-Naław. Do jej właścicieli należeli: powiat koszaliński, fabryka parowozów z Monachium „Krauss-Maffei” oraz akcjonariusze. Fabryka z Monachium we wstępnej fazie dostarczyła materiały do budowy torowiska, a później tabor trakcyjny. Pierwszy odcinek Koszalin – Manowo – Naław o długości 32 km został uruchomiony 1 listopada 1898 r. Jednocześnie wydzierżawiono od Sławieńskiej Kolei Powiatowej 7-kilometrowy odcinek torowiska z Naławia do Jacinek. Dzięki dobrym wynikom przewozowym spółka postanowiła rozbudować sieć kolejki.

1 listopada 1905 r. otworzono odcinek z Manowa przez Świelino do Bobolic, o łącznej długości 34 km, natomiast 2 listopada oddano do użytku odcinek ze Świelina do Białogardu, o długości 32 km. Wskutek przystąpienia do spółki powiatów białogardzkiego i bobolickiego podjęto decyzję o zmianie nazwy na Spółkę Akcyjną Zjednoczonych Kolei Wąskotorowych Powiatów Koszalin, Bobolice i Białogard. 16 września 1909 r. oddano do użytku nowopowstały odcinek Białogard – Rarwino o długości 20 km.

Po reformie administracyjnej w Niemczech w roku 1932 doszło do zlikwidowania powiatu bobolickiego. Zmusiło to akcjonariuszy do zmiany nazwy na Koszalińsko – Białogardzką Kolej Wąskotorową Spółka Akcyjna. W roku 1934 zarząd kolei sławieńskiej podjął decyzję o przebudowie odcinka Sławno – Jacinki – Polanów Pomorski. Zmieniony został rozstaw osi z 750 mm na 1435 mm. Następstwem tego było podpisanie aktu dzierżawy przez kolej koszalińsko-białogardzką odcinka Jacinki – Polanów Pomorski-Żydowo i zastosowanie splotu trzech szyn na trasie Jacinki – Polanów Pomorski. Wskutek tego odcinek mógł być wykorzystywany przez pociągi wąskotorowe, jak i normalnotorowe.

W roku 1940 doszło do połączenia pojedynczych spółek kolei w całość o nazwie Pomorskie Koleje Krajowe. Doprowadziło to do obniżenia jakości torów i nawierzchni. Liczba podkładów sięgała maksymalnie 1000 sztuk na 1 km.

Wykorzystywano słabe urządzenia zabezpieczające, skromne urządzenia przeładunkowe oraz mosty i przepusty o obciążeniu maksymalnym 6 t/oś. Lekkie parowozy z czasem ulegały zużyciu i były zastępowane przez cięższe, pięciososiowe, które niszczyły torowiska.

Lokalne władze niemieckie chcąc uczynić Koszalin ośrodkiem o znaczeniu krajowym zabiegały o uzyskanie połączeń lotniczych z innymi miastami Rzeszy. Inicjatywa ta pozostała jedynie w sferze życzeń. Mimo faktu, iż Niemcy chwalili się w całej Europie rozwojem komunikacji lotniczej, to nie udało się wybudować lotniska cywilnego dla mieszkańców miasta. Rząd Niemiec budował w tym czasie dużo lotnisk, również na Ziemi Koszalińskiej, miały one jednak spełniać inne cele niż komunikacja pasażerska, były to lotniska wojskowe.

Sieć transportowa po II wojnie światowej

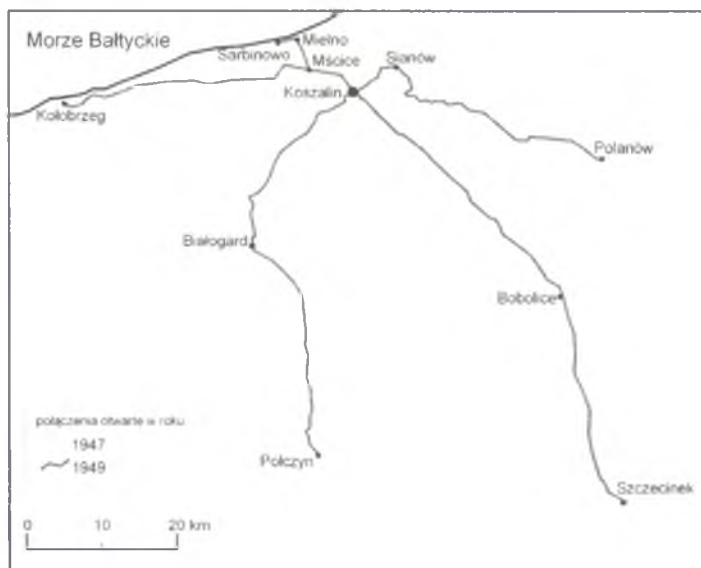
Koszalin od samego początku przynależności do Polski po II wojnie światowej znajdował się na przecięciu dwóch ważnych szlaków komunikacyjnych. Pierwszy - o przebiegu wschód-zachód, łączył Szczecin i Gdańsk oraz ośrodki położone dalej na wschodzie. Drugi szlak - o przebiegu północ-południe - miał za zadanie połączyć Kołobrzeg i Koszalin z centralnie położonymi obszarami kraju. Magistrala kolejowa Szczecin-Gdańsk została ponownie uruchomiona na początku sierpnia 1945 r. Linię łączącą Kołobrzeg z Koszalinem otwarto we wrześniu 1945 r. Pozostałe połączenia jeszcze przez jakiś czas były nieczynne. Pierwszy rozkład jazdy pociągów obejmował 10 kursów pasażerskich i 21 towarowych, które przejeżdżały w ciągu doby przez Koszalin. Koszalin posiadał połączenia ze Szczecinem (dalej z Berlinem) i Gdańskiem (dalej z Olsztynem, Warszawą i Białymstokiem) oraz przez miasta Białogard, Szczecinek i Piłę z Bydgoszczą, Toruniem, Włocławkiem, Warszawą, Poznaniem, Wrocławiem, Katowicami, Łodzią a także z innymi, dużymi ośrodkami w kraju.

Od końca wojny do roku 1968 łączna długość linii kolejowych na Pomorzu będących w eksploatacji w ogóle nie wzrosła i wynosiła 1343 km. W kolejnych latach liczba połączeń uległa znacznemu zwiększeniu. Na początku lat 80., zwłaszcza w sezonie letnim, przez Koszalin przejeżdżało w ciągu doby około 30 pociągów pasażerskich i znacznie więcej pociągów towarowych w porównaniu z okresem powojennym.

Wraz z odbudową kraju, regionów i ośrodków wzrosło znaczenie transportu samochodowego. Początki tego typu transportu w regionie koszalińskim były jednak trudne. W październiku 1947 r. PKS w Koszalinie miała do dyspozycji jedynie 8 pojazdów, spośród których w eksploatacji pozostawały jedynie cztery. Sytuacja poprawiła się w roku 1949, kiedy Oddział Poznański PKS przydzielił filii w Koszalinie cztery nowe autobusy. Wpłynęło to na poprawę częstotliwości kursów. Odbywały się one na trasach: Koszalin-Mielno-Sarbinowo-Kołobrzeg (2 kursy dziennie), Koszalin-Mostowo-Bobolice-Szczecinek (4 kursy dziennie), Koszalin-Biesiekierz-Połczyn (2 kursy), Koszalin-Sianów-Polanów (2 kursy),

Koszalin-Mielno (4 kursy) (ryc. 1.). W okresie wakacyjnym na trasie Koszalin-Mielno-Sarbinowo odbywało się 6 kursów dziennie. Na wszystkich tych liniach w roku 1949 przewieziono łącznie 249 tys. pasażerów.

Ryc. 1. Połączenia autobusowe Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Koszalinie otwarte w 1947 i 1949 r.



Źródło: opracowanie własne na podst. materiałów ze strony internetowej PKS Koszalin: www.pkskoszalin.eu

Rozwój transportu samochodowego natrafiał na znaczne trudności. Znaczny wpływ miało podporządkowanie koszalińskiej ekspozytury oddziałom zlokalizowanym w innych ośrodkach. Od roku 1947 do końca 1949 koszalińska stacja PKS podlegała oddziałowi w Poznaniu. Pod koniec 1949 r. przeszła pod jurysdykcję gdańskiej dyrekcji okręgowej. Dopiero na początku 1960 r. zostało powołane Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS w Koszalinie. Było ono na ówczesne czasy bazą o najłabszym zapleczu technicznym w kraju. Zmiana organizacji stanowiła jednak moment zwrotny w koszalińskim transporcie samochodowym, od którego ten dział transportu zaczął się rozwijać dynamiczniej. Oddział PKS w Koszalinie posiadał w 1960 r. 32 autobusy obsługujące 47 linii. Na tych liniach wykonywano 118 kursów dziennie, przewożąc 2,1 mln osób rocznie. PKS została czołowym przewoźnikiem w regionie. Od jesieni 1960 r. wzrósł także udział PKS w przewozach towarowych. W wyniku inwestycji w 1964 r. oddano do użytku dworzec, a w 1970 r. zajezdnię PKS w Koszalinie.

W roku 1946 Ministerstwo Komunikacji podjęło decyzję o ponownym uruchomieniu koszalińsko-białogardzkiej kolei wąskotorowej. Powodem tej

decyzji był plan budowy lotniska wojskowego w Zegrzu Pomorskim pod Koszalinem. Wąskotorówka miałaby za zadanie dowozić materiały budowlane do budowy lotniska, a w kolejnych fazach, dostarczanie paliwa do samolotów, broni oraz węgla do opalania jednostki. Prace budowlane trwające 5 lat zakończyły się w 1952 r. Wybudowano 100 km linii o nowoprzyjętym rozstawie osi 1000 mm.

1 lipca 1948 r. doszło do otwarcia pierwszego odcinka wąskotorówki na trasie Koszalin-Manowo-Świelino-Bobolice o długości 46 km. Odcinek Świelino-Białogard został wybudowany w 1949 r., jednak braki w taborze przyczyniły się do przesunięcia w czasie otwarcia odcinka do roku 1951. W roku 1952 został oddany do użytku odcinek Białogard – Rarwino – Lepino Trójką. Nie doszło jednak do odbudowania odcinka z Manowa przez Polanów do Żydowa. Wynikało to z niedostatecznej gęstości zaludnienia oraz braku jakichkolwiek zakładów przemysłowych w tym rejonie.

W latach 60. coraz częstsze były przypadki odwoływania pociągów. Powodem takich sytuacji był coraz gorszy stan techniczny taboru, niejednokrotnie pamiętającego pierwsze lata XX w. Następstwem takiego stanu było podjęcie decyzji o przebudowie 16 parowozów serii Px48 w Zakładach Naprawy Taboru Kolejowego w Nowym Sączu z rozstawu osi 750 mm na 1000 mm i skierowanie ich do kolei pomorskich. Parowozy te były zbudowane na początku lat 50. w „Fabloku” w Chrzanowie. Pierwszy zmodernizowany parowóz trafił we wrześniu 1969 r. do lokomotywowni w Białogardzie. W roku 1975 zostały wprowadzone do eksploatacji transportery służące do przewozu towarowych wagonów normalnotorowych. Punkty do wtaczania wagonów na transportery powstały w Koszalinie i Białogardzie. W latach 80. koszalińska kolej wąskotorowa obsługiwała 17 bocznice.

Do początku lat 90. kolej wąskotorowa w Koszalinie funkcjonowała pod wspólną nazwą dla wszystkich tego typu przedsięwzięć na Pomorzu – Pomorskie Koleje Dojazdowe. Na początku lat 90. podjęto decyzję o podziale PKD na trzy odrębne koleje: Gryficką KD, Koszalińską KD oraz Stargardzką KD.

W Koszalinie w przewozach pasażerów od roku 1965 brały udział także Polskie Linie Lotnicze LOT (PLL LOT). W tym celu uruchomiono lotnisko pasażerskie w Zegrzu Pomorskim, 18 km na południe od Koszalina (ryc. 2.). Pasażerski ruch lotniczy w mieście wzrastał dynamicznie. Już rok po otwarciu połączenia liczba pasażerów przybyłych i odprawionych uległa podwojeniu. W roku 1969 liczba osób, które przybyły do Koszalina drogą lotniczą wyniosła ponad 20 tys., podczas gdy osób odprawionych było około 20,6 tys. W roku 1970 miał miejsce remont płyty lotniska. W okresie od maja do października koszaliński port lotniczy był zamknięty. Po zakończeniu remontu ruch pasażerski zaczął ponownie wzrastać. Rekordowym, jak na ówczesne czasy, był rok 1973, kiedy odprawiono z portu lotniczego w Koszalinie 53,7 tys. pasażerów, a przybyło 48,9 tys. pasażerów.

Ryc. 2. Lokalizacja lotniska w Zegrzu Pomorskim na tle sieci transportowej regionu w 1980 r.



Źródło: opracowanie własne na podst. materiałów ze strony Mapy Google:
www.maps.google.com

W związku z rosnącym zapotrzebowaniem na usługi lotnicze w roku 1988 ówczesny Minister Komunikacji podjął decyzję o budowie nowego terminalu pasażerskiego.

Sieć transportowa po zmianie ustrojowej

W roku 1990 doszło do reorganizacji PKS, wskutek której zlikwidowano zarządy przedsiębiorstw PKS. Oddziały PKS stały się przedsiębiorstwami PKS. W następstwie tych zmian od 1 lipca 1990 r. Oddział PKS w Koszalinie został Przedsiębiorstwem PKS w Koszalinie. Dnia 20 października 2001 r. powstało PKS Spółka z o.o. w Koszalinie i działa w tej formie prawnej do dnia dzisiejszego.

Według zmienionego rozkładu jazdy od grudnia 2008 r. PKS Koszalin obsługuje połączenia autobusowe w skali lokalnej i krajowej (ryc. 3.).

Ryc. 3. Połączenia lokalne i krajowe PKS Koszalin w roku 2008



Źródło: opracowanie własne na podst. materiałów ze strony internetowej PKS Koszalin: www.pkskoszalin.eu

Początkowe lata transformacji ustrojowej przyczyniły się do likwidacji znacznej części połączeń PKP, jak i wąskotorowych w regionie. W roku 1992 doszło do wstrzymania przewozów pasażerskich kolejką wąskotorową na odcinku Białogard-Sławoborze. W roku 1994 doszło do zawieszenia ruchu pociągów pasażerskich obsługiwanych przez kolej normalnotorową na linii Mścice-Mielno. 30 września 1996 r. podjęto decyzję o zamknięciu odcinka Świelino-Białogard. W roku 2001 trasa kolejkki z Koszalina do Świelina została skrócona o 10 km, a do stacji końcowej w Rosnowie kolejkka dojeżdżała tylko w okresie wakacyjnym. 17 września 2001 r. zamknięto połączenie towarowe do lotniska w Zegrzu Pomorskim. 22 września tego roku zaprzestano eksploatacji trasy Świelino-Koszalin. Koszalińska Kolej Wąskotorowa została ostatecznie zamknięta dnia 1 października 2001 r.

1 października 2001 r. doszło do wyodrębnienia spółki PKP Przewozy Regionalne (PKP PR) ze spółki PKP S.A. PKP PR została podzielona na 16 spółek z siedzibami w stolicach województw. Koszalin znalazł się w strefie oddziaływania Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych z siedzibą w Szczecinie.

Na początku 2006 r. w koszalińskim sądzie doszło do zarejestrowania Towarzystwa Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki. Stowarzyszenie to zaczęło starania o reaktywację połączenia na odcinku pomiędzy Koszalinem a Rosnowem. Doszło nawet do pierwszych prac remontowych i porządkowych. Swoją pomoc zaoferowało miasto Koszalin, które obiecało wsparcie rządu

100 tys. zł. Pieniądze te miały być wykorzystane na sprowadzenie taboru spod Szczecina. Wsparciem ze strony PKP miały być dwie lokomotywy, dwa motowozy oraz 18 wagoników za przysłowiową złotówkę. Na początku 2007 r. doszło do spotkania w koszalińskim ratuszu w celu sfinalizowania przedsięwzięcia. Wskutek braku 3 km torów na odcinku z Manowa do Rosnowa podjęto decyzję o przełożeniu brakującego fragmentu z trasy pomiędzy Koszalinem a Bobolicami. Uruchomienie samej kolejki przewidziano na maj 2007 r.

W marcu 2007 r. w koszalińskim ratuszu powstał pomysł utworzenia połączenia szynobusem z Koszalina do Mielna. Doszło do użyczenia za darmo szynobusu przez Urząd Marszałkowski w Szczecinie. Pod uwagę zostały wzięte dwa warianty. Tańszy zakładał jedynie remont torowiska zamkniętego w 1994 r., natomiast droższy dodatkowo uwzględniał zabezpieczenie przejazdu kolejowego w Mścicach na drodze krajowej nr 11. Ważnym elementem koncepcji był plan podporządkowania szynobusu pod MZK w Koszalinie. Pozwoliłoby to pasażerom na korzystanie z tzw. biletów łączonych. Pociąg poza pełnieniem funkcji atrakcji turystycznej w znacznym stopniu pozwoliłby na rozładowanie natężenia ruchu ulicznego na drodze do Mielna i Kołobrzegu.

W połowie czerwca 2007 r. na spotkaniu zorganizowanym w koszalińskim Urzędzie Miasta (UM) doszło do porozumienia pomiędzy przedstawicielami UM w Koszalinie, przedstawicielami Urzędu Gminy (UG) w Mielnie, przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie oraz PKP w sprawie szynobusu na trasie Koszalin-Mielno. Na jego mocy PKP, UM w Koszalinie oraz Urząd Marszałkowski będą zarządzać linią, przy czym PKP i miasto Koszalin sfinalizują remont, Mielno natomiast będzie ponosić koszty funkcjonowania linii.

Kolejne spotkanie w koszalińskim ratuszu, dotyczące połączenia kolejowego Koszalin-Mielno, odbyło się na początku września 2007 r. Pod nowopowstałym wspólnym porozumieniem podpisali się marszałek województwa, prezydent Koszalina, wójt gminy Mielno oraz przedstawiciel Polskich Linii Kolejowych (PLK PKP). Podjęto decyzję, że od 2008 r. będzie kursował na omawianej trasie szynobus.

Po czterdziestoletnim okresie przerwy w kursowaniu pociągów osobowych pomiędzy Koszalinem a Mielnem ponowne uruchomienie pociągów okazało się zaskoczeniem dla osób zamieszkałych wzdłuż linii kolejowej. Ludzie ci zagospodarowali swoje posesje znajdujące się przy torach kolejowych, co w zaistniałej sytuacji doprowadziło do nieporozumień pomiędzy nimi a UM w Koszalinie. Pociąg zakończył kursowanie 31 sierpnia. Przejazdy w okresie wakacyjnym przyniosły ponad 100 tys. zł strat. Wiadomo jednak, że połączenie nie zostanie zlikwidowane i będzie utrzymywane w kolejnych sezonach.

Na początku maja 2008 r. przedstawiciele Towarzystwa Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki wraz z gminą Manowo podpisali umowę o zarządzaniu lokomotywą, która wcześniej znalazła się pod zarządkiem gminy. Ustanowio-

no, że trasa przejazdu kolejką obejmie odcinek z Koszalina do Manowa, gdyż tylko na tej trasie zachowało się torowisko.

Pomimo zamknięcia lotniska dla ruchu pasażerskiego w Zegrzu Pomorskim w 1990 r. dla lotów pasażerskich, miejsce to dalej pełniło ważne funkcje. W roku 1991 odbyło się tam oficjalne powitanie Jana Pawła II, który w Koszalinie rozpoczął swoją czwartą pielgrzymkę do Polski. W tym samym roku lotnisko stało się ponownie obiektem wojskowym, pełniąc tą funkcję do 2002 r.

Od 22 lipca 2004 r. lotnisko zostało wydzierżawione od Agencji Mienia Wojskowego (AMW) przez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Pomorza Środkowego (SGiPPS). Obiekt oddano w użytkowanie Aeroklubowi Koszalińskiemu, który eksploatuje go w celu propagowania lotnictwa wśród społeczności.

Perspektywy rozwoju sieci transportowej

Według dokumentu *Master Plan dla Kolei w Polsce w 2030 roku* linia kolejowa nr 202 przebiegająca z Gdyni do Stargardu Szczecińskiego przez Koszalin ma ulec znacznym modyfikacjom. Najważniejszą zmianą jest zwiększenie maksymalnych prędkości pociągów na tym odcinku do 160 km/h. Trasa kolejowa nr 402 do Kołobrzegu ma zostać zmodyfikowana do prędkości 100 km/h. Dodatkowo, wskutek specjalizacji tras kolejowych, trasa nr 202 ma zostać zakwalifikowana jako trasa przeznaczona dla ruchu pasażerskiego. Linia kolejowa nr 402 ma uzyskać charakter trasy mieszanej, tj. obsługującej ruch pasażerski i towarowy na jednakowych prawach. Trasa nr 427 z Mścic do Mielna nie została ujęta w planie rozwoju kolei ze względu na jej przynależność od 2007 r. do władz samorządowych w Koszalinie.

Wskutek specjalizacji przewozów, wzrostu prędkości oraz przewidywanego wzrostu przewozów aglomeracyjnych zaplanowano rozbudowę szlaku nr 202 o dodatkowy tor na odcinku z Gdyni przez Koszalin do Runowa Pomorskiego. Powstał również plan wznowienia sezonowego połączenia pasażerskiego szlakami nr 402, 420 i 401 z Koszalina do Świnoujścia przez Kołobrzeg, Płoty i Wysoką Kamieńską.

29 grudnia 2004 r. Rada Miejska w Koszalinie poparła plan ponownego uruchomienia portu lotniczego. Port ten planowo byłby odpowiedzialny za ruch czarterowy, regionalny oraz pełniłby funkcje lotniska przesiadkowego. Planowana jest także w tym celu reaktywacja połączenia kolejką wąskotorową z Koszalinem. W kwietniu 2005 r. w ramach Rady Gospodarczej obradującej przy Prezydencie Miasta Koszalina doszło do wyrażenia pozytywnej opinii na temat reaktywacji lotniska cywilnego.

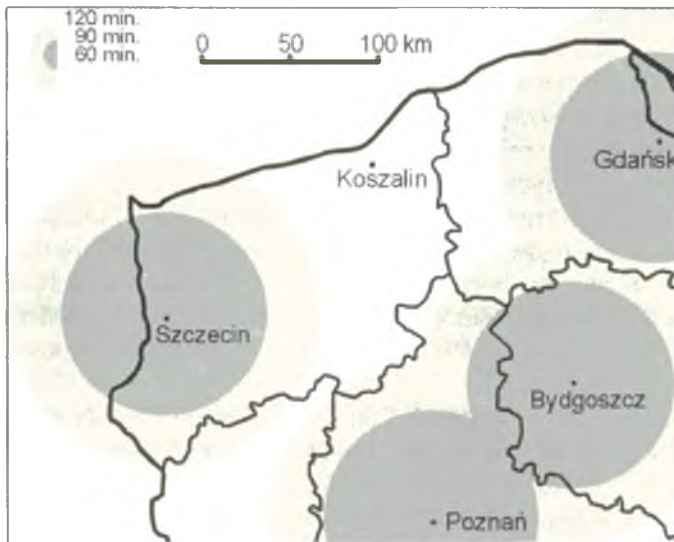
W kwietniu 2006 r. lotnisko w Zegrzu Pomorskim zostało zgłoszone do opracowywanego przez Ministerstwo Transportu *Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*. Uchwała Nr 86/2007 z 8 maja 2007 r. określiła rejony potencjalnej lokalizacji portów, między innymi wymieniono Pomorze Środkowe.

25 lipca 2006 r. w ramach konsultacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013 został ogłoszony projekt *Uruchomienie lotniska cywilnego w Zegrzu Pomorskim k. Koszalina*. Obejmował on:

- budowę infrastruktury oraz zagospodarowanie obszaru lotniska wraz ze wszystkimi obiektami niezbędnymi do prawidłowego funkcjonowania obiektu;
- modernizację oraz przebudowę pasa startowego wraz z drogami kołowania;
- wyremontowanie wieży kontrolnej lotów wraz z pozostałymi budynkami znajdującymi się w obrębie lotniska;
- budowę nowego terminala pasażerskiego;
- rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej na obszarach graniczących z lotniskiem, łącznie z reaktywacją połączenia kolejną z Koszalinem.

Dodatkowym atutem przemawiającym za reaktywacją portu lotniczego są standardy UE. Według tych standardów czas graniczny podróży określający dostępność komunikacyjną do regionalnego portu lotniczego nie powinien przekraczać 90 minut (ryc. 4.).

Ryc. 4. Odległość izochroniczna do najbliższych położonych portów lotniczych



Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Niezgodka, 2007.

Dodatkowo, w warunkach panujących w kraju, tj. przy stanie i przepustowości dróg, braku autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz niskiej częstotliwości połączeń kolejowych, czas ten niejednokrotnie ulega wydłużeniu.

Odległość w linii prostej z Koszalina do najbliższych portów lotniczych wynosi:

- Szczecin-Goleniów 107 km;
- Gdańsk-Rębiechowo 151 km;
- Bydgoszcz 171 km;
- Poznań-Ławica 202 km;
- Berlin-Schönefeld 269 km.

Piśmiennictwo

- Czerwiński J., 1979, *Działalność PZPR na rzecz rozwoju gospodarczego miasta*, [w:] H. Rybicki (red.), *Miejska organizacja partyjna w Koszalinie 1945-1978*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- Gasztord T., 1974, *Koszalin. Zarys dziejów*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- Kołodziejcki H., 1997, *Komunikacja miejska jako dziedzina gospodarowania*, [w:] O. Wyszomirski (red.), *Komunikacja miejska w gospodarce rynkowej*, Wyd. UG, Gdańsk, s. 11-23.
- Kosacki J. M., 2001, *Kolej na Pomorzu Zachodnim 1945-2001*, Wydawnictwo INES Szczecin, Szczecin.
- Małek P., 1965, *Transport lądowy*, [w:] E. Z. Zdrojewski (red.), *Podstawowe problemy rozwoju powiatu koszalińskiego*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań, s. 430-449.
- Sprawozdanie z działalności Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Pomorza Środkowego za 2006 r.*
- Stachowska M., 1971, *Transport i łączność*, [w:] E. Z. Zdrojewski (red.), *Podstawowe problemy rozwoju powiatu koszalińskiego*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań, s. 115-126.
- Uchwała XXI/330/04 z dnia 29.12.2004 r. w sprawie przyjęcia stanowiska dotyczącego reaktywowania lotniska cywilnego w Zegrzu Pomorskim gm. Świeszyno.*
- www.pkp.pl
www.pkskoszalin.eu

TOMASZ WISKULSKI

TRANSPORTATION NETWORK OF KOSZALIN

Koszalin as a main junction of Centre Pomerania begins impersonating of whole country. In study shows dependences between historical occurrences and socio-economical changes and figuration of transportation centre. In retrospective part described stage among years 1829 and 1989 when came in Poland to constitutional transformation. Afterwards, described events and their influence to changes in transportation discipline between years 1989 and February of 2009. Final date is connected to stage of planning by authority of Koszalin redevelopment of transportation connections in region and time of reactivation closed a few years before different types of transportation connections. The localization of Koszalin and it's administrative function don't remain without influence on development of transportation functions. Convenient loca-

tion in close neighbourhood of Baltic Sea and route of two national roads intersected city make that Koszalin belongs to cities accomplish pass-through functions for citizens and cargo. Localization factor does significant role in process of formation colonization functions from the outset of its existence.