

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego



ETAP III

Projekt planu transportowego Wersja do konsultacji społecznych



luty 2014



Refunda®
PROFESJONALNE USŁUGI DORADCZE

Dokument przygotowany przez konsorcjum:



"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.
*ul. Krasieńskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl*

oraz

REFUNDA Sp. z o.o.



*pl. Solny 16, 50-062 Wrocław,
tel. 71 371 79 90, faks 71 723 22 11
e-mail: kontakt@refunda.pl
www.refunda.pl*

Spis treści

1. Przedmiot opracowania	7
1.1. Cel opracowania	7
1.2. Zakres planu.....	8
1.3. Definicje i określenia	10
2. Metodologia tworzenia planu.....	12
3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem.....	14
3.1. Informacje ogólne o województwie zachodniopomorskim	14
3.2. Demografia.....	22
3.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza	30
3.4. Charakterystyka i ocena aktualnej oferty przewozowej na podstawie kryteriów społeczno-gospodarczych.....	36
4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze województwa zachodniopomorskiego	37
4.1. Regionalny pasażerski transport kolejowy	37
4.1.1. Charakterystyka taboru wykorzystywanego w regionalnych kolejowych przewozach pasażerskich	43
4.2. Regionalny osobowy transport drogowy.....	48
4.2.1. Charakterystyka taboru wykorzystywanego w drogowych przewozach pasażerskich	54
4.3. Transport transgraniczny	59
4.4. Ocena dostępności komunikacyjnej dworców i przystanków kolejowych i autobusowych, w tym dostępność dla osób niepełnosprawnych.....	59
5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem	63
5.1. Zagospodarowanie przestrzenne	63
5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi.....	64
5.3. Uwarunkowania wynikające z planu wojewódzkiego dla planów niższego szczebla	72
5.4. Układ drogowy.....	72
5.5. Transport indywidualny.....	81
5.6. Wpływ transportu na środowisko	85
6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.....	92
6.1. Ocena potrzeb przewozowych	92

6.2. Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2013)	94
6.3. Prognoza popytu potencjalnego w przedziałach czasowych 2015, 2020, 2025, opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ.....	102
6.4. Najważniejsze generatory ruchu w województwie zachodniopomorskim	104
7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	105
7.1. Podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe	105
7.1.1. Aktualny podział zadań przewozowych	105
7.1.2. Działania niezbędne do osiągnięcia bardziej korzystnego podziału zadań przewozowych w perspektywie roku 2025	107
7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej.....	110
7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych	111
7.4. Preferencje wyboru środka lokomocji wnioskowane przez mieszkańców.....	111
8. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej.....	113
8.1. Etapowanie rozwoju sieci połączeń w zależności od kwoty dostępnych środków na publiczny transport zbiorowy.....	113
8.2. Połączenia wojewódzkie	124
8.2.1. Połączenia wojewódzkie łączące Szczecin z innymi miastami powiatowymi województwa	124
8.2.2. Połączenia wojewódzkie łączące miasta powiatowe między sobą	125
8.3. Linie międzywojewódzkie o charakterze lokalnym	126
9. Pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	128
9.1. Określenie wymaganych standardów dostępności usług publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców województwa	128
9.1.1. Dostępność przestrzenna	128
9.1.2. Dostępność publicznego transportu zbiorowego w czasie.....	128
9.1.3. Skomunikowanie połączeń przesiadkowych	130
9.2. Punktualność kursowania.....	130
9.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne wypełnienie pojazdu	130
9.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.....	131
9.5. Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych	133
9.5.1. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych.....	134
9.5.2. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych.....	136

9.6. Standard w zakresie ochrony środowiska.....	138
9.6.1. <i>Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału publicznego transportu zbiorowego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego miast ...</i>	138
10. Zasady organizacji rynku przewozów w publicznym transporcie zbiorowym.....	140
10.1. <i>Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w aspekcie podziału na obszary kompetencji. Zasady podziału kompetencji pomiędzy poszczególnymi organizatorami</i>	140
10.1.1. <i>Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego</i>	140
10.1.2. <i>Przewidywani organizatorzy publicznego transportu zbiorowego.....</i>	142
10.1.3. <i>Zasady podziału kompetencji.....</i>	143
10.1.3.1. <i>Zasady podziału kompetencji w przewozach międzywojewódzkich.....</i>	143
10.1.3.2. <i>Zasady podziału kompetencji w zakresie zarządzania transportem pomiędzy władze województwa, powiatu oraz gminy.....</i>	144
10.1.3.3. <i>Zasady podziału kompetencji w przewozach w strefie transgranicznej</i>	145
10.1.3.4. <i>Zasady współpracy organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym</i>	145
10.2. <i>Możliwe struktury zarządzania transportem w województwie</i>	147
10.3. <i>Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym.....</i>	151
10.4. <i>Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej i rodzaje umów z operatorami.....</i>	151
10.4.1. <i>Zasady wyboru operatorów ze szczególnym uwzględnieniem obowiązku zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym.....</i>	153
10.5. <i>Kontrola usług przewozowych – system monitoringu i kontroli punktualności kursowania operatorów.....</i>	154
10.5.1. <i>Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy.....</i>	154
10.5.2. <i>Kontrola jakości wykonywanych usług</i>	155
10.6. <i>Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....</i>	156
11. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	159
11.1. <i>Formy i źródła finansowania usług przewozowych</i>	159
11.2. <i>Rentowność linii komunikacyjnych</i>	163
11.2.1. <i>Środki przeznaczane na dofinansowanie przejazdów osób uprawnionych do ulg</i>	164
11.2.2. <i>Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto</i>	168
11.2.3. <i>Dopłaty gminne i powiatowe oraz możliwość zawierania umów przez organizatora na liniach komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich a gminami lub powiatami.....</i>	171
11.2.4. <i>Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania publicznego transportu zbiorowego</i>	172

12.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera.....	175
12.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach.....	176
12.2.	Informacja pasażerska w pojazdach.....	178
12.2.1.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie określenia zasad numeracji linii komunikacyjnych	178
12.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	179
13.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	180
13.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	180
13.2.	Integracja transportu przekraczającego granice województwa oraz granicę państwową ..	181
13.3.	Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu	181
13.4.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny	182
13.5.	Zasady lokalizacji parkingów B+R i P+R w przewozach wojewódzkich.....	187
13.6.	Integracja taryfowa publicznego transportu zbiorowego	188
13.7.	Możliwość zastosowania tramwaju dwusystemowego.....	189
13.8.	Możliwość zastosowania dowozowej komunikacji autobusowej do linii kolejowych	190
	Spis tabel	191
	Spis rysunków.....	193

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

Konieczność opracowania planu wynika z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹.

Celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego” (zwanego w dalszej części opracowania „Planem”) jest wskazanie najlepszych możliwych rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa zachodniopomorskiego ukierunkowanych na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach o zasięgu wojewódzkim. Powyższy cel zostanie osiągnięty po zrealizowaniu założeń Planu, gwarantujących podniesienie atrakcyjności transportu kolejowego i autobusowego. Do najważniejszych należy zaliczyć odpowiedni standard usług, postulowaną integrację publicznego transportu zbiorowego (m.in. poprzez wprowadzanie biletu ważnego w różnych środkach transportu na obszarze całego województwa, jednolity system informacji pasażerskiej otwarty również na przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego) oraz ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Wskazane kierunki działań prowadzić powinny do poprawy dostępności, poprawy efektywności funkcjonowania oraz poprawy bezpieczeństwa użytkowników transportu, co w konsekwencji przełoży się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem i na jakość warunków życia mieszkańców regionu. Wdrożenie Planu przyczyni się do racjonalnego kształtowania środków publicznych przeznaczanych na publiczny transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe.

Kolejnym celem niniejszego opracowania jest przygotowanie Województwa Zachodniopomorskiego, jako organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich, do rozpoczęcia organizacji publicznego transportu zbiorowego według nowych uregulowań prawnych (wynikających z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym), które będą obowiązywać w pełni od dnia 01.01.2017 roku. Od tego dnia wejdą w życie nowe uregulowania wykluczające przekazywanie przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych. Będą one mogły być wypłacane tylko operatorom publicznego transportu zbiorowego, dlatego kolejnym ważnym celem Planu jest określenie sieci komunikacyjnej, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, co jest równoznaczne ze wskazaniem linii komunikacyjnych, których operatorzy będą otrzymywać rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, zgodnych z Ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity: Dz.U. z 2012 r. poz. 1138).

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 r. Nr 5 poz. 13 z późn. zm.), art. 9 ust. 1 pkt 5.

Plan poddany zostanie konsultacjom społecznym. Wyłożenie Planu do publicznego wglądu służyć będzie przekazaniu informacji o planowanych działaniach w sferze transportu zbiorowego, ale przede wszystkim wpływaniu mieszkańców województwa na kształt dokumentu poprzez umożliwienie zgłaszania uwag i propozycji oraz kreowania własnego, oczekiwanego wizerunku tego transportu.

Plan, po uchwaleniu przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, będzie stanowić akt prawa miejscowego.

1.2. Zakres planu

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [...] opracowuje województwo: w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich lub któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze”.

Zakres rzeczowy Planu obszarowo obejmuje teren całego województwa – a przedmiotowo :

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- 5) zasady organizacji rynku przewozów,
- 6) planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- 8) planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.



Rys. 1.2.1. Obszar objęty planem transportowym.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://geoportal.gov.pl>

Przy opracowywaniu Planu uwzględniono:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego Planem zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (PZPWZ),
- 2) sytuację społeczno – gospodarczą województwa zachodniopomorskiego,
- 3) stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych,
- 5) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa i województwa,
- 6) rentowność linii komunikacyjnych,
- 7) dane dotyczące przepustowości infrastruktury kolejowej.

Zagadnienia przedstawione w Planie przedstawiają aktualną sytuację województwa zachodniopomorskiego, charakterystykę funkcjonującego tam systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe wraz z preferencjami pasażerów.

W oparciu o powyższą diagnozę określono standard usług przewozowych, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. Przedstawiono propozycję kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim, mających na celu poprawę jakości usług przewozowych oraz zwiększenie jego roli.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie²,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast, albo
 - miast i gmin sąsiadujących,– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego³,
- **międzynarodowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej⁴,
- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie⁵,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁶,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁷,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu Planem, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,

² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3.

³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4.

⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. pkt 6.

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 7.

⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8.

⁷ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9.

- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁸,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzykanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁹, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹⁰,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹¹,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹²,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **strefa transgraniczna** – obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa¹³,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, art. 2 lit. j).

⁹ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

¹⁰ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 r. Nr 5 poz. 13), art. 4 ust. 1 pkt 10.

¹¹ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 11.

¹² Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 14.

¹³ Ibidem, art. 4 ust. 1 pkt 17.

- wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹⁴,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie¹⁵,
 - **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁶.

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- części graficznej, zawierającej rysunki przedstawiające sieć komunikacyjną w granicach województwa zachodniopomorskiego, na której ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Elementy Planu zostały przedstawione według poniższej kolejności:

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24.

¹⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25.

¹⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26.

Tab. 2.1. Elementy Planu.

L.p.	Element Planu	Nr rozdziału
1	Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru, objętego planem, w tym: – informacje ogólne o województwie zachodniopomorskim, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna,	3
2	Opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów – istniejąca sieć komunikacyjna.	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem: – zagospodarowanie przestrzenne, – powiązania z innymi dokumentami strategicznymi, – układ drogowy, – transport indywidualny, – wpływ transportu na środowisko.	5
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym: – obecny podział zadań przewozowych, – preferencje wynikające z potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego, uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7
6	Opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym: – planowania sieć komunikacyjna, – zapotrzebowanie na wojewódzkie przewozy pasażerskie.	8
7	Pożądany standard usług przewozowych, w tym: – uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, – ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe.	9
8	Zasady organizacji rynku przewozów, w tym: – aspekty prawne, – struktury zarządzania publicznym transportem zbiorowym w województwie zachodniopomorskim, – wybór operatora, – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo-biletowego, – zarządzanie infrastrukturą transportową.	10
9	Formy i źródła finansowania usług przewozowych.	11
10	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	12
11	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	13

Jednostki samorządowe wchodzące w skład Województwa Zachodniopomorskiego – Powiaty**Powiat białogardzki**

Siedzibą Powiatu białogardzkiego jest miasto Białogard. Graniczy on z czterema powiatami: kołobrzeskim, koszalińskim, szczecineckim i świdwińskim. Wg danych GUS z roku 2012 zamieszkiwany jest przez 49 184 ludzi, zaś swym zasięgiem obejmuje powierzchnię 845 km². W skład powiatu wchodzi gminy Białogard, Karlino, Tychowo. Przez teren powiatu przebiega droga krajowa nr 6, a także drogi wojewódzkie: nr 163, nr 166, nr 167 i nr 169 oraz drogi kolejowe: nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński i nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg.

**Powiat choszczeński**

Powiat choszczeński z siedzibą w mieście Choszczno graniczy z pięcioma powiatami: drawskim, myśliborskim, stargardzkim, strzelecko-drezdeneckim (województwo lubuskie) i wałeckim. Obejmuje swym zasięgiem obszar 1 328 km², który zamieszkuje 50 160 osób. Gminy leżące na terenie powiatu to Choszczno, Drawno, Pełczyce, Recz, Bierzwnik, Krzęcin. Obok dróg wojewódzkich nr 122, 151, 160 i 175, które przebiegają przez teren powiatu choszczeńskiego, wyróżnić można drogę krajową nr 10, łącząca aglomeracje: szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską. Przez powiat przebiega linia kolejowa nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny, nr 403 Piła Północ – Ulikowo i nr 410 Grotniki Drawskie – Choszczno.

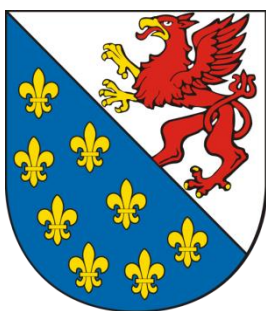
**Powiat drawski**

Siedzibą powiatu jest miasto Drawsko Pomorskie, zaś graniczy on z siedmioma innymi powiatami: choszczeńskim, łobeskim, stargardzkim, szczecineckim, świdwińskim, wałeckim, złotowskim (województwo wielkopolskie). Gminy, które wchodzi w skład powiatu drawskiego: Czaplonek, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski, Złocieniec, Ostrowice. Powierzchnię 1 764 km² zamieszkuje 58 724 osób. Przez teren powiatu przebiegają dwie drogi krajowe – nr 10 i nr 20 oraz siedem dróg wojewódzkich: nr 148, 162, 163, 171, 173, 175 i 177. W transporcie kolejowym wyróżnić można linie kolejowe nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie, nr 403 Piła Północ – Ulikowo i nr 410 Grotniki Drawskie – Choszczno.



Powiat goleniowski

Powiat goleniowski obejmuje swym zasięgiem obszar 1 616 km², który jest zamieszkiwany przez 82 067 osoby. Siedzibą powiatu jest miasto Goleniów. Graniczy on z siedmioma powiatami: gryfickim, kamieńskim, łobeskim, polickim (poprzez rzekę Odrę oraz Zalew Szczeciński), stargardzkim, powiatem grodzkim Świnoujście (poprzez Zalew Szczeciński) i powiatem grodzkim Szczecin. W podziale na gminy można wyszczególnić gminę Goleniów, Maszewo, Nowogard, Stepnica, Osina, Przybiernów. W odległości ok. 5 km na wschód od Goleniowa znajduje się port lotniczy Szczecin-Goleniów. Przez teren powiatu przebiega droga krajowa nr 3 i nr 6 (odcinkami S3 i S6), a także drogi wojewódzkie: nr 106, 112, 113, 141, 144, 146, 147. W powiecie wyróżnić można następujące linie kolejowe: nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, nr 402 Koszalin – Goleniów oraz nr 434 i 435, które łączą linię nr 402 z Portem Lotniczym Szczecin Goleniów.



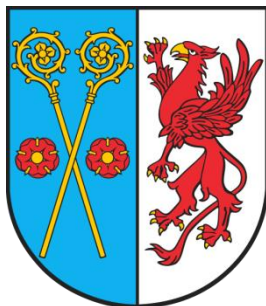
Powiat gryficki

Siedzibą powiatu gryfickiego jest miasto Gryfice. Granicę północną powiatu wyznacza brzeg Morza Bałtyckiego, od zachodu powiat graniczy z powiatami: kamieńskim i goleniowski, od wschodu z kołobrzeskim, zaś od południa z łobeskim. Powierzchnia powiatu wynosi 1 017 km², zamieszkiwany jest on przez 61 798 osób. W podziale na jednostki administracyjne można wyszczególnić następujące gminy: Gryfice, Płoty, Trzebiatów, Brojce, Karnice, Rewal. Główny ruch pojazdów na terenie powiatu skupia się na drodze krajowej nr 6, z której odchodzą drogi wojewódzkie – nr 109, 108 i 152, a także droga nr 105. W powiecie znajduje się również odcinek drogi wojewódzkiej nr 110, 102 i 103. Przez powiat gryficki przebiega linia kolejowa nr 402 Koszalin – Goleniów.



Powiat gryfiński

Powiat gryfiński jest powiatem o największej powierzchni w Województwie Zachodniopomorskim (1 870 km²), który zamieszkują 84 103 osoby. W skład powiatu wchodzi gminy: Cedynia, Chojna, Gryfino, Mieszkowice, Moryń, Trzcisko-Zdrój, Banie, Stare Czarnowo, Widuchowa. Powiat na zachodzie graniczy na rzece Odrze z Niemcami, na północy przylega do granicy miasta Szczecin oraz powiatu polickiego, na północny wschód od powiatu gryfińskiego znajduje się powiat stargardzki, na wschodzie powiat pyrzycki, a na południowym wschodzie i południu powiat myśliborski. Przez teren powiatu gryfińskiego przebiegają drogi krajowe nr S3, nr 26 i nr 31 oraz wojewódzkie – nr 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126 i 143. Występuje także jedna linia kolejowa: nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny.



Powiat kamieński

Powiat kamieński jest położony w północno-zachodniej części województwa, jego siedzibą jest miasto Kamień Pomorski. Położony jest na wyspie Wolin, Wybrzeżu Trzebiatowskim i Równinie Gryfickiej, sąsiaduje z powiatem gryfickim, goleniowskim i Świnoujściem. W skład powiatu wchodzi gminy: Dziwnów, Golczewo, Kamień Pomorski, Międzyzdroje, Wolin, Świerżno. Powierzchnia powiatu wynosi 1 003 km² i zamieszkuje ją 48 131 osób. Na terenie powiatu znajdują się drogi wojewódzkie nr 102, 103, 105, 106, 107 i 108 oraz droga krajowa nr 3 (na odcinku S3). Wyróżnić można dwie linie kolejowe czynne: nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port oraz nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski.



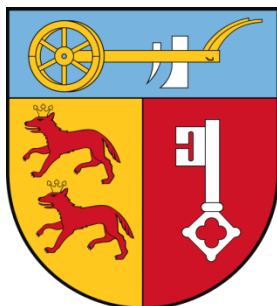
Powiat kołobrzeski

Powiat kołobrzeski zlokalizowany jest w północnej (nadmorskiej) części Województwa Zachodniopomorskiego. Sąsiaduje z powiatami: gryfickim, łobeskim, świdwińskim, białogardzkim i koszalińskim. Od północy granicę powiatu wyznacza linia brzegowa Morza Bałtyckiego, zaś południową naturalną granicą jest rzeka Parsęta. Powiat kołobrzeski ma swoją siedzibę w Kołobrzegu, zamieszkiwany jest przez 79 633 mieszkańców i obejmuje swym zasięgiem powierzchnię 725 km². W skład powiatu wchodzi następujące gminy: Kołobrzeg, Gościno, Dygowo, Rymań, Siemyśl, Ustronie Morskie. Drogi krajowe przebiegające przez powiat kołobrzeski to droga krajowa nr 6 i nr 11, zaś wojewódzkie to nr 102, 162, 163. Występują tu również linie kolejowe: nr 402 Koszalin – Goleniów i nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg.



Powiat koszaliński

Powiat koszaliński sąsiaduje od zachodu z powiatem kołobrzeskim, od południowego zachodu z białogardzkim, od południa ze szczecineckim, od wschodu z bytowskim, zaś od północnego wschodu z powiatem sławieńskim. Północną granicę wyznacza pas wybrzeża Bałtyku. Siedzibą władz powiatu jest miasto Koszalin, które ma status samodzielnego powiatu grodzkiego. Koszalin jest miastem na prawach powiatu i nie wchodzi w skład powiatu koszalińskiego. Liczba ludności powiatu ziemskiego wynosi 79 633, zaś jego powierzchnia – 725 km². W skład powiatu wchodzi osiem gmin, są to: Bobolice, Polanów, Sianów, Będzino, Biesiekierz, Manowo, Mielno i Świeszyno. Drogi krajowe przebiegające przez teren powiatu to droga krajowa nr 6, 11 i 25, zaś wojewódzkie to 165, 167, 168, 169, 171, 203, 205, 206, 208. Przez ten obszar prowadzą linie kolejowe nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński, nr 402 Koszalin – Goleniów oraz nr 427 Mście – Mielno Koszalińskie.



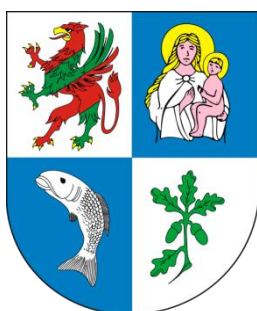
Powiat łobeski

Powiat łobeski z siedzibą w mieście Łobez zamieszkuje 38 211 osób, a jego powierzchnia wynosi 1 065 km². W skład powiatu wchodzi gminy: Dobra, Łobez, Resko, Węgorzyno, Radowo Małe. Od południa graniczy z powiatem stargardzkim, od zachodu z goleniowskim, od północnego zachodu z gryfickim, północną granicę wyznacza powiat kołobrzeski, zaś wschodnią świdwiński i drawski. Przez powiat przebiega droga krajowa nr 20 oraz drogi wojewódzkie – nr 144, 146, 147, 148, 150, 151 i 152. Linie kolejowe na terenie powiatu to nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński i nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie.



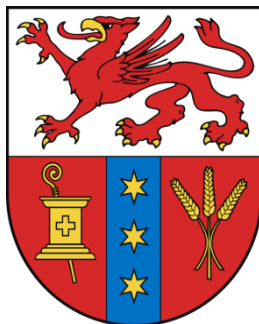
Powiat myśliborski

Powiat myśliborski położony jest w zachodniej części województwa, jego siedzibą jest miasto Myślibórz. W skład powiatu wchodzi gminy Boleszkowice, Nowogródek Pomorski, Barlinek, Dębno, Myślibórz. Na południu powiat myśliborski graniczy z powiatem gorzowskim oraz powiatem strzelecko-drezdeneckim (województwo lubuskie), na wschodzie z powiatem choszczeńskim, na północy z powiatami gryfińskim, pyrzyckim i stargardzkim. Powiat myśliborski obejmuje swoim zasięgiem obszar 1 182 km², zamieszkały przez 67 847 osoby. Można w nim wyróżnić drogi krajowe nr S3, 23, 26 oraz 31, a także drogi wojewódzkie – nr 121, 126, 127, 128, 130, 151 i 156. Przez teren powiatu przebiega także linia kolejowa nr 271 Wrocław Główny - Szczecin Główny oraz nr 430 Barnówko – Kostrzyn.



Powiat policki

Powiat policki z siedzibą w mieście Police położony jest w północno-zachodniej części województwa, zamieszkuje go 73 333 osób. Powierzchnia powiatu wynosi 665 km². Graniczy on z: powiatem goleniowskim (poprzez Zalew Szczeciński), gryfińskim, powiatem grodzkim Szczecin i powiatem grodzkim Świnoujście (poprzez Zalew Szczeciński). W skład powiatu wchodzi gminy: Nowe Warpno, Police, Dobra, Kołbaskowo. Przez powiat przebiega autostrada A6, drogi krajowe nr 10 oraz nr 13, a także drogi wojewódzkie – nr 114 oraz 115. Linie kolejowe to nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński, nr 408 Szczecin Główny – Stobno Szczecińskie oraz nr 409 Szczecin Główny – Granica Państwa.



Powiat pyrzycki

Powiat pyrzycki obejmuje swym zasięgiem obszar 726 km², zamieszkuje go 40 658 osób. Jego siedzibą jest miasto Pyrzyce. Do powiatu należą następujące gminy: Lipiany, Pyrzyce, Bielice, Kozielice, Przelewice, Warnice. Sąsiaduje on z powiatem stargardzkim, gryfińskim i myśliborskim. Przez teren powiatu przebiega droga krajowa nr S3 oraz drogi wojewódzkie – nr 106, 122, 153 i 154, a także nieeksploatowane pasażersko linie kolejowe nr 411 Stargard Szczeciński – Pyrzyce i nr 422 Pyrzyce – Głazów.



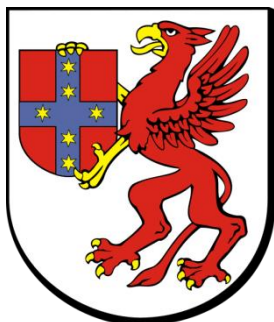
Powiat sławieński

Powiat sławieński leży w północno-wschodniej części województwa, siedzibą jest miasto Sławno a największym miastem powiatu jest Darłowo. W skład powiatu wchodzi gminy: Darłowo, Sławno, Postomino i Malechowo. Powiat leży na pograniczu województw zachodniopomorskiego i pomorskiego, pomiędzy powiatami koszalińskim i słupskim, obejmuje swym zasięgiem powierzchnię 1 043 km², zamieszkiwaną przez 57 958 osób. Drogi krajowe w obrębie powiatu to droga krajowa nr 6 i nr 37. Do dróg wojewódzkich należą drogi nr 203, 205, 208, 209. Ponadto przez teren powiatu przebiega linia kolejowa nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński oraz nr 418 Sławno – Darłowo.



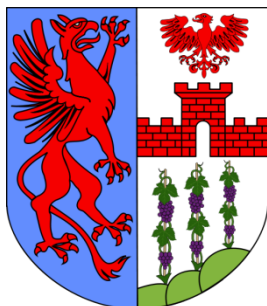
Powiat stargardzki

Powiat stargardzki z siedzibą w mieście Stargard Szczeciński zajmuje powierzchnię 1 520 km² i jest zamieszkiwany przez 120 921 osób. W skład powiatu wchodzi gminy: Stargard Szczeciński, Chociwel, Dobrzany, Ińsko, Suchań, Dolice, Kobylanka, Marianowo, Stara Dąbrowa. Sąsiaduje z powiatami: goleniowskim, łobeskim, drawskim, choszczeńskim, pyrzyckim, gryfińskim oraz z miastem Szczecin. Przez teren powiatu przebiegają drogi krajowe nr 10 (na fragmencie S10) i nr 20, a także wojewódzkie – nr 141, 142, 143, 144, 145, 151, 153, 160. Linie kolejowe to nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński, nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny, nr 403 Piła Północ – Ulikowo oraz nieobsługująca ruchu pasażerskiego linia nr 411 Stargard Szczeciński – Pyrzyce.



Powiat szczecinecki

Siedzibą władz powiatu jest miasto Szczecinek. Powiat szczecinecki ma powierzchnię 1 766 km², liczba mieszkańców wynosi 79 356. Położony jest on we wschodniej części Województwa Zachodniopomorskiego i graniczy z powiatami – od północy z koszalińskim, od północno-zachodu z białogardzkim, od wschodu z powiatami województwa pomorskiego – człuchowskim i bytowskim, od południowo-wschodu z powiatem złotowskim (woj. wielkopolskie), od południowo-zachodu z drawskim, zaś od zachodu z powiatem świdwińskim. W skład powiatu wchodzi gmina Szczecinek, Barwice, Biały Bór, Borne Sulinowo i Grzmiąca. Przebiegają przez niego trzy drogi krajowe i trzy wojewódzkie. Do krajowych zalicza się drogę nr 11, 20 i 25, a do wojewódzkich – nr 171, 172, 201. W obrębie powiatu znajdują się linie kolejowe nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie, nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg oraz nr 405 Piła Główna – Ustka.



Powiat świdwiński

Powiat świdwiński jest powiatem usytuowanym w centrum Województwa Zachodniopomorskiego. Graniczy on z powiatami: stargardzkim, gryfickim, kołobrzeskim, białogardzkim, szczecineckim, drawskim, zaś jego siedzibą jest miasto Świdwin. W powiecie wyszczególnić można następujące gminy: Świdwin, Połczyn-Zdrój, Brzeźno, Rąbino oraz Sławoborze. Powiat zajmuje powierzchnię 1 093 km², a liczba mieszkańców wynosi 79 356. Do dróg wojewódzkich przebiegających przez teren powiatu świdwińskiego zaliczyć można drogę nr 151, 152, 162, 163, 170, 172 i 173. Ponadto przez teren powiatu biegnie linia kolejowa nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński i nieczynna linia nr 421 Smardzko – Świdwin.



Powiat wałecki

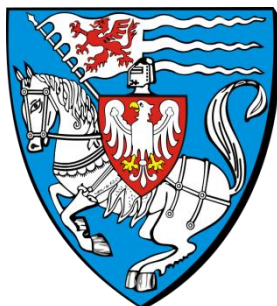
Powiat wałecki obejmuje obszar 1 415 km² w południowo-wschodniej części Województwa Zachodniopomorskiego. Jego siedzibą jest miasto Wałcz. W skład powiatu wchodzi gminy: Wałcz, Człopa, Mirosławiec, Tuczo. Powiat wałecki znajduje się na pograniczu z województwem wielkopolskim i lubuskim. Graniczy z powiatami: choszczeńskim, drawskim, z powiatami województwa wielkopolskiego: złotowskim, pilskim, czarnkowsko-trzcianeckim i powiatem województwa lubuskiego: strzelecko-drezdeńskim. Powiat jest zamieszkiwany przez 54 843 osoby. Drogi krajowe występujące na terenie powiatu to droga krajowa nr 10 i nr 22, zaś wojewódzkie to nr 163, 177, 178 oraz 179. Linie kolejowe przebiegające przez powiat to linia nr 403 Piła Północ – Ulikowo i nr 410 Grotniki Drawskie – Choszczno.

Miasta na prawach powiatu



Miasto Świnoujście

Świnoujście jest miastem na prawach powiatu, położonym w północno-zachodnim narożniku województwa zachodniopomorskiego, z portem morskim i kąpieliskiem morskim, położone nad Świną i Morzem Bałtyckim. To jedyne w Polsce miasto położone na 3 dużych wyspach: Uznam, Wolin, Karsibór oraz na kilkudziesięciu małych, niezamieszkałych wysepkach. Miasto zamieszkiwane jest przez 41 509 osób, obejmuje swym zasięgiem powierzchnię 197 km². W Świnoujściu znajduje się Terminal Promowy Świnoujście skąd regularnie kursuje 9 promów morskich do Szwecji i Danii. Świnoujście leży na początku drogi krajowej nr 3 (planowanej drogi ekspresowej S3), która jest częścią trasy europejskiej E65. W Świnoujściu znajduje się także droga krajowa nr 93, linia kolejowa nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port oraz linia kolejowa zarządzana przez UBB Polska Sp. z o.o., która łączy stację Świnoujście Centrum z Niemcami.



Miasto Koszalin

Koszalin jest miastem na prawach powiatu, leżącym w północnej części województwa zachodniopomorskiego, drugim co do wielkości miastem na Pomorzu Zachodnim. Położone jest na Pobrzeżu Koszalińskim, nad rzeką Dzierżęcinką, nad jeziorami: Jamno i Lubiatowo Północne. Powierzchnia Koszalina wynosi 98 km² i zamieszkiwany jest on przez 109 343. Centrum miasta znajduje się ok. 11 km od Morza Bałtyckiego. Obszar miasta sięga południowego brzegu nadmorskiego jeziora Jamno. Koszalin stanowi węzeł komunikacji pasażerskiej, gdzie znajduje się dworzec autobusowy i kolejowy. Przez miasto prowadzą dwie drogi krajowe – nr 6 i nr 11 oraz dwie drogi wojewódzkie – nr 167 oraz nr 206. W mieście spotykają się linie kolejowe nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński i nr 402 Koszalin – Goleniów.



Miasto Szczecin

Szczecin to miasto na prawach powiatu, stolica i największe miasto Województwa Zachodniopomorskiego. Jego powierzchnia wynosi 301 km² i jest zamieszkiwana przez 408 913 osób. Szczecin graniczy z Niemcami, otoczony jest z trzech stron puszciami: Goleniowską, Bukową i Wkrzańską. Miasto jest węzłem transportowym na trasie transeuropejskiego korytarza transportowego północ-południe, który łączy południową Skandynawię, Czechy i Austrię z portami Morza Śródziemnego. Przez Szczecin przebiegają następujące drogi: autostrada A6, która znajduje się w ciągu europejskiej E28, droga ekspresowa S3 i droga krajowa 3 znajdująca się na trasie E65, droga krajowa nr 10, 13, 31 i droga wojewódzka nr 115. W Szczecinie zbiegają się linie kolejowe nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny, nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny, nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński, nr 408 Szczecin Główny – Granica Państwa (Grambow) i nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow), które razem tworzą szczeciński węzeł kolejowy.

3.2. Demografia

LICZBA MIESZKAŃCÓW

Na koniec 2012 roku województwo zachodniopomorskie było zamieszkiwane przez 1,72 mln osób. Spośród powiatów i miast na prawach powiatów najwięcej mieszkańców liczył Szczecin (ok. 410 000 mieszkańców). Do pozostałych powiatów o wysokiej liczbie mieszkańców, tj. powyżej 80 000 zaliczały się powiaty stargardzki, goleniowski i gryfiński. Do najmniej zaludnionych należały powiaty kamieński i świdwiński.

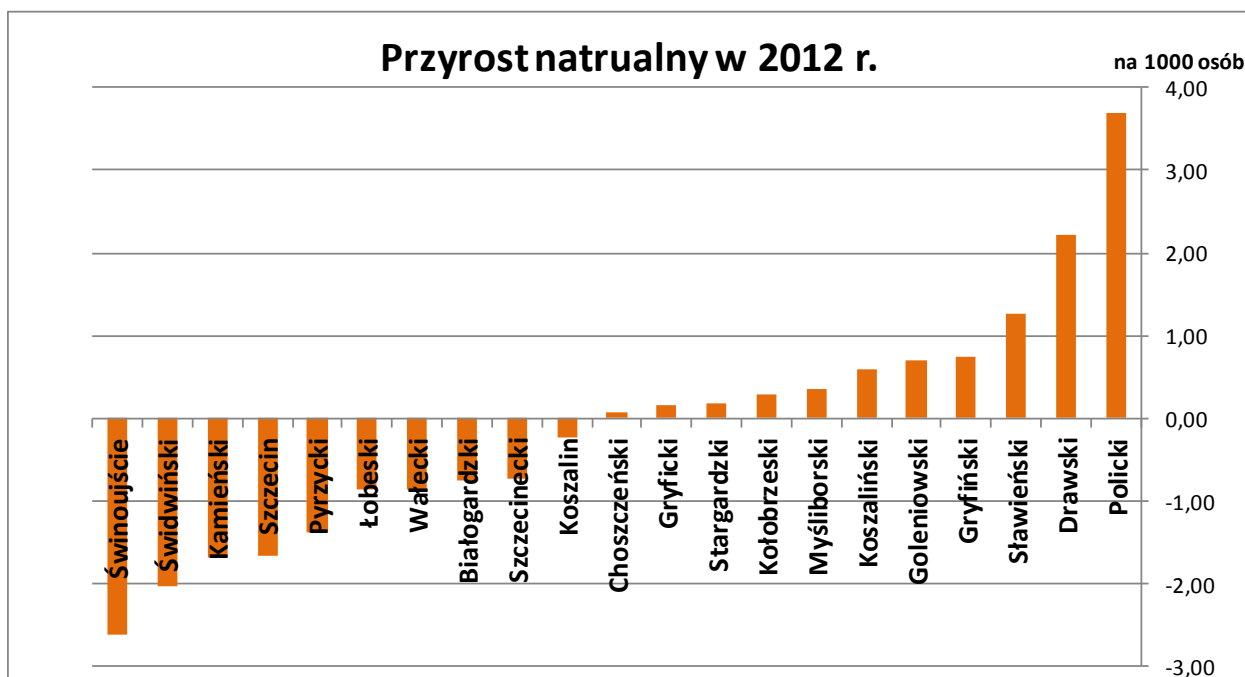
Tab. 3.2.1. Liczba ludności w województwie zachodniopomorskim według stanu na dzień 31.12.2012r.

Numer	Nazwa	Liczba ludności			
		ogółem	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
		[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]
1	Szczecin	408 913	52 401	273 480	83 032
2	Koszalin	109 343	14 126	72 869	22 348
3	Świnoujście	41 509	5 031	28 105	8 373
4	Powiat białogardzki	49 184	7 637	33 758	7 789
5	Powiat choszczeński	50 160	7 740	34 512	7 908
6	Powiat drawski	58 724	9 164	40 200	9 360
7	Powiat goleniowski	82 067	13 300	56 424	12 343
8	Powiat gryficki	61 798	9 727	42 586	9 485
9	Powiat gryfiński	84 103	13 191	58 251	12 661
10	Powiat kamieński	48 131	6 804	33 468	7 859
11	Powiat kołobrzegi	79 633	11 382	54 403	13 848
12	Powiat koszaliński	65 813	10 567	46 234	9 012
13	Powiat łobeski	38 211	5 958	25 961	6 292
14	Powiat myśliborski	67 847	10 455	46 495	10 897
15	Powiat policki	73 333	12 428	52 361	8 544
16	Powiat pyrzycki	40 658	6 262	27 809	6 587
17	Powiat sławieński	57 958	9 178	39 586	9 194
18	Powiat stargardzki	120 921	18 239	83 274	19 408
19	Powiat szczecinecki	79 356	11 942	54 218	13 196
20	Powiat świdwiński	48 900	7 300	33 640	7 960
21	Powiat wałecki	54 843	8 570	37 610	8 663

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

W związku ze wzrostem liczebności najstarszych grup wiekowych będzie wzrastać liczba zgonów. Przyrost naturalny będzie ulegał systematycznemu zmniejszaniu (rośnie liczba zgonów przy jednoczesnym spadku urodzeń).

Przyrost naturalny w powiatach w województwie zachodniopomorskim jest zróżnicowany. Świnoujście ma najniższy przyrost w województwie (-2,63); jednocześnie najwyższy dodatni przyrost naturalny jest w powiatach: polickim (3,69) oraz drawskim (2,21). Dla całego województwa zachodniopomorskiego przyrost naturalny ma ujemną wartość (-0,31).



Rys. 3.2.1. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim.

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

ZMIANY DEMOGRAFICZNE

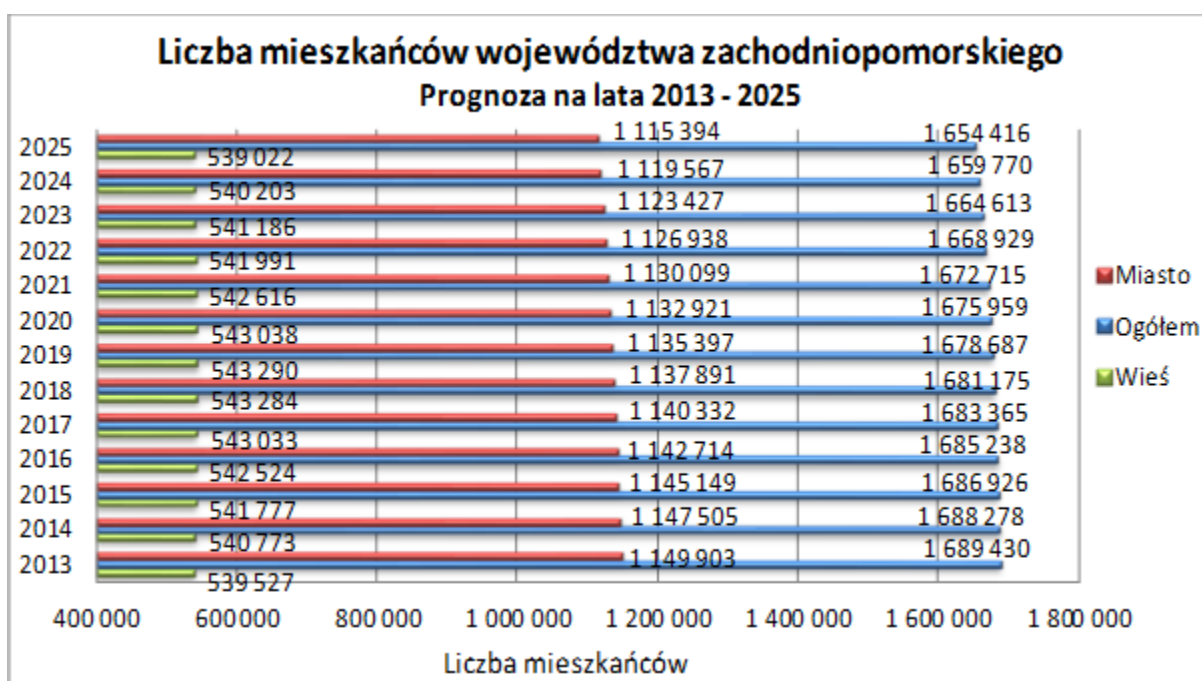
W celu określenia zmian zachodzących w społeczeństwie wykorzystano następujące materiały źródłowe:

- Główny Urząd Statystyczny, Departament Badań Demograficznych – „Podstawowe informacje o sytuacji demograficznej Polski w 2011 roku”,
- Główny Urząd Statystyczny, Departament Badań Demograficznych – „Prognoza gospodarstw domowych według województw na lata 2008 – 2035”,
- Główny Urząd Statystyczny – „Trwanie życia w 2012 roku”, Warszawa 2013
- Główny Urząd Statystyczny – „Prognoza ludności na lata 2008 – 2035”,

Według danych uzyskanych z Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców województwa zachodniopomorskiego do roku 2025 spadnie o ok. 35 000 osób, tj. ok. 2%. Proces ten będzie odbywać się przede wszystkim w miastach (3,0%), natomiast na wsiach będzie niewielki (0,1%).

Prognoza liczby ludności na najbliższe lata przewiduje spadek liczby mieszkańców województwa z około 1,69 mln (2013 r.) do 1,65 mln (2025 r.).

W rys. 3.2.2. oraz w tabeli 3.2.2. przedstawiono prognozowaną liczbę ludności w województwie zachodniopomorskim do roku 2025.



Rys. 3.2.2. Prognozowana liczba ludności w województwie zachodniopomorskim.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Głównego Urzędu Statystycznego – „Prognoza ludności na lata 2008 – 2035”

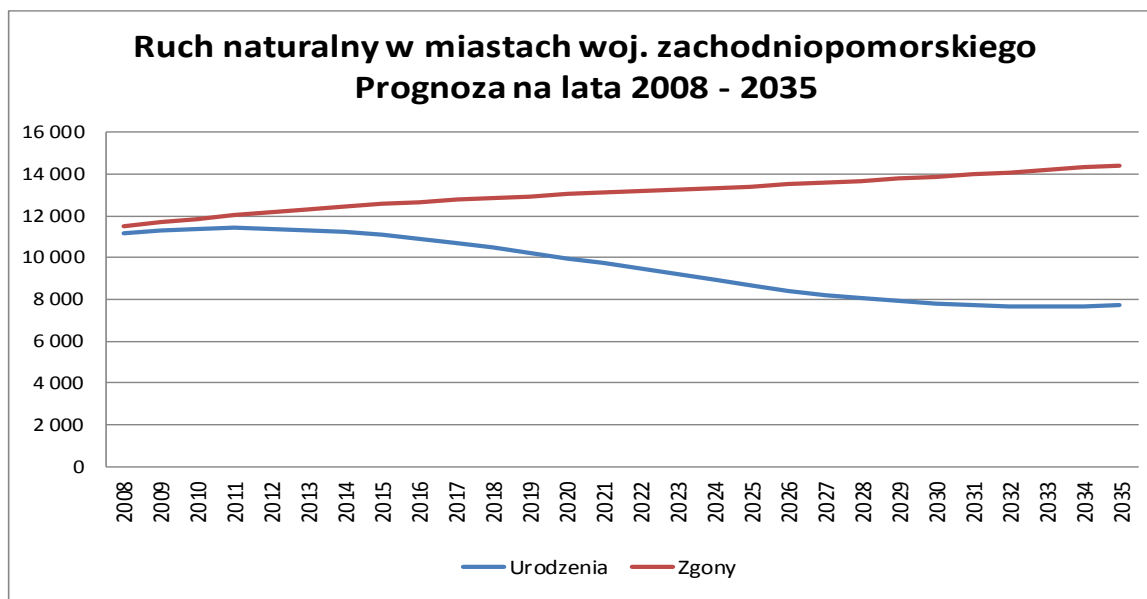
Tab. 3.2.2. Prognozowana liczba ludności w poszczególnych powiatach

Numer	Nazwa	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2020	Rok 2025
1	Szczecin	404 099	403 577	403 070	400 268	396 155
2	Koszalin	104 990	104 602	104 239	102 439	100 274
3	Świnoujście	40 854	40 865	40 893	41 083	41 151
4	Powiat białogardzki	48 276	48 277	48 276	48 173	47 779
5	Powiat choszczeński	48 342	48 067	47 751	46 148	44 174
6	Powiat drawski	56 396	56 120	55 833	54 243	52 300
7	Powiat goleniowski	81 751	82 079	82 394	83 576	84 152
8	Powiat gryficki	60 417	60 315	60 222	59 517	58 351
9	Powiat gryfiński	83 041	82 971	82 902	82 247	80 964
10	Powiat kamieński	47 369	47 290	47 206	46 581	45 599
11	Powiat kołobrzeski	76 781	76 761	76 721	76 193	75 106
12	Powiat koszaliński	66 486	66 747	66 994	67 777	67 932
13	Powiat łobeski	37 693	37 565	37 444	36 693	35 638
14	Powiat myśliborski	66 851	66 745	66 632	65 939	64 810
15	Powiat policki	74 472	75 674	76 866	81 990	86 203
16	Powiat pyrzycki	39 196	39 041	38 872	37 921	36 645
17	Powiat sławieński	57 230	57 187	57 127	56 758	55 952
18	Powiat stargardzki	118 244	118 058	117 830	116 546	114 575
19	Powiat szczecinecki	77 272	77 248	77 209	76 741	75 572
20	Powiat świdwiński	46 576	46 195	45 820	43 870	41 599
21	Powiat wałecki	53 118	52 855	52 609	51 256	49 529

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – „Prognoza ludności na lata 2008 – 2035”

Pomimo, że liczba mieszkańców województwa ulegnie zmniejszeniu do roku 2025 to jednak w niektórych powiatach, prognozuje się że liczba mieszkańców będzie wzrastać. Największy przyrost liczby mieszkańców nastąpi w powiecie polickim (+ 15,7%), goleniowskim (+ 2,9%), koszalińskim (+ 2,2%) oraz w mieście Świnoujście (+ 0,7%). W pozostałych powiatach prognozuje się że liczba mieszkańców będzie spadać. Największy spadek nastąpi w powiecie świdwińskim (- 10,7%), choszczeńskim (- 8,6%) oraz drawskim (- 7,3%).

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego długość dalszego trwania życia dla osób urodzonych w 2012 roku wynosi ogółem 72,55 dla mężczyzn oraz 80,51 dla kobiet. Dla mieszkańców miast wartości te wynoszą odpowiednio 73,11 oraz 80,70. Natomiast dla mieszkańców wsi: 71,17 i 79,90.



Rys. 3.2.3. Prognoza ruchu naturalnego

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Od 2008 r. liczba urodzeń stale się zmniejsza, a liczba zgonów stopniowo rośnie. Prognozuje się, że różnica ilościowa między mieszkańcami wsi i miast będzie znacznie widoczna w 2035 r., w miastach będzie mieszkać około 1,06 mln osób, a na obszarach wiejskich 520 tys.

Tab. 3.2.3. Struktura wieku mieszkańców województwa zachodniopomorskiego (z prognozą do 2035 roku).

rok	2012	2015	2020	2025	2030	2035
0-4	88 947	88 470	82 103	71 920	62 930	59 346
5-9	79 923	86 042	88 235	82 035	71 913	62 932
10-14	80 898	77 682	85 693	87 985	81 814	71 738
15-19	97 668	85 528	77 116	85 176	87 438	81 292
20-24	118 543	107 349	86 881	78 662	86 664	88 914
25-29	142 563	124 685	106 253	86 312	78 097	86 045
30-34	139 935	145 818	123 702	105 676	86 110	77 875
35-39	127 396	134 077	143 546	122 257	104 404	85 258
40-44	104 717	117 791	132 501	141 974	121 120	103 520
45-49	100 597	98 563	116 394	131 234	140 685	120 360
50-54	123 545	104 664	97 070	114 883	129 817	139 436
55-59	140 076	132 960	101 300	94 571	112 266	127 341
60-64	123 464	129 961	125 233	96 229	90 457	107 885
65-69	68 840	101 363	119 031	115 527	89 562	84 919
70-74	50 801	47 640	89 031	105 387	103 040	80 662
75-79	46 278	44 081	39 187	73 919	88 316	87 210
80-84	33 429	33 477	32 112	29 010	55 621	67 345
85 i więcej	22 653	26 775	30 571	31 659	30 741	48 053
ogółem	1 690 273	1 686 926	1 675 959	1 654 416	1 620 995	1 580 131

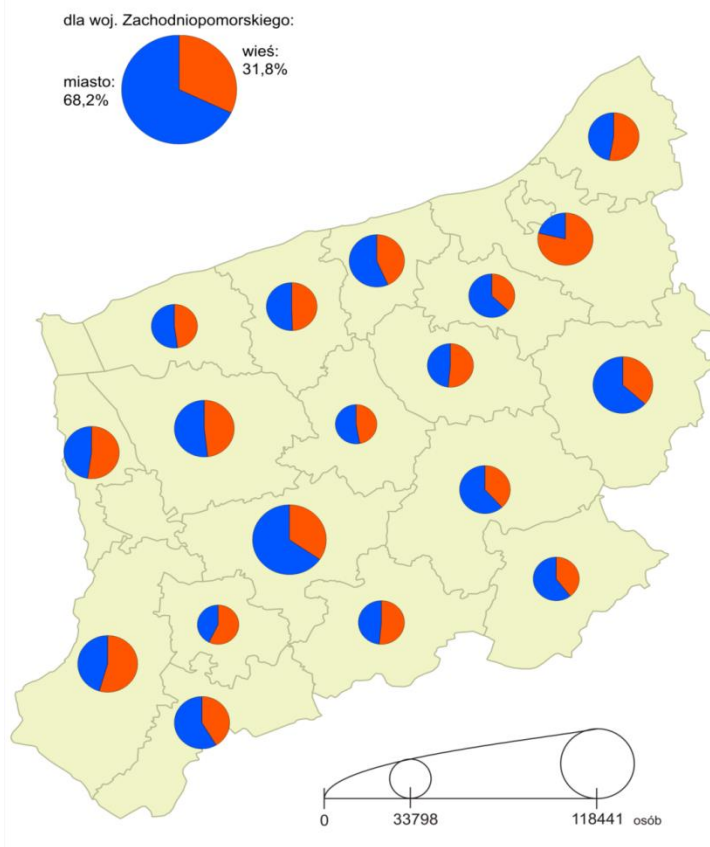
Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W strukturze wieku mieszkańców województwa zachodniopomorskiego wyróżnić można najbardziej liczne grupy, czyli osoby w wieku od 25 do 39 lat oraz od 45 do 59. Prognoza na 2035 r. przewiduje spadek liczebności osób w wieku do 39 lat (spadek o 30%). Jednocześnie wzrost liczby osób w wieku powyżej 65 roku życia (wzrost o 60%). Takie tendencje wskazują na starzenie się społeczności województwa, co w powiązaniu z ujemnym saldem migracji oraz malejącym przyrostem naturalnym wpływa na zwiększenie się odsetka osób starszych.

MIESZKAŃCY MIAST I WSI

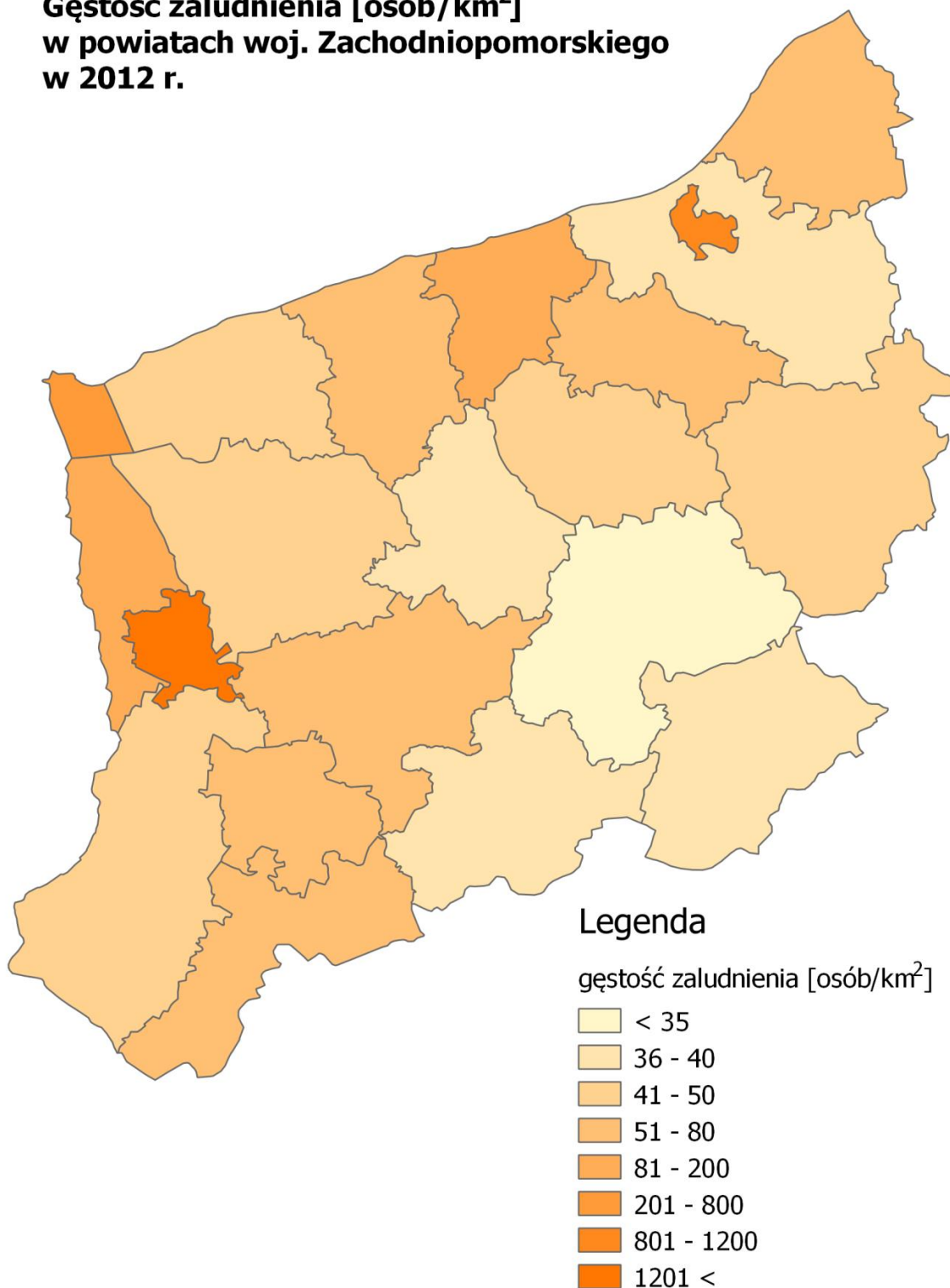
Rozmieszczenie ludności według miejsca zamieszkania wykazuje zróżnicowanie przestrzenne. Wysoki udział ludności mieszkającej w ośrodkach miejskich występuje w powiatach: stargardzkim (65,48%), szczecineckim (63,35%), białogardzkim (62,90%) i drawskim (61,81%). Największy odsetek ludności mieszkającej na wsi jest w powiatach: pyrzyckim (57,23%), gryfińskim (54,49%), sławieńskim (52,88%), polickim (52,29%), świdwińskim (51,56%) i choszczeńskim (51,55%). W większości powiatów na terenie województwa zachodniopomorskiego przeważają mieszkańcy obszarów miejskich. Spośród powiatów i miast na prawach powiatów aż 63% mieszkańców pochodzi z obszarów miejskich.

Udział ludności miejskiej i wiejskiej w ogólnej ludności powiatów ziemskich woj. Zachodniopomorskiego (2012 r.)



Rys. 3.2.4. Miejsce zamieszkania mieszkańców powiatów.

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA**Gęstość zaludnienia [osób/km²]
w powiatach woj. Zachodniopomorskiego
w 2012 r.**

Rys. 3.2.5. Gęstość zaludnienia w województwie zachodniopomorskim według powiatów i miast na prawach powiatów w 2012 r.

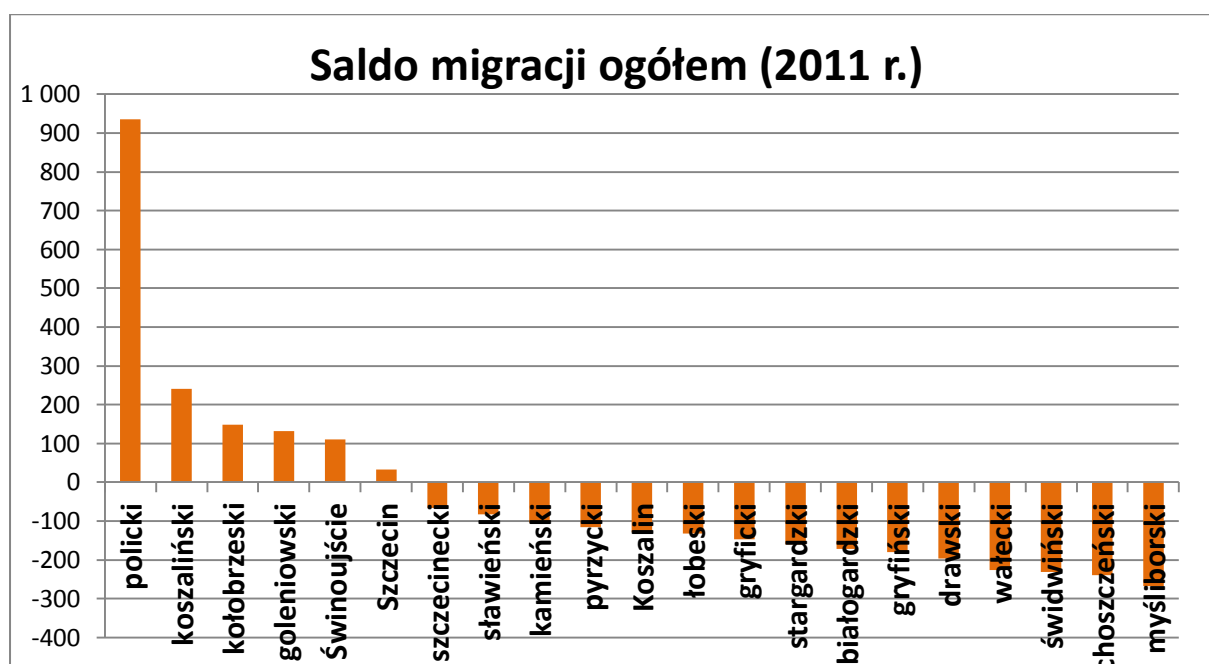
Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Gęstość zaludnienia w województwie zachodniopomorskim wynosi 75 osób/km². Największe wartości wskaźnika gęstości zaludnienia charakteryzują gminy miejskie, w szczególności Szczecin (1 259 osób/km²), Koszalin (1 037 osób/km²) oraz inne, mniejsze miasta.

Największa gęstość zaludnienia jest w powiatach: polickim (109 osób/km²), kołobrzesckim (107 osób/km²), stargardzkim (79 osób/km²). Na tych terenach miernik ten przekracza poziom 75 os/km². Południowy – wschód województwa zachodniopomorskiego charakteryzuje się dosyć niską gęstością zaludnienia w granicach od 32 – 39 osób/km. Do powiatów, które charakteryzują się tak niską gęstością zaludnienia zaliczają się powiaty: drawski, łobeski, choszczeński oraz wałecki.

MIGRACJE

Saldo migracji ludności na większości obszaru województwa zachodniopomorskiego jest ujemne. Dodatkowo saldo migracji występuje tylko w czterech powiatach: polickim, koszalińskim, kołobrzesckim oraz goleniowskim. W powiecie polickim saldo migracji wynosi aż 935. Szczególnie niskie saldo migracji jest w powiecie szczecineckim.



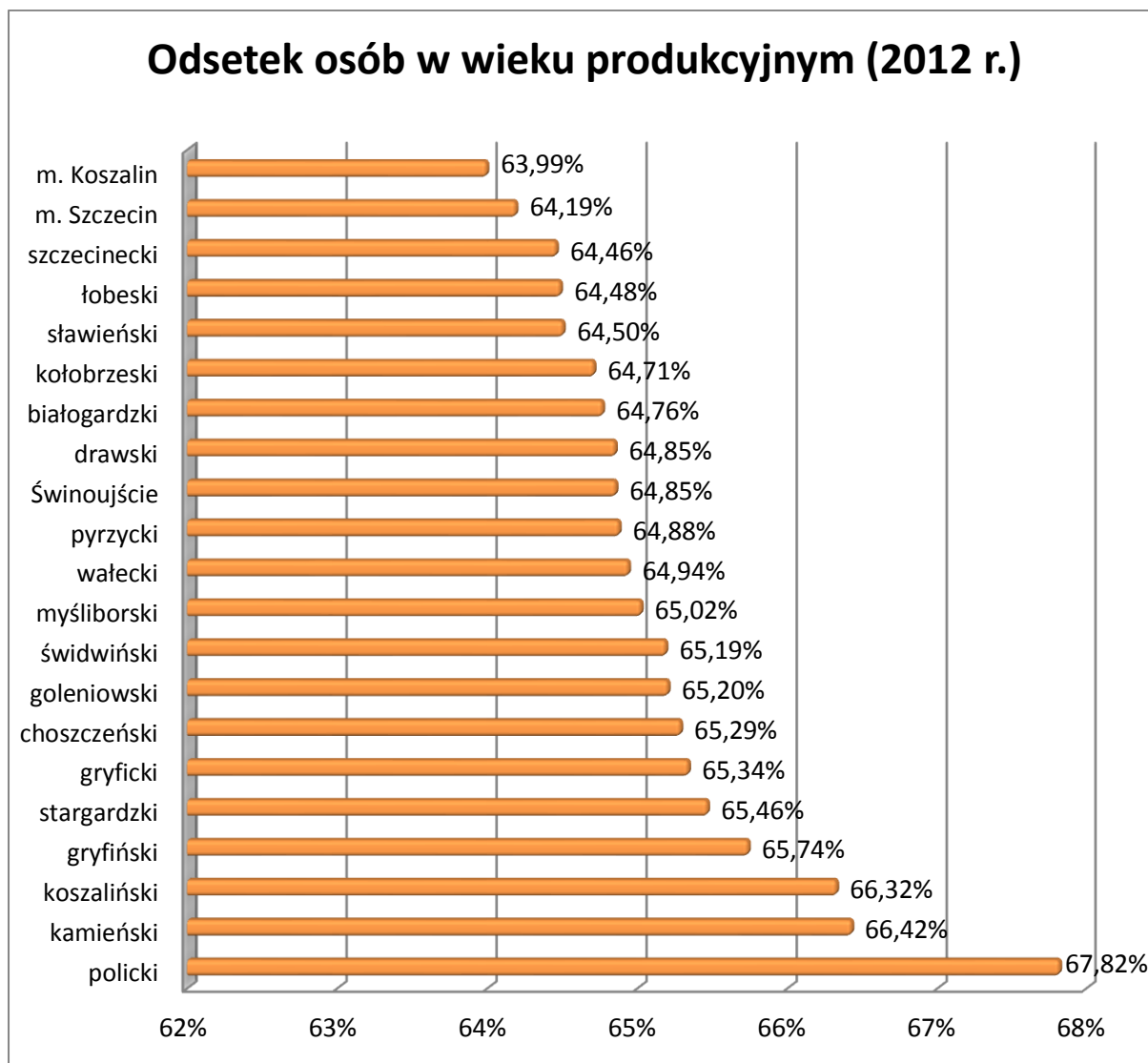
Rys. 3.2.6. Saldo migracji w województwie zachodniopomorskim

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

3.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza

AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA

Miernikiem opisującym sytuację społeczno-ekonomiczną oraz demograficzną jest odsetek osób w wieku produkcyjnym, świadczy on m.in. o potencjalnej sile roboczej lub aktywności społeczeństwa.



Rys. 3.3.1. Odsetek osób w wieku produkcyjnym

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W województwie zachodniopomorskim największy udział osób w wieku produkcyjnym reprezentuje powiat policki (67,82%), kolejnymi jednostkami o dużym odsetku tego miernika są powiat kamieński (66,42%) i koszaliński (66,32%).

Ośrodki miejskie stanowią miejsca koncentracji ludzi, szczególnie młodych, którzy po uzyskaniu pełnoletności przyjeżdżają w celu podjęcia nauki lub w poszukiwaniu pracy do większych miast.

Najniższe wartości odsetka ludności w wieku produkcyjnym występują w miastach na prawach powiatu tj. w Koszalinie (63,99%) i Szczecinie (64,19%).

Tab. 3.3.1. Liczba jednostek REGON w poszczególnych powiatach – stan na 31 grudnia 2012 roku

Numer	Nazwa	Jednostki REGON w zależności od liczby pracowników					
		ogółem	0-9	10-49	50-249	250-999	pow. 1000
		[jedn. gosp.]	[jedn. gosp.]	[jedn. gosp.]	[jedn. gosp.]	[jedn. gosp.]	[jedn. gosp.]
1	Szczecin	66106	63655	1993	395	53	10
2	Koszalin	18373	17798	440	114	20	1
3	Świnoujście	6657	6452	167	35	3	0
4	Powiat białogardzki	4897	4722	147	26	2	0
5	Powiat choszczeński	4077	3881	162	33	1	0
6	Powiat drawski	5977	5752	188	33	4	0
7	Powiat goleniowski	8619	8238	314	62	4	1
8	Powiat gryficki	7570	7320	205	40	5	0
9	Powiat gryfiński	8349	8023	261	62	2	1
10	Powiat kamieński	6998	6767	203	27	1	0
11	Powiat kołobrzeski	12802	12397	329	70	6	0
12	Powiat koszaliński	6922	6692	199	31	0	0
13	Powiat łobeski	3291	3144	131	15	1	0
14	Powiat myśliborski	6788	6441	294	50	3	0
15	Powiat policki	9816	9469	295	48	3	1
16	Powiat pyrzycki	3573	3407	137	28	1	0
17	Powiat sławieński	5853	5649	169	32	3	0
18	Powiat stargardzki	12294	11830	375	82	5	2
19	Powiat szczecinecki	7988	7679	249	56	2	2
20	Powiat świdwiński	4412	4220	159	29	4	0
21	Powiat wałecki	5683	5469	170	39	3	2

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

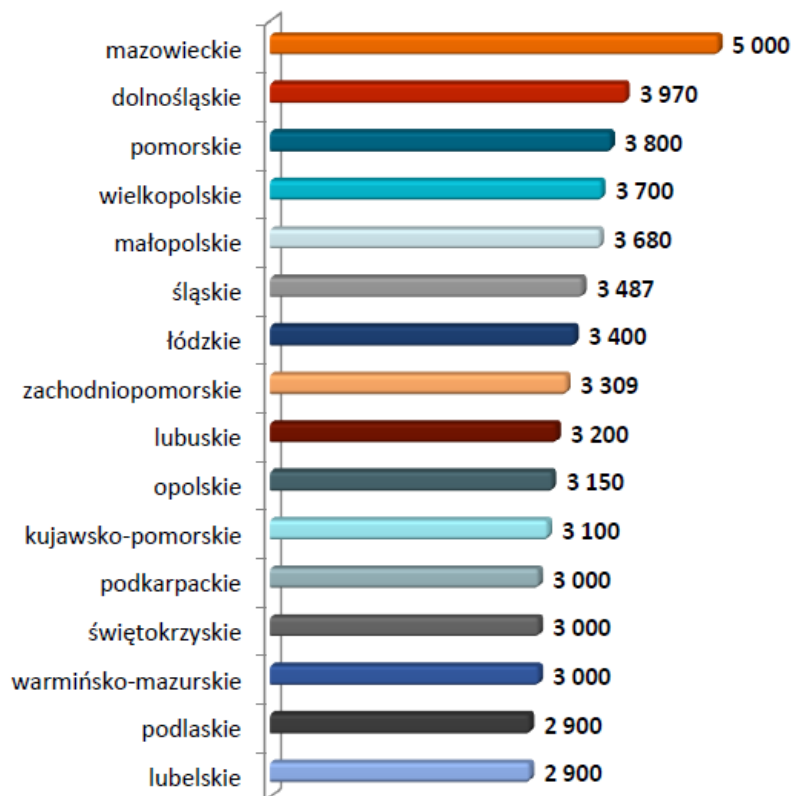
Tab. 3.3.2. Struktura zatrudnienia w poszczególnych powiatach – stan na 31 grudnia 2012 roku

Numer	Nazwa	Struktura zatrudnienia					
		ogółem	rolnictwo, łowiectwo	przemysł i budownictwo	handel i transport	finanse	pozostałe usługi
		[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]	[osoba]
1	Szczecin	108622	1477	21591	32516	6268	46770
2	Koszalin	31167	244	9359	8668	1177	11719
3	Świnoujście	7974	167	1645	2804	370	2988
4	Powiat białogardzki	9152	1358	3121	1302	328	3043
5	Powiat choszczeński	8417	2860	1853	1012	140	2552
6	Powiat drawski	11835	3100	4407	1045	267	3016
7	Powiat goleniowski	19592	3983	8159	2801	360	4289
8	Powiat gryficki	10915	2431	2416	2005	333	3730
9	Powiat gryfiński	13435	2995	3925	1703	361	4451
10	Powiat kamieński	7631	1664	1276	1485	156	3050
11	Powiat kołobrzeski	17062	1945	4003	4710	502	5902
12	Powiat koszaliński	10405	3501	2512	1463	216	2713
13	Powiat łobeski	6100	1435	2276	688	90	1611
14	Powiat myśliborski	13114	2442	4738	2035	404	3495
15	Powiat policki	15100	1528	7834	2168	255	3315
16	Powiat pyrzycki	7231	2219	2039	858	141	1974
17	Powiat sławieński	10235	3100	2672	1400	217	2846
18	Powiat stargardzki	21505	3970	6831	4204	483	6017
19	Powiat szczecinecki	14667	2588	4911	2557	335	4276
20	Powiat świdwiński	8875	2431	2653	902	178	2711
21	Powiat wałecki	10781	1919	3852	1620	206	3184

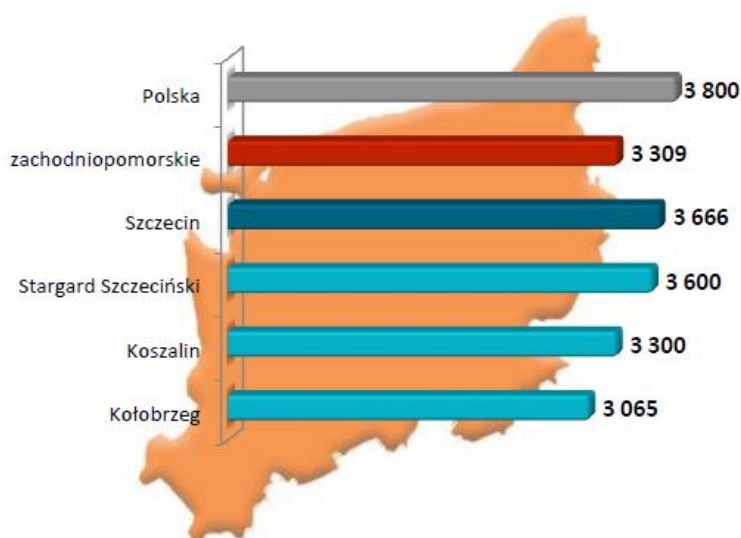
Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

ŚREDNIE WYNAGRODZENIA

Średnie wynagrodzenie brutto w województwie zachodniopomorskim wynosiło w 2011 r. 3 309 zł, w tym samym czasie średnia wartość tego wskaźnika dla Polski wynosiła 3 800 zł. Województwa sąsiadujące (pomorskie i wielkopolskie) w tym samym czasie uzyskiwały przeciętne wynagrodzenie brutto na wyższym poziomie, tj. odpowiednio na poziomie 3 800 zł i 3 700 zł.



Rys. 3.3.2. Przeciętne wynagrodzenie brutto we wszystkich województwach w Polsce na rok 2011.
Źródło: Mapa wynagrodzeń Polaków w 2011 r.



Rys. 3.3.3. Przeciętne wynagrodzenie na rok 2011.
Źródło: Mapa wynagrodzeń Polaków w 2011 r

W celu określenia zmian zachodzących w społeczeństwie wykorzystano następujące materiały źródłowe:

- Minister Finansów – „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw” – Warszawa, 5 listopada 2013,
- Minister Finansów – „Wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego” – Warszawa, 5 listopada 2013.

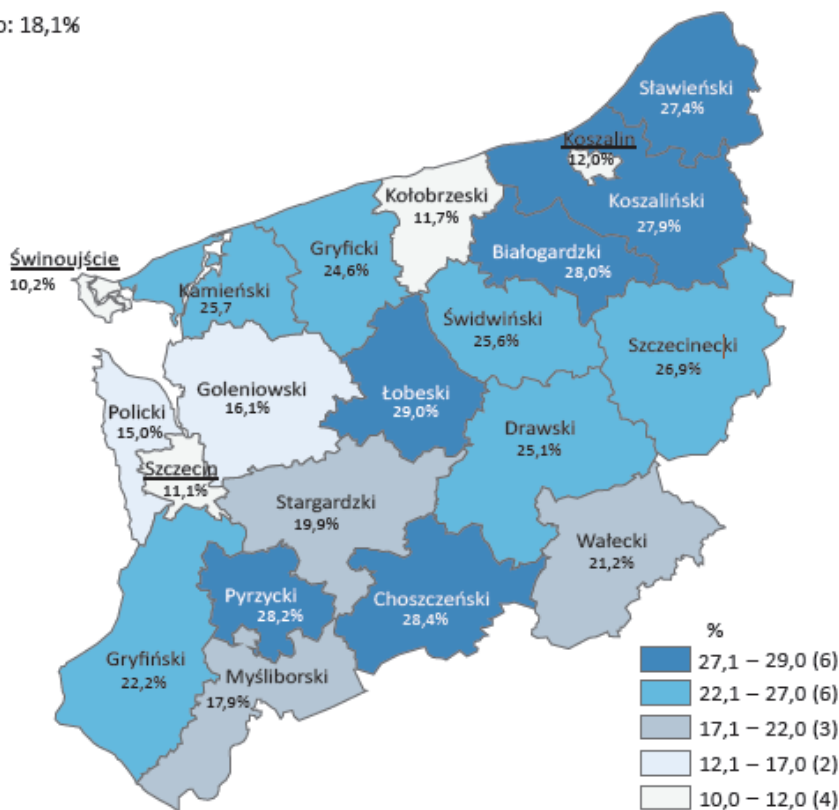
BEZROBOCIE

Najmniejsza stopa bezrobocia występuje w miastach na prawach powiatu: Szczecinie (11,1%), Koszalinie (12,0%) i w Świnoujściu (10,2%). Najwyższa stopa bezrobocia wystąpiła w powiatach: łobeskim (29,0%), choszczeńskim (28,4%) i pyrzyckim (28,2%).

Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2012 r.

Stan w dniu 31 XII

Województwo: 18,1%



Rys. 3.3.4. Bezrobocie na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie.

Stopa bezrobocia w województwie zachodniopomorskim wynosiła 18,1% w 2012 r. W miarę przesuwania się w kierunku zachodnim spada bezrobocie. Stopa bezrobocia rejestrowanego we wrześniu 2013 r. wynosiła 16,9%.

EDUKACJA

W województwie zachodniopomorskim w 2012r. liczba studentów wynosiła 62 470 osób, w tym samym czasie w Polsce wynosiła 1 675 815 osób.

Tab. 3.3.3. Liczba studentów w województwie zachodniopomorskim.

Jednostka	Liczba studentów				
	2008	2009	2010	2011	2012
województwo zachodniopomorskie	78 246	76 166	71 768	67 535	62 470
Polska	1 911 520	1 880 239	1 817 533	1 736 612	1 675 815

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Tab. 3.3.4. Liczba uczniów w województwie zachodniopomorskim.

Rok	Liczba uczniów w szkołach podstawowych	Liczba uczniów w gimnazjach
2008	100 002	63 191
2009	96 488	60 591
2010	94 122	57 460
2011	93 819	53 966
2012	92 829	51 420

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Tab. 3.3.5. Absolwenci w województwie zachodniopomorskim.

Rok	Absolwenci szkół podstawowych	Absolwenci szkół gimnazjalnych	Zdawalność egzaminów maturalnych [%]
2008	19 997	18 932	77%
2009	19 713	18 052	77%
2010	19 206	16 990	80%
2011	18 443	15 892	73%
2012	17 227	15 390	78%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Zauważalna jest tendencja spadku liczby studentów w województwie zachodniopomorskim o 20%. Liczba uczniów w szkołach podstawowych zmniejszyła się o 7% na przestrzeni 5 lat, natomiast w gimnazjach o 19%.

3.4. Charakterystyka i ocena aktualnej oferty przewozowej na podstawie kryteriów społeczno-gospodarczych

Gęstość sieci międzypowiatowych połączeń autobusowych w województwie zachodniopomorskim skorelowana jest z gęstością zaludnienia. Wykazuje ona zróżnicowanie odzwierciedlające różnice w gęstości zaludnienia województwa zachodniopomorskiego jak i urozmaicenie sieci osadniczej przejawiające się w rodzaju i wielkości jednostek osadniczych. Podobna zależność jest widoczna w sieci połączeń kolejowych – linie komunikacyjne wokół największych miast charakteryzują się największą częstotliwością połączeń.

W układzie sieci połączeń wyraźnie wyróżnia się kilka obszarów. Obszary o najgęstszej sieci międzypowiatowych przewozów pasażerskich w komunikacji samochodowej to tereny wokół Szczecina, Koszalina i Świnoujścia, co wynika z dużej gęstości zaludnienia stref podmiejskich największych miast w województwie oraz bliskiej odległości od morza (Koszalin i Świnoujście). Wyróżniającym się obszarem o dużej gęstości sieci są również tereny powiatów goleniowskiego, kamieńskiego i gryfickiego. Powiat goleniowski, poza faktem dużej gęstości zaludnienia, sąsiaduje z powiatem grodzkim Szczecin, jest terenem rozwijającym się przemysłowo (Goleniowski Park Przemysłowy), a także jest położony w niedużej odległości od miejscowości nadmorskich. Powiat kamieński jak i gryficki są powiatami z bezpośrednim dostępem do morza.

Obszary o najrzadszej sieci połączeń to przede wszystkim centralne i południowe tereny województwa zachodniopomorskiego, a w szczególności powiat białogardzki, świdwiński, łobeski, drawski, choszczeński, myśliborski i gryfiński. Przeważnie wynika to z mniejszej gęstości zaludnienia tych obszarów. Wyjątek stanowi tu powiat gryfiński, którego gęstość zaludnienia jest na poziomie powiatu stargardzkiego, goleniowskiego, kołobrzeskiego czy szczecineckiego. Tereny o najmniejszej gęstości sieci to także obszary leżące z dala od linii brzegowej województwa oraz od miast będących powiatami grodzkimi, czyli Szczecina, Koszalina i Świnoujścia.

Największe miasta województwa, przede wszystkim Szczecin, stanowią miejsce pracy i nauki mieszkańców powiatów sąsiednich. Widać w tym wypadku korelację między gęstością sieci i poziomem bezrobocia – powiaty wokół miasta Szczecin (głównie policki i goleniowski) charakteryzują się niskim bezrobociem i gęstą siecią połączeń międzypowiatowych. Analogicznie powiaty o największym bezrobociu – łobeski i choszczeński – odznaczają się słabo rozwiniętą siecią międzypowiatowych połączeń autobusowych. Powiaty położone w północno-wschodniej części województwa charakteryzują się wysokim poziomem bezrobocia pomimo gęstej sieci połączeń autobusowych i kolejowych o charakterze międzypowiatowym.

Widoczne jest podobieństwo między gęstością sieci międzypowiatowej a liczbą osób korzystających w tych relacjach z komunikacji indywidualnej. Szczególnie zauważalna jest tu granica między wschodem a zachodem województwa (granice powiatów łobeskiego i świdwińskiego, łobeskiego i drawskiego, stargardzkiego i drawskiego, choszczeńskiego i drawskiego), gdzie osób podróżujących komunikacją indywidualną oraz połączeń komunikacji zbiorowej jest najmniej. Największe potoki transportu indywidualnego są obserwowane w relacji pomiędzy powiatem polickim i Szczecinem; w tej relacji podróżuje również najwięcej pasażerów komunikacją autobusową, co wynika z wysokiej podaży połączeń podmiejskich realizowanych w ramach

komunikacji miejskiej Szczecina. Mimo tak dużego popytu i istnienia linii kolejowej nie są w tej relacji uruchamiane pociągi pasażerskie. Powiat policki charakteryzuje się największym w województwie przyrostem naturalnym oraz saldem migracji, ponadto w porównaniu do innych powiatów jest tam największy odsetek mieszkańców w wieku produkcyjnym. Wymienione parametry oraz ciążenie w kierunku Szczecina są charakterystyczne dla rozbudowujących się podmiejskich osiedli, stanowiących zaplecze mieszkaniowe centralnego miasta aglomeracji.

Najważniejszymi funkcjami realizowanymi przez kolejową sieć komunikacyjną są przewozy aglomeracyjne (głównie do Szczecina) oraz połączenia między największymi miastami (Szczecin – Świnoujście, Szczecin – Koszalin).

Położenie Szczecina niekorzystnie wpływa na wewnętrzną dostępność z poszczególnych ośrodków sieci osadniczej regionu. Dla znacznej części województwa czas dostępu do stolicy regionu zawiera się w przedziale od około 90 do 180 i więcej minut. W kontekście ruchu turystycznego dostęp do całego pasa nadmorskiego charakteryzuje się znacznymi wahaniami związanymi z sezonowością oferowanych usług transportowych.

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze województwa zachodniopomorskiego

4.1. Regionalny pasażerski transport kolejowy

SIEĆ KOLEJOWA

Sieć kolejowa województwa zachodniopomorskiego została w ostatnich 25 latach znacznie ograniczona, o czym świadczy niska wartość wskaźnika gęstości linii kolejowych na 100 km², która w roku 2012 wynosiła tylko 5,73 km, co lokuje województwo na 12 pozycji w kraju (przy średniej dla kraju 6,59)¹⁸. Głównymi trasami kolejowym są: linie nr 351 i 401 Świnoujście – Szczecin – Bierzwnik (granica województwa) – ... – Poznań; linia nr 273 Szczecin – Namyslin (granica województwa) – ... – Kostrzyn – Wrocław i linia nr 202 Stargard Szczeciński – Białogard – Sławno – (granica województwa) – ... – Gdańsk. Przez teren województwa przebiegają dwie linie kolejowe będące częścią międzynarodowego kolejowego korytarza transportowego E59 na odcinku Świnoujście – Szczecin – Bierzwnik (granica województwa) oraz CE59 na odcinku Szczecin – Namyslin (granica województwa).

Układ sieci kolejowej województwa ukierunkowany jest w kierunku Szczecina, Stargardu Szczecińskiego oraz Białogardu. Miasta te stanowią główne centra przesiadkowe dla pasażerów korzystających z komunikacji kolejowej. W organizacji przewozów pasażerskich wyróżnia się linie kolejowe, które są uruchamiane tylko w sezonie letnim (Koszalin – Mielno). Najważniejsze trasy kolejowe województwa są liniami dwutorowymi, zelektryfikowanymi (m.in. Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra; Poznań – Szczecin – Świnoujście, Stargard Szczeciński – Runowo Pomorskie). Dwutorowy jest również odcinek Runowo Pomorskie – Szczecinek. Główna trasa o przebiegu północ-południe z Poznania na większości trasy charakteryzuje się prędkościami maksymalnymi w granicach

¹⁸ Urząd Transportu Kolejowego. Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2012 roku

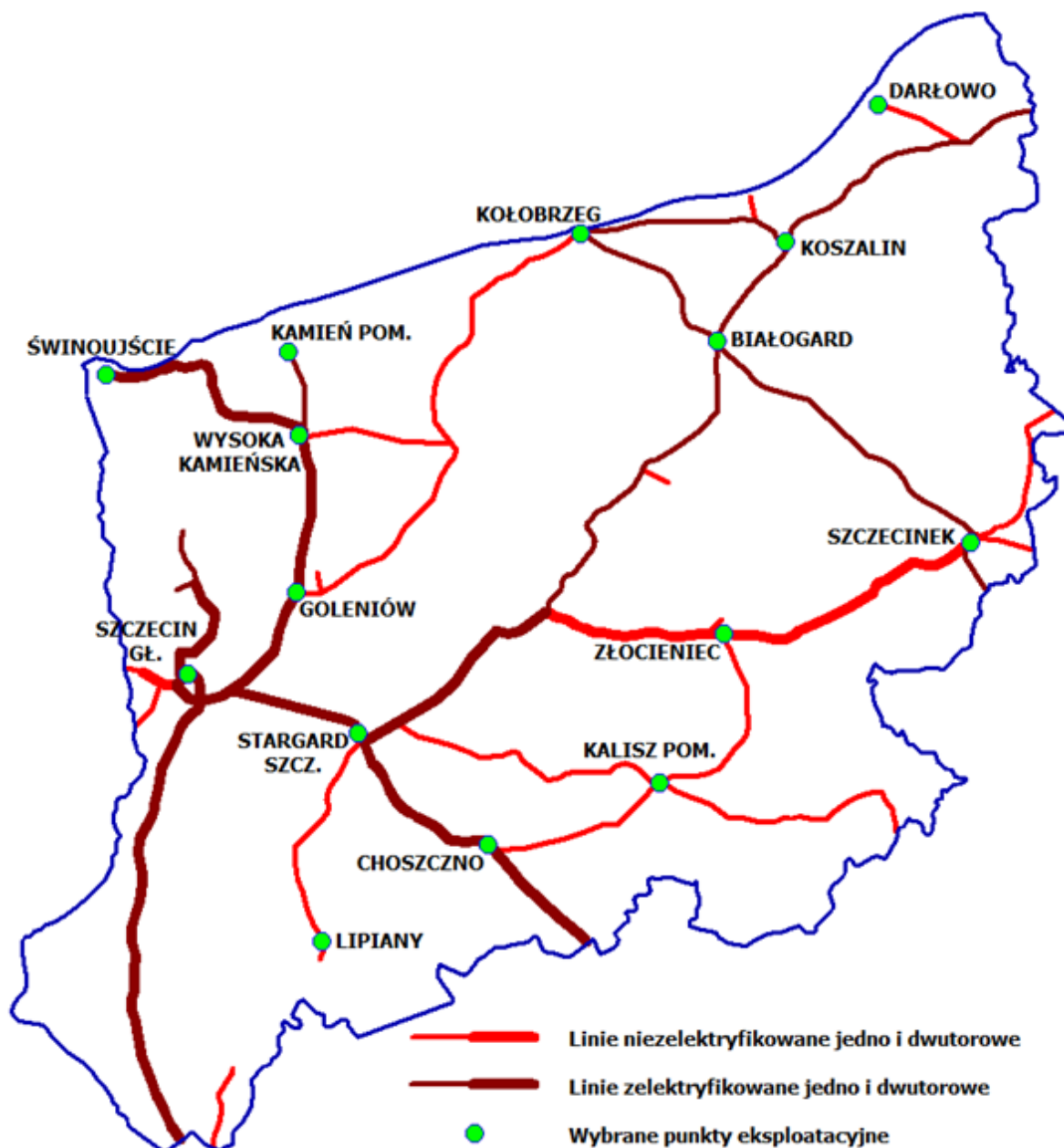
120-140 km/h. Trasa z Goleniowa do Kołobrzegu przez Płoty na całej długości jest jednotorowa, niezelektryfikowana, o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h (jedynie na odcinku Korzystno – Kołobrzeg ograniczona do 80km/h). Trasy prowadzące ze wschodu na zachód są dwójakiej struktury: jednotorowe i dwutorowe. Jednotorowy odcinek jest na odcinku Runowo Pomorskie – Koszalin – Sławno – Sycewice; dwutorowa jest trasa Stargard Szczeciński – Szczecinek. Wg stanu linii kolejowych na rok 2010 r. na blisko 61% linii kolejowych w województwie możliwa jest do osiągnięcia prędkość powyżej 80 km/h. Tylko na 7% prędkość jest ograniczona poniżej 40 km/h.

Tab. 4.1.1. Spis linii kolejowych województwa zachodniopomorskiego

LINIE KOLEJOWE	PRZEBIEG
NR LINII	
202	GDAŃSK – RUNOWO POM. - STARGARD SZCZ .
210	CHOJNICE – SZCZECINEK – RUNOWO POM.
273	WROCŁAW – SZCZECIN
351	POZNAŃ – SZCZECIN
401	SZCZECIN – ŚWINOUJŚCIE
402	KOSZALIN – KOŁOBRZEG – GOLENIÓW
403	PIŁA – ULIKOWO
404	SZCZECINEK – KOŁOBRZEG
405	PIŁA – USTKA
406	SZCZECIN – TRZEBIEŻ SZCZ.
407	WYSOKA KAMIENSKA – KAMIENŃ POMORSKI
408	SZCZECIN – GRAMBOW (Niemcy)
409	SZCZECIN – TANTOW (Niemcy)
410	GROTNIKI DRAWSKIE – CHOSZCZNO
411	STARGARD SZCZ. – PYRZYCE
418	SŁAWNO – DARŁOWO
420	PŁOTY – WYSOKA KAMIENSKA
421	SMARDZKO - ŚWIDWIN
422	PYRZYCE – GŁAZÓW
427	MŚCICE – MIELNO
428	SZCZECIN DĄBIE SDB - SZCZECIN PODJUCHY
429	STOBNO SZCZECIŃSKIE - DOŁUJE
430	BARNÓWKO – KOSTRZYN
431	POLICE – POLICE CHEMIA
432	SZCZECIN WSTOWO – SZCZECIN TURZYN
433	SZCZECIN GŁÓWNY SG – SZCZECIN GUMIENICE
434	PODG MOSTY – PORT LOTNICZY SZCZECIN GOLENIÓW
435	PODG MOSTY R1 – PODG MOSTY R2
851	SZCZECIN WSTOWO – SZCZECIN GUMIENICE
854	SZCZECIN PORT CENTRALNY SPB – DZIEWOKLICZ
855	REGALICA – SZCZECIN PORT CENTRALNY SPA
857	SZCZECIN DĄBIE SDA – SZCZECIN DĄBIE SDC

Na terenie województwa zachodniopomorskiego użytkowane są 284 punkty handlowe (stacje oraz przystanki kolejowe) z których do największych należą m.in. Szczecin Główny, Stargard Szczeciński, Białogard, Szczecinek, Kołobrzeg, Świnoujście. W 2012 r. używanych było 1254 km linii kolejowych (zarówno w ruchu towarowym i osobowym), z czego 749 km było zelektryfikowanych. Wśród większych inwestycji przeprowadzanych przez zarządcę infrastruktury (PKP Polskie Linie Kolejowe SA) wyróżniają się: modernizacja ciągu transportowego CE59 – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej; modernizacja linii Szczecin – Świnoujście – Poznań oraz dwóch linii regionalnych: Goleniów – Kołobrzeg i Wałcz – Kalisz Pomorski. Przez teren województwa zachodniopomorskiego przebiega 20 linii kolejowych, z czego 14 jest jednotorowych na całej długości. Na niektórych odcinkach nie jest prowadzony ruch pasażerski: Barnówko – Krześnica Sarbinowo – (Kostrzyn); Szczecin – Police – Trzebież Szczeciński; Stargard Szczeciński – Pyrzyce – Głazów; Choszczno – Kalisz Pomorski – Złocieniec, Sławno – Darłowo, Płoty – Wysoka Kamieńska, Smardzko – Świdwin. Stacje węzłowe pełniące funkcję obsługi ruchu pasażerskiego w województwie to: Sławno, Koszalin, Kołobrzeg, Białogard, Szczecinek, Runowo Pomorskie, Kalisz Pomorski, Ulikowo, Stargard Szczeciński, Goleniów, Wysoka Kamieńska oraz cały węzeł szczeciński.

Prezentowany w kolejnych ustępach wykaz liczby połączeń kolejowych bazuje na wartościach przedstawionych w Załączniku nr 4 „Wykaz istniejących połączeń w transporcie drogowym i kolejowym” wykonanym w ramach Etapu I niniejszego dokumentu pn. „Charakterystyka stanu istniejącego”, uwzględnia zatem stan na dzień 6.11.2013 r. (dla rozkładu jazdy ważnego w roku szkolnym) oraz na dzień 21.08.2013 r (dla rozkładu jazdy obowiązującego w okresie wakacyjnym).



Rys. 4.1.1. Mapa sieci kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego
Źródło: Opracowano na podstawie materiałów PKP PLK S.A.

OPERATORZY KOLEJOWI

W województwie zachodniopomorskim działalność przewozową prowadzi czterech pasażerskich operatorów kolejowych:

- **Przewozy Regionalne Sp. z o.o.** – główny operator przewozów kolejowych w województwie zachodniopomorskim uruchamiający głównie pociągi osobowe i przyspieszone (nazywane handlowo „REGIO”) oraz dalekobieżne. Województwo Zachodniopomorskie jest współwłaścicielem tej spółki (posiada 5,8% akcji). Do analizy oferty tego przewoźnika przyjęto maksymalną liczbę uruchamianych pociągów.

- **PKP Intercity SA** –operator uruchamiający pociągi dalekobieżne – pociągi pospieszne (marka „Twoje Linie Kolejowe”) oraz przewoźnik uruchamiający pociągi ekspresowe (marka „Express InterCity”). Z racji braku wspólnej taryfy przewozowej z Przewozami Regionalnymi i niewielkiej oferty przewozowej na terenie województwa zachodniopomorskiego, pominięto w dalszej części opracowania ofertę tego przewoźnika przy podróżach na krótkie i średnie dystanse.
- **DB Regio** – niemiecki narodowy operator i przewoźnik obsługujący trasy ze Szczecina w kierunku Republiki Federalnej Niemiec (Tantow oraz Grambow).
- **Uznamska Kolej Nadmorska (UBB Sp. z o.o.)** – niemiecki operator obsługujący pociągi na wyspie Uznam. Dociera do przystanku kolejowego Świnoujście Centrum od strony niemieckiej, linią kolejową niepołączoną z siecią PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

AGLOMERACJA SZCZECIŃSKA

Szczecin wraz z przyległymi miejscowościami i miastami położonymi od 30 do 50 km od stolicy województwa tworzy monocentryczną aglomerację. W ten sposób przedstawiają się połączenia kolejowe wychodzące ze Szczecina tworzące przewozową ofertę na podróże aglomeracyjne oraz wychodzące poza ten obszar. Główne miasta położone wzdłuż linii kolejowych w aglomeracji szczecińskiej to Goleniów, Gryfino oraz Stargard Szczeciński. Z racji układu torowego węzła kolejowego Szczecina istnieje możliwość jazdy ze szczecińskiego dworca głównego do dworca Dąbie dwoma liniami kolejowymi (nr 273 i 351). Jest to w praktyce wykorzystywane przez pociągi kursujące w kierunku Goleniowa oraz Stargardu Szczecińskiego.

Największa oferta przewozowa w aglomeracji szczecińskiej oraz w województwie zachodniopomorskim jest obecnie na linii ze Szczecina do Stargardu Szczecińskiego. W dzień roboczy oraz nauki szkolnej kursuje na niej 26,5 pary pociągów REGIO. Są to przede wszystkim składy jadące w kierunku Koszalina, Krzyża, Wałcza oraz Szczecinka. Kursują one co 10-20 minut w godzinach szczytów przewozowych. Oferta jest dopełniona pociągami relacji Szczecin Główny – Stargard Szczeciński kursującymi w dni robocze. Tak wysoka oferta przewozowa regionalnego przewoźnika kolejowego jest odpowiedzią na równie wysoki popyt na usługi przewozowe. Jest to spowodowane kursowaniem pociągów linią kolejową o wysokim standardzie technicznym, niewielką konkurencją rozproszonych przewoźników drogowych oraz znacznym oddaleniem drogi łączącej Stargard Szczeciński ze Szczecinem od linii kolejowej.

Drugą co do wielkości kolejowej oferty przewozowej linią aglomeracji szczecińskiej jest trasa do Goleniowa. W dni nauki szkolnej oraz robocze oferowanych jest tu 16,5 pary pociągów REGIO. Są to pociągi jadące dalej głównie do Świnoujścia, Portu Lotniczego Goleniów oraz Kołobrzegu. Mimo linii kolejowej o wysokich parametrach łączącej Szczecin i Goleniów barierą rozwoju aglomeracyjnych przewozów na tej trasie jest równoległa dwupasmowa droga, po której porusza się wielu prywatnych przewoźników drogowych. W Goleniowie funkcjonuje, otwarta w 2013 roku, linia kolejowa do Portu Lotniczego. Obecnie oferta na tej linii w dni robocze wynosi 5 par pociągów (z czego 1 para kursuje we wtorki). Pociągi REGIO kursują z Portu Lotniczego do Szczecina Głównego oraz Kołobrzegu.

Na linii do Gryfina operator oferuje 14 par pociągów w dni robocze i nauki szkolnej. W godzinach szczytu składy pasażerskie kursują co około 30 minut. Pociągi te w większości kursują dalej w kierunku Kostrzyna. Oferta na tej linii dopełniona jest 5 parami składów kończących bieg w Gryfinie. Rozwój oferty pociągów aglomeracyjnych jest blokowany przez zły stan tego odcinka linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny (w najbliższych latach zarządca infrastruktury planuje przeprowadzić jej rewitalizację) oraz znaczną konkurencję przewoźników autobusowych kursujących drogą równoległą do trasy przejazdu pociągów.

POŁĄCZENIA WYBIEGAJĄCE POZA AGLOMERACJĘ SZCZECIŃSKĄ

Poza obszarem aglomeracji szczecińskiej również miejscowości i miasta położone 100-150 kilometrów od Szczecina charakteryzują się znacznym ciążeniem potoków pasażerskich w kierunku stolicy województwa. Z większych miast położonych wzdłuż linii kolejowych w tym obszarze można wymienić Świnoujście, Kamień Pomorski, Chojnę, Kostrzyn nad Odrą, Choszczno, Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Szczecinek, Wałcz, Nowogard, Gryfice, Łobez oraz Świdwin.

Na linii z Goleniowa (Szczecina Głównego) do Świnoujścia w dni robocze, nauki szkolnej kursuje 7 par pociągów REGIO (z tego 3 pary pociągów przyspieszonych) oraz dodatkowo 2 pary relacji Szczecin Główny – Kamień Pomorski. Na linii do Kamienia Pomorskiego jest uruchamianych 6,5 pary pociągów w dni robocze i szkolne.

Linia kolejowa Goleniów – Kołobrzeg oferuje potencjalnym pasażerom w dni robocze 6,5 par pociągów REGIO bezpośrednich do Szczecina Głównego, z tego 3 pary pociągów obsługuje Port Lotniczy Goleniów (na tym przystanku występuje konieczność zmiany czoła pociągów).

Na linii kolejowej ze Stargardu Szczecińskiego do Krzyża w dni robocze kursuje 8 par pociągów, z czego 2 pary kursują w relacji skróconej do Choszczna. Większość pociągów (oprócz 1 składu) kursuje do Szczecina Głównego.

Na linii Stargard Szczeciński – Białogard kursuje w dni robocze 15,5 par pociągów REGIO, z czego 4 pary kursują do Szczecinka, 5 par pociągów w kierunku Kalisza Pomorskiego, natomiast dodatkowo 1,5 pary pociągów ze Świdwina do Słupska. Na niezelektryfikowanym odcinku Runowo Pomorskie – Szczecinek oferta obejmuje 4 pary pociągów REGIO do Szczecina Głównego i 1 kursującą w dni robocze w relacji skróconej do Runowa Pomorskiego.

Pasażerska oferta na linii kolejowej łączącej Ulikowo (Stargard Szczeciński) z Piłą przez Recz, Kalisz Pomorski, Wałcz, czyli przez nisko zaludnione oraz posiadające słabą sieć dróg utwardzonych obszary Pojezierza Drawskiego i Wałeckiego to maksymalnie (na odcinku Stargard Szczeciński – Wałcz) 5 par pociągów kursujących w dni robocze szkolne ze Szczecina Głównego do Piły Głównej lub Wałcza, zgodnie z obecnymi potokami podróźnych. Odcinek z Kalisza Pomorskiego Miasta do Kalisza Pomorskiego jest praktycznie obecnie nieużywany – korzysta z niego 1 para pociągów dziennie (oprócz soboty wieczora na niedzielę rano).

Z Gryfina (Szczecina Głównego) do Kostrzyna nad Odrą oferta pociągów REGIO przewiduje w dni robocze 10 par pociągów, z których 2 są skrócone do Chojny i jedna para pociągów REGIO kursuje w relacji Zielona Góra – Chojna.

POŁĄCZENIA OBSŁUGUJĄCE MIASTO KOSZALIN

W rejonie drugiego co do wielkości miasta w województwie zachodniopomorskim znacznym problemem jest przepustowość linii kolejowych. Są one jednotorowe, co wymusza konieczność krzyżowania pociągów wyłącznie na posterunkach ruchu to umożliwiających. Ponadto, na omawianym obszarze występuje mniejsza gęstość zaludnienia niż w aglomeracji szczecińskiej.

Podstawową linią obsługującą miasto Koszalin jest trasa z Białogardu do Słupska (fragment linii numer 202). Na odcinku z Białogardu do Koszalina oferowanych jest maksymalnie (w dzień roboczy będący również dniem nauki szkolnej) 9,5 pary pociągów REGIO, na dalszym 7 par pociągów w dobie.

Linią obsługującą bezpośrednio Koszalin jest trasa z Kołobrzegu. Spółka Przewozy Regionalne oferuje tam w dni robocze zaledwie 3 pary kursów pociągów REGIO. Jest to spowodowane bliskością drogi krajowej nr 11 i znaczną konkurencją przewoźników drogowych.

POZOSTAŁE POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Na niezelektryfikowanej linii Szczecinek – Chojnice kursują 3 pary pociągów REGIO, natomiast ze Szczecinka do Słupska 4 pary pociągów.

Na linii Piła Główna – Szczecinek kursują 4 pary pociągów REGIO w dni robocze, na odcinku Szczecinek Kołobrzeg w dni robocze kursuje 7 par pociągów osobowych.

Do linii sezonowej (letniej) należy połączenie Koszalina z Mielnem. Finansowana jest z budżetu miasta Koszalina oraz gminy Mielno m.in. z powodu chęci zmniejszenia zatłoczenia drogi prowadzącej do nadmorskiego kurortu. W wakacyjne weekendy 2013 roku oferowała ona 10 par kursów (w tym w dni robocze 8 par).

4.1.1. Charakterystyka taboru wykorzystywanego w regionalnych kolejowych przewozach pasażerskich

W województwie zachodniopomorskim do obsługi połączeń regionalnych wykorzystywanych jest 5 typów pojazdów szynowych. Pierwszy z nich to Elektryczny Zespół Trakcyjny (EZT) serii EN57 oraz jego wersje po modernizacji. Pozostałe typy to spalinowe zespoły trakcyjne.

Tab. 4.1.1.1. Wykaz typów taboru w kolejowej komunikacji regionalnej w województwie zachodniopomorskim.

Model	Liczba miejsc siedzących	Maksymalna prędkość	Ułatwienia dla niepełnosprawnych	Klimatyzacja
EN57	188	110 km/h	Brak	Brak
SA103	70	120 km/h	Tak – obniżona podłoga	Tak
SA109	73	100 km/h	Tak – obniżona podłoga	Brak
SA136	157	120 km/h	Tak – obniżona podłoga	Tak
SA139	120	110 km/h	Tak – obniżona podłoga	Tak



Rys. 4.1.1.1. Jednostka elektryczna EN57-1515 stojąca na stacji Kamień Pomorski.¹⁹



Rys. 4.1.1.2. Elektryczny Zespół Trakcyjny w wersji po modernizacji (EN57-2020).²⁰

¹⁹ Źródło: zbiory własne

W posiadaniu Województwa Zachodniopomorskiego jest 7 składów tego typu. Pozostałe, wykorzystywane na terenie województwa, należą do spółki Przewozy Regionalne (Zakład Zachodniopomorski). Jednostki niezmodernizowane nie posiadają żadnych ułatwień dla osób niepełnosprawnych, natomiast w składach zmodernizowanych wprowadzono modyfikacje podnoszące atrakcyjność i komfort jazdy, m.in.: modernizacja wnętrza, ułatwienia dla osób niepełnosprawnych (np. winda dla wózków inwalidzkich), przestronne przedziały ze stojakami na rowery.

Innym typem pojazdu szynowego powszechnie wykorzystywanego na trasach regionalnych województwa zachodniopomorskiego są lekkie pojazdy trakcyjne. Ze względu na swą konstrukcję obsługiwać one mogą również trasy niezelektryfikowane. Ponadto, od wcześniej obecnych na torach Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych, różni je nowsza konstrukcja, zastosowanie udogodnień dla osób niepełnosprawnych, takich jak rampa dla wózków inwalidzkich, niska podłoga na części długości pojazdu, klimatyzacja oraz nowoczesny design. Na terenie województwa zachodniopomorskiego wykorzystywane są 4 rodzaje tych pojazdów: SA103, SA109, SA136 oraz SA139.

Województwo Zachodniopomorskie jest w posiadaniu 3 spalinowych wagonów motorowych serii SA103 (214Ma). Przeznaczone są one głównie do obsługi połączeń Kołobrzeg – Goleniów – Szczecin. Pociąg ten spotkać można również na odcinku międzywojewódzkim Szczecinek – Słupsk. Ich konstrukcja pozwala na jazdę w ukrotnieniu (nawet do 3 połączonych pojazdów) oraz ciągnięcie wagonu. Ich wnętrza przystosowane jest do podróży osób niepełnosprawnych (m.in. niska podłoga na ok. 50% długości pojazdu, przystosowanie toalety, rampa wjazdowa). Toaleta posiada obieg zamknięty, a dla celów bezpieczeństwa w przedziale pasażerskim wprowadzony został monitoring.



Rys. 4.1.1.3. Spalinowy wagon motorowy serii SA103 (producent PESA Bydgoszcz).²¹

²⁰ Źródło: zbiory własne

²¹ Źródło: <http://www.kurierkolejowy.eu/blog/186/Czy-sie-utrzyma.html>

Jedyna sztuka spalinowego zespołu trakcyjnego serii SA109 na terenie województwa zachodniopomorskiego została wprowadzona do użytku w 2004 roku i przeznaczona do obsługi relacji Goleniów – Kołobrzeg, gdzie obsługiwała połączenia o mniejszym natężeniu ruchu. Pojazd posiada udogodnienia dla osób niepełnosprawnych w postaci niskiej podłogi oraz pochylni umożliwiającej wjazd wózkiem inwalidzkim. Pojazd ten stacjonuje w Sekcji Kołobrzeg Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych.



Rys. 4.1.1.4. Spalinowy zespół trakcyjny serii SA109 na stacji w Trzebiatowie – pierwszy szynobus na torach województwa zachodniopomorskiego.²²

Kolejnym typem pojazdu wykorzystywanym na obszarze województwa zachodniopomorskiego jest spalinowy zespół trakcyjny serii SA136. Na tory województwa trafił on w wyniku zakupu, którego dokonano w 2010 roku – 12 sztuk. Pojazdy trafiły do eksploatacji do Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, do Sekcji w Kołobrzegu. Przydzielone zostały głównie do obsługi relacji Szczecin – Kołobrzeg (Koszalin) i Szczecin – Szczecinek. Od czerwca 2013 roku spotkać można je również kursujące do portu lotniczego Szczecin – Goleniów.

²² Źródło: http://www.wzp.pl/wit/pojazdy_szynowe_województwa_zachodniopomorskiego.htm



Rys. 4.1.1.5. Spalinowy zespół trakcyjny serii SA136 na stacji w Stargardzie Szczecińskim.²³

Ostatnim ze spalinowych zespołów trakcyjnych w użyciu jest SA139. Łącznie województwo zachodniopomorskie posiada 2 takie pojazdy. Pierwszy z nich do eksploatacji trafił w grudniu 2012 roku, drugi, w sierpniu 2013. Kursują na trasie Szczecin – Kołobrzeg.



Rys. 4.1.1.6. Spalinowy zespół trakcyjny serii SA139.²⁴

²³ Źródło: zbiory własne

²⁴ Źródło: <http://www.kurierkolejowy.eu/tagi/%20Link/>

4.2. Regionalny osobowy transport drogowy

Sieć połączeń międzypowiatowych nie jest homogeniczna. Jej struktura jest wewnętrznie złożona i jest następstwem występowania połączeń o zróżnicowanej długości linii i funkcji, jakie pełnią na mapie przewozów.

Najdłuższe połączenia sięgają od Szczecina do najdalszych zakątków województwa, przebiegając przez kilka powiatów. Są wśród nich linie łączące stolicę województwa z miastami powiatowymi, np. Szczecin – Koszalin, Szczecin – Szczecinek, Szczecin – Wałcz (około 140-170km), jak również takie, które prowadzą ze Szczecina do peryferyjnych miejscowości województwa zachodniopomorskiego, np. linie Szczecin – Dębno, Szczecin – Pogorzelica czy Szczecin – Połczyn Zdrój (około 110-140 km).

Najkrótsze linie to te realizowane w strefie podmiejskiej przez komunikację miejską Szczecina, (np. linia nr 101 do Polic), Świnoujścia (np. linia nr 10 do Międzyzdrojów) i Koszalina (np. linia nr 13 do Bonina) oraz linie realizowane przez innych przewoźników między powiatem grodzkim i miejscowościami powiatu ziemskiego, jak linia Koszalin – Mielno i dwoma różnymi powiatami jak linia Szczecin – Goleniów, Szczecin – Gryfino czy Świnoujście – Kamień Pomorski.

Poza długością linii innym ważnym kryterium pozwalającym na rozpoznanie struktury sieci komunikacji zbiorowej jest ich funkcja, jaką pełnią w sieci połączeń. Tak wyróżnione linie można zebrać w następujące grupy:

- linie łączące miasta powiatowe sąsiednich powiatów; należą do nich linie komunikacyjne, których podstawowym zadaniem jest zapewnienie szybkiego połączenia sąsiadujących miast powiatowych (np. Gryfice – Kołobrzeg, Świdwin – Białogard) oraz linie o typowym, lokalnym charakterze na trasach przebiegających poza głównymi ciągami komunikacyjnymi (np. linie między Szczecinkiem i Czaplankiem),
- linie łączące kilka miast powiatowych tylko w województwie zachodniopomorskim z pominięciem Szczecina, np. linia Kołobrzeg – Świdwin – Drawsko Pomorskie,
- linie łączące miasta powiatowe ze stolicą województwa np. Szczecin – Gryfino, Szczecin – Wałcz, Szczecin – Szczecinek, Szczecin – Koszalin, Szczecin – Kamień Pomorski, Szczecin – Świnoujście; w tej grupie wyróżnić można linie pospieszne zatrzymujące się tylko w wybranych miastach i większych miejscowościach na trasie przejazdu, a także linie pełniące dodatkowo funkcję komunikacji lokalnej,
- linie łączące miasto powiatowe z miejscowościami peryferyjnymi sąsiednich powiatów; są to miejscowości związane funkcjonalnie z miastem i innymi miejscowościami sąsiedniego powiatu; przykładem takiej linii jest linia Kołobrzeg – Trzebiatów, Kamień Pomorski – Przybiernów czy Myślibórz – Trzcianko Zdrój,
- linie penetrujące obszary peryferyjne, łączące je z odległymi ośrodkami miejskimi, wśród których wyróżnić można dwie ich odmiany:
 - pierwsza podgrupa to z reguły linie prowadzące do Szczecina z peryferyjnych miejscowości województwa, nierealizowane po najkrótszej trasie i czasami omijające miasta powiatowe; przykładem jest linia: Dębno – Barnówko – Ostrowiec – Różańsko

skrz. – Pszczelnik – Gryżyno – Dalsze skrz. – Wierzbnica – Myślibórz – Dąbrowa – Czółnow – Otanów – Sitno – Derczewo – Derczewko – Mielęcín – Nowielin – Pyrzyce – Żabów – Nieborowo skrz. – Chabówko – Będgoszcz skrz. – Stare Czarnowo – Kołbacz skrz. – Sosnówko – Szczecin Dąbie – Szczecin,

- drugą podgrupę stanowią linie o trochę innym charakterze przebiegów tras; są to również linie uruchamiane do Szczecina, ale zbierające pasażerów tylko na początkowych odcinkach swoich relacji i zmierzających po najkrótszej trasie do stolicy województwa; przykładem jest tu linia z Pogorzelicy, która zapewniając dostęp do usług pasażerom z pobliskich miejscowości nadmorskich (Niechorze, Rewal, Trzęsacz, Pustkowo, Pobierowo, Łukęcín, Dziwnówek), dalej z Kamienia Pomorskiego jedzie bez zatrzymywania się bezpośrednio do Szczecina (87 km),
- dalekobieżne połączenia wykraczające poza województwo, których głównym celem jest skomunikowanie miast i większych miejscowości zachodniopomorskiego z odległymi miastami kraju; przykładem są linie: Gryfice – Warszawa, Koszalin – Jelenia Góra, Złocieniec – Poznań, Świnoujście – Łódź, Koszalin – Gdańsk. Większość tych linii pełni również funkcje przewozowe w obrębie województwa,
- linie międzywojewódzkie przelotowe np. Słupsk – Koszalin – Kołobrzeg – Nowogard – Goleniów – Szczecin – Pyrzyce – Bolesławiec, Ustka – Biały Bór – Zamość; linii tych, z racji peryferyjnego położenia województwa zachodniopomorskiego, jest niewiele i obsługiwane są głównie przez przewoźników spoza województwa,
- lokalne linie międzywojewódzkie, które łączą miejscowości sąsiednich powiatów, ale z różnych województw, np. Szczecinek (woj. zachodniopomorskie) – Okonek (woj. wielkopolskie), Biały Bór (woj. zachodniopomorskie) – Miastko (woj. pomorskie),
- linie międzywojewódzkie łączące miasta powiatowe, np. Wałcz – Piła, Koszalin – Bytów,
- linie sezonowe np. Pobierowo – Zgorzelec, Kołobrzeg – Żary.

Wyżej wymienione rodzaje linii nie tworzą zbioru komplementarnego, zamkniętego. Są to jedynie ważniejsze grupy, do których przyporządkować można większość z linii tworzących sieć komunikacji autobusowej w województwie zachodniopomorskim i dzięki którym prostszym staje się rozpoznanie struktury sieci.

Na terenie województwa funkcjonują również linie komunikacyjne, które można przyporządkować do kilku grup, gdyż pełnią one wielorakie funkcje w sieci połączeń. Przykładem takiej linii jest linia Szczecin – Pyrzyce – Myślibórz – Gorzów Wielkopolski, która jest:

- linią łączącą miasta powiatowe sąsiednich powiatów,
- linią łączącą miasta powiatowe ze stolicą województwa,
- dalekobieżnym połączeniem wykraczającym poza województwo.

Typologii linii komunikacyjnych można dokonać ze względu na częstość występowania przystanków w relacji. Zróżnicowanie liczby przystanków na trasie wpływa na czas przejazdu, a także charakter linii i pozwala na wyróżnienie następujących kategorii:

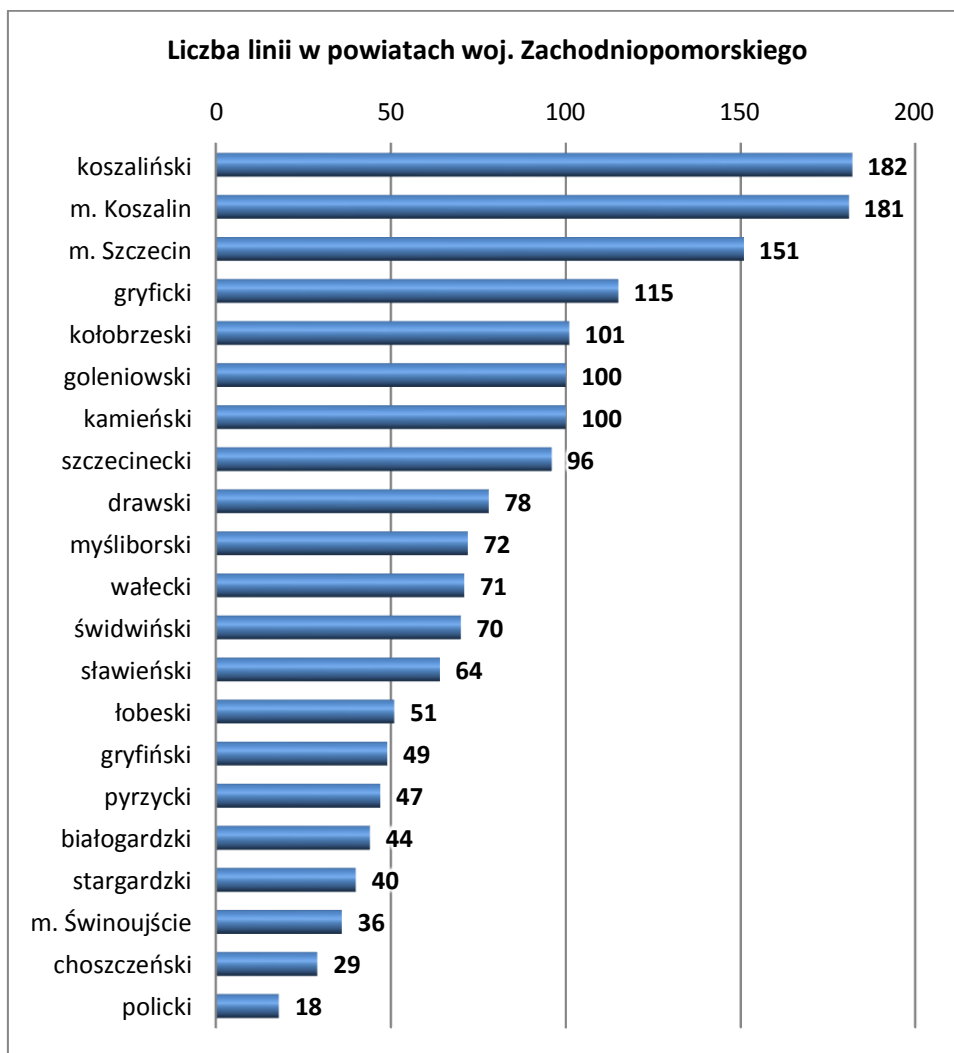
- linie zwykłe – pojazdy zatrzymują się na wszystkich przystankach napotkanych na trasie przejazdu. Przykładem jest tutaj linia:
 - Gryfino – Pniewo – Gajki – Steklno skrz. – Steklno – Włodkowice – Zaborze – Babinek – Lubanowo – Tywica – Banie – Skotniki – Piaskowo skrz. – Piaseczno – Górnowo – Dłusko Gryfińskie – Rów skrz. – Kierzków – Golenicki Młyn – Golenice – Sobienie – Zgoda – Myślibórz,
 - Szczecin – Przeclaw – Warzymice – Siadło Górne skrz. – Karwowo – Będargowo – Stobno – Bobolin – Warnik – Barnisław – Karwowo – Smołęcín – Kołbaskowo – Moczyły – Kołbaskowo – Rosówek – Kamieniec – Pargowo,
- linie przyspieszone – niektóre przystanki wyłączone są z przebiegu danej linii, np.:
 - Świnoujście – Warszów – Przytór – Łunowo – Międzyzdroje – Dargobądz – Sułomino – Płocin – Wolin – Reclaw – Koniewo – Skoszewo skrz. – Jarszewko – Łąka – Racimierz – Zarnowo – Żarnówko – Zielonczyn – Miłowo – Stepniczka – Bogusławie – Katy – Krępsko – Łaniego skrz. – Modrzwie – Goleniów – Szczecin Dąbie – Szczecin,
 - Szczecin – Strumiany – Warchlino – Bobrowniki skrz. – Chociwel – Wieleń Pom. – Cieszyno skrz. – Winniki – Węgorzyno – Wiewiecko – Ginawa – Woliczno – Drawsko Pomorskie- Suliszewo – Złocieniec – Budów skrz. – Siemczyno – Czaplínek – Łubowo – Borne Sulinowo – Krągi – Jeleń – Szczecinek,
- linie pospieszne – pojazdy obsługują tylko niektóre przystanki zlokalizowane wzdłuż trasy przejazdu, np.:
 - Koszalin – Biesiekierz – Karlino – Ramlewo – Dębica – Rymań – Pniewo – Wicimice – Płoty – Nowogard – Goleniów – Szczecin Dąbie – Szczecin,
 - Chojna – Gryfino – Szczecin,
- linie ekspresowe – liczba obowiązujących przystanków jest ograniczona do minimum, oprócz przystanków krańcowych pojazdy zatrzymują się tylko na nielicznych przystankach, np. węzłowych. Przykładem tego typu jest linia:
 - Świnoujście – Szczecin – Łódź Kaliska.

LICZBA LINII I KURSÓW

Sieć połączeń komunikacji samochodowej na terenie województwa zachodniopomorskiego składa się z 707 linii, wśród których jest:

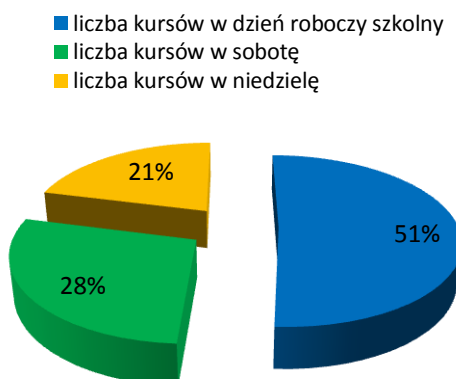
- 81 linii z powiatu grodzkiego do ziemskiego,
- 392 linii międzypowiatowych,
- 234 linii międzywojewódzkich.

Poniżej przedstawiono liczbę linii przebiegających przez poszczególne powiaty województwa zachodniopomorskiego.



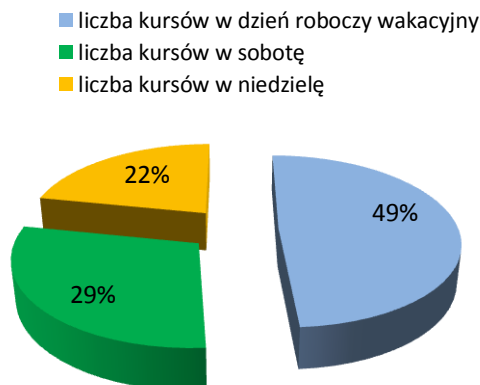
Rys. 4.2.1. Liczba linii przebiegających przez poszczególne powiaty woj. zachodniopomorskiego

Sieć połączeń komunikacji samochodowej na terenie województwa zachodniopomorskiego składa się z około 13,5 tys. kursów. Około połowa to kursy dnia roboczego. Udział kursów sobotnich wynosi prawie 30%, a niedzielnych ponad 20%. Szczegółowe porównanie liczby kursów ze względu na typ dnia przedstawiono na poniższych rysunkach.

Procentowy rozkład liczby kursów w okresie szkolnym ze względu na rodzaj dnia w woj. zachodniopomorskim

Rys. 4.2.2. Udział liczby kursów w komunikacji wojewódzkiej w poszczególnych typach dni w okresie szkolnym

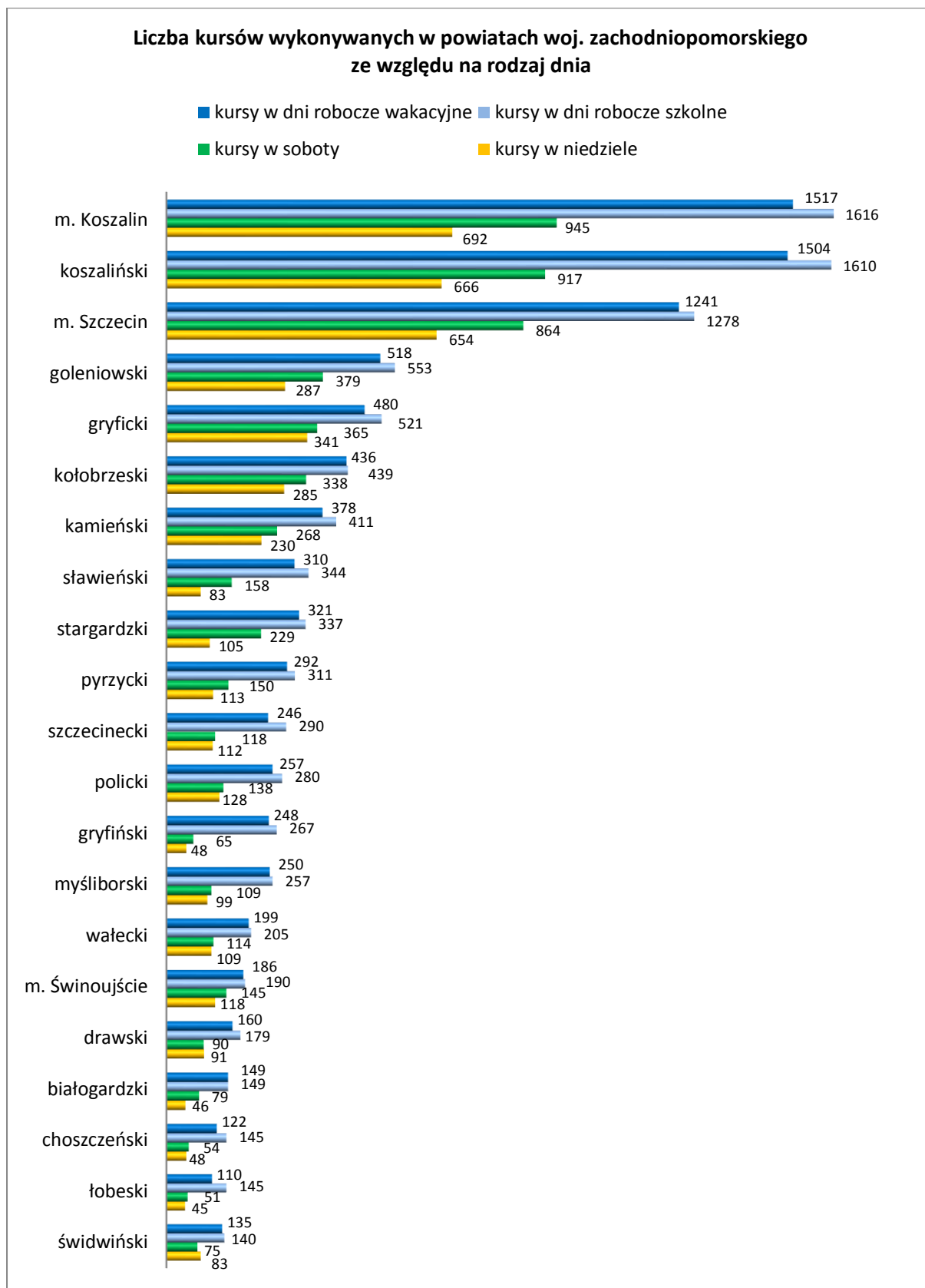
Źródło: Opracowanie własne

Procentowy rozkład liczby kursów w okresie wakacji ze względu na rodzaj dnia w woj. zachodniopomorskim

Rys. 4.2.3. Udział liczby kursów w komunikacji wojewódzkiej w poszczególnych typach dni w okresie wakacyjnym

Źródło: Opracowanie własne

Najwięcej kursów przebiega przez powiat koszaliński oraz miasta Koszalin i Szczecin. Najmniej przez powiaty: choszczeński, łobeski, świdwiński i białogardzki.



Rys. 4.2.4. Liczba kursów wykonywanych w powiatach z podziałem na typ dnia

4.2.1. Charakterystyka taboru wykorzystywanego w drogowych przewozach pasażerskich

Prywatni przewoźnicy autobusowi w zezwoleniach wydawanych przez Województwo Zachodniopomorskie deklarują różną pojemność autobusu (np. liczba miejsca 14-51; 14-55 itp.), świadczy to o potencjalnie dużej elastyczności przewoźników autobusowych, którzy dynamicznie mogą dostosować pojazdy do potrzeb na trasie. Przewoźnicy z grupy przedsiębiorstw komunikacji samochodowej (PKS) również deklarują wykonywanie przewozów za pomocą różnego taboru, jednak deklarowana pojemność pojazdów jest relatywnie większa w porównaniu do pozostałych przewoźników komercyjnych. Na trasach dalekobieżnych (np. do Jeleniej Góry) wyznaczane są autobusy wielkopojemne (np. o pojemności 55 miejsc). Trasy regionalne o charakterze wojewódzkim z reguły obsługiwane są przez pojazdy mniejsze (głównie do 25 miejsc).

Poniżej przedstawiono przykłady autobusów i busów z podziałem na klasy, ze względu na pojemność i przeznaczenie pojazdów.

1. **Klasa A** – są to autobusy przegubowe, osiemnastometrowe, mogące pomieścić ok. 120 osób. W zależności od modelu, w tego typu pojazdach znajduje się 40 – 50 miejsc siedzących. W województwie zachodniopomorskim autobusy takie obsługują trasy międzymiastowe i podmiejskie, tj. Szczecin – Gryfino – Dolna Odra, Szczecin – Lubieszyn, Szczecin – Dobra.



Rys. 4.2.1.1. Tabor klasy A będący własnością PKS Szczecin.²⁵

²⁵ Źródło: zbiory własne

2. **Klasa B** – w jej skład wchodzi duże autobusy lokalne, zdolne pomieścić ok. 70 pasażerów, posiadając przy tym ok. 50 miejsc siedzących. Autobusy te często wykorzystywane są do wykonywania dłuższych tras międzymiastowych. Przykładowe pojazdy to Mercedes O408, Setra 215, Setra 315.



Rys. 4.2.1.2. Przykładowy tabor klasy B – marki Setra na relacji Gryfice - Kołobrzeg oraz marki Autosan na relacji Koszalin – Kołobrzeg.²⁶

3. **Klasa B1** – to pojazdy podmiejskie, typu „solo”. Liczba miejsc siedzących w tego typu autobusie wynosi ok. 40, zaś całkowicie może on pomieścić ok. 70 osób.



Rys. 4.2.1.3. Tabor klasy B1 na przykładowych relacjach: zdjęcie po lewej przedstawia autobus Paanbus z Lipian do Pełczyc; po prawej stronie autobus relacji Świnoujście – Międzyzdroje należący do Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. w Świnoujściu.²⁷

²⁶ Źródło: J.w.

²⁷ Źródło: zbiory własne

4. **Klasa C** – podobnie jak w przypadku klasy B, są to duże autobusy lokalne, typu „midi”, jednakże z mniejszą liczbą miejsc. Maksymalna pojemność oscyluje wokół 55 osób, zaś liczba miejsc siedzących wynosi ok. 40.



Rys. 4.2.1.4. Autobus klasy C – Autosan H9, relacji Pyrzyce – Bielice (Paan-bus).²⁸

5. **Klasa C1** – są to autobusy typu „midi”, o przeznaczeniu podmiejskim. Ich pojemność wynosi ok. 50 osób, z czego miejscach siedzących jest 25.



Rys. 4.2.1.5. Autobus klasy C1 relacji Stargard Szczeciński – Chociwel należący do Agaty Fedeńczak.²⁹

²⁸ Źródło: zbiory własne

²⁹ Źródło: j.w.

6. **Klasa D** – należą do niej duże busy z 20 miejscami siedzącymi oraz miejscami stojącymi. Łączne napełnienie pojazdów tej klasy wynosi ok. 35 miejsc. Przykładowe busy klasy D to Mercedes Vario, czy Mercedes O814.



Rys. 4.2.1.6. Przykłady taboru klasy D – busy relacji Maszewo – Goleniów (PKS Kamień Pomorski) oraz Stargard Szczeciński – Chlebowo (Styl-bus).³⁰

7. **Klasa E** – zalicza się do niej busy małe, o maksymalnej pojemności do 20 miejsc (tylko siedzące). Są one chętnie wykorzystywane w transporcie międzymiastowym, szczególnie przez firmy prywatne, przeważnie na niedługich dystansach lub na kursach charakteryzujących się mniejszymi napełnieniami. Najpowszechniej występującymi markami wśród tego typu busów są: Mercedes Sprinter, Iveco Daily, czy BMC.



Rys. 4.2.1.7. Przykłady pojazdów klasy E, kursujące pomiędzy miejscowościami województwa Zachodniopomorskiego (patrząc od góry, od lewej strony): bus relacji Szczecin – Świnoujście (Jomsborg), Szczecin – Pyrzyce (Paan-bus), Stargard Szczeciński – Chociwel (AFedeńczak), Świnoujście – Szczecin (Emilbus).³¹

³⁰ Źródło: zbiory własne

³¹ Źródło: zbiory własne

Z miast na prawach powiatu do miejscowości położonych na terenie odpowiedniego powiatu ziemskiego przewozy realizowane są w większości pojazdami niskopodłogowym, przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Przewozy te mają charakter typowych linii uruchamianych w ramach komunikacji miejskiej. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku linii obsługujących połączenia pomiędzy Szczecinem a sąsiadującymi miastami powiatowymi, np. Gryfinem i Policami. Linie 1, 1A i 1B łączące Szczecin z Gryfinem obsługiwane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie. Z kolei połączenia między Szczecinem a Policami wykonywane są przez 2 linie obsługiwane przez Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. – 101 oraz 107. Do realizacji przejazdów na powyższych liniach wykorzystywany jest tabor niskopodłogowy, nierzadko klasy A (osiemnastometrowy, przegubowy). Pojazdy charakteryzuje ponadto jednolite malowanie, zgodne z barwami spółki obsługującej również pozostałe linie na terenie miasta, jak i gminy Police.



Rys. 4.2.1.8. Przykładowy autobus kursujący na linii 1A relacji Szczecin – Gryfino – Dolna Odra obsługiwanej przez PKS w Szczecinie.³²



Rys. 4.2.1.9. Przykład autobusu obsługującego linię 107 relacji Police Osiedle Chemik – Szczecin Plac Rodła, w barwach Szczecińsko-Polickiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.³³

³² Źródło: zbiory własne

³³ Źródło: zbiory własne

Standard oznakowania w transporcie drogowym oceniany jest jako poprawny. Dominują jednolite barwy przewoźników, tablice kierunkowe są widoczne i czytelne. Najwyższy standard usług charakteryzuje przewozy w ramach komunikacji miejskiej wybiegających z miast do miejscowości w innych gminach lub powiatach. Autobusy te posiadają czytelne wyświetlacze elektroniczne i wyróżniają się przeważnie jednolitym malowaniem. Większość z nich dostosowana jest do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Jakość taboru realizującego przewozy wojewódzkie jest zróżnicowana. Prywatne firmy autobusowe eksploatują przeważnie nowe autobusy/busy spełniające normy jakościowe w zakresie wygody podróżowania czy emisji spalin. We flotach przedsiębiorstw komunikacji samochodowej (PKS) dominują pojazdy starszego typu.

4.3. Transport transgraniczny

Z województwa zachodniopomorskiego realizowane są regularne połączenia kolejowe do Republiki Federalnej Niemiec. Kolej Nadmorska z Seebad do Świnoujścia oferuje kursy co godzinę, w sumie 22 pary kursów w dni robocze. Jediną stacją kolejową po polskiej stronie jest Świnoujście Centrum, stacja leży na wyspie Uznam i nie ma połączenia z polską siecią kolejową. Ze Szczecina Głównego pociągi spółki DB Regio kursują co ok. 2 godziny do stacji węzłowej Angermünde (w sumie 8 par kursów, z czego 2 wydłużone do Berlina). Ponadto spółka ta kursuje swoimi składami ze Szczecina do Lubeki (9 par kursów realizowanych co 2 godziny, w tym dwa kursy skrócone do miejscowości Schwerin oraz Neubrandenburg). Przewozy międzynarodowe w transporcie drogowym realizowane są w relacjach: Szczecin – Linken, Szczecin – Löcknitz, oraz Świnoujście – Ahlbeck.

4.4. Ocena dostępności komunikacyjnej dworców i przystanków kolejowych i autobusowych, w tym dostępność dla osób niepełnosprawnych

Organizator publicznego transportu zbiorowego powinien dążyć do wprowadzania rozwiązań komunikacyjnych jak najbardziej przyjaznych dla użytkowników tego transportu. W województwie na infrastrukturę kolejową i autobusową składają się między innymi:

- dworce kolejowe,
- dworce autobusowe,
- stacje kolejowe,
- przystanki kolejowe,
- przystanki autobusowe.

Umiejscowienie tych obiektów wymaga analizy wielu kryteriów, z których najważniejszymi są:

- możliwość wygodnego dojazdu do przystanku z dowolnego punktu obszaru objętego funkcjonowaniem transportu zbiorowego,
- odległość do przystanku, którą podróżni muszą przebyć, aby skorzystać ze środka transportu.

Oba te czynniki składają się między innymi na dostępność do infrastruktury przystankowej, czyli do miejsc w których podróżni zaczynają lub kończą podróż. Województwo Zachodniopomorskie planuje dążyć do tego, aby każdy przystanek komunikacyjny, stacja kolejowa i dworzec autobusowy, były jak najbardziej dostępne, szczególnie dla osób niepełnosprawnych.

Zagadnienie dostępu osób niepełnosprawnych do infrastruktury kolejowej zostało opisane w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”³⁴.

W odniesieniu do transportu kolejowego kluczową rolę odnośnie wytycznych konstrukcyjnych przystanków odgrywają:

- Rozporządzenie nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym,
- Decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (dalej: TSI-PRM).

TSI-PRM szeroko definiuje pojęcie „osób o ograniczonych możliwościach poruszania się”. Zawarte w TSI-PRM wymagania techniczne dotyczą infrastruktury technicznej i taboru pasażerskiego. Ich spełnienie zapewni osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się możliwość swobodnego poruszania się w obiektach kubaturowych dworców i przystanków, po placach przed dworcowych i wewnętrznych ciągach komunikacyjnych, a także wsiadanie do pociągu i przemieszczanie się w nim bez konieczności pomocy osób trzecich. Wszystkie udogodnienia dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się poprawiają przemieszczanie się pozostałych podróżnych. Nierozwiązanym problemem pozostaje jednak brak uregulowań prawnych dotyczących stosowania elementów dotykowych i prowadzących w całej przestrzeni publicznej, w tym także na dworcach kolejowych. To prowadzi do przyjmowania różnych rozwiązań na modernizowanych dworcach kolejowych, co jest źródłem powstawania nowych barier dla osób niewidomych i niedowidzących, a nawet zagrożeń ich bezpieczeństwa.

Na przestrzeni ostatnich kilku lat w województwie zachodniopomorskim nastąpiła znaczna poprawa dostępności dworców i stacji kolejowych. Podczas remontów unowocześniono dworce, informację pasażerską oraz przeprowadzono gruntowne remonty peronów, które obejmowały:

- dostosowanie wysokości perony do taboru obsługującego daną linię,
- wymianę płyt peronowych,
- dostosowanie peronów do potrzeb osób niedowidzących i niewidomych poprzez wyznaczenie pasa bezpieczeństwa o zmienionej fakturze nawierzchni,
- budowę podjazdów dla wózków inwalidzkich.

³⁴ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151)

W 2011r. z budżetu państwa przekazano dotację dla PKP SA w wysokości 199,4 mln zł na przebudowę 57 dworców kolejowych³⁵. W ramach tego projektu w ciągu ostatnich kilku lat zostały wyremontowane dwa dworce kolejowe znajdujące się na terenie województwa zachodniopomorskiego: w Sławnie i Gryfinie. Prace budowlane na dworcu w Sławnie rozpoczęły się w kwietniu 2011 r. i objęły gruntowny remont budynków dworcowych, które przystosowano do obsługi osób niepełnosprawnych. Modernizacja objęła również tereny przydworcowe: budowę stojaków rowerowych oraz remont parkingów. Modernizacji nie podlegały perony.

W ciągu ostatnich kilku lat zmodernizowane zostały również inne dworce kolejowe Województwa Zachodniopomorskiego:

- Kołobrzeg – 2010 r.,
- Mieszkowice – 2007 r.,
- Świdwin – 2010 r.

Większość dworców kolejowych znajdujących się terenie województwa zachodniopomorskiego to dworce małe, zbudowane przy stacjach posiadających 1 lub 2 perony i od 1 do 4 krawędzi peronowych. Charakteryzują się małym natężeniem ruchu kolejowego, dlatego między innymi cała dostępna infrastruktura kolejowa znajduje się na poziomie gruntu.

Największymi dworcami kolejowymi w województwie zachodniopomorskim są dworce Szczecin Główny oraz Stargard Szczeciński, które według „Kategorii dworców kolejowych w Polsce”, znalazły się w kategorii „A” przyznawaną dworcem o największej rocznej liczbie odpraw pasażerskich (powyżej 2 mln).

Budynek dworca kolejowego w Szczecinie w 2011 r. przeszedł remont elewacji, a do końca 2014r. cały dworzec oraz tereny wokół niego zostaną przebudowane w ramach budowy Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Szczecinie. Poprawi to, dostępność dworca dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Dworzec Główny w Szczecinie należy do listy dworców kolejowych na którym świadczona jest bezpłatna pomoc osobom o ograniczonej zdolności poruszania się i osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Pomoc świadczona jest za pośrednictwem pracowników ochrony dworca, którzy pomagają w przemieszczaniu się po terenie całego obiektu, łącznie z peronami i przejściami podziemnymi. Pracownicy ochrony wspólnie z obsługą pociągu pomagają również potrzebującym podczas wejścia/wyjścia z pociągu. Podróżny chcąc skorzystać z takiej pomocy powinien wcześniej zgłosić to pracownikom dworca.

Dworzec kolejowy Stargard Szczeciński nie jest obecnie w pełni przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych. Bariere dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej stanowią schody oraz brak windy na peronach.

Małe i średnie dworce kolejowe znajdujące się na terenie województwa zachodniopomorskiego charakteryzują się dostępnością dla użytkowników środków komunikacji zbiorowej ze względu na niestosowanie przejść podziemnych i nadziemnych. Większość dworców znajduje się w centrum miast co zwiększa ich dostępność.

³⁵ *Raport w sprawie rewitalizacji dworców kolejowych*

Dworce oraz przystanki komunikacji autobusowej charakteryzują się większą dostępnością niż obiekty kolejowe. Nie potrzebują one skomplikowanej infrastruktury towarzyszącej. Minimalnymi wymogami do umiejscowienia przystanku autobusowego jest postawienie słupka przystankowego ze znakiem przystankowym D-15 i rozkładem jazdy oraz wymalowanie na jezdni linii przystankowej P-17 lub budowa zatoczki. W związku z tym przystanki mogą znajdować się w dowolnej lokalizacji, która zapewniałaby dobrą widoczność przystanku zarówno dla użytkowników drogi, jak i dla osób oczekujących na środek transportu.

Dostępność terytorialna dworców i przystanków autobusowych i kolejowych w województwie zachodniopomorskim została dość dobrze oceniona przez użytkowników (89% respondentów oceniło dostępność co najmniej dostatecznie).

Dostępność pasażerów do środków transportu zbiorowego zapewnia sieć przystanków. Liczba przystanków oraz ich umiejscowienie zależą od specyfiki sieci komunikacyjnej. W przypadku podstawowych korytarzy transportowych sieć przystanków powinna być gęsta, co zwiększa dostępność do niej większej liczby pasażerów. W przypadku przewozów wojewódzkich sieć przystanków należy możliwie ograniczać ze względu na długie czasy przejazdów między kolejnymi przystankami. Optymalne zbudowanie sieci przystanków powinno być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników publicznego transportu zbiorowego.

Dla pasażerów korzystających z przystanków komunikacji autobusowej bardzo ważne są dodatkowe elementy przystankowe jak wiata i miejsca siedzące, które sprawiają, że oczekiwanie na przyjazd środka transportu staje się mniej uciążliwe. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Województwo zachodniopomorskie planuje, a wszystkie inne jednostki samorządu terytorialnego, które zarządzają przystankami powinny, dążyć do zwiększania ich dostępności tak, aby każdy przystanek był dostępny w stopniu co najmniej zadowalającym, dla każdego użytkownika publicznego transportu zbiorowego, także dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poruszania się.

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Powiązania z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030³⁶

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych, a za główne cele przyjmuje:

- podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,
- poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
- poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.

Szczecin jest jednym z głównych polskich miast tworzących podstawowe węzły sieci współpracy w roku 2030 – na bazie których kształtuje się rdzeń krajowego systemu gospodarczego. Sieć współpracy miast stanowi współzależny, otwarty układ sieciowy obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast, które są zintegrowane w przestrzeni krajowej i międzynarodowej za pomocą wielokierunkowych silnych powiązań funkcjonalnych w zakresie gospodarczym, społecznym, edukacyjnym, kulturalnym oraz sektora badawczo-rozwojowego.

Do sieci współpracy miast dowiązane są ośrodki subregionalne i regionalne. Potencjał sieci współpracy miast wzmacnia funkcjonalne połączenie tych ośrodków z największymi miastami, co daje impuls rozwojowy obszarom słabszym ekonomicznie i społecznie, które położone są peryferyjnie w stosunku do głównych ośrodków społeczno- gospodarczych kraju.

Dokument ten wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Rozwiązania w aspekcie zarządzania w miastach oraz rozwój transportu zbiorowego wpływać mają pozytywnie na rozwój najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych. Dlatego też poprzez zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe należy upowszechnić dostępność do nich poprzez zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniające się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym oraz przewozów międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych oraz przewozów miejskich, z uwzględnieniem ekologicznych systemów transportu zbiorowego.

³⁶ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252).

Ekologia to kolejny ważny element w transporcie zbiorowym – alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego.

W ramach integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich szczególne znaczenie będą miały działania służące poprawie dostępności transportowej, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy.

Dzięki wprowadzeniu planów transportowych wdrożone zostaną zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, tj. kolej aglomeracyjną, autobusy, systemy sterowania ruchem, parkingi „Park and Ride” i „Bike and Ride”, komunikację rowerową i pieszą, lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczenia i przechowywania rowerów.

Obszary o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich, powinny mieć zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i jego rozwój, a także rozwój infrastruktury transportowej.

Znaczącą rolę w poprawie dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast, ma organizacja transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służyć ma uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych alternatywnych środków transportu w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury. W obszarze inwestycji bezpośrednio temu celowi będzie służyć modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Powiązania ze Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020³⁷

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 wskazuje szereg zjawisk charakteryzujących transport na obszarze województwa, do których należą:

- dostęp do Morza Bałtyckiego, szlaku Odry, międzynarodowych połączeń lotniczych i kolejowych, stanowiące o wysokim komunikacyjnym znaczeniu regionu,
- przebieg przez obszar województwa dróg tranzytowych w układzie północ – południe oraz wschód – zachód, krzyżujących się w okolicach Aglomeracji Szczecińskiej,
- zróżnicowana gęstość sieci transportowej – drogowej i kolejowej, skupionej wokół największych ośrodków miejskich województwa, zlokalizowanych w jego części zachodniej oraz północno - wschodniej,

³⁷ Uchwała Nr LXII/482/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 czerwca 2010 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko

- niska dostępność komunikacyjna środkowej i południowej części województwa,
- słabe wyposażenie w nowoczesną infrastrukturę transportową (pojedyncze odcinki autostrad, odcinkowe ciągi dróg ekspresowych oraz brak linii kolejowych o dobrych parametrach pozwalających na przejazd z prędkością co najmniej 160 km/h, czy też kolejowych linii dużych prędkości),
- zbyt powolne tempo modernizacji podstawowej sieci drogowej (szczególnie dróg wojewódzkich) i kolejowej,
- znaczne sezonowe obciążenie dróg prowadzących do miejscowości turystycznych położonych na wybrzeżu, w tym wysokie natężenie ruchu na drogach wojewódzkich posiadających niedostateczne parametry techniczne,
- wyłączenie części linii kolejowych z eksploatacji, szczególnie z ruchu pasażerskiego, wynikające z nieodpowiedniego stanu technicznego torowisk, a także z niskiego popytu na kolejowe usługi transportowe,
- istnienie portów morskich o wysokim udziale na tle całego kraju zarówno w przewozach pasażerskich jak i towarowych,
- dogodny układ śródlądowych dróg wodnych, łączących porty ujścia Odry z krajami zachodnioeuropejskimi,
- niskie wykorzystanie potencjału transportu lotniczego, szczególnie w aspekcie powiązań międzyregionalnych i międzynarodowych.

W związku z powyższym najważniejszą przesłanką dla kształtowania spójnego układu sieci dróg różnego rzędu, będzie rzeczywiste zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową, będące pochodną rozmieszczenia potencjałów demograficznego i gospodarczego w województwie.

Ponadto w regionach słabiej rozwiniętych racjonalne jest budowanie infrastruktury tam, gdzie jej brak stanowi istotną barierę rozwoju, dlatego należy zwiększać wysiłki na rzecz wspierania przedsiębiorczości i innowacyjności, co jest w takich regionach znacznie skuteczniejszym sposobem na przełamywanie ograniczeń rozwojowych, w tym transportowych.

Do 2020 r. strategiczne cele rozwoju regionu zachodniopomorskiego w aspekcie transportu, których realizacji będą służyły działania samorządu województwa, to:

- poprawa konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem komunikacji indywidualnej poprzez modernizację infrastruktury i taboru,
- modernizacja sieci drogowej oraz rozbudowa systemu ścieżek rowerowych,
- zwiększanie roli regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego,
- modernizacja obszarów portowych oraz infrastruktury kolejowej służącej ich obsłudze.

Powiązania ze Strategią Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020³⁸

Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 wskazuje obszary problemowe w zakresie transportu drogowego, kolejowego oraz śródlądowego, morskiego oraz lotniczego:

- niespójna i niedokończona sieć dróg szybkiego ruchu (autostrada A6 i drogi ekspresowe S3, S6, S10, S11 oraz Zachodnie Drogowe Obejście Miasta Szczecina, jako przedłużenie drogi ekspresowej S6),
- niski stan techniczny układu drogowego, szczególnie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a przez to obniżający się poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie niski na drogach lokalnych,
- niewystarczające parametry techniczne dróg wojewódzkich przenoszących znaczny ruch sezonowy w pasie nadmorskim,
- niska dostępność transportowa środkowych i południowych obszarów województwa,
- brak stałej przeprawy drogowej łączącej wyspy Wolin i Uznam,
- niedostateczny poziom znaczenia transportu kolejowego w systemie transportowym województwa,
- brak koordynacji tras i rozkładów jazdy w komunikacji autobusowej i kolejowej,
- niski stan infrastruktury na kolejowych liniach lokalnych a także infrastruktury dworcowej,
- utrudniony dostęp do portu w Szczecinie od strony morza ze względu na ograniczone parametry toru wodnego łączącego Bałtyk ze Szczecinem.

Przeciwdziałając pogłębianiu się powyższych obszarów problemowych planowane są następujące działania:

- poprawa stanu infrastruktury drogowej oraz dążenie do utworzenia spójnego systemu transportu drogowego,
- modernizacja lub przebudowa z dostosowaniem do wyższych prędkości linii kolejowych wraz z poprawą ich dostępności oraz przepustowości, a także modernizacja obiektów dworcowych,
- poprawa konkurencyjności portów zachodniopomorskich wśród portów południowego Bałtyku oraz modernizacja torów wodnych: przebiegającego przez Zalew Szczeciński oraz zapewniającego dostęp do portu w Świnoujściu.

Realizując wytyczne wymienione w dokumencie przebudowano ok. 155 km dróg wojewódzkich w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, a w roku 2014 planowana jest przebudowa kolejnych 40 km.

³⁸ Uchwała Nr 221/10 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 lutego 2010 roku w sprawie przyjęcia zaktualizowanego programu wojewódzkiego pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Powiązania ze Strategią Rozwoju Gospodarki Morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015

Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015 zawiera – w odniesieniu do transportu – charakterystykę stanu obecnego przewozów morskich i śródlądowych, ocenę stanu infrastruktury służącej do wykonywania tychże przewozów oraz wskazuje szereg celów i zadań strategicznych, głównie dzięki modernizacji i rozbudowie infrastruktury mających za zadanie wspieranie rozwoju transportu morskiego i śródlądowego. Wspomniane cele obejmują:

- „poprawę konkurencyjności transportu morskiego” oraz „poprawę bezpieczeństwa morskiego”,
- w odniesieniu do dużych portów morskich (powyżej 1 mln ton przeładunków w ciągu roku): „poprawę konkurencyjności portów morskich” oraz „poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju”, natomiast w przypadku portów małych „zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża”,
- „równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej”,
- „rozwój Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 jako głównej osi rozwoju transportu współmodalnego”.

Powiązania z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego³⁹

Głównym celem zagospodarowania przestrzennego obszaru województwa zachodniopomorskiego, według wskazań Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego (PZPWZ) w zakresie infrastruktury transportowej, jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym.

PZPWZ wskazuje także na równorzędność procesów budowy optymalnego modelu sieci transportowej wewnątrz regionu i procesu integracji systemu regionalnego z innymi regionami kraju oraz Unią Europejską.

Dla osiągnięcia powyższego konieczna jest modernizacja i rozbudowa sieci transportowych, tj. sieci drogowej, sieci kolejowej, żeglugi morskiej i śródlądowej oraz transportu lotniczego.

PZPWZ za priorytety w sferze infrastruktury transportowej wskazuje:

- wzmocnianie i kształtowanie systemu ponadregionalnych i transgranicznych powiązań drogowych województwa,

³⁹Uchwała Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r. w sprawie uchwalenia zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego .

- usprawnienie systemu dróg wojewódzkich, spójnego przestrzennie z systemem dróg krajowych,
- kształtowanie systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych,
- rozwój transportu morskiego,
- rozwój transportu lotniczego,
- rozwój transportu intermodalnego.

Zadania niezbędne do osiągnięcia powyższych priorytetów w aspekcie publicznego transportu zbiorowego według PZPWZ to przede wszystkim:

- przebudowa (bądź kontynuacja przebudowy) dróg krajowych 3, 6, 10 i 11 do standardu dróg ekspresowych,
- budowa stałego połączenia drogowego w Świnoujściu między wyspami Wolin i Uznam,
- włączenie głównych dróg krajowych przebiegających przez województwo zachodniopomorskie do sieci TEN-T,
- modernizacja szeregu odcinków dróg wojewódzkich,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- modernizacja linii kolejowych E59 i CE59 oraz 202,
- reaktywacja połączeń pasażerskich na wielu liniach kolejowych znaczenia regionalnego,
- modernizacja dworców kolejowych wraz z ich dostosowaniem do potrzeb pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej,
- rewitalizacja linii wąskotorowych i ich dostosowanie do potrzeb ruchu turystycznego,
- włączenie linii kolejowej 202 do sieci TEN-T,
- rozwój pasażerskiej komunikacji kolejowej w relacjach regionalnych i ponadregionalnych poprzez wdrożenie systemu Szybkiej Kolei Regionalnej,
- modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin,
- włączenie portu w Policach do sieci TEN-T,
- osiągnięcie V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin – Zatoń Dolna,
- modernizacja szczecińskiego węzła wodnego.

Powiązania z Analizą możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym⁴⁰

Wyżej wymienione opracowanie określa nadrzędny cel integracji publicznego transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim jako podniesienie na wyższy poziom usług oferowanych pasażerom, przede wszystkim dzięki zwiększeniu dostępności transportu zbiorowego. Dokument wskazuje szereg działań niezbędnych do podjęcia celem utworzenia w przyszłości na

⁴⁰ Bąkowski W. „Analiza możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych”, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego [dostęp: 19 grudnia 2013 r.] http://www.som.szczecin.pl/SOM/chapter_104027.asp?soid=BC30F4076781453A9617861FA0594D7B

terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego systemu zintegrowanych połączeń pasażerskich, charakteryzującego się istnieniem:

- wspólnego biletu, umożliwiającego w ramach jednej taryfy korzystanie z połączeń komunikacyjnych wewnątrz całej sieci połączeń,
- dogodnych węzłów przesiadkowych,
- skoordynowanego rozkładu jazdy, uwzględniającego połączenia wykonywane wszystkimi rodzajami środków transportu na omawianym obszarze,
- jednolitego systemu informacji pasażerskiej,
- wspólnych rozwiązań organizacyjno-technicznych, dotyczących zarządzania flotą oraz obsługi systemu biletowego.

Wskazuje się ponadto na obszary problemowe, będące jednakże niezbędnymi do wdrożenia celem osiągnięcia sukcesu przedsięwzięcia. Należą do nich:

- utworzenie w strukturze samorządu terytorialnego nowej jednostki – organizatora, który przejmie od gmin obowiązki decyzyjne dotyczące publicznego transportu zbiorowego,
- wypracowanie sprawiedliwych mechanizmów podziału przychodów dla poszczególnych przewoźników,
- likwidacja konkurencji (głównie cenowej – w odniesieniu do stosowania odrębnych taryf biletowych) pomiędzy przewoźnikami na rzecz konkurencji jakościowej,
- ustalenie minimalnych standardów świadczenia usług, które będą spełnione przez każdego przewoźnika wykonującego przewozy na zlecenie organizatora.

Powiązania z dokumentami dotyczącymi zagospodarowania przestrzennego miast powiatowych i miast na prawach powiatu województwa zachodniopomorskiego

Część miast posiada uchwalone i obowiązujące studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, ponieważ miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmują tylko wybrane fragmenty miasta, są to miasta:

- Szczecin – Uchwała Nr XVII/470/12 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 marca 2012 r.,
- Świnoujście – Uchwała Nr XLIV/361/2013 Rady Miasta Świnoujście z dnia 24 października 2013 r.,
- Koszalin⁴¹ – Uchwała Nr LVII/666/2010 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 7 września 2010 r.,
- Kamień Pomorski – Projekt Uchwały w sprawie przyjęcia aktualizacji Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Kamień Pomorski, przedstawiony w trakcie nadzwyczajnej sesji Rady Miejskiej w Kamieniu Pomorskim w dniu 23 sierpnia 2013 r.,
- Goleniów – Uchwała Nr XXXVII/432/13 Rady Miejskiej w Goleniowie z dnia 30 października 2013 r.,

⁴¹ Rada Miejska w Koszalinie podjęła Uchwałę Nr XX/336/2012 z dnia 28 czerwca 2012 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina.

- Gryfino – Uchwała Nr XXXIII/290/13 Rady Miejskiej w Gryfinie z dnia 25 kwietnia 2013 r.,
- Myślibórz – Uchwała Nr LXV/511/2010 Rady Miejskiej w Myśliborzu z dnia 28 czerwca 2010 r.,
- Pyrzyce – Uchwała Nr LVII/485/2010 Rady Miejskiej w Pyrzycach z dnia 28 stycznia 2010 r.,
- Choszczno⁴² – Uchwała Nr XXXVI/305/2006 Rady Miejskiej w Choszcznie z dnia 28 marca 2006 r.,
- Drawsko Pomorskie, Uchwała Nr VIII/59/2003 Rady Miejskiej w Drawsku Pomorskim z dnia 25 kwietnia 2003 r.,
- Wałcz, Uchwała Nr VI/SXXVIII/157/12 Rady Miasta Wałcz z dnia 23 października 2012 r.,
- Stargard Szczeciński, Uchwała Nr XXVI/301/2013 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 26 lutego 2013 r.,
- Łobez, Uchwała Nr XXII/175/12 Rady Miejskiej w Łobzie z dnia 31 października 2012 r.,
- Gryfice, Uchwała Nr XV/196/2012 Rady Miejskiej w Gryficach z dnia 15 lutego 2012 r.,
- Kołobrzeg, Uchwała Nr XXVI/343/04 Rady Miejskiej w Kołobrzegu z dnia 8 września 2004 r.,
- Białogard, Uchwała Nr XXXIX/356/06 Rady Miejskiej Białogardu z dnia 15 marca 2006 r.

Natomiast część miast województwa posiada uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, obejmujące swoim zasięgiem cały obszar miasta:

- Szczecinek, Uchwała Nr VIII/64/2011 Rady Miasta Szczecinek z dnia 28 marca 2011 r.,
- Świdwin, Uchwała Nr XXVI/212/05 Rady Miasta Świdwin z dnia 31 stycznia 2005 r.

Zapisy ww. dokumentów w aspekcie transportu zbiorowego wskazują na:

- podwyższenie komunikacyjnych standardów jakościowych w transporcie zbiorowym regionalnym, podmiejskim oraz miejskim,
- zaspokajanie potrzeb transportowych mieszkańców, szczególnie w relacjach obszar gminy – miasto,
- usprawnienie połączeń transportowych z obszarami istniejącymi oraz zapewnienie właściwej dostępności transportowej do nowych terenów i obszarów dotychczas wykluczonych,
- wykorzystanie potencjału transportu kolejowego, w tym przywrócenie przewozów pasażerskich na odcinkach wyłączonych z ruchu pasażerskiego, również w przypadkach wymagających odbudowy infrastruktury kolejowej,
- obsługę ośrodków lokalnej sieci osadniczej zapewnić mają połączenia regionalnej sieci połączeń kolejowych i autobusowych, także poprzez rozwój sprawnych połączeń pomiędzy alternatywnymi formami transportu,
- poprawę obsługi komunikacyjnej obszarów miast poprzez budowę nowych odcinków i obwodnic układu drogowego, systemów parkingowych oraz uspokajanie ruchu, które pozwolą na odciążenie centrów z ruchu indywidualnego,

⁴² Rada Miejska w Choszcznie podjęła Uchwałę Nr XXXIV/276/2013 z dnia 11 października 2013 r. w sprawie uchylenia uchwały nr XXXII/404/2009 Rady Miejskiej w Choszcznie z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Choszczno.

- modernizację i rozbudowę drogowego układu transportowego pod kątem poprawy parametrów technicznych dróg, co sprzyjać będzie rozwojowi komunikacji autobusowej.

W celu określenia zmian w sieci transportowej województwa zachodniopomorskiego wykorzystano, oprócz wskazanych powyżej, także następujące materiały źródłowe:

- informacje uzyskane z Departamentu Przygotowania Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie,
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”, Warszawa, 22 maja 2012,
- Szydło A., Gasz K., Kruszyna M. – „Prognoza i analizy ruchu dla Zachodniej Obwodnicy Szczecina” – Raport Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej serii U, Wrocław 2010.

Na sieci dróg krajowych województwa zachodniopomorskiego planowane są budowy następujących dróg:

- drogi ekspresowej S3 na odcinku Goleniów – Świnoujście,
- drogi ekspresowej S6 na odcinku Goleniów – Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk – Gdańsk,
- drogi ekspresowej S10 na odcinku Szczecin – Wałcz – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płońsk,
- drogi ekspresowej S11 na odcinku Kołobrzeg – Koszalin – Szczecinek – Poznań,
- Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina, jako przedłużenie drogi ekspresowej S6,
- tunelu pomiędzy wyspami Wolin i Uznam w Świnoujściu.

W układzie kolejowym województwa zachodniopomorskiego planowane są modernizacje lub rewitalizacje następujących linii kolejowych:

- linii kolejowej nr 210 Szczecinek – Runowo Pomorskie,
- linii kolejowej nr 273 Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław (prędkość pociągów pasażerskich 160 km/h, prędkość pociągów towarowych 120 km/h),
- linii kolejowej nr 351 Szczecin – Poznań (prędkość pociągów pasażerskich 200 km/h),
- linii kolejowej nr 402 Koszalin – Goleniów,
- linii kolejowej nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg,
- linii kolejowej nr 404 Szczecinek – granica województwa (Słupsk).

Wymienione inwestycje stanowiąc będą odpowiedź na wiele spośród problemów komunikacyjnych sygnalizowanych w omówionych wyżej dokumentach.

5.3. Uwarunkowania wynikające z planu wojewódzkiego dla planów niższego szczebla

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 2) i 3) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w projekcie planów opracowywanych przez:

- starostę, zarząd związku powiatów – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa,
- wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa, w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Powyższe oznacza, iż postanowienia niniejszego Planu w zakresie linii komunikacyjnych, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w przewozach wojewódzkich winny być uwzględnione w planach niższego rzędu. W związku z powyższym zaleca się aby plany niższego rzędu od niniejszego Planu w swoim zakresie nie powodowały finansowania linii w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, które będą liniami konkurencyjnymi w stosunku do linii komunikacyjnych określonych w niniejszym Planie. Powyższe może bowiem prowadzić do braku racjonalności w wydatkowaniu środków publicznych i braku gospodarności, w sytuacji, w której linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, w wojewódzkich przewozach pasażerskich, określone w niniejszym Planie miałyby konkurować z liniami powiatowymi lub gminnymi.

5.4. Układ drogowy

Sieć drogowa w Województwie Zachodniopomorskim należy do najrzadszych w kraju. Gęstość sieci dróg publicznych w Województwie Zachodniopomorskim wynosi 59,2 km/100km² i jest niższa od średniej krajowej (89,7 km/100km²). W przybliżeniu równa się gęstości w województwach: Podlaskie – 61,0 km/100km², Lubuskie – 59,2 km/100km², Warmińsko-Mazurskie – 53,2 km/100km².

Układ drogowy województwa składa się z 18 965,5 km dróg publicznych, w skład których wchodzi:

- drogi gminne,
- drogi powiatowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi krajowe.

Tabela poniżej przedstawia długości poszczególnych rodzajów dróg w województwie zachodniopomorskim.

Tab. 5.4.1. Długość dróg w województwie zachodniopomorskim

Kategoria dróg	łącna długość [km]	Długość dróg o nawierzchni utwardzonej w km	Długość dróg o nawierzchni nie utwardzonej w km
Drogi krajowe *	1042,90	1049,90	0
Drogi wojewódzkie **	2 093,30	2 093,30	0
Drogi powiatowe ***	7 763,00	7 090,30	672,70
Drogi gminne ***	8 066,30	3 210,10	4 856,20
Razem			18965,50

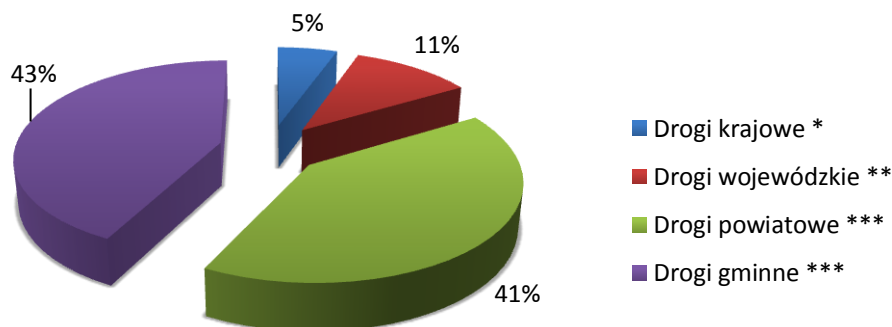
* Dane ze strony internetowej GDDKiA

** Dane ze strony internetowej ZZDW

*** Dane GUS

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GDKiA, ZZDW Koszalin, GUS

Procentowy udział dróg w Województwie Zachodniopomorskim

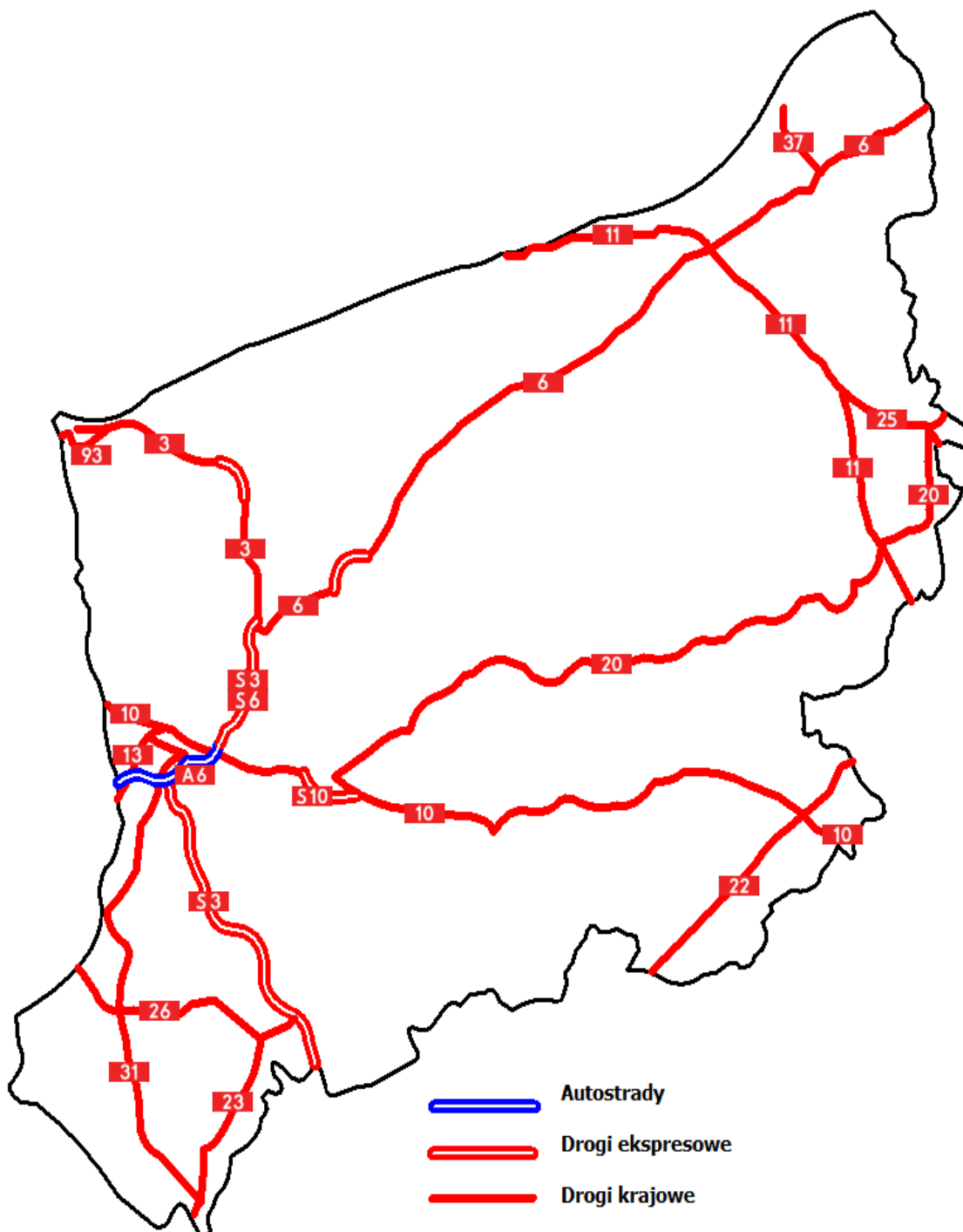


Rys. 5.4.1. Procentowy udział dróg w Województwie Zachodniopomorskim

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GDDKiA, ZZDW Koszalin, GUS

DROGI KRAJOWE

Układ dróg krajowych w województwie zachodniopomorskim przedstawia poniższa mapa.



Rys. 5.4.2. Drogi krajowe w Województwie Zachodniopomorskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej GDDKiA

Spis dróg krajowych obrazuje tabela 5.4.2.

Tab. 5.4.2. Spis dróg krajowych w Województwie Zachodniopomorskim.

Numer drogi krajowej	Długość zarządzanego odcinka	Przebieg
3	144,5 km	Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Jakuszyce
6	183,3 km	Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo
10	145,4 km	Lubieszyn – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła – Białe Błota – Sierpc – Płońsk
11	114,4 km	Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Piła – Poznań – Pleszew – Ostrów Wielkopolski – Bytom
13	10,6 km	Szczecin – Przeclaw – Rosówek
20	171,5 km	Stargard Szczeciński – Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Bytów – Gdynia
22	59,2 km	Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Wałcz – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – Grzechotki
23	32,8 km	Myślibórz – Sarbinowo
25	21,9 km	Bobolice – Biały Bór – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Oleśnica
26	52,6 km	Krajnik Dolny – Chojna – Myślibórz – Renice
31	91,7 km	Szczecin – Gryfino – Chojna – Sarbinowo – Kostrzyn – Słubice
37	14,5 km	Darłowo – Karwice

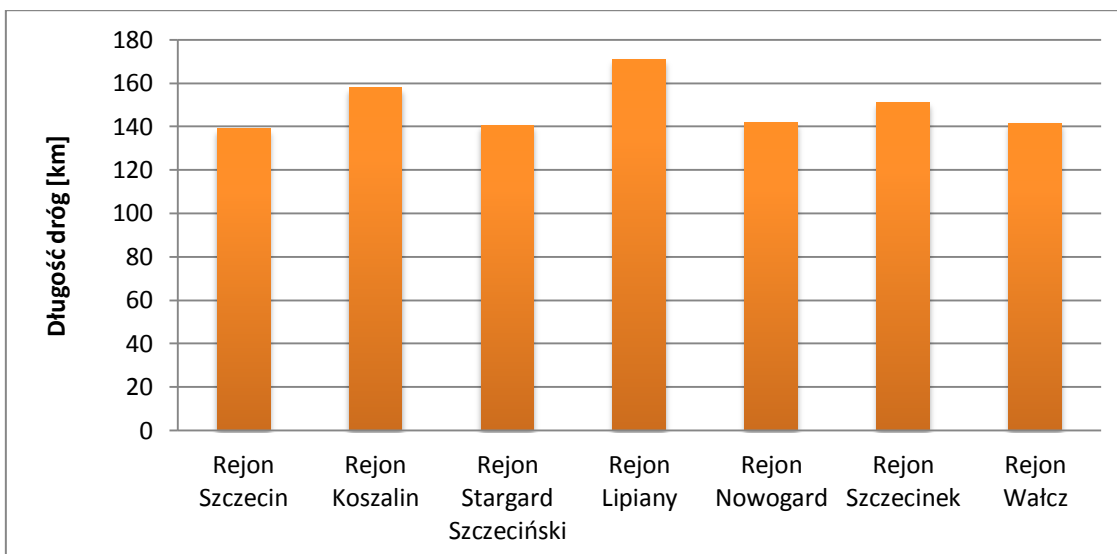
Źródło: GDDKIA

Długości dróg na terenie poszczególnych rejonów przedstawia tabela poniżej.

Tab. 5.4.3. Długość dróg krajowych

<i>REJON</i>	<i>Numer drogi</i>	<i>długość w km</i>
<i>Szczecin</i>	3	51,92
	6	21,6
	10	7,73
	13	10,68
	31	47,11
	Razem w rejonie	139,04
<i>Koszalin</i>	6	71,67
	11	71,71
	37	14,56
	Razem w rejonie	157,9
<i>Stargard Szczeciński</i>	10	55,46
	20	85,22
	Razem w rejonie	140,6
<i>Lipiany</i>	3	40,73
	23	32,87
	26	52,63
	31	44,65
	Razem w rejonie	170,8
<i>Nowogard</i>	3	51,84
	6	90,02
	Razem w rejonie	141,8
<i>Szczecinek</i>	11	42,75
	20	86,32
	25	21,95
	Razem w rejonie	151,02
<i>Wałcz</i>	10	82,28
	22	59,2
	Razem w rejonie	141,48

Źródło: GDDKIA

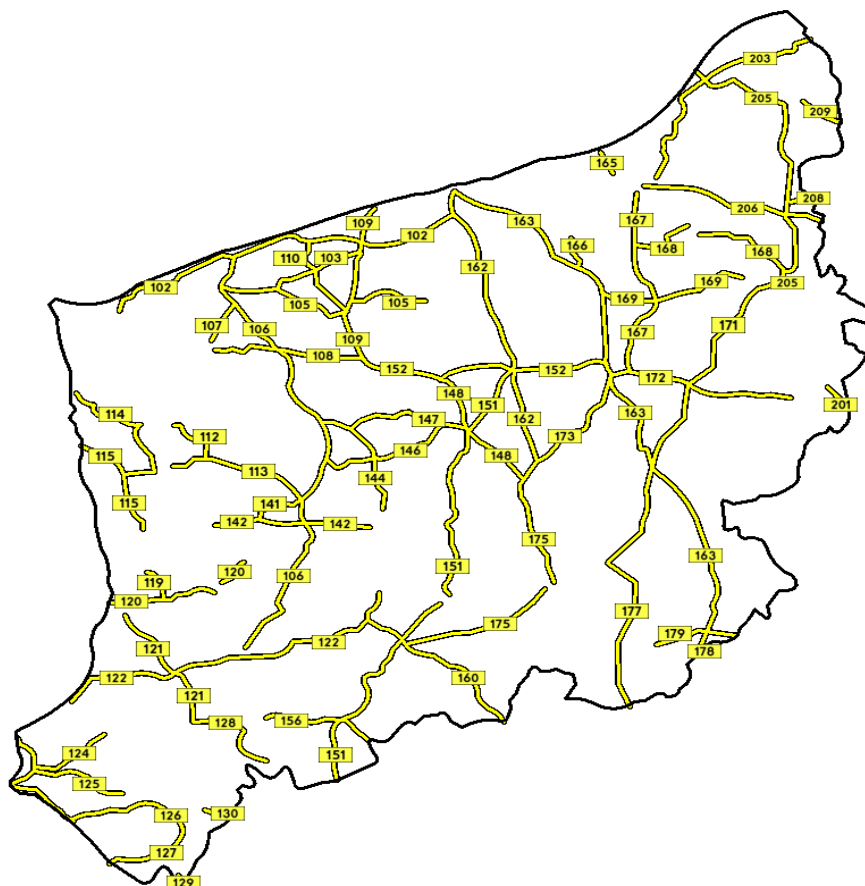


Rys. 5.4.3 Długość dróg krajowych na terenie poszczególnych Rejonów

Źródło: Opracowano na podstawie danych z GDDKIA

DROGI WOJEWÓDZKIE

Układ dróg wojewódzkich na terenie Województwa Zachodniopomorskiego przedstawia mapa poniżej.



Rys. 5.4.4. Drogi wojewódzkie w Województwie Zachodniopomorskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

Spis dróg wojewódzkich z numerem drogi, klasą drogi, lokalizacją, długością i nazwą drogi przedstawia poniższa tabela.

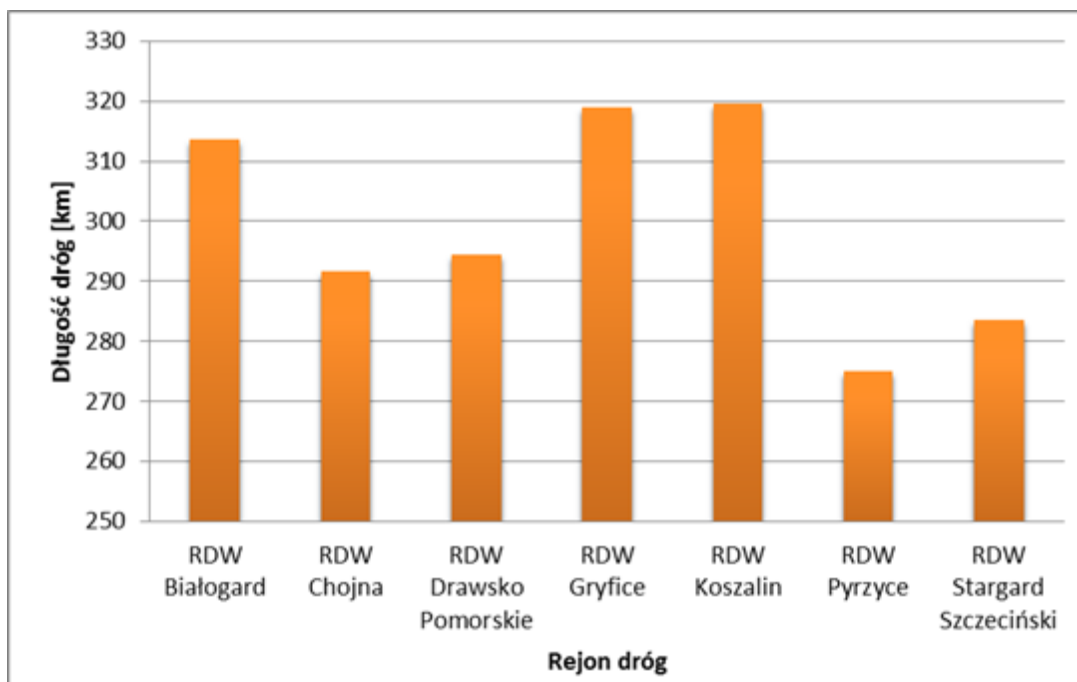
Tab. 5.4.4. Spis dróg wojewódzkich Województwa Zachodniopomorskiego

Lp.	Numer drogi	Klasa drogi	Lokalizacja		Długość drogi [m]	Nazwa drogi
			początek	koniec		
1	102	G	0+000	94+736	94 736	Międzyzdroje – Dziwnówek – Pobierowo – Rewal – Trzebiatów – Kołobrzeg
2	103	G	0+000	36+062	36 062	Kamień Pomorski – Trzebiatów
3	105	G	0+000	19+340	19 340	odc. Świerżno – Gryfice /skrzyż. Broniszewska, Dąbskiego/
		Z	19+340	40+441	21 101	odc. Gryfice – Brojce – Rzesznikowo
4	106	G	0+000	105+414	105 414	Rzewnowo – Golczewo – Nowogard – Maszewo – Łęczycza – Stargard Szczeciński – Pyrzyce
5	107	GP	0+000	24+822	24 822	Dziwnówek – Kamień Pomorski – Parłówko
6	108	G	0+000	36+989	36 989	Parłówko – Golczewo – Płoty
7	109	G	0+000	38+895	38 895	Mrzeżyno – Trzebiatów – Gryfice – Płoty
8	110	G	0+000	22+963	22 963	Lędzin – Karnice – Cerkwica – Gryfice
9	112	Z	0+000	15+370	15 370	Stepnica – Krępsko – Modrzewie
10	113	G	0+000	34+670	34 670	Święta – Goleniów – Mosty – Maszewo
11	114	G	0+000	42+430	42 430	Nowe Warpno – Trzebież – Police – Tanowo
12	115	G	12+196	30+867	18 671	Szczecin – Tanowo – Dobieszczyn – Granica Państwa
13	119	G	0+000	10+617	10 617	Radziszewo – Chlebowo – Gardno
14	120	G	0+000	33+416	33 416	Granica Państwa – Gryfino – Stare Czarnowo * Kołbacz – Kobylanka
15	121	G	0+000	34+208	34 208	Pniewo – Banie – Rów
16	122	G	0+000	77+409	77 409	Krajnik Dolny – Krzywlin – Banie – Pyrzyce – Piasecznik
17	124	G	0+000	26+582	26 582	Granica Państwa – Cedynia – Chojna
18	125	Z	0+000	34+092	34 092	Granica Państwa – Cedynia – Golice – Moryń – Wierzchlas

Lp.	Numer drogi	Klasa drogi	lokalizacja		Długość drogi [m]	Nazwa drogi
			początek	koniec		
19	126	G	0+000	49+041	49 041	Osinów Dolny – Siekierki – Mieszkowice – Smolnica – Dębno
20	127	Z	0+000	20+038	20 038	Granica Państwa – Porzece – Namyslin – Chwarszczany – Dębno
21	128	Z	0+000	19+286	19 286	odc. Rów – Kierzków – Otanów – Myślibórz /skrzyż. Celną, Ogrodową/
		G	19+286	28+054	8 768	odc. Myślibórz – Ławy
22	129	Z	0+000	2+592	2 592	odc. Sarbinowo – gr. województwa /Dąbroszyn/
23	130	Z	0+000	5+078	5 078	odc. Barnówko – gr. województwa /Tarnów/
24	141	Z	0+000	12+589	12 589	Sowno – Przemoczno – Darż
25	142	GP	0+000	35+894	35 894	Szczecin – Łęczycza – Lisowo
26	144	G	0+000	30+136	30 136	Nowogard – Dobra – Chociwel
27	146	Z	0+000	31+461	31 461	Jenikowo – Dobra – Strzmielce
28	147	Z	0+000	31+097	31 097	Wierzbiczin – Troszczyń – Wołkowo – Łobez
29	148	G	0+000	33+665	33 665	Starogard (Łobeski) – Łobez – Drawsko Pomorskie
30	151	G	0+000	125+350	125 350	odc. Świdwin – Łobez – Węgorzyno – Recz – Barlinek – gr. województwa /Gorzów Wielkopolski/
31	152	G	0+000	57+874	57 874	Płoty – Resko – Świdwin – Buślary
32	156	G	0+000	18+744	18 744	odc. Lipiany – Barlinek /skrzyż. z 151 ul. Niepodległości, Strzelecka/
		G	18+744	25+032	6 288	odc. Barlinek – gr. województwa /Strzelce Krajeńskie/
33	160	G	0+000	51+031	51 031	odc. Suchań – Piasecznik – Choszczno – gr. województwa /Drezdenko/
34	162	G	0+000	69+318	69 318	Rościęcino – Świdwin – Zarańsko
35	163	GP	0+000	130+412	130 412	Kołobrzeg – Białogard – Połczyn Zdrój – Czaplonek – Wątlisz
36	165	G	0+000	4+509	4 509	Mielno – Mścice
37	166	G	0+000	7+110	7 110	Gdaniec – Lulewice – Białogard
38	167	G	3+104	53+042	49 938	Koszalin – Tychowo – Ogartowo
39	168	G	0+000	17+359	17 359	odc. Niedalino – Zegrze Pomorskie – Wyszewo* Mostowo /skrzyż. z dr nr 11/
		Z	17+359	41+516	24 157	odc. Mostowo – Drzewiany
40	169	G	0+000	35+704	35 704	Byszyno – Tychowo – Głódowa

Lp.	Numer drogi	Klasa drogi	lokalizacja		Długość drogi [m]	Nazwa drogi
			początek	koniec		
41	171	G	0+000	53+758	53 758	Bobolice – Barwice – Czaplunek
42	172	G	0+000	42+507	42 507	Połczyn Zdrój – Szczecinek
43	173	G	0+000	35+798	35 798	Połczyn Zdrój – Drawsko Pomorskie (do dr. krajowej nr 20)
44	175	G	0+000	64+755	64 755	Drawsko Pomorskie – Kalisz Pomorski – Choszczno
45	177	Z	0+000	26+464	26 464	odc. Czaplunek – Mirosławiec / skrzyż. z dr. nr 10 ul. Wolności, Sprzymierzonych /
		G	26+464	66+604	40 140	odc. Mirosławiec – Człopa – gr. województwa /Wieleń/
46	178	G	0+000	12+771	12 771	odc. Wałcz - gr. województwa /Trzcianka/
		G	14+739	16+716	1 977	
47	179	G	0+000	17+956	17 956	odc. Rusinowo – gr. województwa /Piła/
48	201	Z	0+000	5+691	5 691	odc. Gwda Mała – gr. województwa /Czarne/
49	203	G	0+223	31+745	31 522	odc. Koszalin – Darłowo / skrzyż. ulic Tynieckiego, Cmentarna/
		G	31+745	56+498	24 753	odc. Darłowo – gr. województwa /Postomino/
50	205	G	0+000	80+150	80 510	Darłówko – Darłowo – Krupy – Sławno – Polanów – Bobolice
51	206	G	6+516	34+976	28 460	odc. Koszalin – Polanów /skrzyż. ulic Wolności, Rieczna/
		G	34+976	42+576	7 600	odc. Polanów – gr. województwa /Miastko/
52	208	Z	20+626	25+805	5 179	odc. Barcino – gr. województwa /Wielin/
53	209	Z	0+000	8+281	8 281	odc. Warszkowo – gr. województwa /Suchorze/
Razem długość sieci dróg wojewódzkich					2 093 300 m	

Źródło: Zarządu Dróg w Koszalinie



Rys. 5.4.5. Długość dróg krajowych na terenie poszczególnych Rejonów Dróg Wojewódzkich.

Źródło: Opracowano na podstawie danych z Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg w Koszalinie

5.5. Transport indywidualny

Odsetek samochodów na 1000 osób rozkłada się stosunkowo równomiernie. Wskaźnik ten najwyższe wartości przyjmuje w powiecie myśliborskim (499) i gryfińskim (495), a najmniejsze w powiecie szczecińskim (357).

W tab. 5.5.1. przedstawiono liczbę samochodów osobowych w poszczególnych powiatach. Największa liczba samochodów osobowych występuje w Szczecinie i Koszalinie.

Natomiast z przeprowadzonych badań natężenia ruchu samochodowego wynika, że najwięcej osób korzysta z samochodu osobowego w dojazdach do Szczecina z obszaru sąsiadujących powiatów: polickiego i stargardzkiego. Także na szlaku nadmorskim istnieje wzmożony ruch samochodowy. Duże natężenie można także zaobserwować na relacjach pomiędzy przygranicznymi powiatami a dużymi miastami znajdującymi się tuż za granicą województwa zachodniopomorskiego, tj. myśliborski – Gorzów, wałecki – Piła, szczeciński – Słupsk, sławieński – Słupsk.

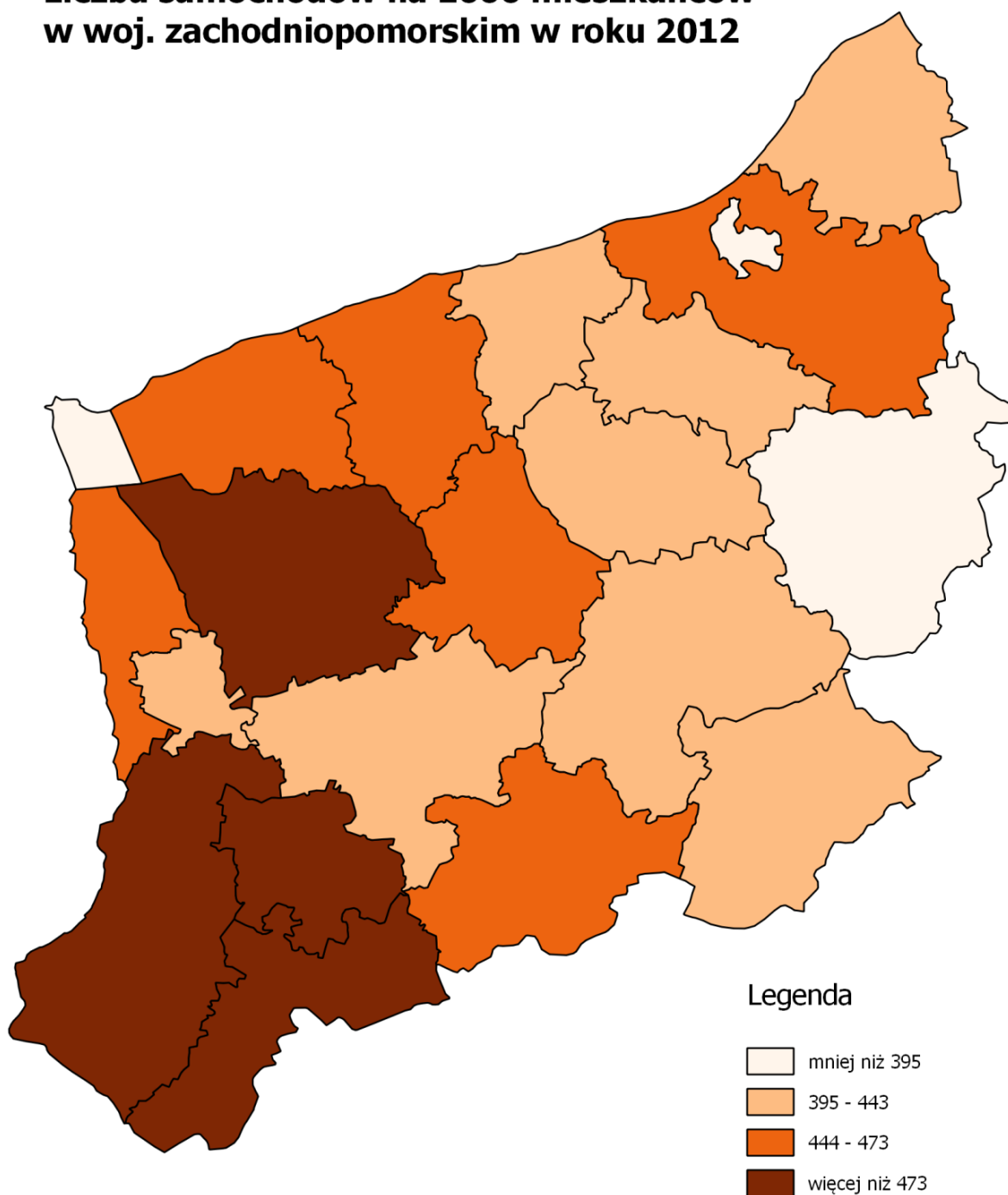
Na rysunku 5.2.2 przedstawiono Liczba osób podróżująca samochodami osobowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi pomiędzy powiatami.

Tab. 5.5.1. Liczba samochodów osobowych w poszczególnych powiatach – stan na 31.12.2012 roku.

Numer	Nazwa	Liczba samochodów osobowych
		[poj.]
1	Szczecin	177 429
2	Koszalin	44 151
3	Świnoujście	16 043
4	Powiat białogardzki	21 575
5	Powiat choszczeński	24 188
6	Powiat drawski	27 023
7	Powiat goleniowski	41 727
8	Powiat gryficki	29 089
9	Powiat gryfiński	43 376
10	Powiat kamieński	23 719
11	Powiat kołobrzeski	36 302
12	Powiat koszaliński	31 123
13	Powiat łobeski	18 353
14	Powiat myśliborski	35 303
15	Powiat policki	33 918
16	Powiat pyrzycki	20 656
17	Powiat sławieński	26 091
18	Powiat stargardzki	54 635
19	Powiat szczecinecki	29 525
20	Powiat świdwiński	22 556
21	Powiat wałecki	24 764

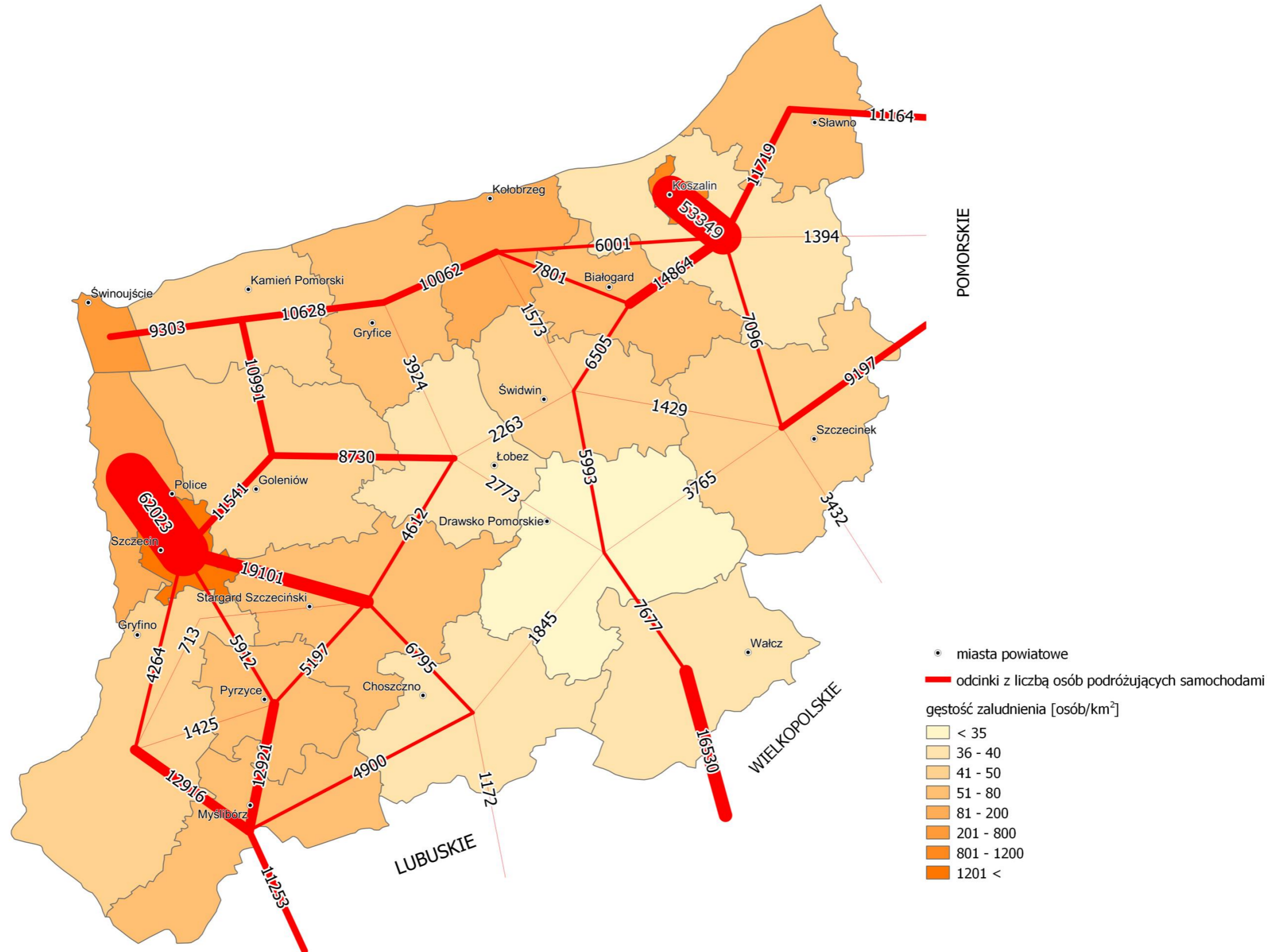
Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Liczba samochodów na 1000 mieszkańców w woj. zachodniopomorskim w roku 2012



Rys. 5.5.1. Liczba samochodów osobowych na 1000 osób.

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.



Rys. 5.5.2 Liczba osób podróżująca samochodami osobowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi pomiędzy powiatami w dzień roboczy szkolny.

Źródło: Opracowanie własne

5.6. Wpływ transportu na środowisko

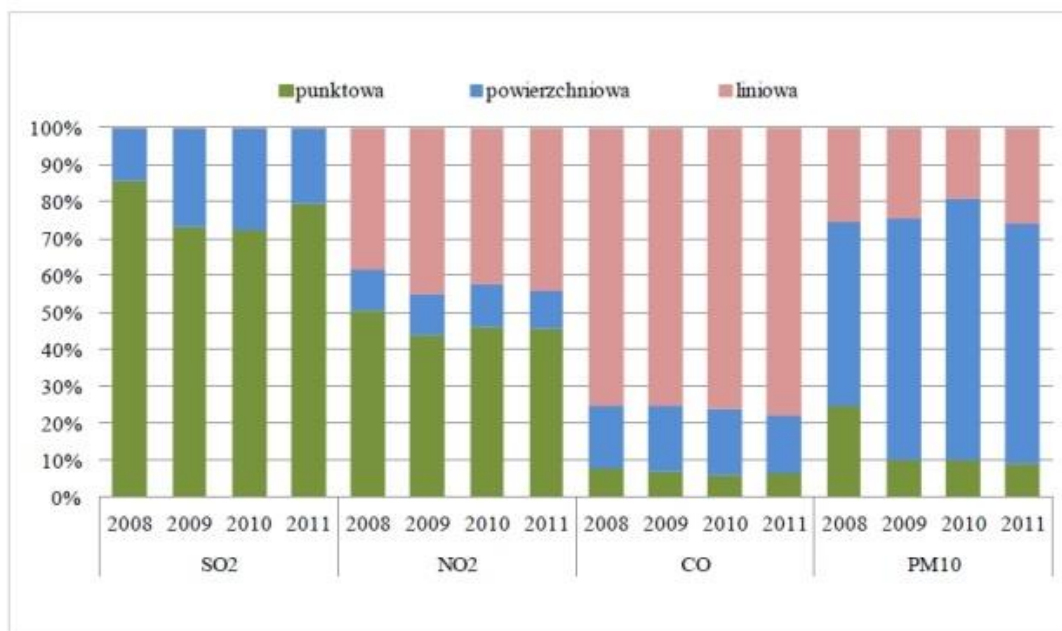
Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), jest jednakże nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych. W 2011 roku z dróg województwa zachodniopomorskiego wyemitowano do atmosfery 50927 tys. Mg tlenku węgla, 14559 tys. Mg tlenków azotu, 47 Mg dwutlenku siarki i 5809 tys. Mg pyłów⁴³. Wziąwszy pod uwagę wszystkie źródła emisji zanieczyszczeń atmosferycznych na terenie całego województwa, transport jest odpowiedzialny za wytwarzanie 78% tlenków węgla, 44% dwutlenku azotu oraz 25% pyłów zawieszonych PM10. Emisja liniowa dwutlenku azotu osiąga w większości powiatów województwa wartości przekraczające 50% łącznej emisji tego związku przez wszystkie źródła, jednakże w powiatach położonych w pobliżu aglomeracji szczecińskiej oraz w zachodniej części województwa udział zanieczyszczeń komunikacyjnych spada z uwagi na zwiększony wpływ emisji ze źródeł punktowych.

⁴³ Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2011, WIOŚ Szczecin 2013.



Rys. 5.6.1. Udział podstawowych zanieczyszczeń w emisji całkowitej w latach 2008 – 2011.

Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2010 – 2011, WIOŚ Szczecin 2013.

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (HC), tlenków węgla (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 5.6.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO⁴⁴.

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukołowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO_x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+ NO_x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/technika-w-szczegolach/sondy-lambda/podstawowa-wiedza-o-spalinach/normy-euro/>.

⁴⁴ <http://www.ngk.de/pl/technika-w-szczegolach/sondy-lambda/podstawowa-wiedza-o-spalinach/normy-euro/>

W województwie zachodniopomorskim głównym źródłem hałasu jest transport. Hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy i w niewielkim stopniu kolejowy oraz lotniczy. Przewiduje się, że wraz ze wzrostem liczby połączeń realizowanych z Portu Lotniczego Szczecin - Goleniów, klimat akustyczny jego najbliższego otoczenia uległ (bądź ulegnie w przyszłości) zmianie, jednakże brak jest obecnie stosownych opracowań poruszających tę kwestię.

W tabeli 5.6.2. przedstawiono dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku, generowane przez transport.

Tab. 5.6.2. Dopuszczalny poziom hałasu.

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]					
		Drogi oraz linie kolejowe				Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		LDWN dzień – wieczór przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku		LN noc przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku		LDWN dzień – wieczór	LN noc
		Zgodne z [1]	Zgodne z [2]	Zgodne z [1]	Zgodne z [2]		
1	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	50	45	45	55	45
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	55	64	50	59	60	50
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	60	68	50	59	-	-
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	65	70	55	65	-	-

* – w przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy. ** – strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1] Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz [2] Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Na terenie województwa zachodniopomorskiego opracowano mapy akustyczne dla Szczecina jako aglomeracji o liczbie mieszkańców powyżej 250 tys., Koszalin – jako miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tys., a także dla obszarów, przez które przebiegają główne drogi kołowe, wykorzystywane przez ponad 6 milionów pojazdów rocznie oraz linie kolejowe o ruchu pociągów większym niż 30 tys. składów rocznie. Pomiary objęły 30 odcinków dróg krajowych na terenie województwa zachodniopomorskiego oraz 5 odcinków linii kolejowych na obszarze powiatów: stargardzkiego i miasta Szczecina. Ich wykaz zamieszczono poniżej.

Pomiar hałasu drogowego:

- Kołbaskowo – Radziszewo (autostrada A6),
- Radziszewo – Szczecin Kijewo (autostrada A6),
- Droga wojewódzka 102 – Wolin (droga krajowa nr 3),
- Wolin – Parłówko (droga krajowa nr 3),
- Parłówko – Goleniów (droga krajowa nr 3 / droga ekspresowa S3),
- Goleniów – Rurka (droga ekspresowa S3),
- Rurka – droga wojewódzka 142 (droga ekspresowa S3),
- Droga wojewódzka 142 – Szczecin (droga ekspresowa S3),
- Łozienica – Nowogard (droga krajowa nr 6),
- Nowogard (droga krajowa nr 6),
- Nowogard – Płoty (droga krajowa nr 6),
- Droga wojewódzka 166 – Nosowo (droga krajowa nr 6),
- Nosowo – Koszalin (droga krajowa nr 6),
- Koszalin – Sianów (droga krajowa nr 6),
- Malechowo – Sławno (droga krajowa nr 6),
- Sławno (obwodnica; droga krajowa nr 6),
- Sławno – granica województwa (droga krajowa nr 6),
- Szczecin – Motaniec (droga krajowa nr 10),
- Motaniec – Lipnik (droga krajowa nr 10),
- Wałcz (droga krajowa nr 10),
- Kołobrzeg (droga krajowa nr 11),
- Mścice – Koszalin (droga krajowa nr 11),
- Koszalin – Wyszewo (droga krajowa nr 11),
- Szczecinek (droga krajowa nr 11),
- Szczecin – Kołbaskowo (droga krajowa nr 13),
- Stargard Szczeciński (droga krajowa nr 20),
- Wałcz (droga krajowa nr 22),
- Chojna (droga krajowa nr 26),
- Myślibórz (droga krajowa nr 26),
- Radziszewo – Gryfino (droga krajowa nr 1).

Pomiar hałasu kolejowego:

- Szczecin Port Centralny SPA – Szczecin Port Centralny,
- Szczecin Port Centralny – Szczecin Główny,
- Stargard Szczeciński – Szczecin Dąbie SDA,
- Szczecin Dąbie SDA – Szczecin Zdroje,
- Szczecin Zdroje – Regalica.

Analiza wspomnianych opracowań wykazała przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu na wielu odcinkach dróg w granicach Szczecina i Koszalina. Przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu zanotowano także na większości dróg krajowych i linii kolejowych objętych pomiarami. W poniższych tabelach przedstawiono wyniki pomiarów hałasu drogowego i kolejowego, wykonanych w roku 2011 na obszarach objętych obowiązkiem opracowania map akustycznych.

Tab. 5.6.3. Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie (km^2), według wskaźnika L_{DWN} – teren woj. zachodniopomorskiego.

Powiat / wskaźnik L_{DWN}	Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km^2], według wskaźnika L_{DWN}				
	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	70 - 75 dB	> 75 dB
m. Szczecin	6,028	3,883	1,687	0,711	0,731
goleniowski	25,947	13,626	6,607	3,335	2,552
gryficki	2,360	1,101	0,605	0,321	0,206
gryfiński	1,4798	0,953	0,487	0,324	0,110
kamieński	6,719	3,302	1,590	0,779	0,520
kołobrzeski	1,600	0,834	0,481	0,278	0,142
koszaliński	9,863	4,836	2,594	1,408	0,949
myśliborski	0,050	0,030	0,020	0,018	0,013
policki	3,338	2,071	0,965	0,479	0,402
stargardzki	5,380	2,852	1,360	0,666	0,515
szczecinecki	0,333	0,207	0,146	0,100	0,033
sławieński	4,708	2,258	1,182	0,621	0,390
wałeccki	0,252	0,177	0,111	0,111	0,059

Źródło: Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3000000 pojazdów rocznie, GDDKiA 2011.

Tab. 5.6.4. Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie (km^2), według wskaźnika L_N – teren woj. zachodniopomorskiego.

Powiat / wskaźnik L_{DWN}	Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km^2], według wskaźnika L_N				
	55-60 dB	60 - 65 dB	65 - 70 dB	70 - 75 dB	> 75 dB
m. Szczecin	4,831	2,733	0,968	0,460	0,449
goleniowski	20,932	10,156	4,846	2,522	1,319
gryficki	1,872	0,883	0,483	0,229	0,115
gryfiński	1,334	0,663	0,381	0,147	0,050
kamieński	5,106	2,344	1,119	0,644	0,153
kołobrzeski	0,895	0,481	0,270	0,116	0,000
koszaliński	7,096	3,487	1,838	0,945	0,372
myśliborski	0,038	0,023	0,017	0,019	0,001
policki	2,821	1,449	0,644	0,342	0,203
stargardzki	4,267	2,051	0,962	0,432	0,305
szczecinecki	0,257	0,172	0,109	0,059	0,000
sławieński	3,499	1,633	0,836	0,507	0,073
wałeccki	0,229	0,148	0,110	0,079	0,029

Źródło: Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3000000 pojazdów rocznie, GDDKiA 2011.

Tab. 5.6.5. Liczba lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale narażonych na hałas pochodzący od ruchu kolejowego.

Zakres zasięgu hałasu [dB]	L_{DWN} dzień – wieczór		L_N noc	
	Liczba lokali	Liczba osób	Liczba lokali	Liczba osób
50-55	1624	3869	1466	3499
55-60	825	1959	598	1399
60-65	161	330	100	206
65-70	45	88	28	49
> 70	2	3	0	0

Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-, WIOŚ Szczecin, 2013.

Zgodnie z art. 119 ustawy Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.) dla obszarów, na których wykazano przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, w terminie jednego roku od dnia przedstawienia mapy akustycznej powinien zostać opracowany program ochrony środowiska przed hałasem. Jego celem jest dostosowanie poziomu hałasu do dopuszczalnego względem aktualnie obowiązujących norm. Organem odpowiedzialnym za

opracowanie wspomnianych programów ochrony środowiska dla dróg i kolei jest Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego.

W poniższej tabeli zawarto wyniki pomiarów wykonanych w latach 2011 – 2012 na obszarach nieobjętych obowiązkiem sporządzenia map akustycznych. Wskazano lokalizacje, w których zanotowano przekroczenie dopuszczalnych wartości hałasu.

Tab. 5.6.6. Wyniki pomiarów hałasu drogowego z lat 2011 – 2012 roku.

L.p.	Lokalizacja	L _{DWN}	L _N	Wartość przekroczenia według [1] / według [2]	
				Dzień [dB]	Noc [dB]
1	Banie, ul. Targowa (drogi wojewódzkie 121 i 122)	66,8	58,0	6,8 / brak	8,0 / brak
2	Police, ul. Kościuszki (droga wojewódzka 114)	71,3	62,8	11,3 / 3,3	12,8 / 3,8
3	Police, ul. Wojska Polskiego (droga powiatowa)	69,2	59,9	9,2 / 1,2	9,9 / 0,9

[1] Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826)

[2] Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie środowiska w powiatach województwa zachodniopomorskiego, WIOŚ Szczecin 2011 – 2012.

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich ulega ciągłym zmianom, spowodowanych wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Równocześnie zauważalny jest znaczny postęp prac związany z budową nowych odcinków dróg, w tym obwodnic (działanie to ma duże znaczenie w polityce ochrony terenów wysoce zurbanizowanych przed hałasem), odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne). Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój publicznego transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana przełoży się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym

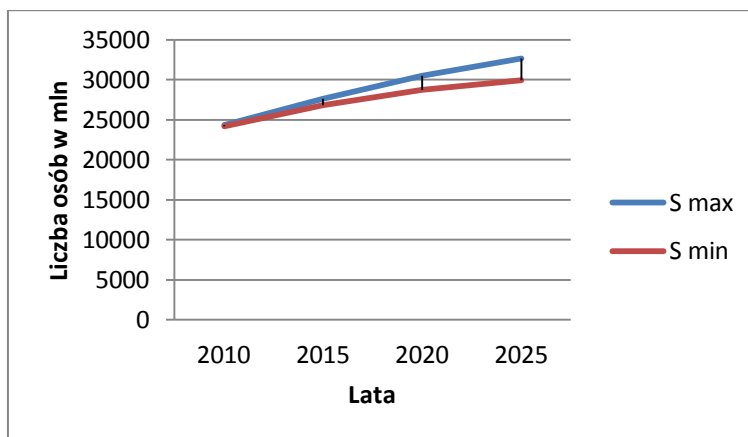
6.1. Ocena potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym planem determinowane są szeregiem czynników specyficznych dla województwa zachodniopomorskiego. Do cech tych należą:

- lokalizacja Szczecina – głównego ośrodka miejskiego oraz stolicy województwa – w północno-zachodniej części województwa, w znacznym oddaleniu od miejscowości położonych we wschodnich i południowych obszarach województwa (czas dojazdu środkami transportu zbiorowego z tych miejscowości do Szczecina wynosi powyżej 3 godzin),
- niska dostępność transportowa środkowych i południowych obszarów województwa wynikająca z niedostatecznie rozwiniętego układu dróg kołowych oraz linii kolejowych czynnych w ruchu pasażerskim,
- brak stałej przeprawy drogowej łączącej wyspy Wolin i Uznam,
- niedostateczny poziom znaczenia transportu kolejowego w systemie transportowym województwa,
- wysokie znaczenie turystyczne regionu, generujące silnie wzrastający w sezonie letnim ruch, w szczególności w pasie nadmorskim.

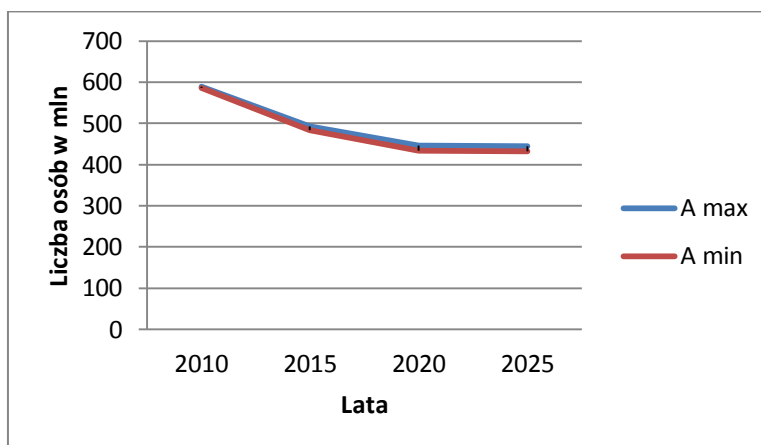
Wielkość potrzeb przewozowych wynika zwykle z mobilności mieszkańców oraz z preferencji wyboru różnych środków lokomocji. Ustalanie wielkości podaży usług oferowanych przez środki publicznego transportu zbiorowego (zarówno kolejowego, jak i autobusowego) w poszczególnych relacjach powinno odbywać się na podstawie prowadzonych regularnie pomiarów frekwencji pasażerów w pojazdach.

W ramach Etapu II niniejszego dokumentu pn. „Analiza i założenia do Planu Transportowego” opracowano prognozę liczby podróży odbywanych transportem indywidualnym oraz zbiorowym. Trendy zmian zaprezentowano poniżej. Przedstawione na rys. 6.1.1. ÷ 6.1.3. dane pokazują dynamiczny wzrost liczby osób przewożonych komunikacją samochodową przy spadku podróży wykonywanych komunikacją autobusową. Przedstawiona prognoza w przypadku komunikacji kolejowej uwzględnia wszelkie rodzaje przejazdów i operatorów / przewoźników. Po modernizacji linii kolejowych liczba osób korzystających z komunikacji kolejowej znacznie się zwiększy. W przypadku osób korzystających z przewozów kolejowych regionalnych założono, że liczba osób będzie nieznacznie spadać. Jedynie na trasach, na których zostaną poprawione parametry ruchu nastąpi lekki wzrost.



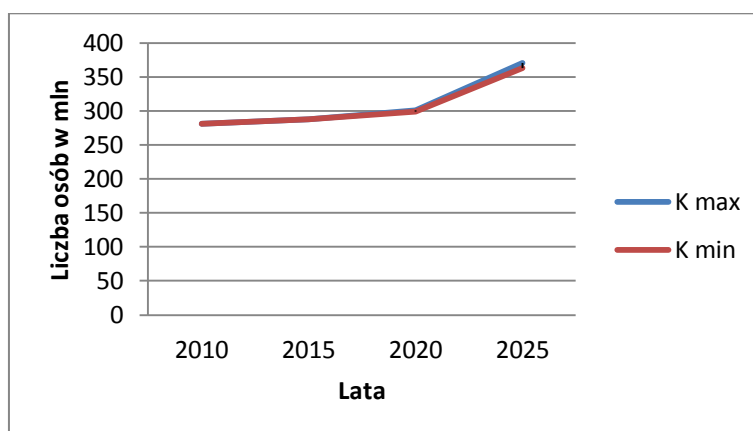
Rys. 6.1.1. Prognoza przejazdów osób komunikacją samochodową

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030” Jana Burniewicza z 2011 roku



Rys. 6.1.2. Prognoza przejazdów osób komunikacją autobusową

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030” Jana Burniewicza z 2011 roku



Rys. 6.1.3. Prognoza przejazdów osób komunikacją kolejową

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030” Jana Burniewicza z 2011 roku

6.2. Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2013)

We wrześniu 2013 roku przeprowadzono badania ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich (pomiar liczby samochodów z podziałem na poszczególne typy pojazdów oraz napełnienia pojazdów), w pociągach pasażerskich oraz kursach autobusów międzymiastowych (PKS). Wykonano także badania ankietowe wśród pasażerów transportu indywidualnego i zbiorowego. Pomiarami objęto cały obszar województwa zachodniopomorskiego.

Wyniki pomiarów pozwoliły na określenie popytu efektywnego, wyrażonego liczbą podróży odbywanych transportem indywidualnym oraz publicznym transportem zbiorowym - organizowanym przez Województwo Zachodniopomorskie. Wartości popytu wyznaczono dla każdego powiatu i miasta na prawach powiatu na terenie województwa zachodniopomorskiego, a także dla tras wybiegających poza województwo.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu pasażerskiego zaobserwowano, że największe potoki ruchu związane są ze stolicą województwa – Szczecinem. Na kordonie stanowiącym granicę Szczecina zaobserwowano w czasie pomiarów 9706 pasażerów komunikacji kolejowej (doba), 22 195 pasażerów komunikacji autobusowej (godz. 6:00 ÷ 20:00) oraz 102 841 osób korzystających z indywidualnej komunikacji samochodowej (6:00 ÷ 20:00).

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę pasażerów komunikacji kolejowej wsiadających i wysiadających z pociągu z podziałem na poszczególne powiaty oraz województwa. Dane dotyczą okresu dobowego.

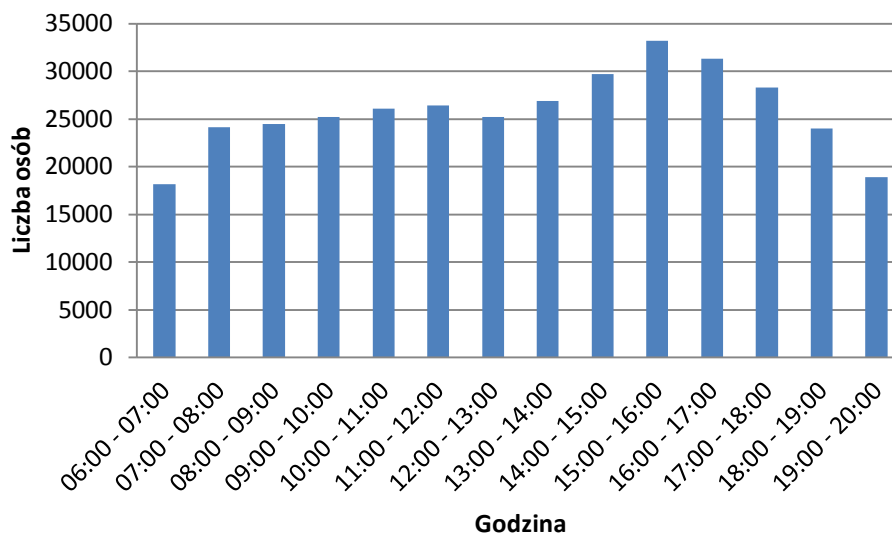
Tab. 6.2.1. Liczba pasażerów komunikacji kolejowej

L.p.	Nazwa	Liczba pasażerów komunikacji kolejowej:	
		a) wsiadających	b) wysiadających
1	Szczecin	5 973	5 662
2	Koszalin	747	753
3	Świnoujście	421	533
4	Powiat białogardzki	785	884
5	Powiat choszczeński	586	634
6	Powiat drawski	293	328
7	Powiat goleniowski	1 075	1 028
8	Powiat gryficki	556	325
9	Powiat gryfiński	1 592	1 511
10	Powiat kamieński	1 033	942
11	Powiat kołobrzeski	690	706
12	Powiat koszaliński	75	53
13	Powiat łobeski	534	417
14	Powiat myśliborski	67	52
15	Powiat policki	0	0
16	Powiat pyrzycki	0	0
17	Powiat sławieński	594	327
18	Powiat stargardzki	3 234	2 909
19	Powiat szczecinecki	865	819
20	Powiat świdwiński	366	379
21	Powiat wałecki	229	237
22	Woj. lubuskie	166	246
23	Woj. wielkopolskie	290	248
24	Woj. pomorskie	225	221
	SUMA:	20 396	19 214

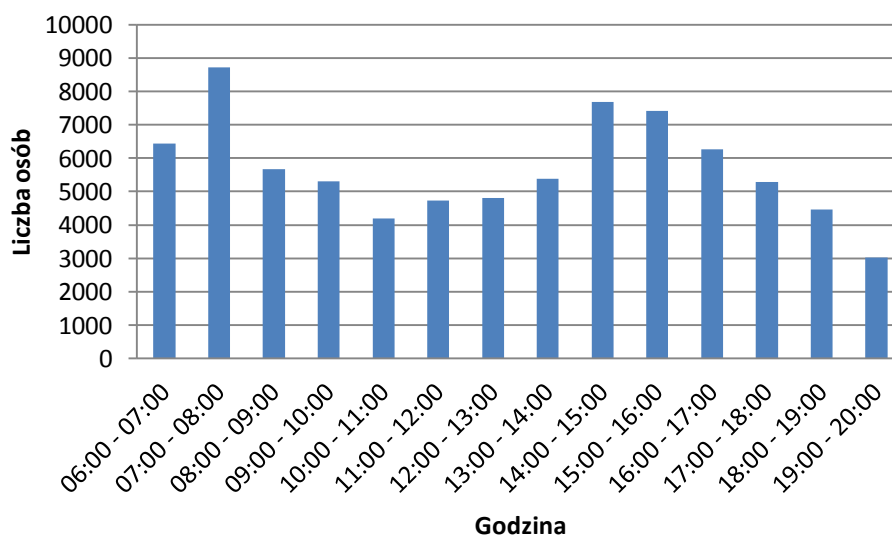
Źródło: opracowanie własne

Największa liczba pasażerów komunikacji kolejowej występuje w Szczecinie oraz na terenie powiatów: stargardzkiego, gryfińskiego, goleniowskiego i kamieńskiego (powiaty sąsiadujące ze Szczecinem).

Na poniższych rysunkach przedstawiono rozkład liczby pasażerów przekraczających granice powiatu za pomocą samochodów osobowych oraz autobusów w godzinach 6:00 ÷ 20:00.



Rys. 6.2.1. Liczba osób podróżująca samochodami osobowymi przekraczająca granice powiatów



Rys. 6.2.2. Liczba pasażerów komunikacji autobusowej przekraczająca granice powiatów

W przypadku komunikacji autobusowej można zauważyć dwa wyraźne szczyty. Pierwszy związany jest ze szczytem porannym, natomiast drugi ze szczytem popołudniowym. W komunikacji samochodowej widoczny jest jedynie szczyt popołudniowy. Od godz. 7.00 do godz. 14.00 liczba osób korzystająca z komunikacji samochodowej jest zbliżona – bez wyraźnych spiętrzeń w szczycie porannym.

Na podstawie analiz miejsc wsiadania i wysiadania pasażerów, obliczono średnie długości przejazdu dla województwa zachodniopomorskiego w autobusowych i kolejowych, wojewódzkich przewozach pasażerskich (odcinki pomiędzy powiatami). Z wyliczeń wynika, że średni przejazd pociągiem jest ponad dwukrotnie dłuższy niż autobusem i wynosi prawie 55 km. Na podstawie wyników badań określono również średnie napętnienie samochodu osobowego oraz autobusu. Wyniki przedstawione zostały poniżej.



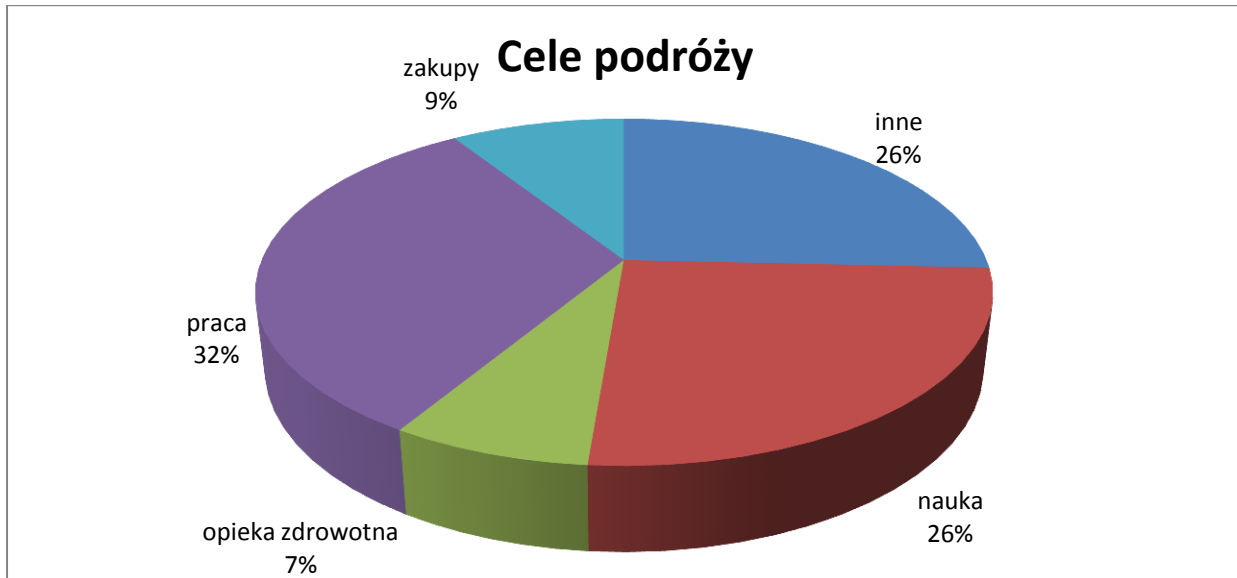
Rys. 6.2.3. Średnia długość przejazdu wojewódzką komunikacją autobusową oraz pociągiem.

Tab. 6.2.2. Średnie napętnienie samochodu osobowego i autobusu

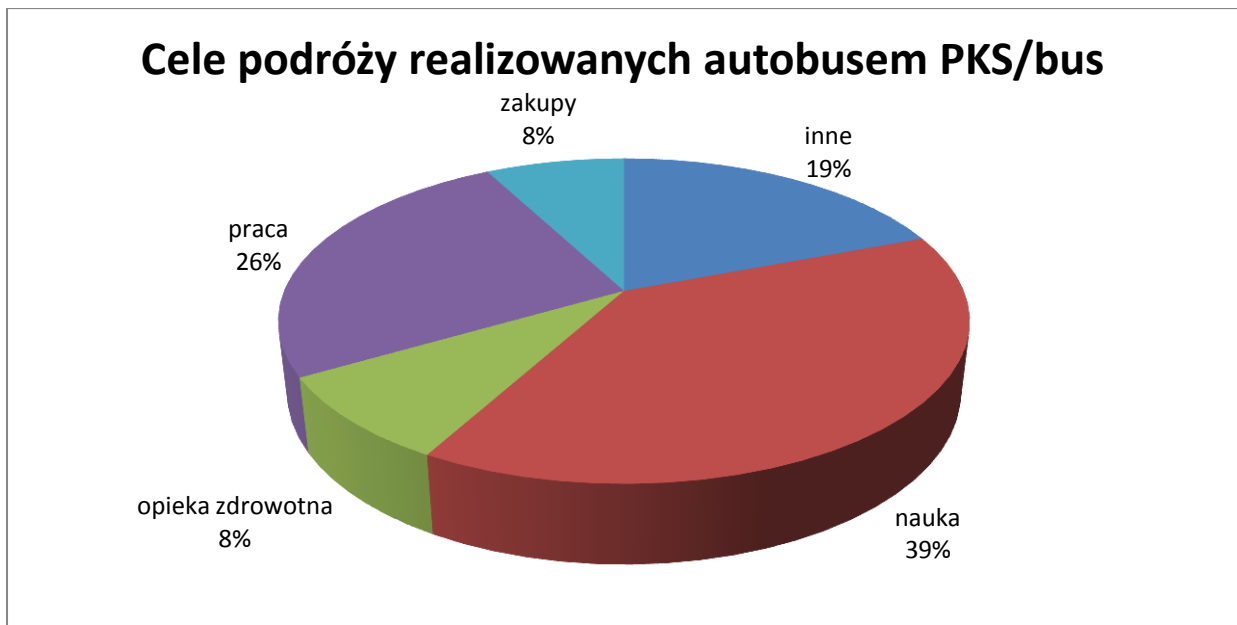
Pojazd	Liczba pojazdów	Liczba pasażerów	Średnie napętnienie
Samochód osobowy	239 474	362 023	1,51 osoby/pojazd
Autobus	8 003	79 405	9,92 osoby/pojazd

Źródło: opracowanie własne

Badania ankietowe osób korzystających z transportu indywidualnego oraz zbiorowego pozwoliły na ustalenie motywacji podróży mieszkańców województwa zachodniopomorskiego. Strukturę celów podróży ogółem oraz z podziałem na poszczególne środki transportu przedstawiono na poniższych wykresach.

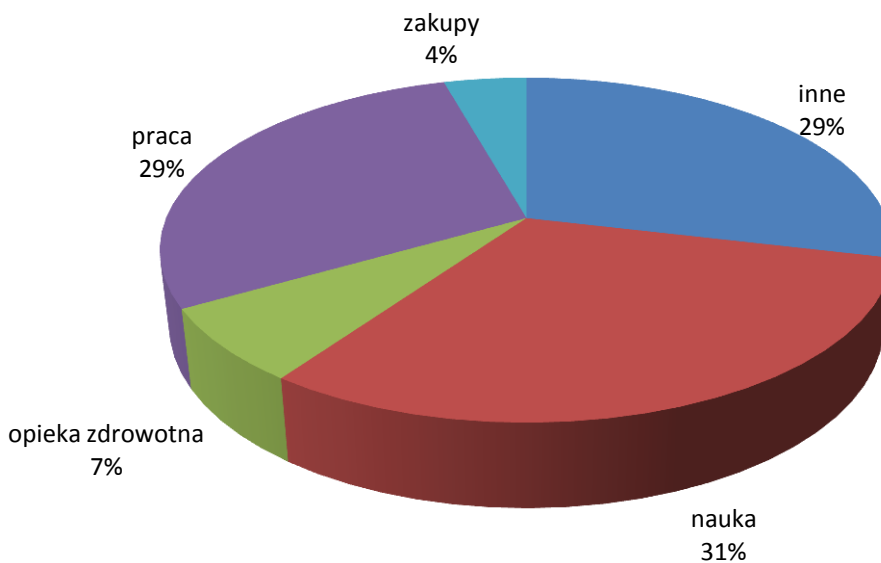


Rys. 6.2.4. Cele podróży respondentów.



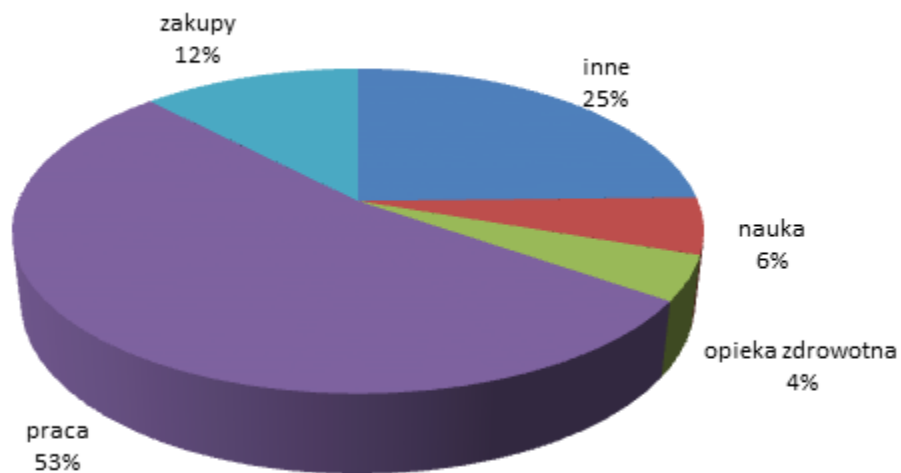
Rys. 6.2.5. Cele podróży respondentów podróżujących autobusem (PKS/bus).

Cele podróży realizowanych pociągiem



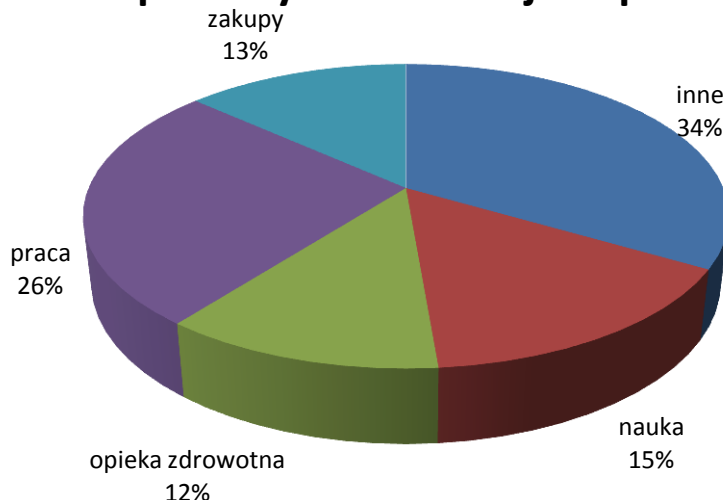
Rys. 6.2.6. Cele podróży respondentów podróżujących pociągiem

Cele podróży samochód jako kierowca



Rys. 6.2.7. Cele podróży respondentów podróżujących samochodem jako kierowca

Cele podróży samochód jako pasażer



Rys. 6.2.8. Cele podróży respondentów podróżujących samochodem jako pasażer

Najwięcej podróży (ogółem dla wszystkich środków transportu) realizowanych jest do pracy ($\frac{1}{3}$) oraz związanych z nauką ($\frac{1}{4}$). Na podróże „inne” ($\frac{1}{4}$) składają się m.in. związane z rekreacją oraz towarzyskie. Z wyników przedstawionych powyżej wynika, że samochód najczęściej jest wykorzystywany w podróżach do pracy, w celach towarzyskich, rekreacyjnych. Transportem zbiorowym najczęściej podróżuje się do szkoły.

Na potrzeby niniejszego opracowania stworzono komputerowy model ruchu, który uwzględni założenia Krajowego Modelu Ruchu, udostępnionego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, i został uzupełniony o sieć linii kolejowych województwa zachodniopomorskiego. W modelu uwzględniono ponadto wyniki badań ankietowych oraz przeprowadzonych pomiarów ruchu, a także dane statystyczne i demograficzne udostępniane przez Główny Urząd Statystyczny

W celu odzwierciedlenia podróży mieszkańców województwa zachodniopomorskiego pomiędzy poszczególnymi powiatami, całe województwo podzielono na rejony komunikacyjne na podstawie podziału administracyjnego. Każdy powiat i miasto na prawach powiatu (Szczecin, Koszalin i Świnoujście) przypisano do jednego rejonu komunikacyjnego, tworząc tym samym 21 rejonów komunikacyjnych. Dodatkowo rejonami zostały „końcówki” dróg krajowych i wojewódzkich na granicy województwa zachodniopomorskiego.

Na podstawie opracowanego modelu ruchu dla województwa zachodniopomorskiego, wyniki bezpośrednich pomiarów ruchu drogowego oraz autobusowego aproksymowano na całą dobę, co pozwoliło na określenie liczby podróży odbywanych za pomocą różnych środków transportu oraz z podziałem na poszczególne powiaty w roku bazowym 2013. Wyniki liczby podróży (generacji ruchu) przedstawiono w poniższej tabeli.

Tab. 6.2.3. Liczba podróży w ciągu doby różnymi środkami transportu rozpoczynanych w poszczególnych powiatach – rok 2013.

L.p.	Nazwa	Osobowe (model)	Autobusy (model)	Pociągi	
				a) wsiadło	b) wysiadło
1	Szczecin	53 230	16 540	5 973	5 662
2	Koszalin	23 200	3 395	747	753
3	Świnoujście	5 443	2 031	421	533
4	Powiat białogardzki	7 539	1 554	785	884
5	Powiat choszczeński	5 375	907	586	634
6	Powiat drawski	3 824	1 650	293	328
7	Powiat goleniowski	10 110	1 385	1 075	1 028
8	Powiat gryficki	6 856	1 278	556	325
9	Powiat gryfiński	19 332	4 304	1 592	1 511
10	Powiat kamieński	8 098	1 438	1 033	942
11	Powiat kołobrzeski	10 137	2 450	690	706
12	Powiat koszaliński	6 737	1 165	75	53
13	Powiat łobeski	4 749	1 733	534	417
14	Powiat myśliborski	12 741	2 051	67	52
15	Powiat policki	16 319	4 707	0	0
16	Powiat pyrzycki	6 058	2 524	0	0
17	Powiat sławieński	7 455	1 057	594	327
18	Powiat stargardzki	11 097	2 972	3 234	2 909
19	Powiat szczecinecki	8 777	1 634	865	819
20	Powiat świdwiński	2 874	722	366	379
21	Powiat wałecki	6 662	1 510	229	237
22	Woj. lubuskie	7 269	1 006	166	246
23	Woj. wielkopolskie	11 678	1 988	290	248
24	Woj. pomorskie	12 727	2 735	225	221
	SUMA:	268 288	62 737	20 396	19 214

Źródło: opracowanie własne

6.3. Prognoza popytu potencjalnego w przedziałach czasowych 2015, 2020, 2025, opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ

Omówiony wyżej model wykorzystano także do wykonania prognozy ruchu na lata 2015, 2020 i 2025, uwzględniając:

- wielkość popytu w roku bazowym 2013,
- zmiany demograficzne na obszarze województwa zachodniopomorskiego w kolejnych latach,
- zmiany społeczno-ekonomiczne,
- zmiany w systemie transportowym na terenie województwa.

Wymienione wyżej czynniki szerzej omówiono w rozdziale 2 „Zapotrzebowanie na publiczny transport zbiorowy i preferencje mieszkańców województwa” zaprezentowanym w ramach II Etapu niniejszego opracowania pn. „Analiza i założenia do Planu Transportowego”.

Prognozę opracowano dla trzech możliwych scenariuszy rozwoju:

- optymistycznego, charakteryzującego się najbardziej pozytywnymi warunkami ramowymi dla rozwoju transportu,
- pesymistycznego, charakteryzującego się najbardziej niekorzystnymi warunkami ramowymi dla transportu,
- realistycznego, charakteryzującego się pośrednimi warunkami pomiędzy scenariuszami optymistycznym i pesymistycznym.

W poniższej tabeli przedstawiono wielkości dobowych potoków ruchu pasażerskiego poruszających się różnymi środkami transportu w podróżach wojewódzkich (międzypowiatowych) na terenie województwa zachodniopomorskiego. Prezentowane wartości należy traktować jako szacunkowe, które jednak w prawidłowy sposób określają trend rozwoju transportu. Przedstawiają one liczbę osób poruszających się pomiędzy powiatami w ciągu doby (dzień roboczy) z wykorzystaniem różnych środków transportu. Szczegółowe wyniki prognozy wraz z prezentacją potoków pasażerskich na poszczególnych trasach przedstawiono w rozdziale „Prognoza potrzeb przewozowych” w ramach II Etapu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego.

Tab. 6.3.1. Prognoza dobowych potoków pasażerskich

Rok	Scenariusz	Liczba pasażerów komunikacji		
		autobusowej	kolejowej	samochodowej
		[osób/doba]	[osób/doba]	[osób/doba]
2013		62 737	20 396	268 288
2015	optymistyczny	58 199	19 743	281 418
	pesymistyczny	57 822	19 336	278 739
	– realistyczny	– 58 010	– 19 539	– 280 079
2020	optymistyczny	52 638	20 198	309 188
	pesymistyczny	51 948	19 777	297 984
	– realistyczny	– 52 261	– 19 987	– 303 586
2025	optymistyczny	52 071	20 390	328 615
	pesymistyczny	51 385	19 974	306 954
	– realistyczny	– 51 791	– 20 182	– 317 785

Źródło: opracowanie własne

W roku 2013 podział zadań przewozowych kształtuje się następująco:

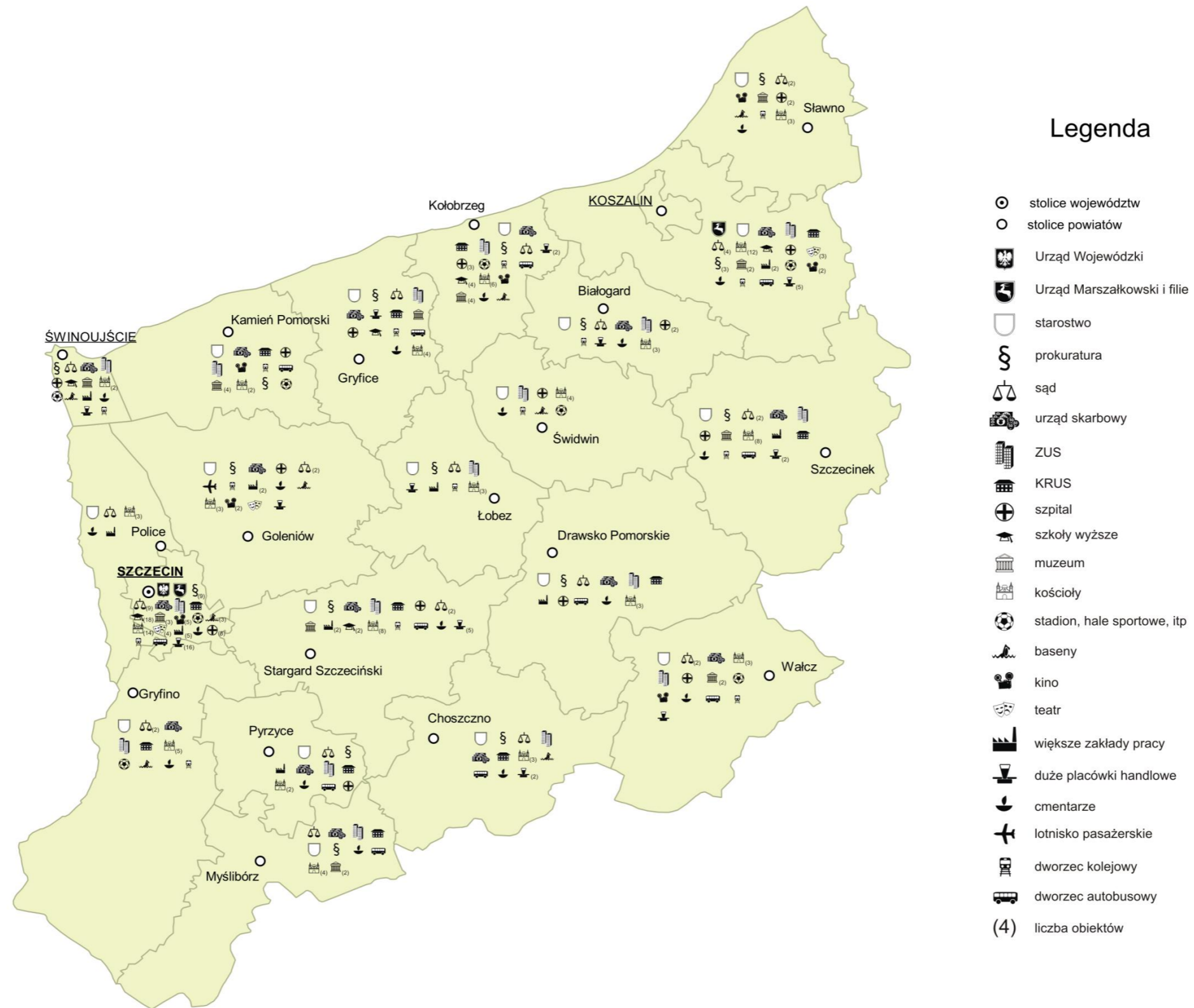
- 17,9 % – komunikacja autobusowa,
- 5,8 % – komunikacja kolejowa,
- 76,3 % – komunikacja samochodowa.

W kolejnych latach planowane jest zwiększenie liczby osób korzystających z komunikacji samochodowej oraz zmniejszenie liczby osób korzystających z komunikacji autobusowej. Po modernizacji niektórych linii kolejowych w województwie zachodniopomorskim (planowana modernizacja do roku 2020) uzyska się również zahamowanie spadku podróży wykonywanych komunikacją kolejową, a nawet ich lekki wzrost. Ogólnie jednak będzie następować spadek udziału komunikacji zbiorowej (zarówno komunikacją autobusową jak i kolejową) w sumarycznej liczbie podróży wojewódzkich (międzypowiatowych_ na terenie województwa zachodniopomorskiego.

W roku 2025 w wariantcie realistycznych modal split będzie przedstawiał się następująco:

- 13,3 % – komunikacja autobusowa,
- 5,2 % – komunikacja kolejowa,
- 81,5 % – komunikacja samochodowa.

6.4. Najważniejsze generatory ruchu w województwie zachodniopomorskim



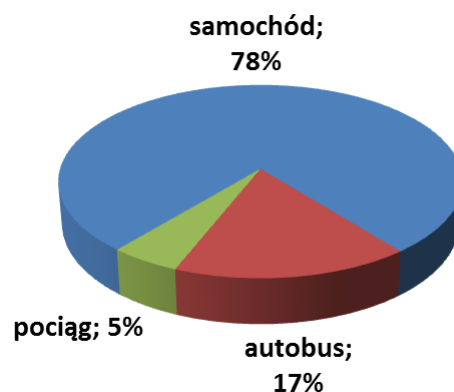
Rys. 6.4.1. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.
Źródło: opracowanie własne

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Podział zadań przewozowych pomiędzy różne środki lokomocji – indywidualne oraz zbiorowe

7.1.1. Aktualny podział zadań przewozowych

Na podstawie przeprowadzonych we wrześniu 2013 roku badań napełnień w pojazdach komunikacji zbiorowej (kolejowej i autobusowej), kursujących na terenie województwa zachodniopomorskiego oraz na podstawie pomiarów liczby samochodów poruszających się po drogach krajowych i wojewódzkich oraz ich napełnienia, zidentyfikowano obecny podział zadań przewozowych. Ustalono tym samym skalę preferencji mieszkańców co do wyboru rodzaju środka transportu jakim odbywają podróże pozamiejskie, niepiesze w granicach województwa zachodniopomorskiego. Podział zadań przewozowych (modal split) został zdefiniowany jako zbiór proporcji liczby podróży niepieszych realizowanych przez poszczególne środki transportu⁴⁵ do liczby podróży niepieszych ogółem. Danymi wejściowymi dla transportu indywidualnego były liczby pojazdów oraz przewożonej przez nich liczby osób, zarejestrowanych w 90 punktach pomiarowych na terenie całego województwa. Na ich podstawie obliczono wartości charakteryzujące ruch wojewódzki (międzypowiatowy) oraz międzywojewódzki (w punktach granicznych z sąsiednimi województwami: lubuskim, wielkopolskim i pomorskim). Danymi wejściowymi dla komunikacji zbiorowej były bezpośrednio wyniki wspomnianych badań. Proces obliczeniowy podziału zadań przewozowych polegał na porównaniu danych wejściowych dla poszczególnych środków transportu i określeniu proporcji zaprezentowanych poniżej.



Rys. 7.1.1.1. Aktualny podział zadań przewozowych w podróżach międzypowiatowych na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Źródło: opracowanie własne

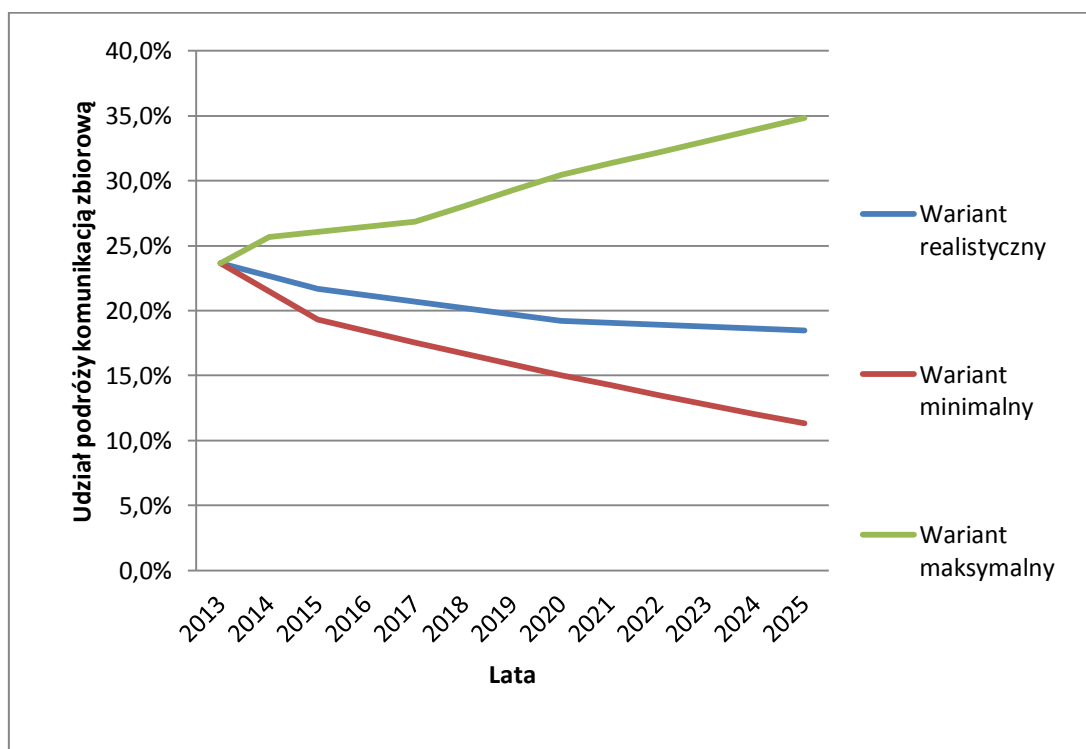
⁴⁵ Nie uwzględniono podróży rowerem.

7.1.2. Działania niezbędne do osiągnięcia bardziej korzystnego podziału zadań przewozowych w perspektywie roku 2025

W rozdziale 2.4. „Analiza i prognoza preferencji transportowych” Etapu II niniejszego opracowania pn. „Analizy i założenia do Planu Transportowego” szczegółowo omówiono czynniki mające wpływ na zmianę preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa zachodniopomorskiego. Na podstawie odpowiedzi udzielanych przez respondentów w ramach badań ankietowych określono dwa warianty odnoszące się do środków publicznego transportu zbiorowego:

- wariant minimalny, określający najmniejszy udział komunikacji zbiorowej spowodowany zamiarem rezygnacji pasażerów z komunikacji zbiorowej na rzecz komunikacji indywidualnej,
- wariant maksymalny, określający największy udział komunikacji zbiorowej spowodowany atrakcyjną ofertą przewozową oraz zamiarem rezygnacji z komunikacji indywidualnej.

W toku dalszych analiz warianty te pozwoliły na stworzenie trzech scenariuszy prognozy ruchu dla obszaru województwa zachodniopomorskiego: optymistycznego (maksymalnego), realistycznego i pesymistycznego (minimalnego) – w odniesieniu do udziału komunikacji zbiorowej w podziale zadań przewozowych na terenie województwa. Wyniki prognoz ruchu przedstawiono poniżej.



Rys. 7.1.2.1. Udział podróży komunikacją zbiorową w trzech wariantach.

Źródło: opracowanie własne

Osiągnięcie korzystniejszego podziału zadań przewozowych od notowanego w roku bazowym 2013 możliwe jest wyłącznie w przypadku realizacji scenariusza maksymalnego. Przyjęcie wariantu minimalnego spowoduje spadek udziału transportu zbiorowego, natomiast wariant realistyczny pozwoli jedynie ograniczyć negatywną tendencję spadkową.

W przypadku podjęcia szeregu działań związanych z promocją i rozwojem publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa zachodniopomorskiego można liczyć się ze skłonnością osób podróżujących obecnie komunikacją indywidualną do rezygnacji z samochodu na rzecz podróży komunikacją zbiorową. Zakres czynników mających wpływ na zahamowanie odpływu pasażerów z komunikacji zbiorowej do indywidualnej oraz przejście przez kolej i autobusy osób poruszających się dotychczas samochodami wyznaczono w oparciu o przeprowadzone badania ankietowe.

Dotychczasowi użytkownicy samochodów są skłonni zmienić środek transportu na komunikację zbiorową w przypadku zapewnienia:

- niskich cen biletów na transport zbiorowy (14% dotychczasowych użytkowników KI⁴⁶),
- wysokiej częstotliwości kursów (12% dotychczasowych użytkowników KI),
- bezpośrednich połączeń (10% dotychczasowych użytkowników KI),
- większej prędkości środków publicznego transportu zbiorowego (10% dotychczasowych użytkowników KI).

Dotychczasowi pasażerowie komunikacji zbiorowej wskazują natomiast, iż najważniejsze dla nich są:

- niskie ceny biletów na transport zbiorowy (22% dotychczasowych pasażerów KZ⁴⁷),
- wysoka częstotliwość kursów (27% dotychczasowych pasażerów KZ),
- wysokie bezpieczeństwo podróży (13% dotychczasowych pasażerów KZ),
- punktualność kursowania środków transportu zbiorowego (11% dotychczasowych pasażerów KZ).

Można zatem przypuszczać, że uwzględnienie wyżej wymienionych aspektów pozwoli na zatrzymanie odpływu pasażerów z transportu zbiorowego. Pamiętać bowiem należy, że aż 58% ankietowanych pasażerów korzystających obecnie z komunikacji zbiorowej rozważa rezygnację z usług transportu zbiorowego na rzecz komunikacji indywidualnej.

Ponadto dla zwiększenia udziału transportu zbiorowego w realizowanych podróżach, na różnych poziomach władz samorządowych, należy podejmować szereg działań:

a) z zakresu organizacji ruchu drogowego:

- ograniczanie w centrach miast średnich i dużych liczby miejsc parkingowych,
- ograniczanie dostępności ścisłego centrum dla ruchu samochodowego,
- powiększanie stref płatnego parkowania w centrach miast,

⁴⁶ KI – komunikacja indywidualna (samochód)

⁴⁷ KZ – komunikacja zbiorowa (pociąg, autobus)

- budowanie parkingów przy węzłach komunikacyjnych, łącznie z preferencjami dla kierowców zostawiających tam swoje pojazdy (na przykład zniżki na przejazd w pojazdach komunikacji zbiorowej),
 - wyznaczanie pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej na odcinkach kluczowych dla transportu zbiorowego, na których tworzą się zatory w ruchu drogowym;
- b) z zakresu organizacji komunikacji autobusowej:
- tworzenie wspólnego systemu taryfowego obejmującego wszystkie środki lokomocji na danym obszarze,
 - wprowadzanie atrakcyjnej oferty taryf rabatowych,
 - koordynacja rozkładów jazdy,
 - zwiększenie częstotliwości na trasach postulowanych przez podróżnych,
 - przy przetargach na obsługę linii w publicznym transporcie zbiorowym w specyfikacji istotnych warunków zamówień należy przyjąć wymogi jakościowe zbieżne z oczekiwaniami mieszkańców województwa,
 - wraz z właścicielami lub zarządcami przystanków i dworców należy poprawić estetykę i wizerunek dworców oraz przystanków autobusowych;
- c) z zakresu organizacji komunikacji kolejowej:
- dołączenie kolei do sieci zintegrowanego transportu zbiorowego,
 - optymalizacja sieci kolejowej transportu pasażerskiego – dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb przewozowych, w szczególności zwiększenie liczby kursów na liniach o wysokim potencjale,
 - wraz z zarządcą infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., właścicielem dworców – PKP S.A. oraz samorządami lokalnymi dążyć do przebudowy stacji i przystanków kolejowych z równoczesnym przybliżeniem ich do centrów miast, wsi; poprawy estetyki i wizerunków dworców i przystanków kolejowych,
 - połączenie autobusowymi liniami dowozowymi dworców oraz przystanków kolejowych z centrami i generatorami potoków podróży w obszarach zurbanizowanych,
 - działania mające na celu podniesienie prędkości kursowania, aby skrócić czas przejazdu pociągiem,
 - zakup i wprowadzenie do eksploatacji nowych pojazdów kolejowych o wysokim standardzie wyposażonych w niską podłogę oraz innymi ułatwieniami podróży dla osób niepełnosprawnych.

Dzięki omówionym zagadnieniom możliwe jest przejście ok. 53 000 osób z komunikacji indywidualnej do komunikacji zbiorowej w perspektywie roku 2025. W roku 2025 w wariantcie maksymalnym podział zadań przewozowych będzie następujący:

- komunikacja zbiorowa – 34,9%,

- komunikacja samochodowa – 65,1%.

7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej

Dobrze rozwinięta sieć drogowa województwa zachodniopomorskiego sprzyja rozwojowi transportu drogowego zarówno indywidualnego, jak i zbiorowego. Sieć połączeń odpowiada sieci osadnictwa, skupionego głównie w zachodniej i północnej części województwa. Słabiej zaludnione powiaty południowo-wschodniej części województwa posiadają znacznie mniejszą ofertę połączeń w transporcie autobusowym. Znaczny udział komunikacji autobusowej w międzypowiatowym połączeniu Szczecina i Polic zapewniają linie funkcjonujące w systemie komunikacji miejskiej Szczecina. Jak wspomniano we wcześniejszych rozdziałach, województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się znacznymi odległościami, a co za tym idzie – długimi czasami dojazdu, pomiędzy Szczecinem a najodleglejszymi powiatami położonymi we wschodniej i południowej części województwa. W związku z powyższym w przypadku peryferyjnych powiatów wałeckiego czy myśliborskiego występuje silniejsze ciśnienie do miejscowości położonych na terenie sąsiednich województw (odpowiednio do Piły i Gorzowa Wielkopolskiego), co bezpośrednio przekłada się na liczbę połączeń wybiegającymi ze wzmiankowanych powiatów w głąb województwa oraz poza jego obszar.

W przypadku transportu kolejowego, niewielki odsetek osób korzystających z tej formy komunikacji wynika przede wszystkim z małej gęstości sieci kolejowej czynnej w ruchu pasażerskim, pomimo istnienia gęstej sieci linii kolejowych znaczenia regionalnego i lokalnego, spośród których jednakże wiele charakteryzuje się współcześnie niezadowalającymi parametrami technicznymi. Kolejnym czynnikiem negatywnym jest niekorzystna lokalizacja stacji i przystanków w stosunku do centrów obszarów zurbanizowanych, lepiej penetrowanych przez komunikację autobusową. Sieć połączeń kolejowych obejmuje przede wszystkim trasy łączące (bezpośrednio lub z koniecznością dokonania przesiadki) Szczecin z większością miast powiatowych województwa. Największe potoki pasażerskie generują połączenia pomiędzy Szczecinem i sąsiednimi powiatami: stargardzkim, gryfińskim i goleniowskim; na tych trasach przewoźnicy oferują także największą liczbę połączeń. Przepustowość istniejących tras kolejowych jest znacznie wyższa od natężenia ruchu pociągów. Analizując przepustowość należy pamiętać, że jest ona parametrem opisującym średnie dobowe wykorzystanie szlaków kolejowych. Nie odzwierciedla ona sytuacji mających miejsce w godzinach szczytu przewozowego. Przy konstrukcji rozkładu jazdy, organizator musi liczyć się z: ograniczeniami wynikającymi z niedostatecznej liczby posterunków ruchu na liniach jednotorowych, okresowymi zamknięciami torowymi, ograniczeniami czasowymi w użytkowaniu niektórych posterunków ruchu, brakiem wolnych krawędzi peronowych na stacjach węzłowych w okresie porannego szczytu przewozowego, niższym priorytetem pociągów regionalnych w sytuacji krzyżowań z pociągami wyższej kategorii.

7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W województwie zachodniopomorskim obecnie żyje około 210 tysięcy osób o różnych stopniach niepełnosprawności⁴⁸. Stanowi to około 12,2% mieszkańców województwa. Jest to spory odsetek osób mających utrudnione możliwości rozwoju kariery zawodowej oraz pasji. Aby zapobiec ich wykluczeniu społecznemu należy im umożliwić transport do pracy, na leczenie, rehabilitację, udział w imprezach kulturalnych, itp.

W związku z ich ograniczoną możliwością poruszania się albo dysfunkcjami wzroku lub słuchu należy wprowadzić szereg ułatwień w pojazdach i infrastrukturze transportu zbiorowego, aby osoby niepełnosprawne miały możliwość skorzystania z usług transportu zbiorowego.

Należy dążyć do wzrostu udziału w przewozach pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych ruchowo. Informacja pasażerska powinna zawierać oznaczenia informujące o kursach obsługiwanych przez takie pojazdy. Autobusy oraz tabor kolejowy powinny zostać wyposażone w system głosowej oraz wizualnej informacji pasażerskiej, prezentujący informacje dotyczące kierunku jazdy, przebiegu trasy oraz kolejnych przystanków, a także innych informacji związanych z danym kursem. Z myślą o pasażerach niewidomych i słabowidzących wskazane jest malowanie poręczy oraz krawędzi stopni w pojazdach i na dworcach na kontrastowy kolor (rekomendowana jest barwa żółta), a także dźwiękowej informacji sygnalizującej możliwość otwarcia drzwi, gdy pojazd znajduje się na przystanku (w odróżnieniu od postoju spowodowanego względami technicznymi). Wspomniane zagadnienia zapewniłyby większą swobodę samodzielnego podróżowania tej często pomijanej grupie osób niepełnosprawnych.

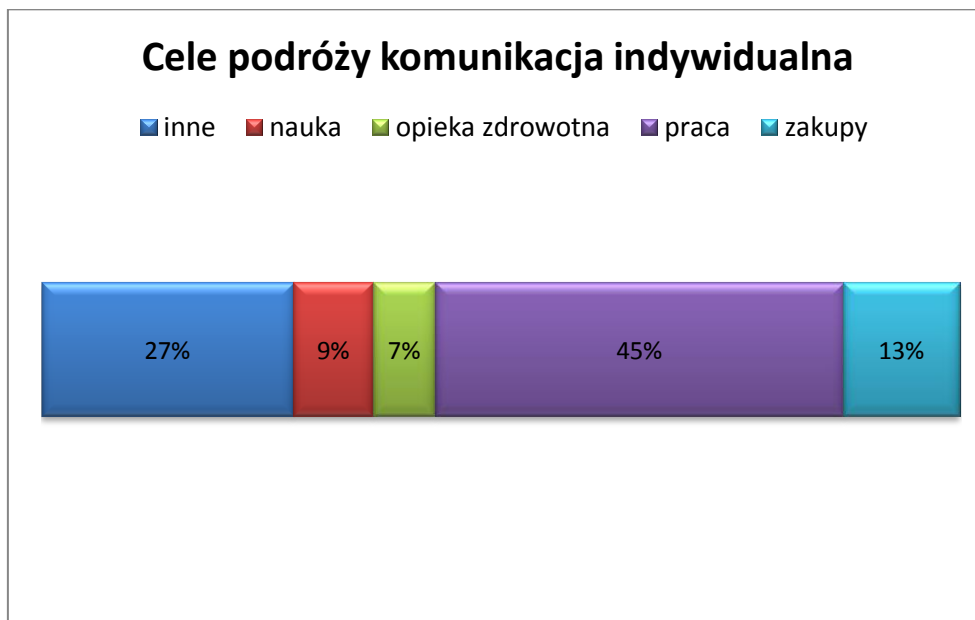
Dostęp do peronów i stanowisk przystankowych powinien być pozbawiony barier architektonicznych. Podobnie jak w pojazdach, także na dworcach i przystankach powinny być montowane systemy audiowizualnej informacji o aktualnym rozkładzie jazdy oraz opóźnieniach i zmianach w kursowaniu pojazdów. Ponadto z myślą o pasażerach z dysfunkcjami narządu wzroku postulowane jest znakowanie krawędzi peronowych, miejsca zatrzymania przednich drzwi pojazdu oraz dróg dojścia w obrębie węzłów komunikacyjnych za pomocą nawierzchni o wyczuwalnych wypukłościach. Możliwe jest także stosowanie wypukłych schematów węzłów komunikacyjnych, opisanych alfabetem Braille'a.

7.4. Preferencje wyboru środka lokomocji wnioskowane przez mieszkańców

Aktualnie w celu realizacji podróży o charakterze wojewódzkim (z przekroczeniem granicy co najmniej jednego powiatu) lub powiatowym (z przekroczeniem granicy co najmniej jednej gminy) najwięcej osób wybiera samochód osobowy. Jest to spowodowane faktem, że stanowi on dla nich niezależny, najszybszy, komfortowy, pozwalający dotrzeć bezpośrednio do celu środek transportu. Wybierają go przeważnie osoby pracujące, przy codziennych dojazdach. 45% respondentów badań

⁴⁸ Źródło: Wybrane tablice dotyczące osób niepełnosprawnych na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego, GUS 2011.

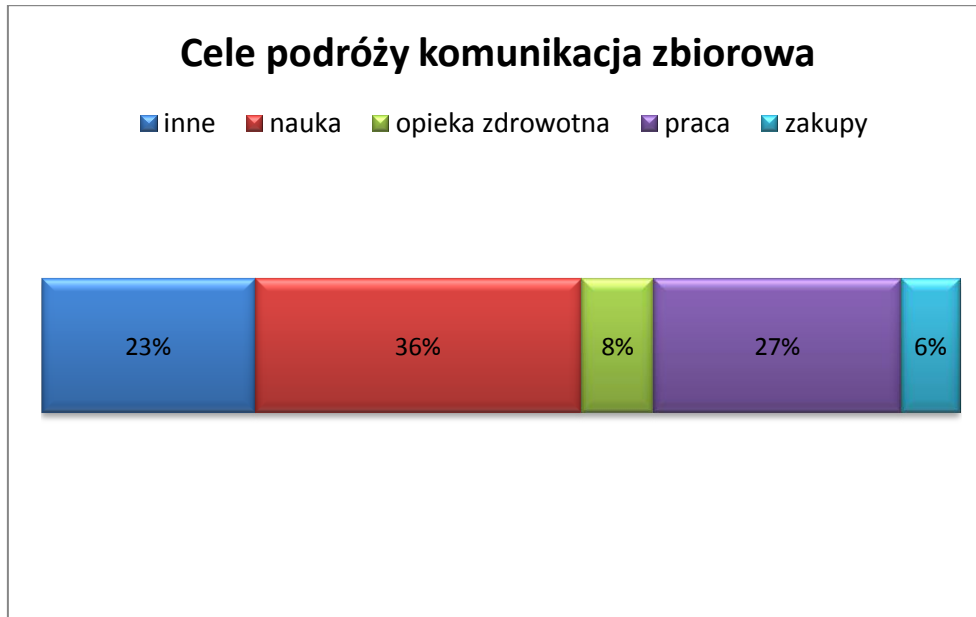
preferencji i zachowań komunikacyjnych korzystających z samochodu w charakterze kierowcy lub pasażera wykonuje podróże do miejsc pracy oraz w sprawach zawodowych. Część osób nie ma możliwości korzystania z samochodu ze względu na wiek, stan zdrowia lub sytuację ekonomiczną.



Rys. 7.4.1. Cele podróży respondentów korzystających z samochodu (jako kierowca lub pasażer) w podróżach międzypowiatowych.

Źródło: opracowanie własne

Transport zbiorowy w podróżach obligatoryjnych jest najczęściej wybierany przy dojazdach do ośrodków edukacji (36% respondentów), do pracy (27%) oraz przez osoby nieposiadające uprawnień do prowadzenia pojazdów. Wśród najważniejszych atutów komunikacji zbiorowej respondenci wskazują: bezpośredniość przejazdu (bez przesiadek), bezpieczeństwo podróży i niezawodność dojazdu, tj. przybycie do miejsca docelowego w przewidywanym czasie. Podstawowe czynniki zniechęcające mieszkańców województwa do transportu zbiorowego to: zatłoczenie pojazdów, koszt biletów i częstotliwość kursowania. Szczegółowe wyniki badań ankietowych w zakresie oceny obecnego stanu transportu zbiorowego przedstawiono w Załączniku 2 „Raport z wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych” Etapu I niniejszego opracowania pn. „Charakterystyka stanu istniejącego”.



Rys. 7.4.2. Cele podróży respondentów korzystających z komunikacji zbiorowej (pociąg, autobus/bus) w podróżach międzypowiatowych.

Źródło: opracowanie własne

8. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej

8.1. Etapowanie rozwoju sieci połączeń w zależności od kwoty dostępnych środków na publiczny transport zbiorowy

Sieć komunikacyjna Województwa Zachodniopomorskiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie oparta głównie na transporcie kolejowym oraz uzupełniająco – autobusowym. Województwo Zachodniopomorskie będzie organizowało:

- linie komunikacyjne o charakterze regionalnym (międzypowiatowym), które pozwolą mieszkańcom regionu swobodnie podróżować pomiędzy miastami, będącymi siedzibami powiatów,
- połączenia kolejowe ze Szczecina do Republiki Federalnej Niemiec realizowane w strefie transgranicznej obejmującej Województwo Zachodniopomorskie i niemieckie Kraje Związkowe: Meklemburgia-Pomorze Przednie lub Brandenburgia.

Sieć komunikacyjna, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez Województwo Zachodniopomorskie w zależności od dostępnych

środków na finansowanie publicznego transportu zbiorowego, może być utworzona zgodnie z następującymi wariantami kształtowania tej sieci:

- **wariant 1:** w skład planowanej sieci komunikacyjnej wejdą:
 - linie komunikacyjne, które będą łączyły Szczecin ze wszystkimi miastami będącymi siedzibami powiatów, w transporcie kolejowym – o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa oraz w transporcie drogowym na trasie łączącej Szczecin z Pyrzycami i Myśliborzem, gdzie brakuje bezpośredniej linii kolejowej łączącej te ośrodki miejskie,
 - linie komunikacyjne w transporcie kolejowym, które będą łączyły miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów (o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa),
 - połączenia międzywojewódzkie w transporcie kolejowym, po zawarciu odpowiednich porozumień pomiędzy Województwem Zachodniopomorskim i sąsiednimi województwami (dodatkowo zastrzega się możliwość zawarcia porozumienia na organizację połączenia międzywojewódzkiego w transporcie drogowym łączącego Szczecin i Gorzów Wielkopolski przez Myślibórz),
 - połączenia kolejowe ze Szczecina do Republiki Federalnej Niemiec realizowane w strefie transgranicznej (w kierunku Tantow i Grambow).
- **wariant 2:** w skład planowanej sieci komunikacyjnej wejdą:
 - wszystkie linie i połączenia komunikacyjne wymienione w wariantcie 1,
oraz
 - linie komunikacyjne w transporcie drogowym, które będą łączyły miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów (o ile obecnie funkcjonują pomiędzy nimi regionalne przewozy autobusowe i brakuje bezpośrednich lub sprawnie funkcjonujących pośrednich połączeń kolejowych pomiędzy nimi).

Wariant 1 przewiduje uruchomienie 1 linii w transporcie drogowym oraz 12 linii w transporcie kolejowym. Połączenia kolejowe będą realizowane na wszystkich obsługiwanych obecnie trasach, które umożliwiają podróżowanie między Szczecinem i wszystkimi miastami powiatowymi na terenie województwa z wyjątkiem Pyrzyc, Myśliborza i Polic. Pyrzyce i Myślibórz będą posiadały połączenie autobusowe ze Szczecinem, które może zostać wydłużone do Gorzowa Wielkopolskiego⁴⁹. Police nie zostały objęte siecią komunikacyjną w wojewódzkich przewozach pasażerskich z racji funkcjonowania pomiędzy Szczecinem i Policami komunikacji miejskiej, organizowanej przez Gminę Miasta Szczecin na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego.

⁴⁹ możliwa organizacja połączeń na odcinku Myślibórz – Gorzów Wlkp. przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Lubuskim

Wariant 2 przewiduje, że sieć komunikacyjna wskazana w wariantcie 1 zostanie uzupełniona o dodatkowe linie komunikacyjne w transporcie drogowym, które będą uruchamiane pod wskazanymi w niniejszym Planie warunkami. W tym wariantcie zaplanowano uruchomienie 12 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym, 1 w transporcie drogowym i 12 kolejnych w transporcie drogowym, po zaistnieniu warunków opisanych poniżej.

Ponadto, w obu wariantach, dopuszczalne będzie organizowanie przez Województwo Zachodniopomorskie połączeń kolejowych na trasie Koszalin – Mielno, po zapewnieniu pomocy finansowej⁵⁰ przez samorządy gminne lub powiatowe właściwe ze względu na przebieg tej trasy.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich obowiązywać będą oznaczenia linii komunikacyjnych składające się z litery „R” oraz odpowiedniej liczby z zakresu 1÷99. Sposób przydzielania oznaczeń poszczególnym liniom omówiono dokładniej w rozdziale 12.2.1. niniejszego Planu.

Wykaz linii komunikacyjnych przewidzianych do uruchomienia w ramach poszczególnych wariantów zaprezentowano poniżej. W obu wariantach dopuszczalne będzie uruchamianie kursów w relacjach skróconych, w ramach wytypowanych linii komunikacyjnych (przykładowo: Szczecin – Stargard Szczeciński w ramach linii R1).

Tab. 8.1.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym organizowane przez Województwo Zachodniopomorskie.

Linia	Odcinek trasy linii komunikacyjnej (wybrane miejscowości)	Uwagi	Obsługa w wariantcie:	
			1	2
R1	Szczecin – Stargard Szczeciński – Łobez – Świdwin – Białogard – Koszalin – Sławno	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
	Sławno – Słupsk	możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Pomorskim	zgodnie z uwagami	
R2	Szczecin – Stargard Szczeciński – Drawsko Pomorskie – Szczecinek	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
R3	Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
	Wałcz – Piła	możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Wielkopolskim	zgodnie z uwagami	
R4	Szczecin – Stargard Szczeciński – Choszczno	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
	Choszczno – Krzyż Wielkopolski – (Poznań)	możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu	zgodnie z uwagami	

⁵⁰ Art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, art. 5 ust. 2 oraz art. 7a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym, art. 220 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Linia	Odcinek trasy linii komunikacyjnej (wybrane miejscowości)	Uwagi	Obsługa w wariantach:	
			1	2
		stosownego porozumienia z Województwem Lubuskim i Województwem Wielkopolskim		
R5	Szczecin – Chojna	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
	Chojna – Kostrzyn – (Zielona Góra)	możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Lubuskim	zgodnie z uwagami	
R6	Szczecin – Goleniów (– Port Lotniczy Goleniów) – Trzebiatów – Kołobrzeg	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
R7	Szczecin – Goleniów – Świnoujście	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
R8	Szczecin – Goleniów – Kamień Pomorski	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
R11	Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
	Szczecinek – Piła – (Poznań)	możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Wielkopolskim	zgodnie z uwagami	
R16	Kołobrzeg – Koszalin	organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie	tak	tak
R21	Szczecinek – Słupsk	możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Pomorskim	zgodnie z uwagami	
R22	Szczecinek – Chojnice	możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Pomorskim	zgodnie z uwagami	
R26	Koszalin – Mielno	możliwa organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie po zapewnieniu współfinansowania przez gminy lub powiaty	zgodnie z uwagami	
RE6	Szczecin – Schwerin / Lübeck	komunikacja transgraniczna	tak	tak
RB66	Szczecin – Angermünde – Berlin	komunikacja transgraniczna	tak	tak

Źródło: opracowanie własne.

W wariantach 1 i 2 założono, że wymienione w tab. 8.1.3. linie komunikacyjne są wstępnie akceptowalne jako linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, jednakże pod warunkiem pozytywnej oceny społeczno-ekonomicznej zasadności uruchomienia takowych (z wyjątkiem linii R9, której uruchomienie uznaje się za konieczne). O organizacji poszczególnych linii w transporcie drogowym decydują warunki podjęcia się ich

organizacji przez Województwo Zachodniopomorskie, określone klasą linii. Klasy i przydzielone im warunki organizacji opisano w tab. 8.1.2.

Tab. 8.1.2. Opis klas linii komunikacyjnych w transporcie drogowym (warunki ich organizacji).

Klasa	Warunki podjęcia się przez Województwo Zachodniopomorskie organizacji linii z danej klasy
A	Organizacja linii klasy A bez dodatkowych warunków.
B	Organizacja linii klasy B nastąpi tylko w sytuacji gdy suma: <i>rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych + wpływów z biletów przejazdowych + ewentualne dotacje z innych źródeł (pomoc finansowa udzielona przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla)</i> równoważy koszty uruchomienia danej linii komunikacyjnej. Organizacja linii klasy B możliwa jest niezależnie od powyższego warunku w przypadku istnienia możliwości budżetowych województwa zapewniających pokrycie kosztów funkcjonowania tych linii.
C	Organizacja linii klasy C jest możliwa tylko w przypadku wystąpienia szczególnego zapotrzebowania społecznego i udzielenia pomocy finansowej przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla.

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 8.1.3. Planowane linie łączące siedziby powiatów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym.

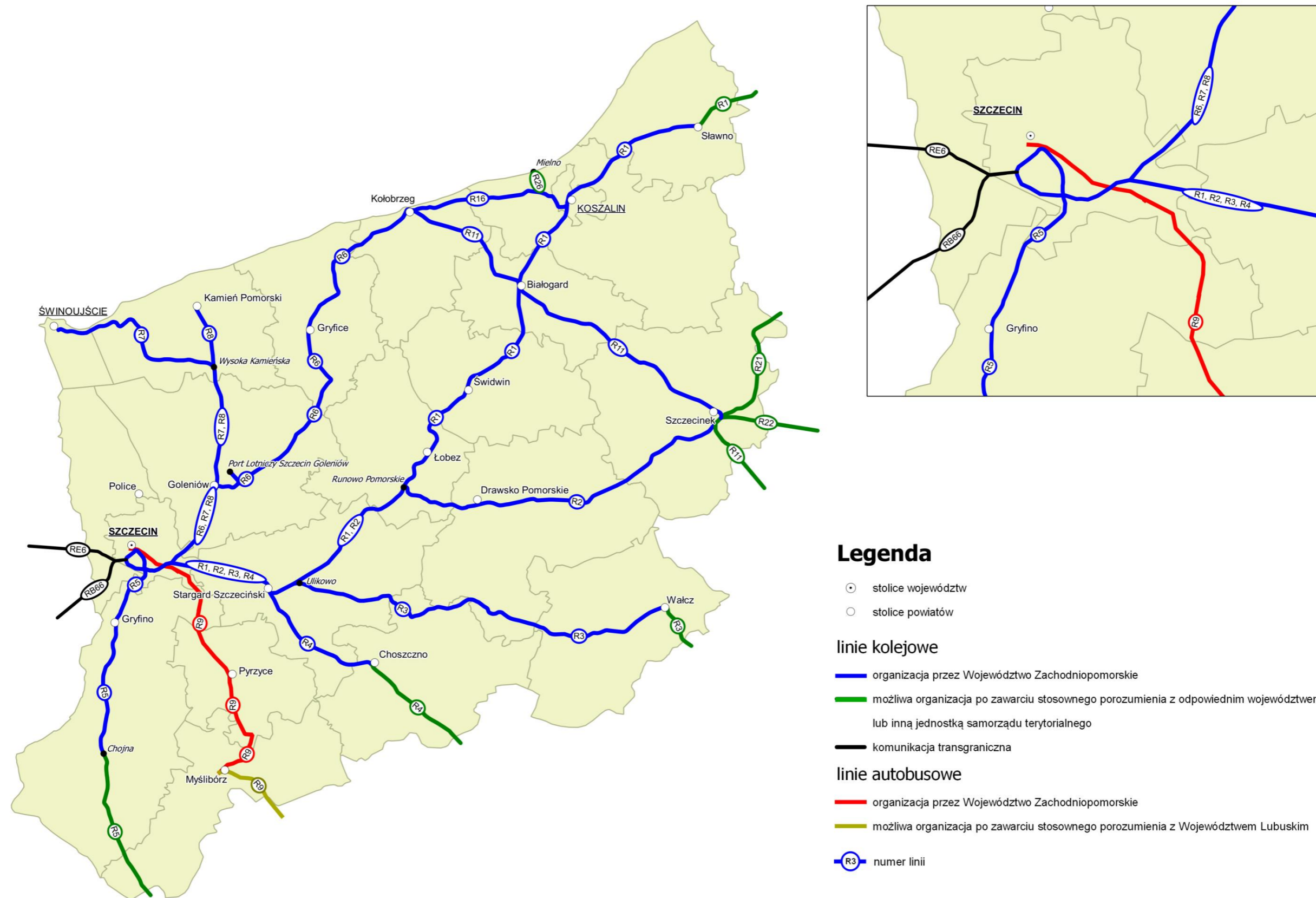
Linia	Odcinek trasy linii komunikacyjnej (wybrane miejscowości)	Organizacja w wariantach wg warunków określonych klasą		Kategoria linii (minimalne częstotliwości kursowania)
		Wariant 1	Wariant 2	
R51	Koszalin – Bobolice – Szczecinek	---	B	II
R61	Świdwin – Gryfice	---	C	IV
R71	Świdwin – Kołobrzeg	---	B	III
R72	Świdwin – Szczecinek	---	B	III
R73	Świdwin – Drawsko Pomorskie	---	B	III
R74	Wałcz – Drawsko Pomorskie	---	C	IV
R62	Kamień Pomorski – Gryfice	---	B	III
R66	Świnoujście – Kamień Pomorski – Trzebiatów – Kołobrzeg	---	B	II (w sezonie letnim kategoria I)
R81	Łobez – Gryfice	---	C	IV
R9	Szczecin – Pyrzyce – Myślibórz – (Gorzów Wlkp.*)	A	A	II
R91	Stargard Szczeciński – Pyrzyce	---	B	I
R93	Myślibórz – Choszczno	---	C	IV

R95	Gryfino – Myślibórz	---	C	IV
------------	---------------------	-----	---	----

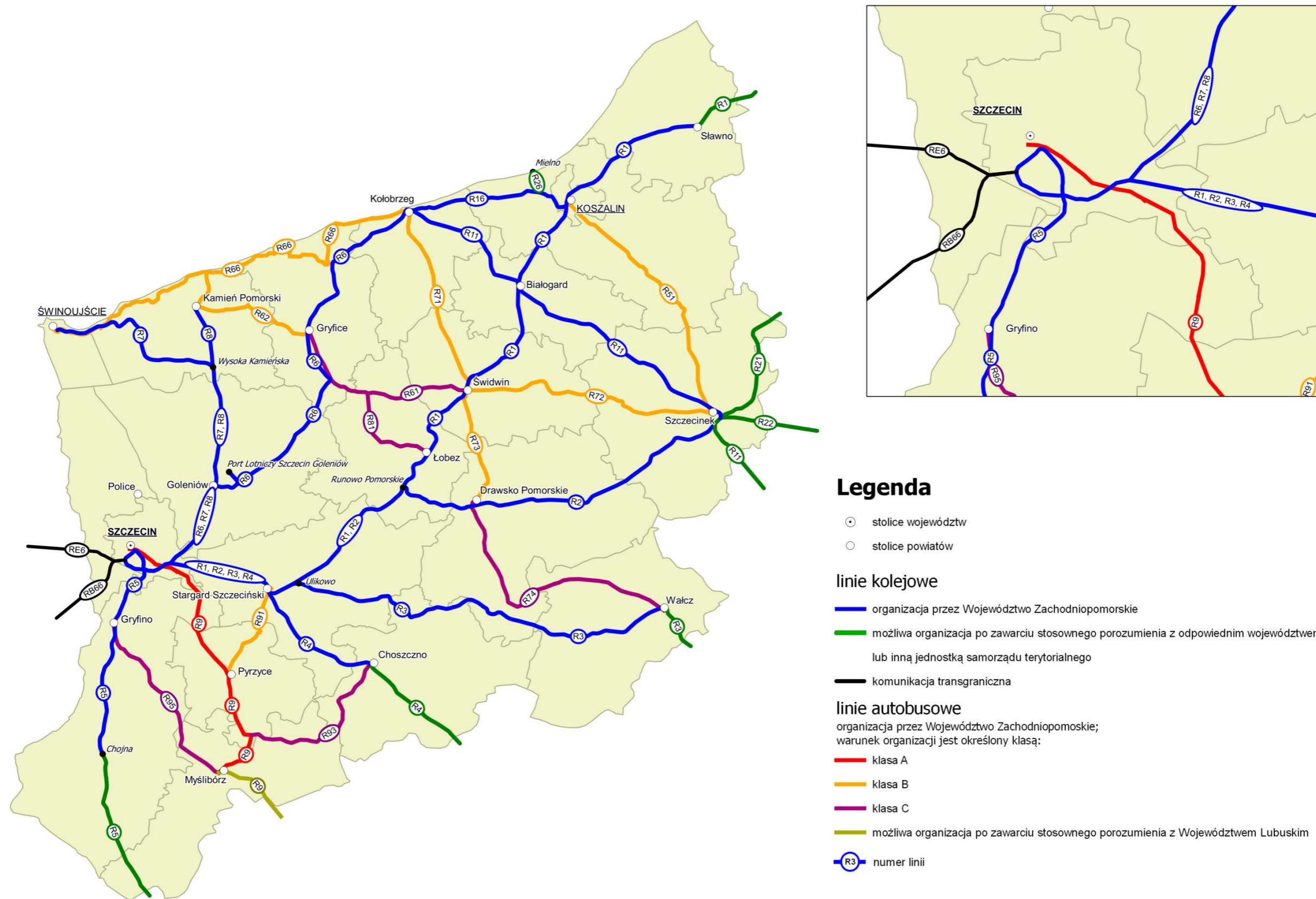
* – możliwość wydłużenia linii R9 z Myśliborza do Gorzowa Wlkp. pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia z Województwem Lubuskim.

Pozostałe, obecnie istniejące linie komunikacyjne w przewozach wojewódzkich (międzypowiatowych), w transporcie drogowym mogą zostać uznane za przewozy o charakterze użyteczności publicznej przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla powiatowego, właściwe ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na podstawie zawartych przez nie porozumień dotyczących powierzenia wybranemu podmiotowi organizacji publicznego transportu zbiorowego lub poprzez utworzenie związku powiatów. W takim przypadku takie linie komunikacyjne będą powiatowymi przewozami pasażerskimi.

Na poniższych mapach przedstawiono planowaną sieć połączeń kolejowych i drogowych w wojewódzkich przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Liczbę kursów na trasach realizowanych w transporcie kolejowym zaprezentowano w tabelach 8.1.4. i 8.1.5. Ofertę przewozową w autobusowym transporcie drogowym określono za pomocą kategoryzacji linii określonych w tabeli 8.1.3. przy uwzględnieniu liczby kursów wskazanych w tabeli 8.1.6. Liczbę kursów w komunikacji autobusowej przedstawiono w tabelach 8.1.7. i 8.1.8.



Rys. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej wg wariantu 1.
Źródło: opracowanie własne.



Rys. 8.1.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej wg wariantu 2.
Źródło: opracowanie własne.

Tab. 8.1.4. Minimalna oferta przewozowa w transporcie kolejowym na poszczególnych trasach w wariantach 1 i 2 w okresie szkolnym.

Lp.	Nr linii	Trasa	Okres szkolny wariant 1 i 2					
			Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
			roboczy szkolny tam	roboczy szkolny powrót	sobota w roku szkolnym tam	sobota w roku szkolnym powrót	niedziela w roku szkolnym tam	niedziela w roku szkolnym powrót
1	R7	Świnoujście - Wysoka Kamieńska	7	7	6	5	6	7
2	R8	Kamień Pomorski - Wysoka Kamieńska	6	5	3	3	4	4
3	R7 R8	Wysoka Kamieńska - Goleniów	9	9	7	6	7	8
4	R6 R7 R8	Goleniów - Szczecin Główny	15	15	12	12	14	12
5	R5	Szczecin Główny - Gryfino	12	13	8	9	5	5
6	R5	Gryfino - Chojna	7	7	7	7	4	5
7	R5	Chojna - Kostrzyn	7	7	7	7	4	5
8	R1 R2 R3 R4	Szczecin - Stargard Szczeciński	27	25	19	17	20	17
9	R1 R2 R3	Stargard Szczeciński - Ulikowo	15	15	13	14	15	14
10	R1 R2	Ulikowo - Runowo Pomorskie	10	10	8	9	10	9
11	R1	Runowo Pomorskie - Świdwin	6	6	5	5	5	5
12	R1	Świdwin - Białogard	7	6	6	5	5	5
13	R1	Białogard - Koszalin	10	9	7	6	7	8
14	R1	Koszalin - Sławno	6	6	4	4	4	4
15	R1	Sławno - Słupsk	6	6	4	4	4	4
16	R16	Koszalin - Kołobrzeg	3	3	2	2	2	2
17	R6	Kołobrzeg - Gryfice	6	7	5	6	6	5
18	R6	Gryfice - Goleniów	6	6	5	6	6	5
19	R6	Szczecin Lotnisko Goleniów - Goleniów	4	4	3	4	3	4
20	R4	Stargard Szczeciński - Choszczno	8	9	4	4	4	4
21	R4	Choszczno - Dobiegniew	6	6	3	3	3	3
22	R3	Ulikowo - Kalisz Pomorski	5	5	5	5	5	5
23	R3	Kalisz Pomorski - Wałcz	5	5	5	5	5	5
24	R3	Wałcz - Piła	4	4	4	4	4	4
25	R2	Runowo Pomorskie - Szczecinek	5	5	4	4	4	5
26	R22	Szczecinek - Człuchów	3	3	3	3	3	3
27	R21	Szczecinek - Miastko	4	4	4	4	4	4
28	R26	Koszalin - Mielno	liczba połączeń zależna od decyzji zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego					
29	R11	Szczecinek - Jastrowie	4	4	4	4	5	4
30	R11	Białogard - Szczecinek	6	6	2	4	4	4
31	R11	Białogard - Kołobrzeg	6	6	5	4	5	4
32	RB66	Szczecin – Tantow	8	8	8	8	7	7
33	RE6	Szczecin - Grambow	8	8	8	8	8	8

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 8.1.5. Minimalna oferta przewozowa w transporcie kolejowym na poszczególnych trasach w wariantach 1 i 2 w okresie wakacyjnym.

Lp.	Nr linii	Trasa	Okres wakacyjny wariant 1 i 2					
			Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
			roboczy wakacyjny tam	roboczy wakacyjny powrót	sobota w okresie wakacji tam	sobota w okresie wakacji powrót	niedziela w okresie wakacji tam	niedziela w okresie wakacji powrót
1	R7	Świnoujście - Wysoka Kamieńska	7	7	8	6	7	7
2	R8	Kamień Pomorski - Wysoka Kamieńska	6	5	3	3	4	4
3	R7 R8	Wysoka Kamieńska - Goleniów	9	9	8	7	8	8
4	R6 R7 R8	Goleniów - Szczecin Główny	15	15	14	13	15	12
5	R5	Szczecin Główny - Gryfino	9	11	8	8	5	4
6	R5	Gryfino - Chojna	8	8	7	8	5	4
7	R5	Chojna - Kostrzyn	7	7	7	7	4	4
8	R1 R2 R3 R4	Szczecin - Stargard Szczeciński	25	23	19	17	20	17
9	R1 R2 R3	Stargard Szczeciński - Ulikowo	15	15	13	14	15	14
10	R1 R2	Ulikowo - Runowo Pomorskie	10	10	8	9	10	9
11	R1	Runowo Pomorskie - Świdwin	6	6	5	5	5	5
12	R1	Świdwin - Białogard	7	6	6	5	5	5
13	R1	Białogard - Koszalin	9	8	6	6	7	7
14	R1	Koszalin - Sławno	7	7	5	5	5	5
15	R1	Sławno - Słupsk	7	7	5	5	5	5
16	R16	Koszalin - Kołobrzeg	3	3	2	2	2	2
17	R6	Kołobrzeg - Gryfice	6	7	5	6	5	5
18	R6	Gryfice - Goleniów	6	6	5	6	5	5
19	R6	Szczecin Lotnisko Goleniów - Goleniów	4	4	3	4	3	4
20	R4	Stargard Szczeciński - Choszczno	7	8	4	4	4	4
21	R4	Choszczno - Dobiegniew	5	5	3	3	3	3
22	R3	Ulikowo - Kalisz Pomorski	5	5	5	5	5	5
23	R3	Kalisz Pomorski - Wałcz	5	5	5	5	5	5
24	R3	Wałcz - Piła	4	4	4	4	4	4
25	R2	Runowo Pomorskie - Szczecinek	5	5	4	4	4	5
26	R22	Szczecinek - Człuchów	3	3	3	3	3	3
27	R21	Szczecinek - Miastko	4	4	4	4	4	4
29	R26	Koszalin - Mielno	liczba połączeń zależna od decyzji zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego					
30	R11	Szczecinek - Jastrowie	4	4	4	4	4	4
31	R11	Białogard - Szczecinek	4	4	3	4	4	4
32	R11	Białogard - Kołobrzeg	6	6	5	4	5	4
35	RB66	Szczecin – Tantow	8	8	8	8	7	7
36	RE6	Szczecin - Grambow	8	8	8	8	8	8

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 8.1.6. Minimalne częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym.

Kategoria linii	Dzień roboczy			Sobota	Niedziela	
	poranek 5-6	szczyt 6-9, 14-17	Godziny pozaszczytowe		5-13, po 21	13-21
I	60	60	60	120	120	120
II	120	120	120	120	-	120
III	120	120	2 pary połączeń	4 pary połączeń		
IV		2 pary połączeń	1 para połączeń			

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 8.1.7. Oferta przewozowa w drogowym transporcie autobusowym na poszczególnych trasach w wariantach 1 i 2 w okresie szkolnym.

Lp.	Nr linii	Trasa	Okres szkolny wariant 1						Okres szkolny wariant 2					
			Dzień roboczy		Sobota		Niedziela		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
			roboczy szkolny tam	roboczy szkolny powrót	sobota w roku szkolnym tam	sobota w roku szkolnym powrót	niedziela w roku szkolnym tam	niedziela w roku szkolnym powrót	roboczy szkolny tam	roboczy szkolny powrót	sobota w roku szkolnym tam	sobota w roku szkolnym powrót	niedziela w roku szkolnym tam	niedziela w roku szkolnym powrót
1	R9	Szczecin - Myślibórz	9	9	4	4	2	2	9	9	4	4	2	2
2	R66	Świnoujście - Kołobrzeg	0	0	0	0	0	0	9	9	4	4	2	2
3	R62	Kamień Pomorski - Gryfice	0	0	0	0	0	0	6	6	4	4	0	0
4	R71	Kołobrzeg - Świdwin	0	0	0	0	0	0	6	6	4	4	0	0
5	R61	Gryfice - Świdwin	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
6	R73	Świdwin - Drawsko Pomorskie	0	0	0	0	0	0	6	6	4	4	0	0
7	R72	Świdwin - Szczecinek	0	0	0	0	0	0	6	6	4	4	0	0
8	R81	Gryfice - Łobez	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
9	R74	Drawsko Pomorskie - Wałcz	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
10	R95	Gryfino - Myślibórz	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
11	R93	Myślibórz - Choszczno	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
12	R91	Stargard Szczeciński - Pyrzyce	0	0	0	0	0	0	18	18	9	9	9	9
13	R51	Koszalin - Szczecinek	0	0	0	0	0	0	9	9	4	4	2	2

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 8.1.8. Oferta przewozowa w drogowym transporcie autobusowym na poszczególnych trasach w wariantach 1 i 2 w okresie wakacyjnym.

Lp.	Nr linii	Trasa	Okres wakacyjny wariant 1						Okres wakacyjny wariant 2					
			Dzień roboczy		Sobota		Niedziela		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
			roboczy wakacyjny tam	roboczy wakacyjny powrót	sobota w okresie wakacji tam	sobota w okresie wakacji powrót	niedziela w okresie wakacji tam	niedziela w okresie wakacji powrót	roboczy wakacyjny tam	roboczy wakacyjny powrót	sobota w okresie wakacji tam	sobota w okresie wakacji powrót	niedziela w okresie wakacji tam	niedziela w okresie wakacji powrót
1	R9	Szczecin - Myślibórz	9	9	4	4	2	2	9	9	4	4	2	2
2	R66	Świnoujście - Kołobrzeg	0	0	0	0	0	0	18	18	9	9	9	9
3	R62	Kamień Pomorski - Gryfice	0	0	0	0	0	0	6	6	4	4	0	0
4	R71	Kołobrzeg - Świdwin	0	0	0	0	0	0	6	6	4	4	0	0
5	R61	Gryfice - Świdwin	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
6	R73	Świdwin - Drawsko Pomorskie	0	0	0	0	0	0	6	6	4	4	0	0
7	R72	Świdwin - Szczecinek	0	0	0	0	0	0	6	6	4	4	0	0
8	R81	Gryfice - Łobez	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
9	R74	Drawsko Pomorskie - Wałcz	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
10	R95	Gryfino - Myślibórz	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
11	R93	Myślibórz - Choszczno	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
12	R91	Stargard Szczeciński - Pyrzyce	0	0	0	0	0	0	18	18	9	9	9	9
13	R51	Koszalin - Szczecinek	0	0	0	0	0	0	9	9	4	4	2	2

Źródło: opracowanie własne.

8.2. Połączenia wojewódzkie

8.2.1. Połączenia wojewódzkie łączące Szczecin z innymi miastami powiatowymi województwa

Szczecin, jako największy generator podróży międzypowiatowych w województwie zachodniopomorskim, zostanie skomunikowany ze wszystkimi miastami powiatowymi z wyjątkiem Polic⁵¹. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane będą zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym. Podstawowym środkiem transportu na liniach łączących Szczecin z miejscowościami będącymi siedzibami powiatów będzie kolej, niezależna od sieci drogowej narażonej na liczne zakłócenia wynikające m.in. z wysokiej kongestii ruchu. Połączenia w transporcie drogowym będą wykonywane na trasie łączącej Szczecin z Pyrzycami i Myśliborzem – pozbawionymi sprawniej komunikacji kolejowej. W zależności od przyjętego wariantu rozwoju sieci komunikacyjnej, planowane jest uruchomienie 12 linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym oraz 1 lub 13 w transporcie drogowym. Każdy pojazd obsługujący linię organizowaną przez Województwo Zachodniopomorskie będzie posiadał oznaczenie handlowe linii komunikacyjnej – zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym.

⁵¹ Publiczny transport zbiorowy pomiędzy Szczecinem a Policami jest realizowany komunikacją miejską.

Na wybranych odcinkach sieci komunikacyjnej będą kursowały grupy linii podążających w podobnym kierunku. Będą one traktowane jako jeden produkt na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu uzyskana zostanie wysoka, wspólna częstotliwość kursowania (np. pomiędzy Szczecinem i Goleniowem, Szczecinem i Stargardem Szczecińskim).

Niektóre linie komunikacyjne będą obsługiwały kilka miejscowości powiatowych leżących na trasie przejazdu, jak np. linia ze Szczecina do Kołobrzegu przez Goleniów i Gryfice (linia komunikacyjna nr R6). Funkcjonowanie linii komunikacyjnych na trasach łączących Szczecin z miastami powiatowymi zapewni wysoką dostępność do usług publicznych.

Trasy linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym będą wytyczane z uwzględnieniem technicznych możliwości zmiany kierunku jazdy. Pociągi będą mogły kończyć bieg na stacjach kolejowych, w miejscowościach niebędących stolicami powiatów (np. Runowo Pomorskie). Pociągi kursujące na odcinkach wewnątrz gmin lub powiatów mogą być uruchamiane przez Województwo Zachodniopomorskie przy uzyskaniu współfinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze strony odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego, właściwych ze względu na zasięg przewozów lub z uwagi na ważny interes społeczny.

Należy również zadbać o właściwą korelację w rozkładach jazdy pomiędzy pociągami i kursami linii autobusowych do Szczecina, gdyż te połączenia drogowe mogą również pełnić rolę dowozu do węzłowych stacji kolejowych w innych miejscowościach (np. linia z Myśliborza do Szczecina dla mieszkańców Pyrzyce).

8.2.2. Połączenia wojewódzkie łączące miasta powiatowe między sobą

Sieć komunikacyjna w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie wzbogacona o linie komunikacyjne, które łączą będą sąsiednie miasta powiatowe z pominięciem Szczecina. W wariantcie 1 rozwoju sieci komunikacyjnej będą to wyłącznie trasy obsługiwane w ruchu kolejowym.

W wariantcie 2 te trasy mogą zostać uzupełnione o połączenia w transporcie drogowym, realizowane w następujących relacjach:

- Świnoujście – Kamień Pomorski – Kołobrzeg,
- Koszalin – Szczecinek,
- Kamień Pomorski – Gryfice,
- Gryfice – Świdwin,
- Kołobrzeg – Świdwin,
- Świdwin – Szczecinek,
- Świdwin – Drawsko Pomorskie,
- Gryfice – Łobez,
- Drawsko Pomorskie – Wałcz,
- Stargard Szczeciński – Pyrzyce,
- Myślibórz – Gryfino,
- Myślibórz – Choszczno.

Główną rolą tychże tras będzie zapewnienie bezpośrednich połączeń pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi, które dadzą mieszkańcom możliwość swobodnego podróżowania do zakładów pracy, ośrodków edukacji oraz innych celów podróży. Kolejnym zadaniem połączeń w tej grupie będzie dowóz do węzłów przesiadkowych i końcowych stacji kolejowych, z których pasażerowie będą mogli kontynuować podróż do Szczecina lub innych miejscowości w kraju, dlatego rozkłady jazdy linii autobusowych powinny być dostosowane do godzin odjazdów i przyjazdów pociągów:

- z Kamienia Pomorskiego – linie R62 do Gryfic i R66 w kierunku Świnoujścia i Kołobrzegu,
- z Kołobrzegu – linie R66 w kierunku Kamienia Pomorskiego i R71 do Świdwina,
- ze Świdwina – linie R61 do Gryfic, R71 do Kołobrzegu, R72 do Szczecinka, R73 do Drawskiego Pomorskiego,
- z Drawskiego Pomorskiego – linie R73 do Świdwina i R74 do Wałcza,
- z Wałcza – linia R74 do Drawskiego Pomorskiego,
- ze Szczecinka – linie R51 do Koszalina i R72 do Świdwina,
- ze Stargardu Szczecińskiego – linia R91 do Pyrzyc,
- z Łobza – linia R81 do Gryfic,
- z Gryfic – linia R81 do Łobza,
- z Gryfina – linia R95 do Myśliborza,
- z Choszczna – linia R93 do Myśliborza.

Analogiczne skomunikowania pomiędzy kursami poszczególnych linii powinny zostać zapewnione w węzłach przesiadkowych obsługujących wyłącznie komunikację autobusową, przy czym jako linię główną należy traktować trasę R9, dostosowując godziny przyjazdów i odjazdów autobusów:

- z Pyrzyc – linia R91 do Stargardu Szczecińskiego,
- z Myśliborza – linie R93 do Choszczna i R95 do Gryfina.

Niektóre sąsiednie miasta powiatowe będą posiadały bezpośrednie połączenie w ramach linii prowadzących do Szczecina:

- Sławno z Koszalinem, Białogardem, Świdwinem, Łobzem i Stargardem Szczecińskim (R1),
- Szczecinek z Drawskim Pomorskim i Stargardem Szczecińskim (R2) oraz Białogardem i Kołobrzegiem (R11),
- Wałcz ze Stargardem Szczecińskim (R3),
- Choszczno ze Stargardem Szczecińskim (R4),
- Kołobrzeg z Gryficami i Goleniowem (R6) oraz z Koszalinem (R16),
- Świnoujście z Goleniowem (R7),
- Kamień Pomorski z Goleniowem (R8),
- Myślibórz z Pyrzycami (R9).

8.3. Linie międzywojewódzkie o charakterze lokalnym

Województwo Zachodniopomorskie wyraża gotowość do uruchomienia przewozów z przekroczeniem granicy województwa w transporcie drogowym i kolejowym na podstawie porozumień zawieranych z sąsiednimi województwami, w których:

- określone zostaną zasady finansowania dopłat do nierentownych przewozów,

- wymagana jest partycypacja finansowa zainteresowanego województwa na poziomie 100% wysokości deficytu na odcinku poza terenem województwa zachodniopomorskiego na danej linii komunikacyjnej,
- realizacja kursów do granicy województwa będzie współfinansowana przez właściwych organizatorów z terenu województwa zachodniopomorskiego ze względu na przebieg linii lub w całości tylko przez Województwo Zachodniopomorskie z uwagi na szczególnie uzasadnione potrzeby przewozowe.

Wyżej wymienione porozumienia dotyczyć będą linii wojewódzkich ujętych w niniejszym Planie transportowym, które mogą zostać wydłużone do miast powiatowych (lub innych miejscowości ze względu na szczególnie ważny interes społeczny) leżących na obszarze województw zainteresowanych uruchomieniem linii komunikacyjnych łączących województwo zachodniopomorskie z miejscowościami na swoim terenie. Mogą to być trasy:

- Szczecin – Gryfino – Kostrzyn – Zielona Góra,
- Szczecin – Stargard Szczeciński – Choszczno – Krzyż Wielkopolski – Poznań,
- Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła,
- Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek – Piła – Poznań,
- Szczecinek – Słupsk,
- Szczecinek – Chojnice,
- Szczecin – Stargard Szczeciński – Łobez – Świdwin – Białogard – Koszalin – Sławno – Słupsk,
- Szczecin – Pyrzyce – Myślibórz – Gorzów Wielkopolski.

Dopuszczalne jest także zawieranie porozumień międzywojewódzkich z innymi województwami, którym powierzone będzie zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawrą porozumienie. Porozumienie to będzie mogło być zawarte, o ile zostanie zasygnalizowana potrzeba uruchomienia linii komunikacyjnej do województwa zachodniopomorskiego przez inne województwo, która nie jest uwzględniona w niniejszym Planie.

9. Pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

9.1. Określenie wymaganych standardów dostępności usług publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców województwa

9.1.1. Dostępność przestrzenna

Dostępność przestrzenną publicznego transportu zbiorowego, organizowanego przez Województwo Zachodniopomorskie, określają dwa warianty rozwoju sieci połączeń. Wybór scenariusza przewidzianego do wdrożenia jest zależny od wysokości dostępnych środków przeznaczonych na finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Zagadnienie to szerzej opisano w rozdziale 8. Szczegółowy wykaz linii komunikacyjnych przewidywanych do uruchomienia w ramach poszczególnych wariantów zaprezentowano w tabeli 8.1.1. i 8.1.3.

9.1.2. Dostępność publicznego transportu zbiorowego w czasie

W przypadku połączeń pasażerskich realizowanych w transporcie kolejowym przyjęto obecny standard obsługi poszczególnych linii, charakteryzujący się określoną liczbą połączeń w dobie oraz ich zmienną częstotliwością.

Z uwagi na postulat integracji wojewódzkich połączeń kolejowych i autobusowych, jaką przewiduje wariant 2 (zagadnienie szerzej omówiono w rozdziale 13.8. niniejszego dokumentu), rekomendowane jest dążenie do wdrożenia stałych interwałów kursowania pociągów, stanowiących dzielniki lub wielokrotności liczby 60, co umożliwi wprowadzenie łatwo powtarzalnych dla pasażerów końcówek godzin odjazdów (np. odjazdy ze Szczecina do Świnoujścia zawsze 45 minut po pełnej godzinie). Wymaga to szczególnej uwagi ze strony organizatora i operatora przy współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej przy pracach nad konstrukcją rozkładu jazdy.

W odniesieniu do obecnie panującej sytuacji na rynku przewozu osób w transporcie drogowym na terenie województwa zachodniopomorskiego oraz wielkości potoków pasażerskich wykreowany został system minimalnych częstotliwości kursowania na liniach komunikacyjnych w transporcie drogowym objętych niniejszym Planem. Składa się on z 4 kategorii interwałów o zróżnicowanych długościach, w kolejności malejącej – od linii kursujących najczęściej (kategoria I) do linii kursujących najrzadziej (kategoria IV). Zaproponowane interwały stanowią dzielniki lub wielokrotności liczby 60, umożliwiające konstruowanie cyklicznych rozkładów jazdy o równych odstępach czasowych między kolejnymi kursami. Funkcjonowanie wybranych grup linii o najmniejszym potencjale przewozowym może zostać zawieszona w soboty lub w niedziele. Zaproponowane częstotliwości kursowania zostały określone jako minimalne – w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi, organizator publicznego transportu zbiorowego będzie posiadał możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń. Częstotliwości kursowania zależą będą od typu dnia – ze względu na zmienność wielkości potoków

pasażerskich Przyjęto również odrębne standardy dla dnia roboczego, sobót oraz niedziel. Przewiduje się zwiększanie liczby odjazdów w godzinach szczytów komunikacyjnych w dni robocze (5-8, 14-17) oraz w niedziele (pomiędzy 13 a 21). W poniższej tabeli przedstawiono proponowane częstotliwości kursowania w zależności od kategorii linii komunikacyjnej, typu oraz pory dnia.

Tab. 9.1.2.1. Minimalne częstotliwości kursowania linii w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej.

Kategoria linii	Dzień roboczy			Sobota	Niedziela	
	poranek 5-6	szczyt 6-9, 14-17	Godziny poza-szczytowe		5-13, po 21	13-21
I	60	60	60	120	120	120
II	120	120	120	120	-	120
III	120	120	2 pary połączeń	4 pary połączeń		
IV		2 pary połączeń	1 para połączeń			



Rys. 9.1.2.1. Proponowane minimalne częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w transporcie drogowym w dni robocze.

Liczbę kursów na poszczególnych trasach przewidywanych do uruchomienia w ramach poszczególnych wariantów przedstawiono szczegółowo w tabelach: 8.1.4., 8.1.5., 8.1.7., 8.1.8.

9.1.3. Skomunikowanie połączeń przesiadkowych

Zagadnienie zapewnienia skomunikowań pomiędzy kursami kolejowymi i autobusowymi omówiono szerzej w rozdziale 13.8 niniejszego dokumentu.

Jednocześnie organizatorom komunikacji miejskiej, gminnych oraz powiatowych przewozów pasażerskich zaleca się dopasowywanie rozkładów jazdy linii autobusowych dojeżdżających w pobliże dworców i przystanków kolejowych do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów wojewódzkich i międzywojewódzkich, w celu zapewnienia pasażerom możliwości kontynuacji podróży. Środki publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskich, gminnych oraz powiatowych przewozów pasażerskich powinny przyjeżdżać na stację lub przystanek przesiadkowy w odstępie od 8 do 20 minut przed odjazdem pociągu i autobusu kursującego w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz odjeżdżać od 8 do 20 minut po przyjeździe pociągu i autobusu kursującego w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.

9.2. Punktualność kursowania

Dla transportu kolejowego należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej różnicy od obowiązującego rozkładu jazdy (rocznego lub okresowego) jako opóźnienie do 10 minut. W przypadku odwołania kursu należy w czasie 60 minut zapewnić komunikację zastępczą. W pierwszej kolejności powinien to być inny pojazd szynowy przeznaczony do przewozu pasażerów, w drugiej autobus lub minibus dostosowany do wielkości potoków pasażerskich.

Dla transportu drogowego nie dopuszcza się przyspieszonych odjazdów o więcej niż 2 minuty oraz opóźnień większych niż 10 minut. Nie dotyczy to sytuacji działania siły wyższej (np. klęska żywiołowa), wtedy odjazd powyżej 10 minut, a poniżej 60 minut od założonego rozkładu jazdy jest uznawany za prawidłowy. W przypadku odwołania kursu lub opóźnienia ponad 60 minut należy zapewnić komunikację zastępczą maksymalnie w przeciągu 60 minut lub zapewnić możliwości odbycia podróży w czasie krótszym niż 60 minut od powstania zdarzenia/ odwołania kursu – pojazdem innego przewoźnika lub operatora.

9.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako maksymalnego zapełnienia dla poszczególnych środków komunikacji zbiorowej.

Tab. 9.3.1. Dopuszczalne maksymalne napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego.

Wyszczególnienie	Maksymalne napełnienie pojazdu
Transport kolejowy	100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta
Transport drogowy – na liniach komunikacyjnych o długości do 50 km	100% zajętych wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta
Transport drogowy – na liniach komunikacyjnych o długości powyżej 50 km	100% zajętych wszystkich miejsc siedzących

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku transportu drogowego występuje podział na odległości do i od 50 km. Podróż autobusem lub minibusem powyżej 50 km powinna się odbywać wyłącznie do maksymalnej frekwencji rzędu 100% zajętych miejsc siedzących. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Permanentne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

9.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Należy przyjąć minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia. Z racji specyfiki konstrukcji pojazdów kolejowych oraz autobusowych przyjęto podział ze względu na ich wewnętrzne wyposażenie. Przyjęte minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa zachodniopomorskiego.

W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

Tab. 9.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Lp.	Wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy
1	niska podłoga	X	
2	rampa dla wózków	X	
3	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	X	
4	tapicerka, siedzenia oraz podłoga powinny być wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	X	
5	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii	X	X
6	elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej*	X	X
7	elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii komunikacyjnej *	X	
8	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Województwo Zachodniopomorskie, wewnątrz w pojeździe	X	X
9	pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	X	X

*- nie dotyczy minibusów; źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Przy wymianie taboru na fabrycznie nowy należy zapewnić wymogi normy Euro 6. W przypadku autobusów używanych należy w nich dokonać niewielkich, jednakże niezbędnych inwestycji z punktu widzenia zagwarantowania minimalnego standardu komfortu podróży oraz informacji pasażerskiej.

Organizator będzie dążył do uzyskania wysokiego udziału fabrycznie nowych środków publicznego transportu zbiorowego, obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

Dopuszczalne jest odstępianie od wyżej wymienionych minimalnych standardów wyposażenia pojazdów, jeśli Województwo Zachodniopomorskie będzie organizowało przewozy o charakterze użyteczności publicznej w oparciu o wariant 1, opisany w rozdziale 8.1. niniejszego Planu.

9.5. Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania publicznym transportem zbiorowym. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym⁵² – osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi około 17% ludności województwa zachodniopomorskiego. Prognozy Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, iż udział ten wzrośnie do poziomu 21,5% w 2025 r. Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, ma umożliwić aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, pomaga w przemieszczaniu się, zapewnia niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- pojazdy szynowe i autobusy z wysoką podłogą,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- nieczytelne informacje przystankowe,
- niepełne oznakowanie pojazdów publicznego transportu zbiorowego.

Odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji wyżej wymienionych barier:

- zwiększenie udziału pojazdów z niską podłogą,
- stosowanie odpowiednich peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach i pociągach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym,
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych (wielkość czcionki należy konsultować z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niewidome i ociemniałe).

Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

⁵² Źródło: <http://www.stat.gov.pl/Bank Danych Lokalnych>.

9.5.1. Przystosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Część kursów na liniach do 50 km w transporcie drogowym realizować należy autobusami przynajmniej z częściowo obniżoną podłogą (wejście bez stopni co najmniej jednymi drzwiami). Nie przewiduje się autobusów z obniżoną podłogą na trasach powyżej 50 km długości, ponieważ podróż takim pojazdem może być w odczuciu pasażerów niekomfortowa z uwagi na twardość zawieszania oraz brak przestrzeni na większy bagaż. Część kursów na liniach komunikacyjnych o długości powyżej 50 km powinna być obsługiwana przez autobusy wyposażone w specjalne podnośniki transportujące osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich. W nowo zakupywanych pojazdach kolejowych wysokość podłogi nad szyną powinna wynosić nie więcej niż 760 mm na długości co najmniej 50% przestrzeni pasażerskiej. Wysokość peronów na dworcach i stacjach nie może być wyższa niż wysokość podłogi w pociągach (dotyczy części najniższej położonej przy drzwiach pociągu).

Oprócz stosowania pojazdów z obniżoną wysokością podłogi w środkach publicznego transportu zbiorowego zaleca się także stosowanie innych usprawnień ułatwiających niepełnosprawnym korzystanie z transportu regionalnego, takie jak:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów, w tym dodatkowe boczne za drzwiami na wysokości wzroku,
- głosowe i elektroniczne zapowiedzi kolejnego przystanku w autobusach i pociągach,
- zapowiedzi megafonowe na stacjach i przystankach kolejowych,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- perony i platformy przeznaczone do wsiadania należy projektować i budować o możliwie zbliżonej wysokości w stosunku do wysokości podłogi w pojazdach komunikacji zbiorowej. Na peronach kolejowych należy umieścić fizyczne zaznaczenie (np. wypustki) stref niebezpieczeństwa przy wjeździe pociągu,
- toalety w pojazdach kolejowych powinny być zaprojektowane tak, aby umożliwić swobodne korzystanie z nich przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich.



Rys. 9.5.1.1. Przykład autobusu z obniżoną podłogą przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych w komunikacji zbiorowej.

Źródło: <http://www.sppk.pl/tabor.htm>



Rys. 9.5.1.2. Przykład pojazdu kolejowego z obniżoną podłogą. Spalinowy zespół trakcyjny serii SA136 na stacji w Stargardzie Szczecińskim.

Źródło: materiały własne TRAKO.

9.5.2. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliższej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji dróg publicznych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych.

Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu lub pociągu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.



*Rys. 9.5.2.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.
Źródło: opracowanie własne.*

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie pojazdu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem pojazdu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.



Rys. 9.5.2.2. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem.
Źródło: materiały własne TRAKO.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. 9.5.2.3. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.
Źródło: materiały własne TRAKO.

Po zaprojektowaniu i przyjęciu określonego standardu peronów kolejowych i autobusowych, należy zobowiązać wszystkich zarządców dróg oraz infrastruktury kolejowej działających w województwie zachodniopomorskim do stosowania przyjętego wzorca przy okazji wszelakich modernizacji, remontów i rozbudowy infrastruktury.

9.6. Standard w zakresie ochrony środowiska

Z chwilą wstąpienia w struktury Unii Europejskiej Polska zobowiązała się do respektowania i przestrzegania wspólnotowych norm i wymogów prawnych, w szczególności tych związanych z ochroną środowiska. Wskazuje to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.: Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast, w których poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie znacząco na poprawę warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

Dlatego, oprócz dążenia do stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami (normy emisji spalin Euro 6 dla autobusów fabrycznie nowych oraz Euro 3 dla pozostałych pojazdów w transporcie drogowym), należy promować niskoemisyjne sposoby poruszania się, takie jak np. publiczny transport zbiorowy, carpooling, skutery, motorowery, a także bezemisyjne – np. rower.

9.6.1. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału publicznego transportu zbiorowego w ruchu jako najważniejsze działania poprawy stanu środowiska naturalnego miast

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast i wsi. Jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne w miejscach koncentracji ruchu, szczególnie w obszarach zurbanizowanych stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych na kierunkach najczęściej uczęszczanych (głównie do największych ośrodków miejskich województwa), w największym stopniu wpływa na ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w godzinach szczytów przewozowych, gdy napętnienia autobusów wynoszą 50 osób, a pociągów 250 osób oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom – praca średnio 1,5 osoby należy zauważyć, że jeden autobus zastępuje 33 samochody osobowe a pociąg aż 165 samochodów. Zatem zapewnienie dobrej jakości publicznego transportu zbiorowego, przejmującego podróżnych od samochodów na najbardziej uczęszczanych kierunkach, jest najbardziej skutecznym działaniem sprzyjającym ochronie środowiska.

Zalecane w Planie kierunki działań promujących publiczny transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów na trasach dojazdowych do największych miast województwa,
- ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych w ścisłych centrach miast poprzez tworzenie:
 - stref ruchu uspokojonego,
 - ciągów pieszo – jezdnych,

- ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
- ograniczanie liczby miejsc parkingowych w ścisłych centrach ośrodków miejskich wraz z rozszerzaniem granic stref płatnego parkowania.

Na najbardziej uczęszczanych kierunkach należy preferować ekologiczny transport kolejowy poprzez stosowanie nowoczesnych pojazdów oraz atrakcyjnych taryf opłat. W województwie zachodniopomorskim spośród nieco ponad 1 000 km linii kolejowych, po których kursują pociągi pasażerskie, 65% to linie zelektryfikowane. Pociągi pasażerskie trakcji elektrycznej praktycznie nie emitują żadnych szkodliwych substancji dla ludzi oraz środowiska naturalnego. Ponadto nowoczesne składy elektryczne nie są też generatorem podwyższonego poziomu hałasu oraz drgań w otoczeniu linii kolejowych. W związku z tym poprzez odpowiednią politykę taryfową (w tym uprawnienia do przejazdów ulgowych) należy w pierwszej kolejności stosować wszelkie bonifikaty w transporcie kolejowym. Nie jest natomiast działaniem ekologicznym utrzymywanie połączeń kolejowych na kierunkach o niewielkiej liczbie podróżnych, ponieważ pociąg zużywa znacznie więcej energii od autobusu. Na liniach kolejowych, na których maksymalne napętnienia pociągów w szczycie, przy zastosowaniu taryf promocyjnych nie będą przekraczały poziomu 50 osób, a wzdłuż tych linii przebiegają drogi, na których nie występują stałe, znaczące zakłócenia ruchu, może być rozważone zastąpienie pociągów komunikacją autobusową. Decyzja o zawieszeniu ruchu kolejowego i zastąpieniu go transportem drogowym powinna być poparta przeprowadzeniem szczegółowej analizy potrzeb przewozowych na danej linii.

Jednym z elementów ochrony środowiska jest uzyskanie wysokiego udziału taboru autobusowego i kolejowego (spalinowe wagony motorowe) wyposażonego w niskoemisyjne silniki, które spełniać będą aktualnie obowiązujące rygorystyczne normy ekologiczne. Nowoczesne silniki spalinowe, które spełniają co najmniej wymogi normy Euro 6 lub EEV, charakteryzują się obecnie emisją zanieczyszczeń spalin na poziomie emisji silników zasilanych gazem.

10. Zasady organizacji rynku przewozów w publicznym transporcie zbiorowym

10.1. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w aspekcie podziału na obszary kompetencji. Zasady podziału kompetencji pomiędzy poszczególnymi organizatorami

10.1.1. Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze⁵³.

Organizatorami mogą być: gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, województwa oraz minister właściwy do spraw transportu (odpowiada za kolejowe przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe). Obszar działania lub zasięgu przewozów systemu transportowego bezpośrednio wpływa na to, kto jest organizatorem. Do ustawowych zadań organizatora należą:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora zależnie od poziomu terytorialnego są wykonywane w:

- województwach: przez marszałka województwa,
- związkach powiatów: przez zarząd związku powiatów,
- powiatach: przez starostę,
- miastach na prawach powiatu: przez prezydenta miasta,
- związkach międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego,
- gminach: przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta.

W poniższej tabeli przedstawiono wykaz wszystkich, oprócz Województwa Zachodniopomorskiego, jednostek samorządu terytorialnego odpowiedzialnych za organizację publicznego transportu zbiorowego ze względu na obszar działania:

- powiatów,
- gmin miejskich,
- gmin miejsko – wiejskich,
- gmin wiejskich,

położonych na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

⁵³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

Tab. 10.1.1.1. Wykaz samorządów odpowiedzialnych za organizację publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

powiaty	gminy miejskie		gminy miejsko – wiejskie						gminy wiejskie					
białogardzki	Białogard		Karlino	Tychowo						Białogard				
choszczeński			Choszczno	Drawno	Pełczyce	Recz				Bierzwnik	Krzęcin			
drawski			Czaplinek	Drawsko Pom.	Kalisz Pomorski	Złocieniec				Ostrowice	Wierzchowo			
goleniowski			Goleniów	Maszewo	Nowogard					Osina	Przybiernów	Stepnica		
gryficki			Gryfice	Płoty	Trzebiatów					Brojce	Karnice	Rewal		
gryfiński			Cedynia	Chojna	Gryfino	Mieszkowice	Moryń	Trzcińsko - Zdrój		Banie	Stare Czarnowo	Widuchowa		
kamieński			Dziwnów	Golczewo	Kamień Pomorski	Międzyzdroje	Wolin			Świerżno				
kołobrzeski	Kołobrzeg		Gościno							Dygowo	Kołobrzeg	Rymań	Siemyśl	Ustronie Morskie
koszaliński	Koszalin		Bobolice	Polanów	Sianów					Będzino	Biesiekierz	Manowo	Mielno	Świerżyno
łobeski			Dobra	Łobez	Resko	Węgorzyno				Radowo Małe				
myśliborski			Barlinek	Dębno	Myślibórz					Boleszkowice	Nowogródek Pomorski			
policki			Nowe Warpno	Police						Dobra	Kołbaskowo			
pyrzycki			Lipiany	Pyrzyce						Bielice	Kozielice	Przelewice	Warnice	
sławieński	Darłowo	Sławno								Darłowo	Malechowo	Postomino	Sławno	
stargardzki	Stargard Szczeciński		Chociwel	Dobrzany	Ińsko	Suchań				Dolice	Kobylanka	Marianowo	Stara Dąbrowa	Stargard Szczeciński
szczeciński	Szczecinek		Barwice	Biały Bór	Borne Sulinowo					Grzmiąca	Szczecinek			
świdwiński	Świdwin		Połczyn Zdrój							Brzeżno	Rąbino	Sławoborze	Świdwin	
wałeczki	Wałcz		Człopa	Mirosławiec	Tuczno					Wałcz				
grodzki Szczecin	Szczecin													
grodzki Świnoujście	Świnoujście													

Źródło: opracowanie własne

W Szczecinie oraz Gminie Police, za wykonywanie zadań związanych z organizacją i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym na mocy porozumienia międzygminnego odpowiada Prezydent Miasta Szczecin w imieniu którego zarządzenie na poziomie planistycznym – organizacyjnym realizuje specjalistyczna jednostka budżetowa: Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie.

Miasta: Koszalin, Kołobrzeg, Stargard Szczeciński, Świnoujście, Szczecinek, Wałcz organizują przewozy do gmin sąsiednich na podstawie porozumień międzygminnych.

10.1.2. Przewidywani organizatorzy publicznego transportu zbiorowego

Na obszarach funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich wskazana jest koordynacja pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami lokalnymi oraz regionalnymi w transporcie drogowym oraz szynowym. Rekomenduje się tworzenie struktur jednego organizatora zintegrowanych przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na całym obszarze metropolitalnym. W większych miastach do objęcia tych zadań predystynowane są jednostki, które obecnie organizują komunikację miejską, gdyż posiadają one największe doświadczenie w obszarze organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym oraz dysponują największym budżetem na lokalny transport zbiorowy. Organizacja linii komunikacyjnych wewnątrz miast jak i również wokół nich, umożliwi podwyższenie ich efektywności ze względu na koordynację rozkładów jazdy, a także podniesie ich atrakcyjność poprzez implementację zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych. W tym celu konieczne jest zawieranie porozumień pomiędzy samorządami różnych szczebli lub powoływanie związków celowych przez samorzady tego samego szczebla. W województwie zachodniopomorskim, dobre warunki dla organizacji zintegrowanych przewozów w transporcie zbiorowym istnieją w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (SOM) oraz w koszalińsko-kołobrzesckim obszarze metropolitalnym.

Zaleca się aby w **Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (SOM)**, w którego skład wchodzi: miasta: Szczecin i Stargard Szczeciński, Powiat Policki oraz gminy wokół Szczecina: Dobra, Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Police, Stare Czarnowo, Stargard Szczeciński, Stepnica, liderem odpowiedzialnym za publiczny transport zbiorowy, na mocy porozumień samorządowych powinien być przedstawiciel samorządu, który na publiczny transport zbiorowy przeznaczona największą sumę środków finansowych, tj. Prezydent Miasta Szczecin.

Podobnie, na terenie **Koszalina i okolicznych gmin** (docelowo również Kołobrzegu i Białogardu) zaleca się powołanie jednego organizatora, który mógłby wykonywać ustawowe zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego dla jednostek samorządu terytorialnego, które podpiszą porozumienia.

Dodatkowo, integracja lokalnego transportu zbiorowego przez jednego organizatora, zalecana jest w następujących, większych miastach województwa zachodniopomorskiego i powiązanych z nimi obszarach funkcjonalnych: **Stargard Szczeciński, Szczecinek, Świnoujście, Wałcz.**

Powierzenie zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego wokół miast na prawach powiatów może odbyć się na podstawie zawarcia porozumienia międzygminnego lub

międzypowiatowego (pomiędzy prezydentem miasta na prawach powiatu a starostą odpowiedniego powiatu ziemskiego). Wadą porozumienia międzygminnego w przypadku przewozów wykonywanych na obszarze miasta i gminy albo miast albo miasta i gmin sąsiadujących, jest brak możliwości uzyskania dopłat z budżetu państwa na pokrycie strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych, gdyż posiadają one charakter przewozów w komunikacji miejskiej⁵⁴. Porozumienie międzypowiatowe dotyczy organizacji linii w powiatowych przewozach pasażerskich, do których obowiązują dopłaty z tytułu honorowania ulg ustawowych. Zatem zaleca się, aby integracja lokalnego transportu zbiorowego następowała przy współudziale starostów, co pozwoli podnieść rentowność przewozów dzięki dopłatom z budżetu państwa.

10.1.3. Zasady podziału kompetencji

10.1.3.1. Zasady podziału kompetencji w przewozach międzywojewódzkich

Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 7) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym międzywojewódzkie przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

W związku z powyższym dla podziału kompetencji w ramach tych przewozów należy je odróżnić co najmniej od przewozów wojewódzkich, przez które rozumie się przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie.

Jak widać z dwóch powyższych definicji przewozy wojewódzkie także mogą przekraczać granicę województwa, co jednakże nie zawsze będzie czynić z nich przewóz o charakterze międzywojewódzkim.

Planuje się, że podział kompetencji organizatora w przewozach międzywojewódzkich odbywał będzie się zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tj. jeśli dana linia komunikacyjna przebiegać będzie przez co najmniej 2 województwa i nie będzie linią wojewódzką to organizatorem właściwym dla tej linii będzie ten marszałek województwa na terenie którego znajdować się będzie najdłuższy planowany odcinek tej linii.

Drugą możliwą sytuacją będzie zawarcie odpowiedniego porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej, w ramach którego jeden z marszałków będzie organizatorem tejże linii w oparciu o to porozumienie, niezależnie od tego czy na jego terenie przypada najdłuższy fragment danej linii komunikacyjnej.

⁵⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 56 ust. 2.

10.1.3.2. Zasady podziału kompetencji w zakresie zarządzania transportem pomiędzy władze województwa, powiatu oraz gminy

Zasady podziału kompetencji w zakresie zarządzania transportem pomiędzy organizatora wojewódzkiego, powiatowego oraz gminnego są uwarunkowane charakterem przewozów jakie będą wykonywane na danej linii komunikacyjnej.

Zgodnie z art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każdy szczebel samorządu terytorialnego jest uprawniony oraz zobowiązany do organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiednich dla jego terenu.

W związku z powyższym może dochodzić do nakładania się kompetencji poszczególnych organizatorów na danych trasach np. w następującym zakresie:

- 1) Gminne przewozy pasażerskie wykonywane w oparciu o porozumienie międzygminne na terenie dwóch gmin wchodzących w skład tego samego powiatu może być tożsamy z powiatowymi przewozami pasażerskimi wykonywanymi na tej samej trasie, ale organizowanymi przez powiat,
- 2) Gminne przewozy pasażerskie wykonywane w oparciu o porozumienie międzygminne na terenie dwóch sąsiadujących ze sobą gmin ale wchodzących w skład dwóch różnych powiatów może być tożsamy z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi wykonywanymi na tej samej trasie ale organizowanymi przez województwo,
- 3) Powiatowe przewozy pasażerskie wykonywane w oparciu o porozumienie powiatów na terenie dwóch powiatów wchodzących w skład tego samego województwa może być tożsamy z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi wykonywanymi na tej samej trasie, ale organizowanymi przez województwo,
- 4) Powiatowe przewozy pasażerskie wykonywane w oparciu o porozumienie powiatów na terenie dwóch powiatów nie wchodzących w skład jednego województwa może być tożsamy z międzywojewódzkimi lub wojewódzkimi przewozami pasażerskimi wykonywanymi na tej samej trasie, ale organizowanymi przez województwo.

Aby uniknąć wzajemnej konkurencji organizatorów na danej trasie należy stosować hierarchię planów przyjętą w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym tj.:

- plany powiatowe muszą uwzględniać linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej określone w niniejszym Planie przebiegające na terenie danego powiatu,
- plany gminne muszą uwzględniać linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej określone w niniejszym Planie (oraz planie powiatowym, jeżeli gmina nie jest miastem na prawach powiatu) przebiegające na terenie danej gminy.

Owo wyżej wspomniane „uwzględnienie” powinno przyjąć m.in. charakter analizy – czy popyt na publiczny transport zbiorowy na danej trasie został zaspokojony poprzez utworzenie linii komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich i czy w związku z tym jest sens ekonomiczny lub społeczny tworzenia podobnej linii o podobnym czy też nawet identycznym przebiegu, ale o charakterze powiatowym lub gminnym.

10.1.3.3. Zasady podziału kompetencji w przewozach w strefie transgranicznej

Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym za strefę transgraniczną uznaje się obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa.

Powyższe oznacza, iż przewozy w strefie transgranicznej mogą mieć charakter:

- przewozów gminnych,
- przewozów powiatowych,
- przewozów wojewódzkich

Powyższe oznacza, iż w celu zapewnienia publicznego transportu zbiorowego o charakterze wojewódzkim możliwym będzie organizowanie przez Województwo Zachodniopomorskie przewozów wojewódzkich, które będą przekraczały granicę państwa i obejmowały swoim obszarem dwa kraje związkowe Republiki Federalnej Niemiec, tj. Brandenburgię lub Meklemburgię-Pomorze Przednie.

Województwo Zachodniopomorskie, jako organizator publicznego transportu zbiorowego w strefie transgranicznej, przewiduje utrzymanie dofinansowania linii o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym na odcinkach Szczecin Gł. – granica RP – Tantow (kierunek Angermünde – Berlin) oraz Szczecin Gł. – granica RP – Grambow (kierunek Pasewalk – Lübek/Schwerin).

10.1.3.4. Zasady współpracy organizatorów na styku obszarów ich kompetencji w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym

Sprawność publicznego transportu zbiorowego zależy m.in. od integracji pomiędzy jego systemami oraz środkami transportu obsługujących poszczególne sieci komunikacyjne. W województwie zachodniopomorskim postulowana jest integracja transportu w zakresie taryf i rozkładów jazdy:

- pomiędzy liniami wojewódzkimi a pozostałymi lokalnymi (w powiatowych przewozach pasażerskich) oraz fakultatywnie liniami komunikacji miejskiej,
- pomiędzy liniami organizowanymi przez Województwo Zachodniopomorskie, a liniami leżącymi w gestii sąsiednich województw,
- oraz zgodnie z założeniami krajowego planu transportowego – w zakresie wybranych kolejowych linii regionalnych, na których rozkład jazdy pociągów regionalnych (należących do wojewódzkich przewozów pasażerskich) powinien być skorelowany z godzinami odjazdów pociągów międzywojewódzkich na wybranych stacjach węzłowych.

Województwo Zachodniopomorskie wyraża gotowość do uruchomienia przewozów z przekroczeniem granicy województwa w transporcie drogowym i kolejowym na podstawie porozumień zawieranych z innymi województwami, w których:

- określone zostaną zasady finansowania dopłat do nierentownych przewozów – wymagana jest partycypacja finansowa zainteresowanego województwa na poziomie 100% wysokości deficytu na odcinku poza terenem województwa zachodniopomorskiego na danej linii komunikacyjnej; na obszarze województwa zachodniopomorskiego – realizacja kursów do granicy województwa będzie współfinansowana przez właściwych organizatorów z terenu województwa zachodniopomorskiego ze względu na przebieg linii lub tylko przez Województwo Zachodniopomorskie z uwagi na szczególnie uzasadnione potrzeby przewozowe.

Wyżej wymienione porozumienia dotyczyć będą linii komunikacyjnych ujętych w niniejszym Planie, które mogą zostać wydłużone do miast powiatowych (lub innych miejscowości ze względu na szczególnie ważny interes społeczny) leżących na obszarze województw zainteresowanych uruchomieniem linii komunikacyjnych łączących województwo zachodniopomorskie z miejscowościami na swoim terenie.

Dopuszczalne jest także zawieranie porozumień międzywojewódzkich z innymi województwami, którym powierzone będzie zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawrą porozumienie. Porozumienie to będzie mogło być zawarte, o ile zostanie zasygnalizowana potrzeba uruchomienia linii komunikacyjnej do województwa zachodniopomorskiego przez inne województwo, która nie jest uwzględniona w niniejszym Planie.

W zakresie współpracy z organizatorami powiatowych oraz gminnych (w tym miejskich) przewozów pasażerskich wskazuje się na następujące kwestie, które będą warunkowały odpowiednią współpracę organizatorów:

- 1) po pierwsze Województwo Zachodniopomorskie może stać się organizatorem publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 13 ust. 1 pkt 4) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. w sytuacji gdy gmina licząca mniej niż 50 000 osób, zgłosi swoje potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar swojej właściwości, bezpośrednio do marszałka. W takim wypadku Województwo Zachodniopomorskie rozważy uruchomienie linii komunikacyjnej o użyteczności publicznej w zakresie zgłoszonych potrzeb, o ile gmina zgłaszająca potrzeby transportowe zapewni pokrycie uzasadnionych kosztów funkcjonowania takiej linii komunikacyjnej co najmniej na swoim terenie.
- 2) po drugie Województwo Zachodniopomorskie w ramach realizacji niniejszego Planu oraz zapewnienia zgodności planów niższego rzędu z niniejszym Planem będzie monitorować plany niższego rzędu zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale 5.3. niniejszego Planu.

10.2. Możliwe struktury zarządzania transportem w województwie

Zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (UPTZ) do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Najbardziej rozbudowany katalog zadań związany jest z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 15 UPTZ organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- a) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- b) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- c) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera;
- d) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- e) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- f) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- g) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;

- h) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- i) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- j) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- k) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- l) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

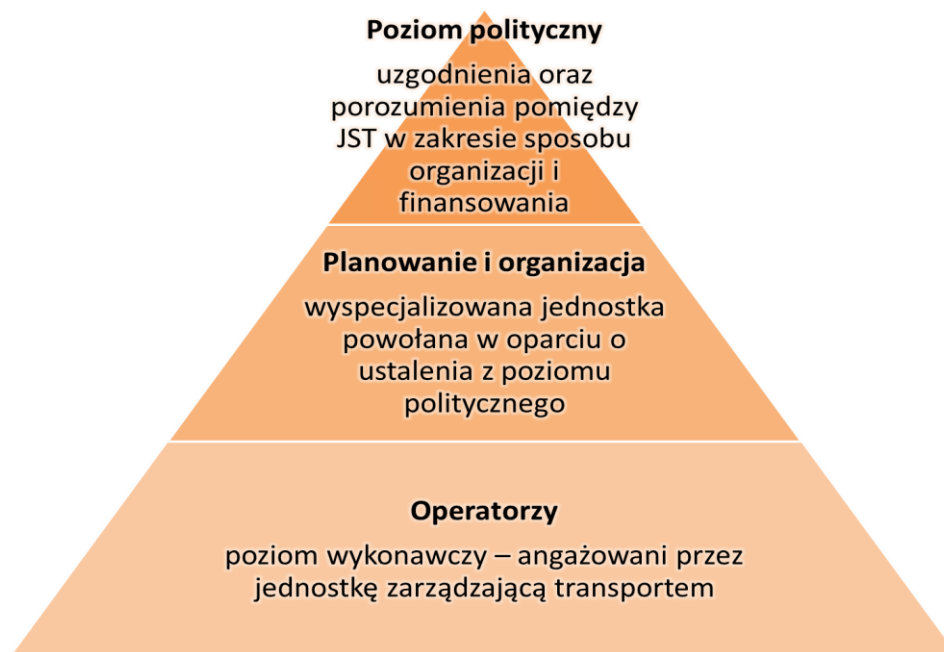
Dopełnieniem zadań z zakresu organizowania i planowania publicznego transportu zbiorowego jest zarządzanie zaplanowanym i zorganizowanym publicznym transportem zbiorowym o charakterze wojewódzkim. W ramach tego zadania organizator zobowiązany jest do:

- a) negocjowania i zatwierdzania zmian do umowy z operatorem;
- b) oceny i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- c) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46;
- d) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- e) analizy realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- f) dokonywania zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- g) zatwierdzania rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- h) administrowania systemem informacji dla pasażera;
- i) wykonywania zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Realizacja wszystkich wskazanych powyżej zadań wymaga dokonywania uzgodnień na trzech poziomach zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

- 1) Pierwszym poziomem uzgodnień jest poziom polityczny, który realizowany jest przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego w zakresie określania celów oraz zasad ich finansowania. W przypadkach gdy organizacja publicznego transportu zbiorowego realizowana jest na podstawie porozumień, uczestnikami tych uzgodnień powinien być także każdy samorząd – uczestnik porozumienia;

- 2) Drugim poziomem uzgodnień jest poziom planistyczno-organizacyjny, który realizowany powinien być przez wyspecjalizowane jednostki, utworzone dla wypracowania zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i ustalania zadań ukierunkowanych na osiągnięcie ustalonych celów;
- 3) Trzecim poziomem uzgodnień jest poziom wykonawczy, który realizowany jest przez operatorów, przewoźników oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone na wyższych poziomach zadania w publicznym transporcie zbiorowym.



Rys. 10.2.1. Poziomy zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Wyspecjalizowanymi jednostkami poziomu 2, planistyczno-organizacyjnego, w zależności od przyjętych przez samorzady lokalne rozwiązań, mogą być:

- merytoryczne wydziały urzędu władzy lokalnej,
- podmioty utworzone poza strukturą urzędu – zarządy transportu, działające w formie jednostek budżetowych lub też spółek prawa handlowego, co jest w szczególności pożądane w przypadku organizowania transportu dla organizmu kilku sąsiadujących ze sobą jednostek samorządu terytorialnego w tym w szczególności różnych szczebli (gmina, powiat lub województwo),
- w przypadkach publicznego transportu zbiorowego obejmującego obszary sąsiadujących z sobą jednostek samorządowych – związki celowe zawierane na tym samym szczeblu: międzygminne albo powiatowe albo związki województw.

Możliwe formy prawne organizatora transportu



Rys. 10.2.2. Możliwe formy prawne organizatora transportu.

Podsumowując można wyróżnić 2 generalne typy struktur jednostek zarządzających publicznym transportem zbiorowym na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego:

- 1) organizator działający w strukturach wewnętrznych jednostki samorządu terytorialnego:
 - a. wydział/departament/biuro w ramach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego,
 - b. jednostka budżetowa Województwa Zachodniopomorskiego,
- 2) organizator działający w strukturach zewnętrznych jednostki samorządu terytorialnego:
 - a. powołana spółka celowa do organizowania transportu na terenie województwa – spółka taka umożliwi także dołączenie innych jednostek samorządu terytorialnego jako udziałowców/akcjonariuszy co może zapewnić właściwą integrację transportu na terenie województwa poprzez udział co najmniej najważniejszych organizatorów na tym terenie,
 - b. wybór komercyjnego organizatora transportu.

10.3. Zasady podziału rynku przewozowego w transporcie drogowym

Publiczny transport zbiorowy na poziomie wykonawczym może być realizowany przez operatorów, świadczących usługi na liniach o charakterze użyteczności publicznej, a także przez przewoźników, wykonujących przewozy komercyjnie bez rekompensat udzielanych przez państwo i jednostki samorządu terytorialnego. Aktualnie na terenie województwa zachodniopomorskiego przewozy w transporcie drogowym wykonuje kilkaset przedsiębiorstw i znaczna część z nich ma zawarte stosowne umowy regulujące zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych. Obowiązujące akty prawne nie wykluczają funkcjonowania rynku linii komercyjnych nawet w sytuacji, gdy właściwy organizator uruchomi linie o charakterze użyteczności publicznej, ale jeśli „plan transportowy” nie będzie obejmował tych linii, od roku 2017 nie będzie podstaw do wypłacania wyżej wymienionej rekompensaty z tytułu honorowania ulg ustawowych.

Przewoźnicy planujący wykonywać regularny przewóz osób na liniach komunikacyjnych w transporcie krajowym na zasadach komercyjnych:

- do dnia 31.12.2016 r. występują do właściwego organu o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych,
- od dnia 01.01.2017 r. – dokonują zgłoszenia przewozu u organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów.

Województwo nie ma prawa blokowania dostępu do rynku, zatem nie ma wpływu na rozmiar i kształt rynku przewozów komercyjnych.

W transporcie drogowym, przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą funkcjonowały równoległe z liniami komercyjnymi. W zależności od stopnia nasycenia rynku transportu pasażerskiego, zasadna będzie wnikliwa analiza konieczności uruchamiania nowych połączeń, organizowanych przez Województwo Zachodniopomorskie. Zapisane w Planie standardy dotyczące częstotliwości kursowania linii w transporcie drogowym określone są jako minimalne, ustalone na poziomie niższym od obecnie uruchamianej liczby kursów przez przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego. Proponuje się przyjąć trzy warianty decyzyjne (trzy warunki podjęcia się organizacji linii – wynikające z klasy linii) odnośnie organizacji danej linii o charakterze użyteczności publicznej, zależnie od przydzielonej im klasy linii (szczegółowo opisane w rozdziale 8.1. niniejszego Planu – tabele 8.1.2. i 8.1.3.).

10.4. Zasady wyłaniania operatorów linii o charakterze użyteczności publicznej i rodzaje umów z operatorami

Usługi publicznego transportu zbiorowego co do zasady mogą być kontraktowane w oparciu o trzy zasadnicze podstawy prawne:

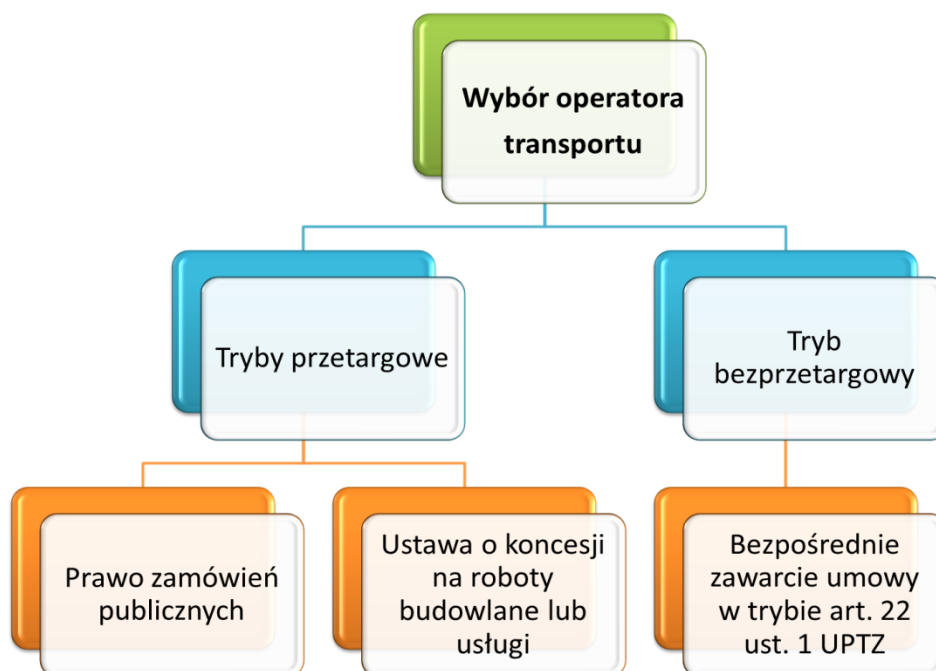
- 1) Art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (bezpośrednie zawarcie umowy),

- 2) Ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, z późn. zm.),
- 3) Ustawę z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),

Tryb przewidziany w art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest trybem szczególnym nie występującym do tej pory w polskim prawodawstwie.

Zgodnie z tym przepisem organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostały podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące).



Rys. 10.4.1. Tryby wyboru operatora w publicznym transporcie zbiorowym.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy, niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż:

- 1) Wybór operatorów odbywać się będzie w ramach trybów konkurencyjnych, które pozwolą na uzyskanie bardziej atrakcyjnych warunków cenowych
- 2) Nawet jeśli zastosowany zostanie tryb bezprzetargowy to zostanie zorganizowany stosowny konkurs lub negocjacje zgodnie z zasadami prawa cywilnego, który pozwoli na uzyskanie najbardziej atrakcyjnych warunków zarówno w zakresie wysokości rekompensaty jak i jakości i warunków świadczenia usługi przez tak wybranego operatora
- 3) Możliwe będzie także stosowanie trybów bezprzetargowych gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji
- 4) Preferowane będą dokumenty umowy typu netto, w których ryzyko przychodowe będzie przeniesione na operatora

10.4.1. Zasady wyboru operatorów ze szczególnym uwzględnieniem obowiązku zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym

Zgodnie z art. 21 ust. 1 pkt 2) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wybierając operatora publicznego transportu zbiorowego w ramach kryteriów oceny ofert będą w szczególności brane pod uwagę rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W szczególności planuje się w ramach przewozów kolejowych zobowiązać wybranych operatorów do zapewnienia minimalnego standardu zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym. W ramach kontraktowania usług w transporcie kolejowym preferowani będą operatorzy który zapewnią w ramach swojego taboru kolejowego następujące standardy:

- min. 1 drzwi specjalne, zaprojektowane z myślą o pasażerach niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich,
- szerokość światła drzwi – co najmniej 1000 mm,
- brak schodów,
- drzwi uzupełnione podnośnikiem mogącym przenieść wózek inwalidzki z peronu stacji na podłogę wagonu,
- wyodrębnienie miejsc dla osób niepełnosprawnych ruchowo w tym min. 2 miejsca na ustawienie wózka inwalidzkiego,
- system przywoływania obsługi przez pasażera (min. 2 przyciski na wagon),
- minimum jedna powiększona toaleta przeznaczona dla osób na wózkach inwalidzkich umieszczona w pobliżu miejsc przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych,

- podawanie informacji o kolejnych stacjach przez system nagłośnieniowy oraz wyświetlacze elektroniczne.

10.5. Kontrola usług przewozowych – system monitoringu i kontroli punktualności kursowania operatorów

10.5.1. Kontrola poprawności systemu odpłatności za przejazdy

Wykonywanie usługi przewozów w publicznym transporcie zbiorowym powiązane jest z pobieraniem opłaty za przejazd, zgodnie z przyjętą taryfą opłat. Wysokość opłat, jak również zakres ulg przysługujących poszczególnym grupom pasażerów (poza ulgami przysługującymi ustawowo) regulują odpowiednie regulaminy. Istnieje jednak grupa pasażerów, która uchyla się od dokonywania opłat za przejazdy transportem zbiorowym, co skutkuje obniżeniem wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. By zminimalizować efekty tego zjawiska wprowadza się kontrolę odpłatności pasażerów za przejazdy, która ma na celu sprawdzenie przede wszystkim:

- czy pasażer posiada ważny bilet,
- jeżeli pasażer posiada ważny bilet ulgowy, czy jest uprawniony do posiadania ulgi,
- w przypadku ustalenia opłaty za przewóz bagażu lub zwierząt, czy pasażer przewożący opisany w regulaminie przewozów bagaż lub zwierzę uiścił opłatę za jego przewóz.

W przypadku stwierdzenia przez osobę dokonującą kontroli biletowej niewypełnienia któregoś z powyższych aspektów, zgodnie z regulaminem przewiduje się obowiązek nałożenia opłaty dodatkowej na pasażera, której wysokość, również określona w regulaminie, przeważnie określana jest jako wielokrotność ceny biletu jednorazowego. Wysokość opłaty dodatkowej ustalona powinna być na poziomie stanowiącym ostrzeżenie dla pasażerów próbujących uniknąć opłaty za przejazd. Zasady przeprowadzania kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu regulują zapisy ustawy z dnia listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

W zależności od rodzaju umowy pomiędzy organizatorem i operatorem przewozów, zakres zadań związanych z kontrolą biletową oraz odpowiedzialność za ich realizację będą się różniły. Wyróżnić należy przy tym dwa rodzaje umów: brutto i netto. W umowie typu brutto odpowiedzialny za szczelność systemu odpłatności za przejazd jest organizator transportu. W takim przypadku zadanie kontroli dokumentów przewozowych może być wykonywane przez personel organizatora lub przekazywane wyspecjalizowanym podmiotom zewnętrznym w ramach outsourcingu tych czynności. W tego typu umowach operatorowi nie zależy na zwiększaniu przychodów z biletów, gdyż jego wynagrodzenie nie jest zależne od wartości i struktury sprzedanych biletów. Dlatego należyta realizacja kontroli dokumentów przejazdowych leży w interesie organizatora transportu, by uchronić się przed niskim poziomem odpłatności w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

W umowach typu netto ryzyko przychodowe jest po stronie operatora przewozów i to on odpowiada za wykonanie kontroli biletowej wśród pasażerów. W celu zmaksymalizowania swoich przychodów rozumianych jako wpływy ze sprzedaży biletów, operator podejmuje odpowiednie działania, zmierzające do uszczelnienia systemu opłat za przejazdy. W tego typu kontraktach, organizator transportu może ograniczyć się do weryfikacji poprawności wydawania biletów z ulgami

ustawowymi. Skala zadań organizatora transportu związanych z kontrolowaniem dokumentów przejazdowych w umowach netto jest nieporównywalnie mniejsza niż w przypadku kontraktów brutto. Powyższe cechy charakterystyczne poszczególnych typów umów zestawia poniższy schemat.



Rys. 10.5.1.1. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową.

Źródło: opracowanie własne.

10.5.2. Kontrola jakości wykonywanych usług

Organizator publicznego transportu zbiorowego w umowie podpisanej z operatorem ma możliwość zawarcia szczegółowych wymagań jakościowych dotyczących zamawianych usług. Dotyczyć mogą one zarówno wyglądu, jak i wyposażenia pojazdów obsługujących linie komunikacyjne, udogodnień dla osób niepełnosprawnych, liczby i wielkości pojazdów niezbędnych do obsługi linii, itp. W związku z ponoszeniem przez operatora kosztów związanych ze spełnieniem warunków stawianych przez organizatora, jest on upoważniony do otrzymywania rekompensaty ze środków publicznych. Finansowanie usług przewozowych z budżetów jednostek samorządu terytorialnego pociąga za sobą konieczność weryfikacji poprawności i gospodarności wydatkowanych środków publicznych. Narzędziem temu służącym jest kontrola zgodności realizacji umowy o przewóz osób poprzez monitorowanie jakości świadczonych usług

Za kontrolę jakości usług przewozowych pełna odpowiedzialność spoczywa na organizatorze transportu, który powinien ją wykonywać na wszystkich liniach komunikacyjnych objętych umowami o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Kontrola przeprowadzana być powinna przez pracowników organizatora transportu lub zlecona wyspecjalizowanym podmiotom zewnętrznym w ramach outsourcingu tych czynności. Kontrola jakości usług obejmować może takie aspekty jak:

- wielkość taboru przypisanego do danego zadania przewozowego,
- wyposażenie pojazdu (np. liczba miejsc siedzących, przestrzeń dla wózków),
- czystość pojazdu,
- punktualność,
- oznakowanie pojazdu,

- wyposażenie pojazdu w odpowiednią informację pasażerską (m.in. tablice kierunkowe, wyświetlacze kierunkowe, schematy sieci komunikacyjnej, cennik opłat),
- umundurowanie personelu.

Niespełnienie przez operatora wymagań stawianych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, skutkuje naliczeniem kar umownych, które zmniejszą jego wynagrodzenie za świadczone usługi przewozowe. Szczegółowy wykaz stawek kary za poszczególne uchybienia zawarty powinien zostać w umowie pomiędzy organizatorem a operatorem, podobnie jak wzór naliczania kary umownej. Kontrola jakości wykonywanych usług odbywać się może dwojako: w postaci kontroli terenowych lub poprzez specjalistyczne oprogramowanie służące monitorowaniu elementów wyposażenia pojazdów, punktualności oraz ich lokalizacji w terenie za pomocą GPS.

Przy ocenie oznakowania pojazdu można brać się pod uwagę takie elementy jak: numer linii, kierunek jazdy (nazwa przystanku końcowego), numer ewidencyjny pojazdu, oznaczenia na zewnątrz pojazdu (np. naklejki oznaczające wejście, wyjście z pojazdu oraz informujące o obowiązku wsiadania wyłącznie pierwszymi drzwiami). Oceniając stan techniczny pojazdów organizator może zwracać uwagę np. na: elementy wyposażenia pojazdów związane z bezpieczeństwem pasażerów (komplet młotków, komplet gaśnic, czytelne oznakowanie wyjścia awaryjnego itp.), inne elementy wyposażenia określone w umowie, tj.: kasy fiskalne, rejestratory z systemem automatycznej kontroli punktualności, jakości usług przewozowych i lokalizacji pojazdów, system monitoringu), ogrzewanie pojazdu (przy równoczesnym określeniu w umowie temperatury powietrza na zewnątrz pojazdu, która obowiązuje przy prowadzeniu pojazdu do włączenia lub wyłączenia ogrzewania), oświetlenie wnętrza pojazdu po zmroku lub w warunkach niedostatecznej widoczności (umożliwiający swobodne odczytanie przez pasażerów informacji zamieszczonych w pojeździe). Ponadto ocenie przez organizatora na podstawie zapisów zawartych w umowie podlegać może: właściwy przydział taboru, co do wieku i typu, zgodny z warunkami umowy, czystość zewnętrzna i wewnętrzna taboru (szyby, podłoga, fotele itp.).

Ponadto przy pomocy systemu rejestratorów punktualności wyposażonych w moduł GPS, umieszczonych w każdym pojeździe, organizator może monitorować stopień punktualności pojazdów oraz ich bieżące położenie w terenie. Na podstawie raportów generowanych przez system informatyczny obsługujący powyższe rejestratory, parametrów przyporządkowujących poszczególne kursy jako zrealizowane, spóźnione, bądź niezrealizowane oraz przyjętych w umowie wskaźników i wzorów, naliczane są kary umowne dla przewoźnika, które pomniejszają, jego wynagrodzenie.

10.6. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem

indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przewoźnika, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów⁵⁵).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo-biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży publicznym transportem zbiorowym. Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. 7-dniowe, miesięczne, etc.).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustaw⁵⁶,

⁵⁵ Mogą to być np. bilety czasowe (ważne od momentu skasowania przez określony czas niezależnie od liczby przejazdów), weekendowe (ważne w weekendy niezależnie od liczby przejazdów), rodzinne (dla określonej grupy osób, uprawniające nieraz także do przewozu roweru czy psa), turystyczne (oprócz przejazdów pozwalają na zwiedzanie muzeów lub innych atrakcji turystycznych, czy uprawniają do rabatów w restauracjach i sklepach, np. Krakowska Karta Turystyczna). Mogą to być także bilety wstępu na imprezy sportowe i kulturalne, uprawniające również do dojazdów na te imprezy środkami komunikacji publicznej (Wrocław).

⁵⁶ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (teksty jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),

- wynikające z uchwały Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego, o ile zostaną ustanowione.

Kontrola dokumentów przewozowych powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania publicznym transportem zbiorowym.

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych.

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży, usytuowane w szczególności na dworcach i przystankach komunikacyjnych, dodatkowo również w biurach organizatora i operatorów albo innych uczęszczanych przez pasażerów lokalizacjach (osiedla mieszkaniowe, centra handlowe itp.),
- obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego (w transporcie drogowym – kierowca, w transporcie kolejowym – konduktor lub kierownik pociągu),
- a także dodatkowo – w przyszłości – przez stacjonarne i mobilne automaty biletowe, telefony komórkowe oraz Internet.

Wybranie określonego sposobu nabycia biletu determinuje sposób płatności za usługę przewozu. Może to być:

- gotówka,
- a także w przyszłości – elektroniczna karta płatnicza, przelew komputerowy dokonany przez Internet, SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

W stałych punktach sprzedaży powinny być sprzedawane wszystkie rodzaje biletów przejazdowych. W przypadku dystrybucji biletów przez obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego dopuszcza się sprzedaż biletów w ograniczonym zakresie oferty.

Na obszarach funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich wskazana jest koordynacja pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami lokalnymi oraz regionalnymi w transporcie drogowym oraz szynowym, obejmująca w szczególności przyjęcie wspólnej polityki taryfowo-biletowej na następujących obszarach:

- Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM), w którego skład wchodzi: miasta Szczecin, Świnoujście i Stargard Szczeciński, Powiat Policki oraz gminy wokół Szczecina: Dobra,

-
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
 - Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Police, Stare Czarnowo, Stargard Szczeciński, Stepnica,

- Koszalin wraz z okolicznymi gminami, docelowo również Kołobrzeg i Białogard,
- Świnoujście i Międzyzdroje.

Wyżej wspomniane struktury organizacyjne mogą funkcjonować niezależnie od istnienia integracji taryfowej na szczeblu wojewódzkim oraz od taryf przewozowych poszczególnych przewoźników. Szerzej zagadnienie to omówiono w rozdziale 11.2.4. „Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania publicznego transportu zbiorowego”.

11. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

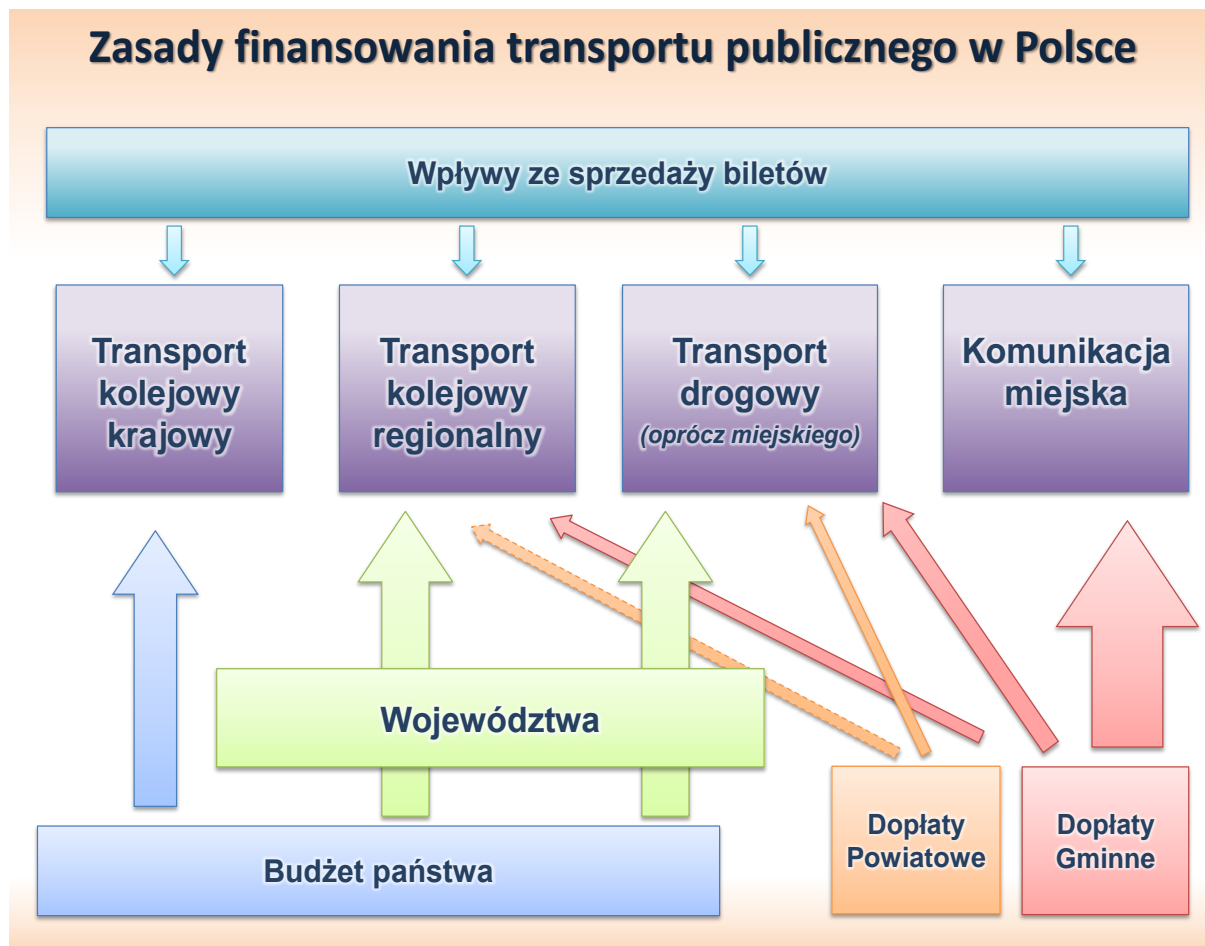
11.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy jest usługą, której realizacja ma na celu nieprzerwane zaspokajanie potrzeb społeczeństwa na danym obszarze. Wykonywanie przewozów ze względów społecznych, często na trasach pozbawionych transportu zbiorowego, wiąże się z powstawaniem deficytu finansowego, który skutecznie zniechęca przewoźników do świadczenia usług komercyjnych. Szansą na wprowadzenie lub zwiększenie dostępności transportowej dla takich rejonów jest rozpoczęcie świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej. Wprowadzenie tego rodzaju usług należy wykonać przede wszystkim zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, regulującej m.in. zagadnienia związane ze sposobami wyboru operatora i finansowania przewozów, a także źródeł subsydiowania usług.

Do instrumentów i źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaliczane są:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora),
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki pochodzące z Funduszu Kolejowego (finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów

- kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych – w latach 2009 – 2015)⁵⁷,
- oraz inne, jak np. środki zewnętrzne (fundusze europejskie).



Rys. 11.1.1. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce.
Źródło: opracowanie własne.

Z organizacją przewozów związane są zależności pomiędzy organizatorem a operatorem w zakresie dofinansowania działalności operatora. Operatorowi przysługuje rekompensata z tytułu „utraconych przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym⁵⁸” lub „utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione⁵⁹” lub „poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁶⁰”.

⁵⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.), art. 3. ust. 4.

⁵⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a).

⁵⁹ Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit b).

⁶⁰ Ibidem, art. 50 ust. 1 pkt 2 lit c).

Operatorom przysługuje tzw. „rozsądny zysk”, z wyjątkiem podmiotów:

- wybranych w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi lub
- z którymi bezpośrednio zawarto umowę o świadczenie usług przewozowych i przyjęła ona formę koncesji na usługi lub
- będącymi samorządowymi zakładami budżetowymi.

„Rozsądny zysk” jest określany jako „stopa zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne⁶¹”.

Obecnie trwają prace w Ministerstwie Finansów nad rozporządzeniem, które będzie określało wysokość rozsądnego zysku przysługującego operatorowi. W takim przypadku trudno określić zasady jego obliczania. Najbardziej aktualny projekt rozporządzenia (z dnia 18 stycznia 2013 r.)⁶² określa rozsądny zysk jako iloczyn wartości bieżącej kapitału zaangażowanego operatora i stopy zwrotu, który będzie określany na dany rok trwania umowy. O doborze składników (zostało zaproponowanych przez prawodawcę 5 składników) dla ustalenia wartości bieżącej kapitału zaangażowanego mają decydować wspólnie organizator i operator. Podobnie, wysokość stopy zwrotu jest ustalana w trakcie uzgodnień pomiędzy organizatorem i operatorem. Tak sformułowane zapisy będą dawać dużą swobodę organizatorowi w określeniu rozsądnego zysku. Należy zaznaczyć, że wcześniej przedstawiane projekty rozporządzenia dokładniej precyzowały stopę zwrotu (na poziomie maksymalnym 6% w skali roku). Wspomniany projekt rozporządzenia nie wspomina nic o zasadach przekazywania rozsądnego zysku. Na koniec rozważań o „rozsądnym zysku” należy zwrócić uwagę na fakt, że pomocne w jego skalkulowaniu mogą być wytyczne Ministerstwa Rozwoju Regionalnego⁶³, które rekomendują 6% w ujęciu realnym jako stopę zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych.

Organizator przekazuje operatorowi rekompensatę na podstawie pozytywnie zweryfikowanego wniosku o zwrot utraconych przychodów i poniesionych kosztów, złożonego przez operatora⁶⁴. We wniosku operator określa wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów oraz dołącza dokumenty potwierdzające jego wyliczenia⁶⁵. W przypadku województwa zachodniopomorskiego, Marszałek Województwa wypłaca ze środków budżetowych województwa przyznaną operatorowi rekompensatę w części stanowiącej stratę z tytułu realizacji usług przewozowych lub utraconych

⁶¹ Załącznik do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, ust. 6.

⁶² Projekt z dnia 18 stycznia 2013 r. Rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego. Źródło: Rządowe Centrum Legislacji, [dostęp: 24 września 2013], <http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/502/projekt/33668/katalog/33675>.

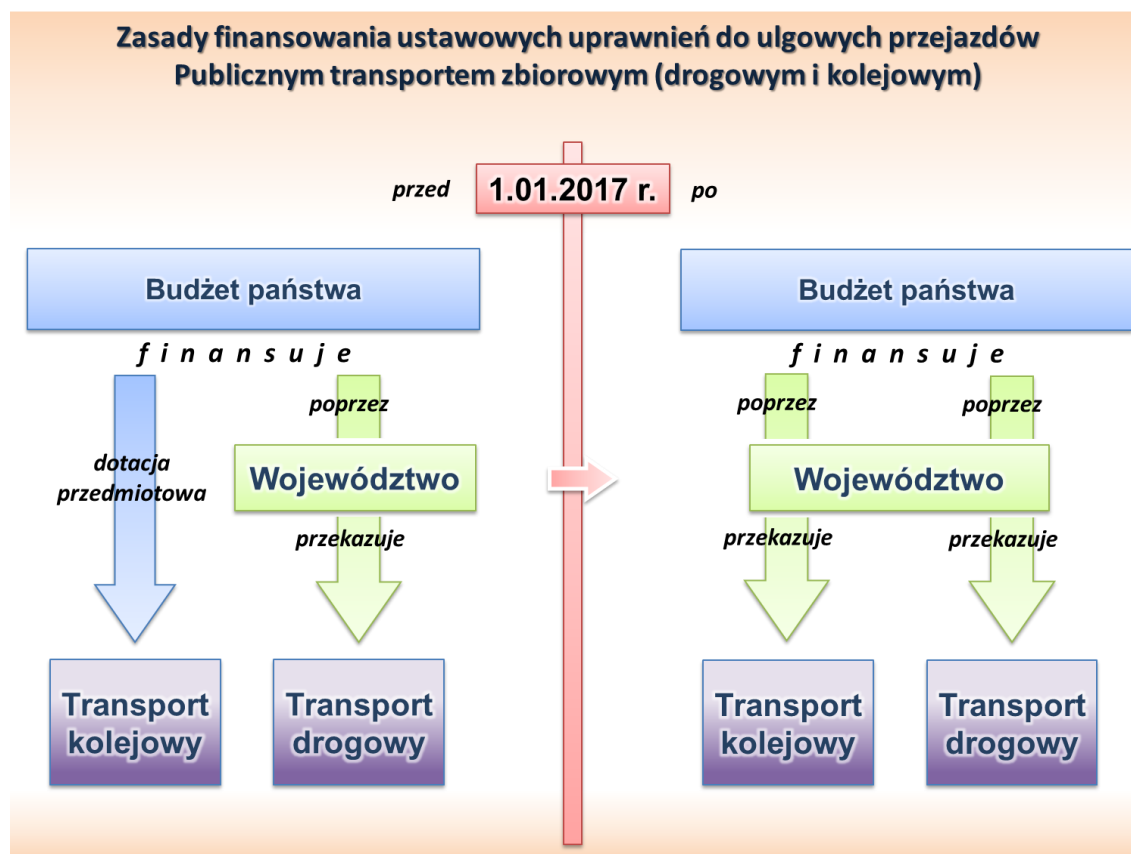
⁶³ Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, maj 2011, [dostęp: 19 grudnia 2013], https://www.mrr.gov.pl/fundusze/wytyczne_mrr/obowiazujace/horyzontalne/Strony/lista.aspx.

⁶⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 53 ust. 1 i 2.

⁶⁵ *Ibidem*, art. 53 ust. 3.

przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora – o ile zostaną ustanowione.

Część rekompensaty, związanej ze stratą poniesioną z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (drogowym), wypłacana jest przez Marszałka Województwa, ale pochodzi z budżetu państwa⁶⁶, ponieważ zadanie finansowania tychże ulg nie jest zadaniem własnym⁶⁷ Marszałka Województwa. Operatorzy wykonujący przewozy w transporcie kolejowym do dnia 31 grudnia 2016 r. będą tę część rekompensaty (strata z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych w transporcie kolejowym) otrzymywać bezpośrednio z budżetu państwa w postaci dotacji przedmiotowej, po tym dniu będą otrzymywać te środki na tych samych zasadach co operatorzy przewozów w transporcie drogowym⁶⁸.



Rys. 11.1.2. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.

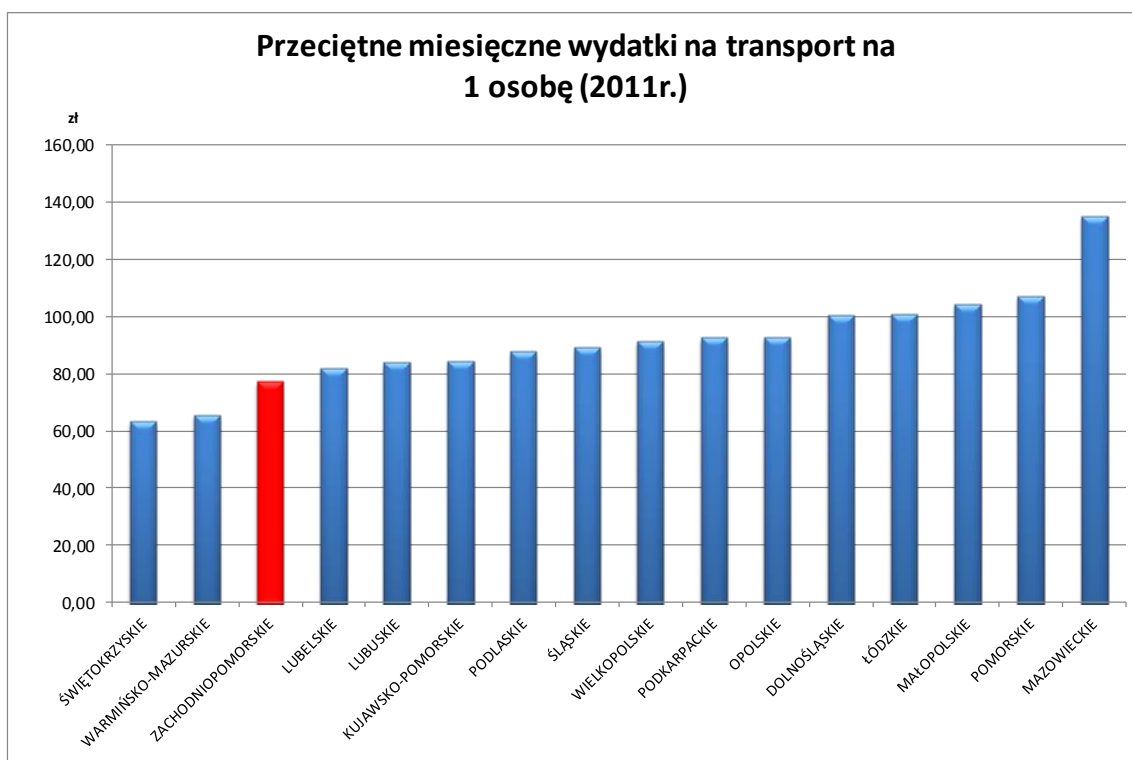
⁶⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 56 ust. 2.

⁶⁷ 86/7/A/2006 Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 25 lipca 2006 r. Sygn. akt K 30/04 w sprawie zgodności art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego z art. 167 ust. 1 i 4 Konstytucji, w którym TK zbadał cechy zadania „finansowania” dopłat do przejazdów ulgowych w kontekście „zadania własnego”.

⁶⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 80.

11.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się wydatkami na transport na poziomie 77,30 zł w przeliczeniu na 1 osobę, co plasuje je na 14 miejscu pośród województw (przy średniej dla kraju na poziomie 91,17 zł). Mniejsze wydatki mieszkańców na usługi transportowe charakteryzują województwa świętokrzyskie oraz warmińsko-mazurskie. W województwach graniczących z województwem zachodniopomorskim na transport przeznaczane są większe kwoty (np. województwo pomorskie – 107,24 zł lub wielkopolskie – 91,51 zł).



Rys. 11.2.1. Przeciętne miesięczne wydatki

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Od 2008 r. samorządy wojewódzkie są udziałowcami spółki z o.o. Przewozy Regionalne, a od 2009 r. ich przedstawiciele zasiadają w jej radzie nadzorczej. Samorządy mają wpływ na kształtowanie oferty przewozowej i handlowej, ponadto przedstawiciele urzędów marszałkowskich biorą udział w konstrukcji rozkładów jazdy.

Tab. 11.2.1. Dofinansowanie połączeń regionalnych w transporcie kolejowym w latach 2008 – 2013.

	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013 (plan)	2013/2014 (plan)
Praca eksploatacyjna [pockm]	5 827 369,58	5 986 071	6 007 004,62	5 310 625,02	5 316 798,66	5 242 533,80
Koszty operatora [zł]	133 003 427	119 388 850	131 838 515	128 975 660		
Przychody z biletów [zł]	34 676 017	35 273 929	37 146 029	38 827 251		
Dofinansowanie [zł]	47 391 388	68 701 967	74 940 000	73 831 289	76 397 695	76 736 509

Dynamiczny wzrost dofinansowania wynikał zarówno z konieczności zapewnienia operatorowi środków na realizację zadania, w pełni rekompensujących poniesione koszty według zasad opisanych powyżej, jak też ze wzrostu wielkości pracy eksploatacyjnej pociągów.



Rys. 11.2.2. Rekompensata za [pockm] w Przewozach Regionalnych.

11.2.1. Środki przeznaczane na dofinansowanie przejazdów osób uprawnionych do ulg

Operator nabywa uprawnienie do otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania uprawnień ustawowych do przejazdów ulgowych pod warunkiem stosowania kas rejestrujących posiadających pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie

kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych⁶⁹. Z powyższego warunku czasowo są wyłączeni operatorzy wykonujący przewozy w transporcie kolejowym (okres karencji trwa do dnia 31 grudnia 2016 r.)⁷⁰.

Zwrot utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych operatorów i przewoźników kolejowych i autobusowych, finansowany jest ze środków budżetu państwa. Wysokość ulg oraz kategorie osób uprawnionych reguluje Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1138).

Tab. 11.2.1.1. Wydatki budżetu państwa na wyrównywanie przewoźnikom utraconych przychodów z tytułu stosowania uprawnień do ustawowych przejazdów ulgowych.

Rok	Publiczny transport zbiorowy (ogółem)	Transport autobusowy	Transport kolejowy – przewozy krajowe	Inne (rezerwa celowa)
2010*	868 591 000,00 zł	543 456 000,00 zł	325 135 000,00 zł	
2011*	972 494 000,00 zł	558 461 000,00 zł	414 033 000,00 zł	
2012*	1 137 722 000,00 zł	623 706 000,00 zł	434 016 000,00 zł	80 000 000,00 zł
2013**	990 176 000,00 zł	582 324 000,00 zł	407 852 000,00 zł	

*- faktyczne wykonanie, **- projekt ustawy budżetowej na 2013 rok.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy budżetowej na rok 2013 (Dz. U. z 5 lutego 2013 r. poz. 169), Sprawozdania z wykonania Budżetu Państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 r., (Rada Ministrów, Warszawa 2013), Sprawozdania z wykonania Budżetu Państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2011 r., (Rada Ministrów, Warszawa 2012) oraz Sprawozdania z wykonania Budżetu Państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2010 r. (Rada Ministrów, Warszawa 2011).

Z budżetu państwa udzielane są dotacje na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym na poziomie około 1 mld złotych, z czego ok. 60% dotyczy przejazdów w transporcie autobusowym (582 mln zł w 2013 r.), a ok. 40% w transporcie kolejowym (407 mln zł w 2013 r.).

Najbardziej zauważalna zmiana miała miejsce w 2011 roku, kiedy zwiększeniu uległy wydatki na refundację ulg w transporcie kolejowym, gdyż wzrosły poziomy ulg dla studentów (z 37% do 51% w segmencie biletów jednorazowych). W transporcie autobusowym w latach 2010 – 2013 wysokość dopłat w skali kraju uległa zwiększeniu o 7%, podczas gdy dofinansowanie do przejazdów w transporcie kolejowym wzrosło o 25%.

⁶⁹ Ibidem, art. 57 ust. 1.

⁷⁰ Ibidem, art. 81.

Tab. 11.2.1.2. Dopłaty do biletów w transporcie drogowym w województwie zachodniopomorskim.

Lp.	Uprawniony	wysokość ulgi (%)	Kategorie ulg						Kwota dofinansowania
			autobus: komunikacja zwykła	autobus: komunikacja przyspieszona	autobus: komunikacja pospieszna	autobus: komunikacja ekspresowa	bilet: jednorazowy	bilet: miesięczny imienny	
1.	Dzieci w wieku do 4 lat; przy przejazdach autobusowych pod warunkiem nieskorzystania przez dziecko z oddzielnego miejsca do siedzenia	100	x	x			x		- zł
2.	Funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z ochroną terytorium RP szlaków komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym przed przestępczością, której zwalczanie należy do właściwości Straży Granicznej	100	x	x		x	x		4 909,71 zł
3.	Posel i senator	100	x	x	x	x			- zł
4.	Przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie niewidomej albo osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji.	95	x	x	x	x	x		1 525 966,36 zł
5.	Przewodnik towarzyszący w podróży cywilnej niewidomej ofierze działań wojennych	95	x	x	x	x	x		25 546,42 zł
6.	Przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży inwalidzie wojennemu zaliczonemu do grupy I inwalidów	95	x	x	x		x		81 478,84 zł
7.	Przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży inwalidzie wojskowemu zaliczonemu do grupy I inwalidów	95	x	x	x		x		4 110,67 zł
8.	Osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji	93	x				x	x	344 546,33 zł
9.	Dzieci w wieku do 4 lat, jeżeli dziecko korzysta z oddzielnego miejsca do siedzenia	78	x	x			x		391 838,93 zł
10.	Umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z ochroną granicy państwowej, a także w czasie konwojowania osób zatrzymanych, służby patrolowej oraz wykonywania czynności związanych z kontrolą ruchu granicznego	78	x	x			x		16 426,08 zł
11.	Funkcjonariusze celni w czasie wykonywania czynności służbowych kontroli określonej w rozdziale 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. Nr 168, poz. 1323)	78	x	x			x		4 266,68 zł
12.	Umundurowani funkcjonariusze Policji w czasie konwojowania osób zatrzymanych lub chronionego mienia, przewożenia poczty specjalnej, służby patrolowej oraz udzielania pomocy albo asystowania przy czynnościach organów egzekucyjnych	78	x	x			x		40 208,46 zł
13.	Żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz wojskowych organów porządkowych wykonujący czynności urzędowe patrolowania i inne czynności służbowe w środkach transportu zbiorowego	78	x	x			x		6 283,85 zł
14.	Dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne.	78	x	x	x	x	x	x	1 850 724,71 zł
15.	Jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych	78	x	x	x	x	x		588 834,11 zł
16.	Żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową, z wyjątkiem służby okresowej i nadterminowej, oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formach równorzędnych	78	x	x			x		15 917,04 zł

Lp.	Uprawniony	wysokość ulgi (%)	autobus: komunikacja					bilety		Kwota dofinansowania
			zwykła	przyspieszona	pospieszna	ekspresowa	jednorazowy	miesięczny imienny		
17.	Cywilne niewidome ofiary działań wojennych uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji.	78	x	x	x		x		8 643,28 zł	
18.	Inwalida wojenny zaliczony do I grupy inwalidów	78	x	x	x		x		80 606,12 zł	
19.	Inwalida wojskowy zaliczony do I grupy inwalidów	78	x	x	x		x		- zł	
20.	Studenci do ukończenia 26 roku życia oraz osoby, które ukończyły studia pierwszego stopnia do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia	51	x	x				x	1 148 647,00 zł	
21.	Doktoranci do ukończenia 35 roku życia	51	x	x				x	1 247,45 zł	
22.	Słuchacze kolegiów nauczycielskich, nauczycielskich kolegiów języków obcych, słuchacze kolegiów pracowników służb społecznych	51	x	x				x	- zł	
23.	Osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji	51		x	x	x	x	x	40 103,50 zł	
24.	Osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji	49	x				x		902 614,67 zł	
25.	Dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia	49	x	x				x	30 878 686,83 zł	
26.	Osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji	37		x	x	x	x		142 030,68 zł	
27.	Osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji	37	x	x	x	x	x	x	94 507,11 zł	
28.	Cywilne niewidome ofiary działań wojennych, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji	37	x	x	x	x	x	x	204,37 zł	
29.	Dzieci w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego	37	x	x			x		220 275,15 zł	
30.	Nauczyciele szkół podstawowych i, gimnazjów, szkół ponadpodstawowych i ponadgimnazjalnych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych	37	x					x	476 785,29 zł	
31.	Nauczyciele akademicy	37	x					x	1 852,36 zł	
32.	Inwalida wojenny	37	x	x	x		x		6 606,05 zł	
33.	Inwalida wojskowy	37	x	x	x		x		1 246,61 zł	
34.	Kombatanci i inne osoby uprawnione (emeryci, renciści i inwalidzi) oraz osoby pobierające uposażenie w stanie spoczynku lub uposażenie rodzinne	37	x	x			x		85 831,97 zł	
RAZEM									38 990 946,63 zł	

Największa dopłata na wyrównywanie przewoźnikom utraconych przychodów z tytułu stosowania uprawnień do ustawowych przejazdów ulgowych dotyczy biletów miesięcznych z ulgą 49% dla dzieci i młodzieży szkolnej (79% kwoty przeznaczonej w 2012 roku na refundację ulg). Na kolejnych miejscach plasują się bilety z ulgą 78% dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej (5% kwoty refundacji w 2012 r.), bilety z ulgą 95% dla przewodnika lub opiekuna towarzyszącego podczas podróży osobie niewidomej lub niezdolnej do samodzielnej egzystencji (4% w 2012 r.) oraz bilety studenckie z ulgą 51% (3% dopłat w 2012 r.).

Tab. 11.2.1.3. Dopłaty do biletów w transporcie drogowym w województwie zachodniopomorskim.

Rok	Dopłaty do biletów w transporcie drogowym ogółem – województwo zachodniopomorskie
2008	25 132 932,48 zł
2009	28 819 536,50 zł
2010	30 853 694,53 zł
2011	31 374 936,32 zł
2012	38 990 946,63 zł
2013	39 053 606, 59 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego przekazuje przewoźnikom dopłatę stanowiącą różnicę kwoty pomiędzy ceną biletu ulgowego i normalnego. Analiza kwot dopłat do biletów ogółem pozwala zauważyć tendencję wzrostową na przestrzeni lat 2008 – 2013. W roku 2008 dopłaty wyniosły 25 132 932,48 zł, natomiast 5 lat później już 39 053 606, 59 zł, co oznacza wzrost o 13 920 674,11 zł na przestrzeni 5 lat, przy czym tempo wzrostu w ostatnich dwóch latach uległo wyraźnemu zwiększeniu.

11.2.2. Przychody ze sprzedaży biletów w umowach netto i brutto

Wybór operatora, który realizować będzie przewozy o charakterze użyteczności publicznej, następować będzie w oparciu o tryby przewidziane w:

- Ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych lub,
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – zgodnie z zapisami dotyczącymi bezpośredniego zawarcia umowy,
- dopuszczalny jest również wybór operatora w trybie Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Zawarcie umowy z operatorem w ramach udzielenia zamówienia na podstawie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych lub w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy

na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym może nastąpić w ramach następujących modeli:

- **umowa typu netto** – gdzie ryzyko rynkowe jest przeniesione na operatora,
- **umowa typu brutto** – organizator ponosi ryzyko przychodowe prowadzonej działalności przewozowej.

Tab. 11.2.2.1. Zalety i wady umów netto i brutto.

Rodzaj umowy	Zalety	Wady
Umowa netto	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość zmniejszenia poziomu wielkości dopłat do przewozów, – stała wysokość dopłat dla operatora, – operator jest zainteresowany podnoszeniem jakości i efektywności usług, – ograniczenie skali kontroli jakości wykonywanych usług, – zadania związane z promocją usług przeniesione są na operatora 	<ul style="list-style-type: none"> – wyższe ryzyko dla operatorów, – utrudnione włączenie usług do systemów taryfowych istniejących oraz w szczególności – planowanych systemów zintegrowanych
Umowa brutto	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość łatwego włączenia usług do istniejącego systemu taryfowego oraz do planowanych systemów zintegrowanych 	<ul style="list-style-type: none"> – ryzyko przychodowe leży po stronie organizatora, – wynagrodzenie operatora jest niezależne od liczby przewożonych pasażerów – brak działań operatora dążących do podniesienia jakości i efektywności świadczonych usług, – dodatkowe koszty związane z kontrolowaniem jakości świadczonych usług, – za działania promocyjne odpowiada organizator, – ryzyko braku fiskalizacji sprzedaży biletów prowadzące do zwiększenia wielkości dopłat

Źródło: opracowanie własne.

W umowach typu netto wpływy ze sprzedaży biletów oraz refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg stanowią przychód operatora, toteż jest on odpowiedzialny za emisję i dystrybucję biletów. Czynności związane z promocją usług i utrzymaniem pożądanego standardu usług są domeną operatora, którego celem jest m.in. zwiększanie wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. Organizator zaś, może być z tych działań zwolniony. Wynagrodzenie operatora obejmować będzie jego koszty pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów.

W umowach typu brutto przychody z tytułu sprzedaży biletów stanowią własność organizatora publicznego transportu zbiorowego. Operator otrzymuje wynagrodzenie na podobnym poziomie, niezależnie od liczby przewożonych pasażerów i utargów z biletów. W sytuacji, gdy wielkość przychodów ze sprzedaży biletów ulega zmniejszeniu, deficyt jest pokrywany ze środków organizatora publicznego transportu zbiorowego. W kontrakcie typu brutto organizator podejmuje działania na rzecz utrzymania stałego poziomu wpływów lub jego zwiększenia. Wynagrodzenie operatora pokrywać będzie poziom kosztów, który nie będzie pomniejszany o przychody ze sprzedaży biletów.

Przewiduje się, iż stawka jednostkowa dopłaty do przewozów będzie niższa w przypadku kontraktów typu netto, ze względu na przeniesienie ryzyka przychodowego na operatora. W poniższej tabeli przedstawiono podział obowiązków w umowach typu netto i brutto.

$$\text{przychody ze sprzedaży biletów w kontrakcie brutto} < \text{przychody ze sprzedaży biletów w kontrakcie netto}$$

Tab. 11.2.2.2. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym.

Wyszczególnienie	Umowa typu netto	Umowa typu brutto
Przychody ze sprzedaży biletów	operator	organizator
Rekompensata za ulgi i zwolnienia ustawowe	operator	operator
Działania w celu zwiększenia przychodów z biletów (promocja, marketing)	operator	organizator

Źródło: opracowanie własne.

Za preferowany w wojewódzkich przewozach pasażerskich uważa się model z umowami typu netto, gwarantujący organizatorowi eliminację ryzyka zmienności wielkości przychodów ze sprzedaży biletów, które zostanie przeniesione na operatora usług. Co więcej, w modelu tym do zadań organizatora nie będą należały czynności związane z dystrybucją i emisją biletów, co wykluczy konieczność tworzenia nowych komórek i stanowisk pracy w Urzędzie Marszałkowskim,

odpowiedzialnych za stronę przychodową w publicznym transporcie zbiorowym w segmencie drogowym.

11.2.3. Dopłaty gminne i powiatowe oraz możliwość zawierania umów przez organizatora na liniach komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich a gminami lub powiatami

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym precyzyjnie określa podmioty odpowiedzialne za organizowanie oraz związane z nim finansowanie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Ze względu na zasięg przewozów:

- **dopłaty gminne** – mogą być stosowane tylko w przypadku linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze jednej gminy lub zespołu gmin sąsiadujących, o ile zostało zawarte porozumienie na powierzenie organizacji publicznego transportu zbiorowego lub istnieje związek międzygminny,
- **dopłaty powiatowe** – mają zastosowanie tylko na liniach komunikacyjnych wytyczonych w granicach jednego powiatu lub powiatów sąsiadujących, jeśli zostało zawarte porozumienie na przekazanie zadań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego lub istnieje związek powiatów.

Dofinansowanie Województwa Zachodniopomorskiego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą przekazywane do linii w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich (przebiegających przez obszar co najmniej dwóch powiatów w granicach województwa zachodniopomorskiego lub wykraczających poza obszar województwa zachodniopomorskiego, o ile zostało zawarte porozumienie na przekazanie organizacji publicznego transportu zbiorowego).

Zainteresowane samorządy gminne i powiatowe mogą partycypować finansowo w utrzymaniu linii organizowanych przez Województwo Zachodniopomorskie. Środki finansowe na utrzymanie linii komunikacyjnych będą przekazywane na podstawie porozumień o udzielaniu pomocy finansowej w formie dotacji celowej⁷¹, zawieranych pomiędzy Województwem Zachodniopomorskim i samorządami lokalnymi, przez teren których przebiegać będzie linia komunikacyjna.

Dla samorządów niższego szczebla niż województwo, udzielanie pomocy publicznej województwu w postaci dopłat do linii wojewódzkich realizujących również przewozy pasażerskie w granicach administracyjnych tych samorządów, odpowiadające zapotrzebowaniu ich mieszkańców może być korzystniejsze niż uruchamianie własnych linii komunikacyjnych na trasach pokrywających się.

⁷¹ Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.), art. 220, Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. Nr 594, poz. 1318 z późn. zm.), art. 10 ust. 2, Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. Nr 595, poz. 645 z późn. zm.), art. 7a.













11.2.4. Integracja taryf i systemów biletowych w aspekcie przyjętych wariantów finansowania publicznego transportu zbiorowego

Integracja publicznego transportu zbiorowego w Polsce na poziomie regionów nie została jeszcze zapoczątkowana. Przewozy zintegrowane funkcjonują jedynie na obszarach typowo aglomeracyjnych, w otoczeniu największych zespołów miejskich (np. Warszawa, Górnośląski Okręg Przemysłowy, Trójmiasto). Tylko niektóre subregiony prowadzą projekty koncepcyjne mające na celu usprawnienie podróżowania publicznym transportem zbiorowym, przy wykorzystaniu różnych środków lokomocji (np. Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy). Podstawowym czynnikiem utrudniającym pełną integrację publicznego transportu zbiorowego w Polsce jest zakres ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych, gdyż dla niektórych grup społecznych wymiar przyznanych ulg różni się w zależności od rodzaju komunikacji i zakupionego biletu. Przykładowo uczniowie w komunikacji kolejowej uprawnieni są do nabycia biletu jednorazowego z ulgą 37%, w komunikacji autobusowej niemieckiej ulga im nie przysługuje, natomiast przy nabywaniu biletów miesięcznych tę grupę pasażerów obowiązuje ulga 49%. Z kolei w segmencie przewozów komunikacji miejskiej istnieją grupy społeczne, którym ustawodawca przyznał uprawnienia do ulgowych przejazdów (np. posłowie i senatorowie)⁷². W praktyce wszystkie samorządy rozszerzyły zakres uprawnień do ulgi i zwolnień z opłat za przejazdy kształtując je indywidualnie, przeważnie ustalając je na poziomach innych od założonych w Ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Poniższa tabela przedstawia przegląd podstawowych ulg i zwolnień z opłat z wyróżnieniem transportu autobusowego regionalnego, transportu kolejowego oraz systemów komunikacji miejskich.

Podniesienie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego może nastąpić dzięki zintegrowaniu jego podsystemów, w zakresie integracji taryfowo-biletowej. Województwo Zachodniopomorskie będzie czynić starania o zintegrowanie komunikacji kolejowej z autobusową regionalną i miejską, co ułatwi mieszkańcom regionu podróżowanie różnymi środkami transportu zbiorowego. Ideą zaproponowanych działań, różniących się między sobą w zależności od rodzaju umowy zawartej pomiędzy organizatorem a operatorem, jest umożliwienie korzystania z różnych środków transportu na podstawie jednego biletu.

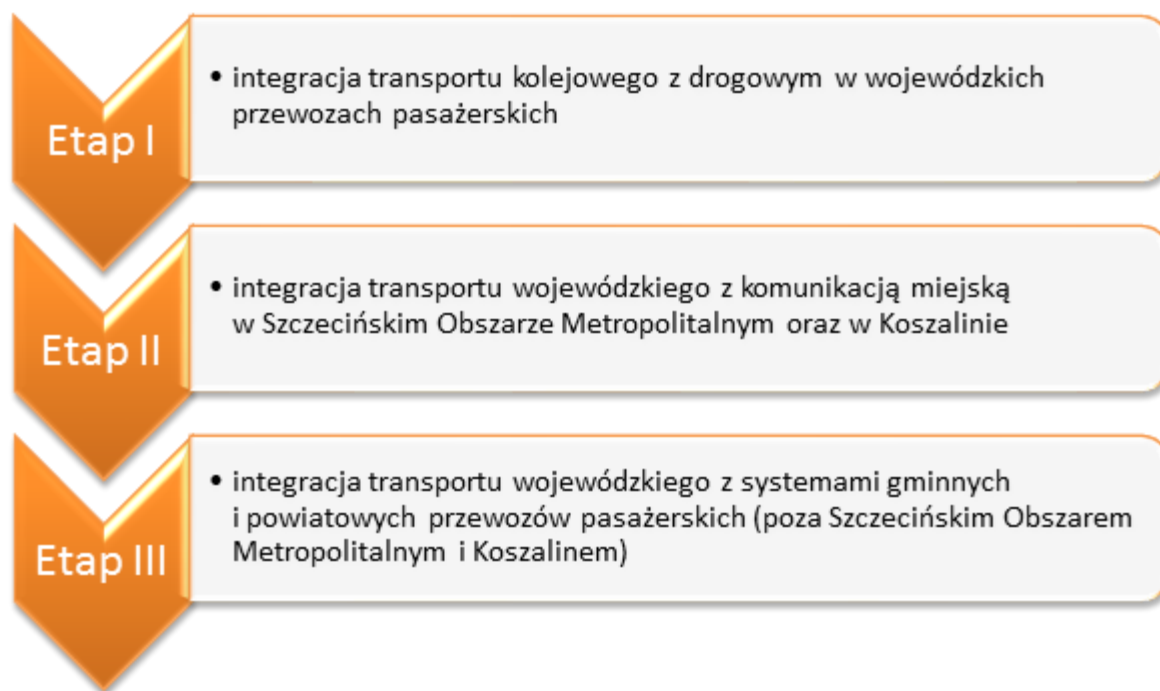
⁷² Ustawa z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 7, poz. 29 z późn. zm.), art. 43 ust. 1; Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.), art. 16 ust. 1 i 2; Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 572 z późn. zm.), art. 188 ust. 1; Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.), art. 77 ust. 4; Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. Nr 42, poz. 371 z 2002 r. z późn. zm.), art. 20 ust. 1.

Tab. 11.2.4.1. Porównanie wysokości wybranych ulg ustawowych w zależności od segmentu publicznego transportu zbiorowego.

Rodzaj ulgi		Komunikacja autobusowa		Komunikacja kolejowa		Komunikacja miejska
		Bilety jednorazowe	Bilety miesięczne	Bilety jednorazowe	Bilety miesięczne	
	Osoby niepełnosprawne niezdolne do samodzielnej egzystencji	49%	brak	49%	brak	brak
	Osoby niewidome zdolne do samodzielnej egzystencji	37%	37%	37%	37%	brak
	Osoby niewidome niezdolne do samodzielnej egzystencji	93%	93%	93%	93%	brak
	Przewodnik osoby niezdolnej do samodzielnej egzystencji	95%	brak	95%	brak	brak
	Żołnierz niezawodowy					
	Dziecko niepełnosprawne	78%	78%	78%	78%	brak
	Opiekun dziecka niepełnosprawnego					brak
	Dziecko do lat 4	100%	brak	100%	brak	brak
	Dzieci od 4 do 6 lat	37%		37%		brak
	Uczeń		49%	37%	49%	brak
	Student, doktorant	brak	51%	51%	51%	50%
	Nauczyciel		33%	33%	33%	brak

Źródło: opracowanie własne.

Proces integracji taryfowej publicznego transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim powinien przebiegać wieloetapowo, gdyż wymagać on będzie współpracy wielu jednostek samorządowych.



Rys. 11.2.4.1. Proces integracji taryfowej publicznego transportu zbiorowego.

Źródło: opracowanie własne.

Procesy integracji publicznego transportu zbiorowego będą mniej skomplikowane w kontraktach typu brutto o prostszych mechanizmach przepływu przychodów ze sprzedaży biletów, stanowiących dochód właściwego organizatora. W pierwszym etapie, integracja dotyczyć będzie wyłącznie przewozów organizowanych przez Województwo Zachodniopomorskie, toteż przy umowach brutto nie będą następować czynności związane z podziałem przychodów ze sprzedaży biletów zintegrowanych, niezależnie od ich rodzaju (jednorazowy, okresowy). Kolejne etapy, polegające na integrowaniu wojewódzkich przewozów pasażerskich z gminnymi oraz powiatowymi przewozami pasażerskimi, przede wszystkim wymagać będą ustalenia skali wykorzystania zintegrowanych biletów okresowych poprzez organizację cyklicznych badań marketingowych lub instalację urządzeń rejestrujących podróże przesiadkowe. Podział przychodów ze sprzedaży biletów zintegrowanych będzie oparty proporcjonalnie do składowych ich cen, ustalonych przez poszczególnych organizatorów z uwzględnieniem ulg komunalnych i ustawowych.

Przy kontraktach typu netto, procesy integracji publicznego transportu zbiorowego będą wymagały zastosowania rozwiązań organizacyjno-technicznych, umożliwiających pełną identyfikację i rejestrację wykorzystania biletów zintegrowanych. W początkowej fazie integracji wewnętrznej transportu wojewódzkiego (etap I), operator sprzedający bilet zintegrowany jednorazowy, część przychodu przekaze innemu operatorowi obsługującego trasę, na której dany bilet będzie wykorzystany. Podział wpływów ze sprzedaży będzie wyznaczany proporcjonalnie do cen biletów obowiązujących w pojazdach operatorów na odcinkach, na które dany bilet zostanie wydany. Etapy kolejne wiążą się z koniecznością zapewnienia systemów rejestrujących przejazdy z wykorzystaniem biletów jednorazowych, kodowanych na nośnikach elektronicznych. Przychód ze sprzedaży biletu jednorazowego będzie podzielony np. proporcjonalnie do składowych jego ceny. Należna część dla organizatora (operatora) komunikacji gminnej lub powiatowej zostanie najpierw przekazana organizatorowi wojewódzkich przewozów pasażerskich, który po rozliczeniu zwróci ją właściwemu organizatorowi (operatorowi) linii, na której została zrealizowana część podróży przesiadkowej z biletem zintegrowanym.

Funkcjonowanie biletów zintegrowanych okresowych przy umowach netto wiązać się będzie z wyposażeniem pojazdów operatorów w urządzenia rejestrujące podróże pasażerów lub z wykonywaniem cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej. Uzyskiwane dane będą pozwalały na ustalenie wykorzystania biletów wieloprzejazdowych w aspekcie częstotliwości, długości i zasięgu podróży. W pierwszym etapie operator sprzedający bilet zintegrowany okresowy, przekaze odpowiednią część przychodu organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, który rozdzieli ją na pozostałych operatorów, z pojazdów których korzystali posiadacze przedmiotowego biletu. W kolejnych etapach podział przychodów z biletów zintegrowanych zostanie rozszerzony o organizatorów (operatorów) pozostałych rodzajów publicznego transportu zbiorowego w województwie, tj. gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich.

Za zakup urządzeń niezbędnych do wprowadzenia integracji taryfowo-biletowej, które stanowić będą elementy wyposażenia pojazdów, odpowiedzialni będą operatorzy, niezależnie od typu kontraktu.

12. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa informacje rozkładowe jakie powinny znajdować się na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (uwaga ta nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie).

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę dla pasażerów. Powinna zatem być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych oraz marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować i w efekcie – zwiększanie komfortu podróży. Dotyczy to:

- miejsc oczekiwania na pojazd (węzłów przesiadkowych, dworców, przystanków),
- pojazdów,
- miejsc niezwiązanych bezpośrednio z transportem – miejsc zamieszkania, pracy czy odpoczynku.

Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji pasażerskiej są obecnie zastępowane rozwiązaniami wygodniejszymi, bardziej skutecznymi, a przede wszystkim mającymi większy zasięg oddziaływania. Współcześnie wykorzystywane są nowe technologie informatyczne i elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Przytoczone wcześniej Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Operatorzy, przewoźnicy kolejowi oraz autobusowi zobowiązani są do:

- umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają),
- przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu podania do publicznej wiadomości informacji za pomocą systemu informacji pasażerskiej,
- przekazywania swojego rozkładu jazdy właścicielowi lub zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem celem zamieszczenia informacji o rozkładzie jazdy na danym obiekcie.

12.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy wywieszane na przystankach oraz dworcach komunikacyjnych przez właściciela lub zarządcę danego obiektu.

Podobnie jak informacja pasażerska dostępna na przystankach i stacjach kolejowych (obowiązkiem jej przygotowania i wywieszenia jest obarczony zarządca infrastruktury kolejowej), informacja pasażerska na autobusowych przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, niezależnie od tego, kto jest jej właścicielem lub zarządcą.

Zaleca się aby autobusowe przystanki komunikacyjne zostały wyposażone w tablice z nazwą i numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych o wielkości, która umożliwi ich odczytanie pasażerom znajdującym się wewnątrz pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje dotyczące numerów linii i numeru stanowiska, z którego odjeżdża pojazd (na przystankach wielostanowiskowych), tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w kursowaniu pojazdów.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych rekomenduje się umieścić tablice informacyjne, wskazujące kierunki dojścia do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

Wprowadza się obowiązek stosowania następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru,



Rys. 12.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu oraz infrastrukturę transportową w węzłach przesiadkowych.

Źródło: opracowanie własne

- na rozkładach jazdy przystankowych, tabelarycznych oraz w wyszukiwarkach internetowych należy oznaczać zintegrowane węzły przesiadkowe określone w niniejszym Planie odpowiednim piktogramem środka transportowego wzorowanych na poniżej przedstawionych przykładach.

866706 MHD Třinec-linka č.706-Kojkovice-Osůvky-Borek-aut.st.		Plati od 15.12.2013 do 13.12.2014																					
706		ARRIVA		ARRIVA MORAVA a.s.												ODIS							
		Vítkovička 3133/5, 70200 Ostrava - Moravská Ostrava MHD Třinec; Provozovna Třinec, tel.: 597 827 841, info: 597 827 877																					
zastávka	č.spoje	1	3	7	11	13	15	17	21	19	27	25	31	35	37	39	51	49	85	55	83	59	77
Třinec,Kojkovice,konečná	60	5:00		6:00	6:00		6:45	7:00		7:15	8:57	11:15	12:00				13:05		14:00				
Třinec,Kojkovice,u kříže	60	5:01		6:01	6:01		6:46	7:01		7:16	8:58	11:16	12:01				13:06		14:01				
Třinec,Kojkovice,kopec	60	5:02		6:02	6:02		6:48	7:02		7:18	8:59	11:17	12:02				13:07		14:02				
Třinec,Kojkovice,transf.	60	5:03		6:03	6:03		6:50	7:03		7:20	9:00	11:18	12:03				13:08		14:03				
Třinec,Kojkovice,škola	60	5:05		6:05	6:05		6:52	7:05		7:22	9:02	11:20	12:05				13:10		14:05				
Třinec,Kojkovice,st.hranice	60	5:06		6:06	6:06		6:53	7:06		7:23	9:03	11:21	12:06				13:11		14:06				
Třinec,Osůvky,vápeník	60	5:08		6:08	6:08		6:54	7:07		7:25	9:04	11:22	12:07				13:12		14:07				
Třinec,Osůvky,Pod Osůvkami	60						6:09		7:08			9:05	11:23										
Třinec,Osůvky,potraviny	60						6:10		7:09			9:06	11:24										
Třinec,Osůvky,konečná	60	5:02		5:53	6:11			7:10		7:20		9:07	11:25				13:05		14:01			14:51	14:51
Třinec,Osůvky,potraviny	60	5:03		5:54	6:12			7:11		7:21		9:08	11:26				13:06		14:02			14:52	14:52
Třinec,Osůvky,Pod Osůvkami	60	5:05	5:10	5:56	6:09	6:14		6:56	7:13		7:23	7:26	9:10	11:28	12:09		13:07	13:13	14:03	14:08		14:54	14:54
Třinec,Osůvky	60	5:06		5:57	6:15			7:14				9:11	11:29				13:08		14:04			14:55	14:55
Třinec,Borek,u hřiště	60	5:07		5:58	6:16			7:15				9:12	11:30				13:09		14:05			14:56	14:56
Třinec,Borek,samoobsluha	60	5:08		5:59	6:17			7:16				9:13	11:31				13:10		14:06			14:57	14:57
Třinec,Borek,konečná	60	5:09		6:00	6:18	6:35		7:17	7:20			9:14	11:32			12:15	13:11		14:07		14:08	14:58	14:58
Třinec,Borek,u hřiště	60	5:10		6:01	6:20	6:36		7:19	7:21			9:15	11:33			12:16	13:12		14:08		14:09	14:59	14:59
Třinec,Osůvky	60	5:12		6:02	6:21	6:38		7:20	7:22			9:17	11:35			12:18	13:14		14:10		14:10	15:00	15:00
Třinec,žel.st.	60	5:14	5:13	6:04	6:11	6:22	6:40	6:58	7:22	7:24	7:25	7:28	9:19	11:37	12:11	12:20	13:16	13:15	14:12	14:10	14:12	15:02	15:02
Třinec,rozc.k.žel.st.	60	5:15	5:14	6:05	6:13	6:23		6:59				9:20	11:38	12:12			13:17	13:17	14:13	14:12	14:13	15:03	15:03
Třinec,základní škola	60										7:26												
Třinec,aut.st.	60	5:19	5:18	6:09	6:17	6:27		7:03				9:24	11:42	12:16			13:21	13:21	14:19	14:19	14:18	15:07	15:07
Třinec,aut.st.pod Kanadou	60			5:23																			

17 - přestup na vlak
6 - jede v sobotu
17 - nejede od 21.12.2013 do 5.1.2014, od 28.6.2014 do 31.8.2014
27 - jede od 21.12.2013 do 5.1.2014, od 28.6.2014 do 31.8.2014
24 - nejede 24.12.2013
55 - nejede 24.12.2013, 31.12.2013

✕ - jede v pracovních dnech
† - jede v neděli a ve státem uznané svátky

♿ - spoj s bezbarierovým přístupem do vozidla

Rys. 12.1.2. Rozklad jazdy linii autobusowej Kojkovice-Osuvky-Borek w Czechach. Przy dworcu kolejowym w Třinec znajduje się węzeł przesiadkowy z przystankiem kolejowym.
Źródło: www.kodis.cz.

- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie schematów sytuacyjnych ze wskazaniem, z których stanowisk, peronów oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.



Rys. 12.1.3. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria)
Źródło: Materiały własne TRAKO

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik określają zapisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 Prawo przewozowe (z późniejszymi zmianami) oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej). Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (z późniejszymi zmianami) narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz – jako wyciąg z taryfy – w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i komunalnych.

12.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementy planowanego systemu informacji pasażerskiej funkcjonującej w pojazdach obejmują:

- dla taboru kolejowego: tablice zewnętrzne na obu bokach pojazdu w liczbie co najmniej jednej tablicy na każdy wagon – prezentujące numer linii komunikacyjnej oraz trasę przejazdu zawierającą nazwę stacji początkowej i końcowej oraz co najmniej ważniejsze stacje pośrednie, a także tablice z przodu i tyłu pojazdu lub składu pociągu (uwaga ta nie dotyczy składów zestawionych z lokomotywy i wagonów) – prezentujące numer linii komunikacyjnej oraz kierunek jazdy,
- dla taboru autobusowego: tablice zewnętrzne: z przodu i z prawej strony pojazdu – prezentujące numer linii komunikacyjnej i kierunek jazdy oraz z tyłu – zawierającą numer linii komunikacyjnej,
- system informacji pasażerskiej, prezentujący w formie tablic świetlnych numer linii oraz kierunek jazdy; montaż wspomnianych systemów jest wymagany w pojazdach fabrycznie nowych, natomiast w pojazdach starszych ich obecność jest wskazana,
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi przewoźnika i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

12.2.1. Organizacja systemu informacji pasażerskiej w zakresie określenia zasad numeracji linii komunikacyjnych

Sieć komunikacyjna Województwa Zachodniopomorskiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie oparta głównie na transporcie kolejowym oraz uzupełniająco – drogowym, w celu zapewnienia wysokiej dostępności mieszkańców do usług o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z odpowiednimi zapisami ustawowymi⁷³, za organizację linii komunikacyjnych do:

- siedzib powiatów – odpowiadać będą właściwe powiaty lub związki powiatów lub gminy – w przypadku zawarcia porozumienia międzygminnego lub zawiązania związku międzygminnego (pod warunkiem, że porozumienie lub związek międzygminny obejmie gminę będącą siedzibą powiatu),
- siedzib gmin – odpowiadać będą właściwe gminy lub związki międzygminne lub inne gminy po zawarciu porozumienia międzygminnego, w którym właściwa gmina powierzy innej gminie zadania z zakresu organizacji lokalnego transportu zbiorowego.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich obowiązywać będą oznaczenia linii komunikacyjnych składające się z litery „R” oraz odpowiedniej liczby:

- oznaczenia z zakresu R1 – R9 będą nadawane liniom komunikacyjnym uruchamianym ze Szczecina do miast powiatowych z możliwością wydłużenia do miast w innych województwach,
- oznaczenia linii komunikacyjnych z zakresu R10 – R49 będą przydzielane dla połączeń kolejowych międzywojewódzkich kursujących do miast innych niż Szczecin oraz dla połączeń kolejowych finansowanych przez samorządy gminne i powiatowe,
- oznaczenia z zakresu R50 – R99 będą nadawane dla linii komunikacyjnych uruchamianych w celu zapewnienia połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiadującymi siedzibami powiatów,
- dla połączeń w komunikacji transgranicznej ze Szczecina w kierunku Republiki Federalnej Niemiec przydzielono obecnie stosowane niemieckie oznaczenia handlowe połączeń.

12.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Nośnikiem takiej informacji może być Internet, dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Odnośnik do serwisu zawierającego informacje o publicznym transporcie zbiorowym powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównych stronach portali internetowych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego oraz starostw powiatowych.

Oprócz serwisów internetowych zaleca się umieszczanie informacji na temat funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (schematy sieci komunikacyjnej, informacje o cenach biletów oraz godzinach i częstotliwości kursowania) w ulotkach informacyjnych promujących województwo, powiaty i gminy.

⁷³ *Ibidem*, art. 7 ust. 1 pkt 1 – 4 oraz art. 7 ust. 2.

13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

13.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych przez publiczny transport zbiorowy i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności publicznego transportu zbiorowego.

Do zadań, wyznaczających kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki komunikacyjnej województwa (w zakresie działań zwiększających udział publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla publicznego transportu zbiorowego oraz zgodności z ustaleniami niniejszego Planu,
- dążenie do integracji wszystkich środków publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa, uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego publicznego transportu zbiorowego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika) dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (operatorach, przewoźnikach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo-biletowym, uprawnieniach do korzystania z ulg ustawowych, itp.),
- realizacja własnych inwestycji infrastrukturalnych mających wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego oraz wspieranie samorządów innych szczebli w realizowanych przez nie przedsięwzięciach na terenie województwa zachodniopomorskiego.

13.2. Integracja transportu przekraczającego granice województwa oraz granicę państwową

W ramach skomunikowań międzywojewódzkich, Województwo Zachodniopomorskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie czyniło starania dopasowania rozkładu jazdy pociągów regionalnych do międzywojewódzkich ujętych w krajowym planie w celu zachowania możliwości kontynuacji podróży z przesiadką.

Celem tworzenia dogodnych węzłów przesiadkowych, integrujących transport autobusowy z kolejowym wskazana jest zmiana lokalizacji lub budowa nowych przystanków komunikacji autobusowej w pobliżu stacji i przystanków kolejowych. Autobusowe linie dowozowe do linii kolejowych powinny umożliwiać przesiadkę z autobusu do pociągu w systemie „door to door”. Godziny przyjazdów i odjazdów takich połączeń powinny być dostosowane do rozkładu jazdy pociągów. Tworzenie węzłów przesiadkowych wyposażonych w czytelną informację pasażerską i infrastrukturę umożliwiającą pozbawiony barier dostęp dla osób niepełnosprawnych szerzej omówiono w punkcie 13.7.

Rozkłady jazdy autobusów i pociągów powinny być jednolite pod względem szaty graficznej oraz stosowanych oznaczeń (np. dotyczących terminów kursowania).

Zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego w strefie transgranicznej (transport kolejowy i drogowy) należy do organizatora właściwego ze względu na zasięg przewozów⁷⁴.

Obecnie przewozy o charakterze użyteczności publicznej w strefie transgranicznej realizowane są wyłącznie w transporcie kolejowym na trasach: Świnoujście – Ahlbeck, Szczecin – Grambow, Szczecin – Tantow.

13.3. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami. Skutki podjętych decyzji w procesie przygotowania i realizacji inwestycji będą oddziaływać korzystnie lub niekorzystnie na funkcjonowanie transportu przez wiele następnych lat.

Ważnym elementem całego procesu jest udział w jego realizacji organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym województwa zachodniopomorskiego były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w województwie.

⁷⁴ *Ibidem*, art. 7 ust. 1 pkt 1 – 5.

Sprawne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w dużym stopniu uzależnione jest od stanu infrastruktury drogowej oraz od organizacji ruchu drogowego. Bieżące zadania, poprawiające ten stan, które zagwarantują osiągnięcie zakładanego niniejszym Planem wzrostu przewozów to m. in.:

- tworzenie węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między przystankami, w miarę możliwości nie wymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnie a w szczególności przez przejścia podziemne lub kładki; dostosowywanie na dworcach, stacjach i przystankach wysokości peronów do wysokości podłogi w pojazdach publicznego transportu zbiorowego, wyposażanie w wiaty, oświetlenie, podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne i bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)⁷⁵;
- w uzasadnionych przypadkach, przy przystankach komunikacyjnych (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii, ale i kolejowych, przy węzłach przesiadkowych i pętłach końcowych) tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów „Park&Ride” i „Bike&Ride”.

13.4. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny

Jednym z ważniejszych kierunków rozwoju jest kształtowanie węzłów przesiadkowych w sposób usprawniający dokonywanie przesiadek. Konieczna jest eliminacja przeszkód i barier dla pasażerów, w szczególności niepełnosprawnych. Najważniejszym elementem jest poprawa zwartości węzłów przesiadkowych w celu maksymalnego przybliżenia przystanków różnych linii i różnych środków lokomocji. Wojewódzkie węzły przesiadkowe powinny być lokalizowane we wszystkich miastach powiatowych, gdzie następować będzie wymiana pasażerów pomiędzy systemem regionalnych linii wojewódzkich a dowozowymi liniami lokalnymi. Węzły te skupiając wszystkie środki lokomocji (szynowe i drogowe) stanowić powinny zintegrowane centra komunikacyjne łączące wszystkie podsystemy transportowe.

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską stanowi szansę dla rozwoju wszystkich systemów publicznego transportu zbiorowego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie „door to door”). Konieczne jest również usunięcie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych. Istnienie zintegrowanych węzłów przesiadkowych jest warunkiem funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w oparciu o zasady komplementarności usług w publicznym transporcie zbiorowym województwa

⁷⁵ Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zadania własne gminy

zachodniopomorskiego, w myśl których przewozy autobusowe nie będą konkurowały z komunikacją kolejową, a oba systemy komunikacyjne będą się wzajemnie uzupełniały.

W województwie zachodniopomorskim funkcjonować powinny dwie kategorie zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- węzły przesiadkowe kolej–autobus, integrujące transport kolejowy z drogowym – ich podstawowym zadaniem będzie rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy koleją, a transportem autobusowym regionalnym i liniami komunikacji miejskiej;
- węzły przesiadkowe autobus–autobus, integrujące publiczny transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego – celem tego rodzaju węzłów będzie ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami obsługującymi różne linie, zarówno w segmencie przewozów dalekobieżnych, wojewódzkich, powiatowych, jak i gminnych (w tym miejskich).

Lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych została wskazana w Krajowym Planie Transportowym i na terenie województwa zachodniopomorskiego obejmuje następujące lokalizacje:

- Szczecin Główny,
- Szczecin Dąbie,
- Białogard,
- Kołobrzeg,
- Koszalin,
- Stargard Szczeciński.

Kolejne zintegrowane węzły przesiadkowe o znaczeniu wojewódzkim, oprócz wskazanych w Krajowym Planie Transportowym, powinny powstać w wymienionych niżej miejscowościach:

- Drawsko Pomorskie,
- Choszczno,
- Goleniów,
- Gryfice,
- Gryfino,
- Kalisz Pomorski,
- Kamień Pomorski,
- Łobez,
- Sławno,
- Szczecinek,
- Świdwin,
- Świnoujście,
- Wałcz.

W węzłach tych należy stosować rozwiązania, które zniwelują trudności związane z przesiadaniem się zarówno z pociągów do autobusów, jak i pomiędzy samymi autobusami lub pociągami.

Zintegrowane węzły przesiadkowe w transporcie drogowym będą lokalizowane przede wszystkim w miastach pozbawionych dostępu do przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Węzły integrujące tylko transport autobusowy powinny zostać utworzone w:

- Myśliborzu,
- Pyrzycach.

We wszystkich wskazanych lokalizacjach zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być organizowane skomunikowania linii gminnych i powiatowych z liniami komunikacyjnym o zasięgu wojewódzkim.

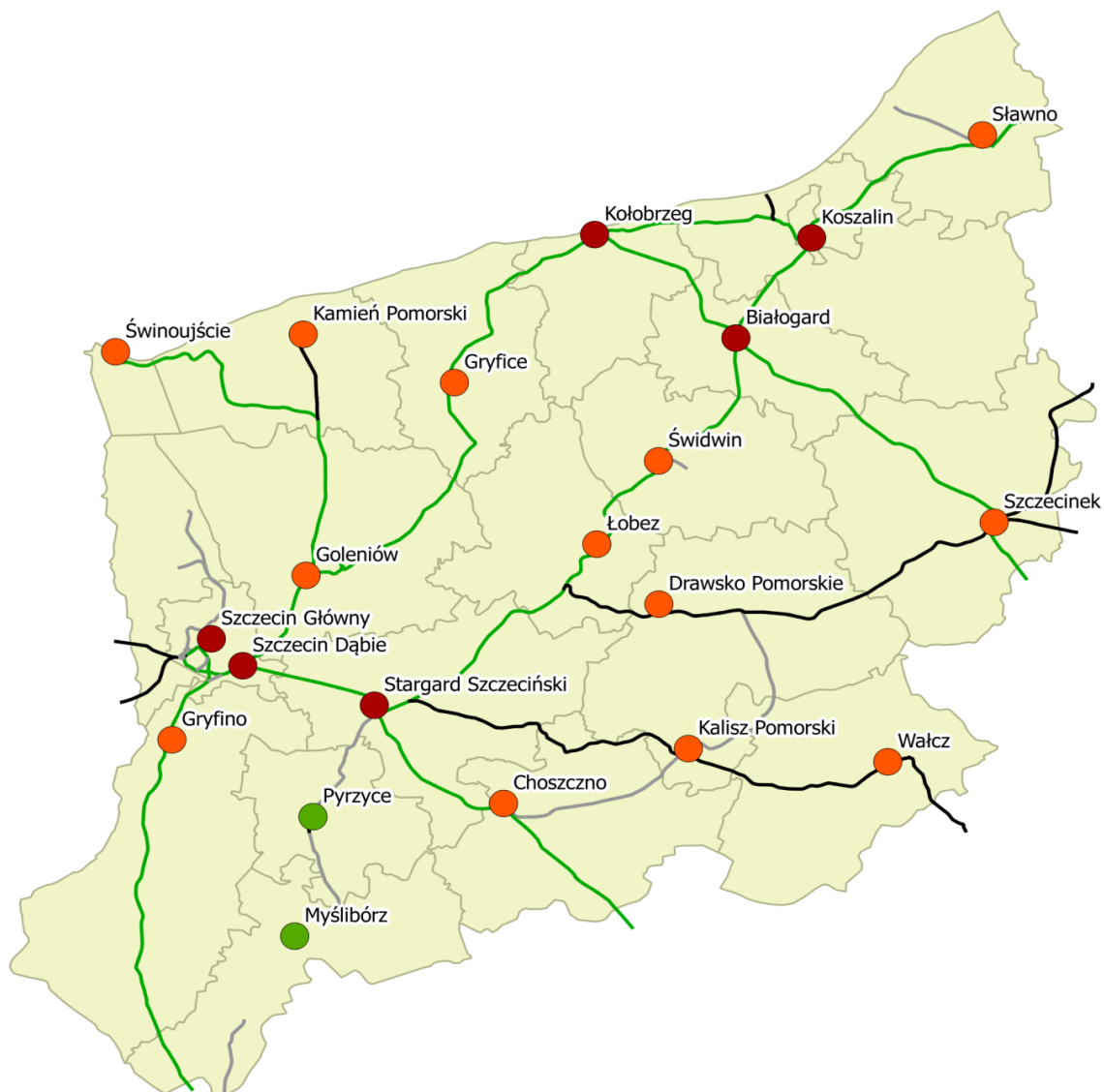
W obrębie zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być tworzone parkingi dla samochodów osobowych:

- **„Park and Ride”** – (P+R „parkuj i jedź”) parkingi dla użytkowników samochodów, którzy po pozostawieniu auta na parkingu typu P+R decydują się na dalszą podróż środkiem publicznego transportu zbiorowego,
- **„Kiss and Ride”** – (K+R „pocałuj i jedź”) miejsca postojowe z dozwolonym postojem maksymalnie na 5 minut dla osób odwożących pasażerów na pociąg lub autobus.

Dodatkowo wskazane jest organizowanie miejsc postojowych dla użytkowników rowerów w systemie „Bike and Ride”.

Należy dążyć do zwiększania zakresu integracji środków publicznego transportu zbiorowego, tworząc również lokalne węzły przesiadkowe integrujące np. tylko komunikację miejską lub regionalną. Wielkość węzłów przesiadkowych powinna być dostosowana do rzeczywistych potrzeb z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Oprócz tworzenia węzłów komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu przystanków niebędących węzłami.

Poniżej przedstawiono lokalizację proponowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem założeń Krajowego Planu Transportowego w zakresie punktów integracyjnych oraz linii kolejowych, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu.



Legenda

zintegrowane węzły przesiadkowe

- planowana lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych wg Krajowego Planu Transportowego
- planowana lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych (kolej - autobus, autobus - autobus)
- planowana lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych (autobus - autobus)

linie kolejowe

- linie kolejowe objęte Krajowym Planem Transportowym
- pozostałe linie kolejowe czynne w ruchu pasażerskim
- pozostałe linie kolejowe nieczynne w ruchu pasażerskim
- powiaty

Rys. 13.4.1. Lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Na kolejnych ilustracjach przedstawione zostały przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji węzłów przesiadkowych.



Rys. 13.4.2. Skoordynowana przestrzennie przesiadka pociąg-autobus typu „door-to-door” na stacji S-Bahn Esslingen koło Zurichu.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Bezpośrednio przed budynkiem dworca umieszczono przystanki autobusowe i kolejowe, które zaduszono wspólną wiatą, osłaniającą podróżnych przed działaniem warunków atmosferycznych. Dostosowanie wysokości poziomej podłogi autobusów i taboru kolejowego do wysokości krawędzi przystanków i peronów ułatwia korzystanie z komunikacji zbiorowej osobom niepełnosprawnym oraz przyspiesza wymianę pasażerów.



Rys. 13.4.3. Węzeł przesiadkowy przy stacji Landeck – Zams (Austria): przystanki autobusowe, postój taksówek oraz parking „Kiss and Ride”. Źródło: materiały własne TRAKO.

Stanowiska postojowe autobusów zostały ułożone w układzie skośnym. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowcy nie muszą wykonywać manewru cofania chcąc opuścić stanowisko postojowe. W ramach węzła przesiadkowego można zlokalizować także postój taksówek. Na przedstawionych ilustracjach uwagę zwraca równa powierzchnia pozbawiona barier architektonicznych – krawężników między chodnikami a jezdni, które od chodników odgrodzono metalowymi słupkami tworzącymi barierę optyczną, nieutrudniającą pieszym poruszanie się.

13.5. Zasady lokalizacji parkingów B+R i P+R w przewozach wojewódzkich

Parking Park&Ride (P+R) jest elementem węzła przesiadkowego dedykowanym użytkownikom samochodów osobowych. Parking ten umożliwi pozostawienie samochodu na parkingu znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku kolejowego lub autobusowego i skorzystanie ze środków komunikacji zbiorowej w celu kontynuowania podróży. Planuje się że pozostawienie samochodu na parkingu będzie darmowe dla użytkowników komunikacji np. za okazaniem aktualnego biletu okresowego. Koszt parkowania pojazdu na parking P+R dla osób nie korzystających z komunikacji zbiorowej określony odrębnymi ustawami, co będzie miało na celu między innymi zapobieganie blokowaniu parkingów przez mieszkańców pobliskich domów.

Parkingi P+R powinny charakteryzować się następującymi elementami:

- bezpośrednim dojściem z zaparkowanego samochodu do środka transportu zbiorowego (jeżeli droga dojścia nie może znajdować się na jednym poziomie, wówczas droga dojścia z parkingu na przystanek powinna zawierać pochylnie lub windy, które zwiększałyby dostępność parkingów dla osób niepełnosprawnych),
- pojemnością dostosowaną do popytu z możliwością stopniowego jej zwiększania,
- widocznym oznakowaniem (znaki wjazdowe i wyjazdowe oraz wewnątrz parkingowe, tablice informujące o kierunkach jazdy środków komunikacji zbiorowej, aktualne rozkłady jazdy),
- monitoringiem.

Parkingi Park&Ride powinny być w pierwszej kolejności usytuowane przy dużych dworcach kolejowych oraz autobusowych (np. Szczecin Główny), tak aby mieszkańcy chcąc dotrzeć do celu odbyli podróż samochodem tylko do parkingu, a następnie skorzystali ze środków komunikacji zbiorowej w celu kontynuowania podróży. Parkingi takie służą nie tylko mieszkańcom miast, ale także mieszkańcom terenów podmiejskich, którzy chcąc skorzystać z międzypowiatowych środków komunikacji zbiorowej muszą udać się do większego miasta i stamtąd kontynuować podróż. Budowa parkingów przy mniejszych stacjach kolejowych lub przystankach autobusowych wymaga przeprowadzenia indywidualnej analizy, często przy małych stacjach kolejowych istnieją niewielkie parkingi, które z powodzeniem spełniają zadania parkingu P+R. Lokalizacja parkingów P+R wewnątrz miast jest determinowana dostępem do wolnej przestrzeni inwestycyjnej, a gęsta zabudowa miejska uniemożliwia wydzielenie dużego obszaru pod budowę parkingu typu Park&Ride.

Parking typu Bike&Ride (B+R) jest elementem węzła przesiadkowego jak i przystanku oraz dworca przeznaczonym dla osób dojeżdżających na rowerach ze swoich domów do przystanku komunikacji zbiorowej. Użytkownicy rowerów pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach i udają się na pobliski przystanek komunikacji miejskiej w celu kontynuacji podróży do centrum miasta. Parkingi B+R planuje się rozmieszczać w pobliżu przystanków komunikacji zbiorowej samochodowej i szynowej, z których możliwe jest odbywanie podróży międzypowiatowych. W odróżnieniu od parkingów Park&Ride korzystanie z parkingów Bike&Ride jest i będzie bezpłatne.

Parkingi B+R powinny charakteryzować się:

- widocznym oznakowaniem, tablicami informacyjnymi,
- zadaszonym parkingiem dla rowerów,

- stojakami lub innymi elementami trwałej konstrukcji umożliwiającymi zabezpieczenie rowerów przez kradzież,
- położeniem w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku komunikacyjnego,
- pojemnością dostosowaną do popytu na linie komunikacyjne zatrzymujące się w pobliżu parkingu (nie mniej niż 10 miejsc z możliwością zwiększenia ich liczby),
- monitoringiem.

Parkingi Bike&Ride planuje się umieszczać w pobliżu dworców kolejowych i autobusowych oraz węzłów przesiadkowych. Budowa systemu Bike&Ride zaowocuje wzrostem popytu na usługi komunikacyjne poprzez zwiększenie dostępności infrastruktury przystankowej dla osób niezmotoryzowanych. Budowa parkingów Bike&Ride nie wiąże się z dużymi nakładami finansowymi.

Funkcjonalność całego systemu Bike&Ride w województwie zachodniopomorskim jest ściśle związana z dostępnością systemu do wszystkich jego mieszkańców. Docelowo systemem Bike&Ride planuje się objąć wszystkie stacje, przystanki kolejowe oraz autobusowe oraz zintegrowane węzły przesiadkowe na terenie województwa zachodniopomorskiego.

13.6. Integracja taryfowa publicznego transportu zbiorowego

Integracja różnych systemów publicznego transportu zbiorowego (powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego), to łączenie ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny (obejmujący wszystkie środki lokomocji) podnoszący atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

- a) taryfowym poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze,
- b) rozkładów jazdy poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- c) infrastrukturalnym poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Należy dążyć do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż na jednym bilecie na obszarze województwa zachodniopomorskiego. Wskazane jest wypracowanie zasad współdziałania różnych organizatorów transportu w celu umożliwienia wzajemnego honorowania biletów w przewozach pociągami i autobusami regionalnymi. Działania te prowadzą się to do zaprojektowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego wraz ze wskazaniem metod rozliczeń pomiędzy organizatorami. Powszechna dostępność nowych technologii, w szczególności biletów elektronicznych, znacząco ułatwia rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowy.

13.7. Możliwość zastosowania tramwaju dwusystemowego

Próby zwiększania dostępności transportu kolejowego poprzez łączenie go z systemami transportu miejskiego mają miejsce w państwach zachodnioeuropejskich. Jak dotąd, najczęściej polegają one na łączeniu tras tramwajowych z kolejowymi na zasadzie tzw. tramwaju dwusystemowego (np. Karlsruhe, Miluza). Spotykane są także rozwiązania, które dotyczą kierowania tras kolejowych przez centra miast, z torowiskami wbudowanymi w ulice, co skutkuje prowadzeniem wspólnego ruchu kolejowo-samochodowego (np. w Szwajcarii).

Do realizacji przewozów po torach sieci kolejowej i tramwajowej niezbędny jest tabor przystosowany do poruszania się w ramach obu systemów transportowych, w szczególności pod kątem rozwiązań technicznych (np. system zasilania z sieci górnej, szerokość obręczy kół) oraz wymogów bezpieczeństwa.

Zastosowanie tramwaju dwusystemowego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest możliwe; rozstaw szyn torów tramwajowych i kolejowych jest bowiem tożsamy. Jednak odrębne systemy zasilania i profil koła sprawiają, że tworząc pojazdy kursujące po obu typach torów należy rozwiązać wiele problemów technicznych. Większość rozwiązań polegających na przybliżeniu linii kolejowych do źródeł i celów podróży w centrach miast oparta jest na trakcji elektrycznej.



Rys. 13.7.1. Przykład tramwaju dwusystemowego w miejscu połączenia z linią kolejową (Karlsruhe, Niemcy).

Źródło: materiały własne TRAKO.

Koncepcja rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym zakłada tramwaj jako podstawowy środek transportu. Rozważana jest możliwość budowy tramwaju dwusystemowego łączącego stolicę województwa z Policami. Planowana jest trasa z Pomorzana, przez Dworzec Główny, Stocznnię Szczecińską i Goćław do stacji Szczecin Goćław, gdzie zlokalizowane będzie włączenie linii tramwajowej w sieć kolejową i dalsza podróż do Polic będzie przebiegać po torach kolejowych. Rozpatrywana jest także alternatywna lokalizacja połączenia obu systemów w obrębie stacji Szczecin Niebuszewo.

Koncepcja tramwaju dwusystemowego ma sens wyłącznie wtedy, gdy zostanie zapewniony przebieg linii tramwajowej w pobliżu źródeł i celów podróży na obszarze Polic (np. osiedli mieszkalnych). Od strony Szczecina tramwaj dwusystemowy winien być integralną częścią sieci komunikacji miejskiej zapewniającej eksplorowanie obszaru całego miasta.

Tramwaj dwusystemowy ze względu na przynależność do grupy transportu drogowego może być organizowany przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego. Jednakże istnieje szereg problemów natury instytucjonalno-prawnej wpływających na możliwość zastosowania niniejszego środka transportu w przewozach kolejowo-miejskich.

13.8. Możliwość zastosowania dowozowej komunikacji autobusowej do linii kolejowych

Lokalizacja stacji i przystanków kolejowych wynika z uwarunkowań historycznych, co w wielu przypadkach skutkuje ich oddaleniem od głównych źródeł i celów podróży, i stanowi sporą niedogodność dla pasażerów. W celu poprawy dostępności komunikacji kolejowej zaleca się tworzenie nowych przystanków komunikacji autobusowej w pobliżu stacji lub przystanków kolejowych. Przystanki te mogą być wykorzystywane przez istniejące linie, których trasa przebiega w ich sąsiedztwie. Możliwa jest też modyfikacja tras istniejących linii autobusowych tak, aby dzięki niewielkiej korekcie zaistniała możliwość obsługi nowo utworzonych węzłów przesiadkowych. Trzecim rozwiązaniem jest utworzenie nowych linii dowozowych.

Rozkład jazdy linii autobusowych dowożących pasażerów do linii kolejowych powinien być dostosowany do godzin kursowania pociągów. Podstawą jest skoordynowany rozkład jazdy opierający się o system cyklicznych odjazdów (środki transportu kursują z częstotliwością będącą dzielnikiem lub wielokrotnością liczby 60). Przyjazdy autobusów na przystanki przesiadkowe powinny zostać ustalone w przedziałach od 8 do 20 minut przed przyjazdem pociągu, odjazdy zaś od 8 do 20 minut po odjeździe pociągu. Wszystkie zmiany jakie zachodzą w rozkładach jazdy pociągów powinny być na bieżąco wprowadzone do rozkładu jazdy linii dowożących.

Celem zwiększenia niezawodności wojewódzkiego systemu transportowego należy zapewnić gwarantowane przesiadki nawet w przypadku opóźnienia pojazdu linii podstawowej (wszystkie linie kolejowe oraz autobusowa trasa R9). Dla zapewnienia realizacji skomunikowania w kolejnych węzłach przesiadkowych zlokalizowanych na trasie przejazdu linii dowozowej możliwe jest ustalenie dla każdego węzła maksymalnego czasu oczekiwania na opóźnione połączenie – np. autobus linii R62 będzie oczekiwał w Kamieniu Pomorskim na opóźniony pociąg linii R8 nie dłużej niż 15 minut, aby dowieźć pasażerów zmierzających na przesiadkę do Gryfic przed odjazdem pociągu linii R6. Projektowana gwarancja skomunikowań oraz okresy oczekiwania na opóźnione połączenia powinny być jawne. Informacje te należy umieszczać w ogólnodostępnych rozkładach jazdy, aby pasażerowie mogli zaplanować podróż odpowiadającą ich oczekiwaniom (dotyczy to zarówno pewności punktualnego odjazdu bez oczekiwania na opóźnione środki transportu, jak i pewności zapewnienia skomunikowania w przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu).

Spis tabel

<i>Tab. 3.2.1. Liczba ludności w województwie zachodniopomorskim według stanu na dzień 31.12.2012r.</i>	22
<i>Tab. 3.2.2. Prognozowana liczba ludności w poszczególnych powiatach</i>	25
<i>Tab. 3.2.3. Struktura wieku mieszkańców województwa zachodniopomorskiego (z prognozą do 2035 roku).</i>	26
<i>Tab. 3.3.1. Liczba jednostek REGON w poszczególnych powiatach – stan na 31 grudnia 2012 roku</i>	31
<i>Tab. 3.3.2. Struktura zatrudnienia w poszczególnych powiatach – stan na 31 grudnia 2012 roku</i>	32
<i>Tab. 3.3.3. Liczba studentów w województwie zachodniopomorskim.</i>	35
<i>Tab. 3.3.4. Liczba uczniów w województwie zachodniopomorskim.</i>	35
<i>Tab. 3.3.5. Absolwenci w województwie zachodniopomorskim</i>	35
<i>Tab. 4.1.1. Spis linii kolejowych województwa zachodniopomorskiego</i>	38
<i>Tab. 4.1.1.1. Wykaz typów taboru w kolejowej komunikacji regionalnej w województwie zachodniopomorskim.</i>	44
<i>Tab. 5.4.1. Długość dróg w województwie zachodniopomorskim</i>	73
<i>Tab. 5.4.2. Spis dróg krajowych w Województwie Zachodniopomorskim.</i>	75
<i>Tab. 5.4.3. Długość dróg krajowych</i>	76
<i>Tab. 5.4.4. Spis dróg wojewódzkich Województwa Zachodniopomorskiego</i>	78
<i>Tab. 5.5.1. Liczba samochodów osobowych w poszczególnych powiatach – stan na 31.12.2012 roku.</i>	82
<i>Tab. 5.6.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.</i>	86
<i>Tab. 5.6.2. Dopuszczalny poziom hałasu.</i>	87
<i>Tab. 5.6.3. Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie (km^2), według wskaźnika L_{DWN} – teren woj. zachodniopomorskiego.</i>	89
<i>Tab. 5.6.4. Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie (km^2), według wskaźnika L_N – teren woj. zachodniopomorskiego.</i>	90
<i>Tab. 5.6.5. Liczba lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale narażonych na hałas pochodzący od ruchu kolejowego.</i>	90
<i>Tab. 5.6.6. Wyniki pomiarów hałasu drogowego z lat 2011 – 2012 roku.</i>	91
<i>Tab. 6.2.1. Liczba pasażerów komunikacji kolejowej</i>	95
<i>Tab. 6.2.2. Średnie napełnienie samochodu osobowego i autobusu</i>	97
<i>Tab. 6.2.3. Liczba podróży w ciągu doby różnymi środkami transportu rozpoczynanych w poszczególnych powiatach – rok 2013.</i>	101
<i>Tab. 6.3.1. Prognoza dobowych potoków pasażerskich</i>	103
<i>Tab. 8.1.1. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym organizowane przez Województwo Zachodniopomorskie.</i>	115
<i>Tab. 8.1.2. Opis klas linii komunikacyjnych w transporcie drogowym (warunki ich organizacji).</i>	117
<i>Tab. 8.1.3. Planowane linie łączące siedziby powiatów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym.</i>	117
<i>Tab. 8.1.4. Minimalna oferta przewozowa w transporcie kolejowym na poszczególnych trasach w wariantach 1 i 2 w okresie szkolnym.</i>	121
<i>Tab. 8.1.5. Minimalna oferta przewozowa w transporcie kolejowym na poszczególnych trasach w wariantach 1 i 2 w okresie wakacyjnym.</i>	122

<i>Tab. 8.1.6. Minimalne częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym.</i>	<i>123</i>
<i>Tab. 8.1.7. Oferta przewozowa w drogowym transporcie autobusowym na poszczególnych trasach w wariantach 1 i 2 w okresie szkolnym.</i>	<i>123</i>
<i>Tab. 8.1.8. Oferta przewozowa w drogowym transporcie autobusowym na poszczególnych trasach w wariantach 1 i 2 w okresie wakacyjnym.</i>	<i>124</i>
<i>Tab. 9.1.2.1. Minimalne częstotliwości kursowania linii w transporcie drogowym o charakterze użyteczności publicznej.</i>	<i>129</i>
<i>Tab. 9.3.1. Dopuszczalne maksymalne napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego.</i>	<i>131</i>
<i>Tab. 9.4.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.</i>	<i>132</i>
<i>Tab. 10.1.1.1. Wykaz samorządów odpowiedzialnych za organizację publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa zachodniopomorskiego.</i>	<i>141</i>
<i>Tab. 11.2.1. Dofinansowanie połączeń regionalnych w transporcie kolejowym w latach 2008 – 2013.</i>	<i>164</i>
<i>Tab. 11.2.1.1. Wydatki budżetu państwa na wyrównywanie przewoźnikom utraconych przychodów z tytułu stosowania uprawnień do ustawowych przejazdów ulgowych.</i>	<i>165</i>
<i>Tab. 11.2.1.2. Dopłaty do biletów w transporcie drogowym w województwie zachodniopomorskim.</i>	<i>166</i>
<i>Tab. 11.2.1.3. Dopłaty do biletów w transporcie drogowym w województwie zachodniopomorskim.</i>	<i>168</i>
<i>Tab. 11.2.2.1. Zalety i wady umów netto i brutto.</i>	<i>169</i>
<i>Tab. 11.2.2.2. Rodzaje umów z operatorami w transporcie drogowym.</i>	<i>170</i>
<i>Tab. 11.2.4.1. Porównanie wysokości wybranych ulg ustawowych w zależności od segmentu publicznego transportu zbiorowego.</i>	<i>173</i>

Spis rysunków

Rys. 1.2.1. Obszar objęty planem transportowym.....	9
Rys. 3.1.1. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego	14
Rys. 3.2.1. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim.	23
Rys. 3.2.2. Prognozowana liczba ludności w województwie zachodniopomorskim.	24
Rys. 3.2.3. Prognoza ruchu naturalnego	26
Rys. 3.2.4. Miejsce zamieszkania mieszkańców powiatów.	27
Rys. 3.2.5. Gęstość zaludnienia w województwie zachodniopomorskim według powiatów i miast na prawach powiatów w 2012 r.	28
Rys. 3.2.6. Saldo migracji w województwie zachodniopomorskim.....	29
Rys. 3.3.1. Odsetek osób w wieku produkcyjnym	30
Rys. 3.3.2. Przeciętne wynagrodzenie brutto we wszystkich województwach w Polsce na rok 2011. ..	33
Rys. 3.3.3. Przeciętne wynagrodzenie na rok 2011.....	33
Rys. 3.3.4. Bezrobocie na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	34
Rys. 4.1.1. Mapa sieci kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego	40
Rys. 4.1.1.1. Jednostka elektryczna EN57-1515 stojąca na stacji Kamień Pomorski.	44
Rys. 4.1.1.2. Elektryczny Zespół Trakcyjny w wersji po modernizacji (EN57-2020).	44
Rys. 4.1.1.3. Spalinowy wagon motorowy serii SA103 (producent PESA Bydgoszcz).	45
Rys. 4.1.1.4. Spalinowy zespół trakcyjny serii SA109 na stacji w Trzebiatowie – pierwszy szynobus na torach województwa zachodniopomorskiego.....	46
Rys. 4.1.1.5. Spalinowy zespoły trakcyjny serii SA136 na stacji w Stargardzie Szczecińskim.....	47
Rys. 4.1.1.6. Spalinowy zespoły trakcyjny serii SA139.....	47
Rys. 4.2.1. Liczba linii przebiegających przez poszczególne powiaty woj. zachodniopomorskiego	51
Rys. 4.2.2. Udział liczby kursów w komunikacji wojewódzkiej w poszczególnych typach dni w okresie szkolnym.....	52
Rys. 4.2.3. Udział liczby kursów w komunikacji wojewódzkiej w poszczególnych typach dni w okresie wakacyjnym.....	52
Rys. 4.2.4. Liczba kursów wykonywanych w powiatach z podziałem na typ dnia.....	53
Rys. 4.2.1.1. Tabor klasy A będący własnością PKS Szczecin.....	54
Rys. 4.2.1.2. Przykładowy tabor klasy B – marki Setra na relacji Gryfice - Kołobrzeg oraz marki Autosan na relacji Koszalin – Kołobrzeg.....	55
Rys. 4.2.1.3. Tabor klasy B1 na przykładowych relacjach: zdjęcie po lewej przedstawia autobus Paan-bus z Lipian do Pełczyc; po prawej stronie autobus relacji Świnoujście – Międzyzdroje należący do Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. w Świnoujściu.	55
Rys. 4.2.1.4. Autobus klasy C – Autosan H9, relacji Pyrzyce – Bielice (Paan-bus).....	56
Rys. 4.2.1.5. Autobus klasy C1 relacji Stargard Szczeciński – Chociwel należący do Agaty Fedeńczak..	56
Rys. 4.2.1.6. Przykłady taboru klasy D – busy relacji Maszewo – Goleniów (PKS Kamień Pomorski) oraz Stargard Szczeciński – Chlebowo (Styl-bus).....	57
Rys. 4.2.1.7. Przykłady pojazdów klasy E, kursujące pomiędzy miejscowościami województwa Zachodniopomorskiego (patrzac od góry, od lewej strony): bus relacji Szczecin – Świnoujście (Jomsborg), Szczecin – Pyrzyce (Paan-bus), Stargard Szczeciński – Chociwel (AFedeńczak), Świnoujście – Szczecin (Emilbus).	57

Rys. 4.2.1.8. Przykładowy autobus kursujący na linii 1A relacji Szczecin – Gryfino – Dolna Odra obsługiwanej przez PKS w Szczecinie.	58
Rys. 4.2.1.9. Przykład autobusu obsługującego linię 107 relacji Police Osiedle Chemik – Szczecin Plac Rodła, w barwach Szczecińsko-Polickiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.	58
Rys. 5.4.1. Procentowy udział dróg w Województwie Zachodniopomorskim	73
Rys. 5.4.2. Drogi krajowe w Województwie Zachodniopomorskim	74
Rys. 5.4.3 Długość dróg krajowych na terenie poszczególnych Rejonów.....	77
Rys. 5.4.4. Drogi wojewódzkie w Województwie Zachodniopomorskim	77
Rys. 5.4.5. Długość dróg krajowych na terenie poszczególnych Rejonów Dróg Wojewódzkich.	81
Rys. 5.5.1. Liczba samochodów osobowych na 1000 osób.....	83
Rys. 5.5.2 Liczba osób podróżująca samochodami osobowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi pomiędzy powiatami w dzień roboczy szkolny.	84
Rys. 5.6.1. Udział podstawowych zanieczyszczeń w emisji całkowitej w latach 2008 – 2011.....	86
Rys. 6.1.1. Prognoza przejazdów osób komunikacją samochodową	93
Rys. 6.1.2. Prognoza przejazdów osób komunikacją autobusową	93
Rys. 6.1.3. Prognoza przejazdów osób komunikacją kolejową.....	93
Rys. 6.2.1. Liczba osób podróżująca samochodami osobowymi przekraczająca granice powiatów	96
Rys. 6.2.2. Liczba pasażerów komunikacji autobusowej przekraczająca granice powiatów	96
Rys. 6.2.3. Średnia długość przejazdu wojewódzką komunikacją autobusową oraz pociągiem.	97
Rys. 6.2.4. Cele podróży respondentów.	98
Rys. 6.2.5. Cele podróży respondentów podróżujących autobusem (PKS/bus).	98
Rys. 6.2.6. Cele podróży respondentów podróżujących pociągiem	99
Rys. 6.2.7. Cele podróży respondentów podróżujących samochodem jako kierowca	99
Rys. 6.2.8. Cele podróży respondentów podróżujących samochodem jako pasażer	100
Rys. 6.4.1. Lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej.....	104
Rys. 7.1.1.1. Aktualny podział zadań przewozowych w podróżach międzypowiatowych na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	105
Rys. 7.1.1.2. Podział zadań przewozowych w podróżach międzypowiatowych w dzień roboczy szkolny.	106
Rys. 7.1.2.1. Udział podróży komunikacją zbiorową w trzech wariantach.	107
Rys. 7.4.1. Cele podróży respondentów korzystających z samochodu (jako kierowca lub pasażer) w podróżach międzypowiatowych.....	112
Rys. 7.4.2. Cele podróży respondentów korzystających z komunikacji zbiorowej (pociąg, autobus/bus) w podróżach międzypowiatowych.....	113
Rys. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej wg wariantu 1.....	119
Rys. 8.1.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej wg wariantu 2.....	120
Rys. 9.1.2.1. Proponowane minimalne częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych w transporcie drogowym w dni robocze.	129
Rys. 9.5.1.1. Przykład autobusu z obniżoną podłogą przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych w komunikacji zbiorowej.	135
Rys. 9.5.1.2. Przykład pojazdu kolejowego z obniżoną podłogą. Spalinowy zespół trakcyjny serii SA136 na stacji w Stargardzie Szczecińskim.....	135

<i>Rys. 9.5.2.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.</i>	136
<i>Rys. 9.5.2.2. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem.</i>	137
<i>Rys. 9.5.2.3. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.</i>	
<i>Źródło: materiały własne TRAKO.</i>	137
<i>Rys. 10.2.1. Poziomy zarządzania publicznym transportem zbiorowym.</i>	149
<i>Rys. 10.2.2. Możliwe formy prawne organizatora transportu.</i>	150
<i>Rys. 10.4.1. Tryby wyboru operatora w publicznym transporcie zbiorowym.</i>	152
<i>Rys. 10.5.1.1. Typy kontraktów związanych z kontrolą biletową.</i>	155
<i>Rys. 11.1.1. Podstawowe źródła finansowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce.</i>	160
<i>Rys. 11.1.2. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów.</i>	162
<i>Rys. 11.2.1. Przeciętne miesięczne wydatki.</i>	163
<i>Rys. 11.2.2. Rekompensata za [pockm] w Przewozach Regionalnych.</i>	164
<i>Rys. 11.2.4.1. Proces integracji taryfowej publicznego transportu zbiorowego.</i>	173
<i>Rys. 12.1.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu oraz infrastrukturę transportową w węzłach przesiadkowych.</i>	176
<i>Rys. 12.1.2. Rozkład jazdy linii autobusowej Kojkovice-Osuvky-Borek w Czechach. Przy dworcu kolejowym w Třinec znajduje się węzeł przesiadkowy z przystankiem kolejowym.</i>	177
<i>Rys. 12.1.3. Przykład węzłowego przystanku autobusowego ze słupkami zawierającymi numery linii utrzymane w zgodzie z przyjętą kolorystyką na schematach tras (Zürich, Szwajcaria).</i>	177
<i>Rys. 13.4.1. Lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie województwa zachodniopomorskiego.</i>	185
<i>Rys. 13.4.2. Skoordynowana przestrzennie przesiadka pociąg-autobus typu „door-to-door” na stacji S-Bahn Esslingen koło Zurichu.</i>	186
<i>Rys. 13.4.3. Węzeł przesiadkowy przy stacji Landeck – Zams (Austria): przystanki autobusowe, postój taksówek oraz parking „Kiss and Ride”. Źródło: materiały własne TRAKO.</i>	186
<i>Rys. 13.7.1. Przykład tramwaju dwusystemowego w miejscu połączenia z linią kolejową (Karlsruhe, Niemcy).</i>	189