



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016 - 2023



TRAKO

TRAKO Wierzbicki i Wspólnicy
kreujemy transport publiczny

Dokument przygotowany przez:



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

Spis treści

1.	Wprowadzenie	4
1.1.	Co to jest Plan Mobilności?	4
1.2.	Sposób realizacji	5
1.3.	Obszar opracowania	7
2.	Analiza dokumentów strategicznych dotyczących transportu	8
2.1.	Cele wynikające z lokalnych dokumentów strategicznych	8
2.1.1.	Strategia (Program) Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra	8
2.1.2.	Strategia Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023	9
2.1.3.	Strategia Rozwoju Gminy Gryfino	9
2.1.4.	Strategia Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022	10
2.1.5.	Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Kołbaskowo	10
2.1.6.	Strategia rozwoju gminy Nowe Warpno	10
2.1.7.	Strategia Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020	10
2.1.8.	Strategia Rozwoju Powiatu Polickiego do roku 2020	11
2.1.9.	Strategia Rozwoju Gminy Stare Czarnowo na lata 2016-2025	11
2.1.10.	Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard do roku 2020	12
2.1.11.	Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007-2020	12
2.1.12.	Strategia rozwoju Gminy Stepnica do roku 2025	13
2.1.13.	Strategia Rozwoju Szczecina 2025	13
2.1.14.	Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014-2020	14
2.1.15.	Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020	15
2.1.16.	Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020	16
2.1.17.	Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	17
2.1.18.	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	17
2.1.19.	Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020	18
2.1.20.	Transgraniczny region metropolitalny Szczecina	19
2.1.21.	Cele strategiczne i cele operacyjne – podsumowanie	20
2.2.	Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	20
2.2.1.	Wojewódzki plan transportowy	21

2.2.2.	Plan transportowy Szczecina	22
2.2.3.	Plan transportowy miasta Stargard Szczeciński	22
2.2.4.	Plan transportowy powiatu gryfińskiego.....	23
2.2.5.	Plan transportowy powiatu goleniowskiego	24
2.2.6.	Plan transportowy powiatu stargardzkiego	24
2.2.7.	Plany transportowe - podsumowanie	25
3.	Diagnoza	26
3.1.	Uwarunkowania zewnętrzne – otoczenie regionalne	26
3.1.1.	Istotne ośrodki miejskie w regionie.....	26
3.1.2.	Tranzyt.....	26
3.2.	Zagospodarowanie przestrzenne	28
3.3.	Inwentaryzacja generatorów ruchu	28
3.4.	Komunikacja autobusowa	30
3.5.	Komunikacja kolejowa.....	31
3.6.	Transport rowerowy.....	31
3.7.	Ruch pieszy (w tym niepełnosprawnych)	32
3.8.	Komunikacja wodna	32
3.9.	Transport publiczny w głównych punktach styku ruchu zewnętrznego z ruchem wewnętrznym SOM	33
3.10.	Transport samochodowy.....	33
3.11.	Transport towarowy	34
3.12.	Polityka parkingowa	34
3.13.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	34
3.14.	Ochrona środowiska	36
3.15.	Wyniki badania opinii publicznej dotyczące zachowań i preferencji transportowych.....	38
4.	Plan działań na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM	39
4.1.	Misja, wizja, cel strategiczny i operacyjny Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM.....	39
4.2.	Zasady planowania przestrzennego w kontekście poprawy zrównoważonej mobilności miejskiej.....	42
4.3.	Mobilność pieszych, w tym osób o ograniczonej mobilności.....	43
4.4.	Transport zbiorowy	45
4.4.1.	Dostępność obszarowa (przestrzenna) transportu publicznego.....	45
4.4.2.	Nowoczesny tabor	46
4.4.3.	Informacja pasażerska	47

4.4.4.	Węzły przesiadkowe, w tym Park and Ride i Bike and Ride	48
4.5.	Transport rowerowy	50
4.6.	System sterowania ruchem	53
4.7.	Polityka parkingowa	54
4.8.	Ograniczanie negatywnego wpływu transportu ciężarowego – polityka przewozu ładunków .	55
4.9.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym jego niechronionych uczestników	57
4.10.	Ochrona środowiska naturalnego i antropogenicznego	59
4.11.	Działania edukacyjne i promocyjne	60
5.	Zarządzanie planem zrównoważonej mobilności miejskiej	62
6.	Instrumenty finansowania zrównoważonej mobilności miejskiej	75
7.	Monitoring i ewaluacja ex-ante	77
7.1.	Monitoring planu mobilności miejskiej	77
7.2.	Ewaluacja ex-ante	80
7.3.	Ocena wartości projektów z zastosowaniem określonych kryteriów i standardów w celu jego usprawnienia i rozwoju	81
7.4.	Misja i wizja zrównoważonej mobilności miejskiej	83
7.5.	Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów	86
7.6.	Ocena trafności planowanych działań z punktu widzenia potrzeb beneficjenta oraz spójności w zakresie planowanych celów i sposobów ich realizacji	86
7.7.	Porównywanie rezultatów projektu ze wstępnymi zamierzeniami	87
7.8.	Badanie kontekstu społecznego i gospodarczego	87
7.9.	Zidentyfikowanie słabych i mocnych stron planowanych działań (analiza SWOT)	87
7.10.	Identyfikacja i sygnalizowanie potencjalnych trudności	89
7.11.	Zdiagnozowanie potrzeb i oczekiwań grup docelowych	90
8.	Spis rysunków	92
9.	Spis tabel	92

1. Wprowadzenie

1.1. Co to jest Plan Mobilności?

Efektywny oraz skuteczny transport publiczny tworzący istotny fundament lokalnej społeczności i gospodarki, a tym samym mobilność – czyli swobodę przemieszczania się po danym obszarze funkcjonalnym, ma bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców na tym obszarze. Odpowiednie kształtowanie mobilności miejskiej w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (SOM) powinno umożliwiać prawidłowy i zrównoważony rozwój społeczny oraz gospodarczy obszarów zurbanizowanych – miejscowości w SOM, zapewniać równoważny wybór rodzaju i środka transportu, umożliwiać dostępność komunikacyjną do ważnych dla społeczności SOM celów i źródeł podróży, usprawniając i podnosząc wydajność transportu oraz przemieszczania się osób i towarów, a także zapewniać odpowiedni poziom życia mieszkańców SOM oraz chronić środowisko naturalne i antropogeniczne.

Wyzwania stojące przed krajami Unii Europejskiej – czyli m.in. redukcja emisji gazów cieplarnianych i malejąca dostępność zasobów surowców energetycznych (w szczególności ropy naftowej) oraz konieczność podniesienia poziomu energooszczędności gospodarki, są ważnym wyzwaniem dla krajów członkowskich. Dzięki nowym technologiom w zakresie konstrukcji i budowy środków transportu oraz zarządzania ruchem, sektor transportowy staje się coraz bardziej ekologiczny – przyjazny dla środowiska. Jednak w skali lokalnej transport nadal pozostaje znaczącym emitorem hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Także Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej powołuje się na zasadę zrównoważonego rozwoju¹. Dlatego należy poszukiwać nowych dróg, rozwiązań oraz możliwości, służących poprawie wskaźników. Powinny to być działania m.in. w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, których głównym celem jest wzrost dbałości o minimalizację negatywnych skutków dla środowiska naturalnego i antropogenicznego.

Mobilność jest kształtowana przede wszystkim przez dostępną infrastrukturę transportową, a w dalszej kolejności przez jej rozbudowę i nowe elementy. Żadna, wyraźnie odczuwalna zmiana służąca osiągnięciu pozytywnych skutków związanych z mobilnością, nie będzie możliwa bez przemodelowania zadań przewozowych wykonywanych na dostępnej infrastrukturze transportowej, a tym samym nie będzie możliwa bez wykorzystania jej multimodalnego charakteru (potencjału). Szczególne wyzwania w tej materii to zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego (szczególnie jego niechronionych uczestników), zniwelowanie różnic w dostępności transportowej pomiędzy głównymi ośrodkami SOM a pozostałymi miejscowościami oraz dostępności pomiędzy nimi, ograniczenie kosztów społecznych wypadków komunikacyjnych, ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu. Dlatego podstawowym celem mobilności jest uzyskanie przez system transportowy SOM wysokiej jakości usług transportowych, przy jednoczesnym oszczędnym gospodarowaniu zasobami – niższym zużyciu energii w bardziej ekologiczny sposób, a także lepszemu wykorzystaniu potencjału obecnej infrastruktury dzięki nowoczesnemu zarządzaniu. Konstrukcja planu zrównoważonej mobilności miejskiej nawiązuje także do wytycznych Komisji Europejskiej ujętych m.in. w opracowaniu pn. *Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*².

¹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, art. 5 - *Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.*

² Dokument przygotowany na zlecenie Komisji Europejskiej, wersja ze stycznia 2014 roku.

Powyższe można osiągnąć poprzez wdrożenie nowych wzorców transportowych, pozwalających na efektywniejsze przemieszczanie się większej liczby osób i towarów za pomocą wydajniejszych środków transportu lub zintegrowanego transportu multimodalnego. Wówczas transport indywidualny będzie można stopniowo ograniczać do ostatnich odcinków podróży. Należy również tak kształtować przestrzeń zurbanizowaną SOM i jego powiązania funkcjonalne, żeby zapewnić podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców, w szczególności poprzez takie planowanie nowych inwestycji – mieszkaniowych, handlowo-usługowych i gospodarczych, aby nie wymagać od mieszkańców pokonywania długich dystansów. Dlatego też efektami poprawnie wdrożonej mobilności miejskiej są przede wszystkim:

- poprawa jakości życia w SOM,
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zmniejszenie hałasu i emisji spalin,
- zmiana zachowań komunikacyjnych na bardziej ekologiczne i prozdrowotne,
- zmniejszanie długości podróży w granicach SOM.

1.2. Sposób realizacji

Dążąc do maksymalizacji efektów wdrożenia zrównoważonej mobilności miejskiej, należy przede wszystkim skoncentrować się na szeregu działań proekologicznych mających na celu zmianę preferencji komunikacyjnych mieszkańców SOM, poprzez promocję bardziej ekologicznych środków transportu. Postulaty zrównoważonej mobilności miejskiej realizowane są poprzez następujące działania:

- poprawianie warunków do pieszego przemieszczania się, w tym osobom o ograniczonej mobilności³,
- zapewnianie wysokiej jakości infrastruktury umożliwiającej korzystanie z bezemisyjnych środków transportu (np. rower), w tym pomiędzy miejscowościami,
- podnoszenie poziomu atrakcyjności niskoemisyjnego transportu zbiorowego mające na celu zachęcenie mieszkańców poruszających się samochodem do zmiany swoich zachowań (przyzwyczajień) transportowych i wyboru komunikacji zbiorowej zamiast wykorzystywania własnego pojazdu w przypadku gdy nie jest on niezbędny do wykonania podróży,
- tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych obejmujących wszystkie systemy transportowe – komunikację miejską, gminną, lokalną i regionalną (pociąg, autobus, tramwaj), samochody osobowe, motory, skutery i motorowery (system P+R⁴), rowery (system B+R⁵) oraz system K+R⁶, umożliwiających łatwą zmianę środka transportu,

³ Osoby o ograniczonej mobilności – m.in. osoby starsze, głuchonieme, niewidome, głuche, niepełnosprawne, opiekunowie z małymi dziećmi, dzieci szkolne, a także osoby o istotnych ograniczeniach zdolności do integracji społecznej lub zawodowej w wyniku upośledzenia swoich właściwości umysłowych, zmysłowych czy fizycznych, które wymagają niezbędnej interwencji społecznej. Dotyczy to także równości szans bez dyskryminacji płci, wieku, wykształcenia, aktywności zawodowej i życiowej, a także osób z obszarów wykluczonych społecznie. Określenie stosowane zamiennie z „osobami o ograniczonej ruchliwości”, z uwagi na różne nazewnictwo w dokumentach strategicznych niektórych członków SSOM.

⁴ Park and Ride – parkuj (samochodem) i jedź (transportem zbiorowym).

⁵ Bike and Ride – parkuj (rowerem) i jedź (transportem zbiorowym).

⁶ Kiss and Ride – podwieź (do środka transportu publicznego) i pożegnaj.

- promowanie systemów typu ecodriving⁷, car-sharing⁸, car-pooling⁹, wypożyczalni rowerów, samochody z napędem niskoemisyjnym, itp.
- uspokajanie ruchu samochodowego na obszarach zurbanizowanych,
- zachęcanie do stosowania mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich,
- ograniczanie ruchu tranzytowego (szczególnie ruchu ciężarowego) przez obszary zurbanizowane,
- stosowanie telematyki¹⁰ w zakresie inżynierii ruchu (ITS), w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, objęcia priorytetem systemów transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego,
- stopniowo postępujące eliminowanie pojazdów o napędzie konwencjonalnym, szczególnie do obsługi transportu publicznego oraz obsługi komunalnej gminy – zastępowanie pojazdów o napędzie spalinowym pojazdami niskoemisyjnymi lub bezemisyjnymi,
- zarządzanie zapotrzebowaniem na podróże i odpowiednie kształtowanie zagospodarowania przestrzennego ukierunkowane na ograniczenie komunikacji indywidualnej w obszarze SOM oraz ograniczanie swobody ruchu zmotoryzowanego w centrach miast, względem zwiększenia udziału podróży transportem publicznym, rowerem i pieszych, tak by zniwelować zbyt dużą różnicę pomiędzy transportem samochodowym, a pozostałymi sposobami przemieszczania się.

Plan Mobilności uwzględnia szereg działań przyczyniających się do tworzenia warunków do równoprawnego uczestnictwa osób o ograniczonej mobilności w życiu społecznym i zawodowym. Oznacza to zapewnienie równego traktowania wszystkich ludzi, bez względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, itp.

Może on także pełnić funkcję platformy współpracy oraz wymiany wiedzy i kompetencji pomiędzy JST SOM w celu kształtowania wytycznych do realizacji planowanych inwestycji z zakresu transportu. Dlatego wyjątkowo ważne jest także wdrażanie procesów integracji działań JST SOM.

Jednocześnie istotnym elementem prawidłowej realizacji inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej jest zgodność z polityką horyzontalną UE, której konieczność realizacji w aspekcie zasad horyzontalnych unormowana jest w dokumentach i aktach prawnych obowiązujących w perspektywie finansowania 2014-2020^{11,12,13,14,15}.

⁷ Promowanie ekologicznego i oszczędnego stylu jazdy.

⁸ System wspólnego użytkowania samochodu przez różne osoby.

⁹ Zwiększanie liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem – np. kojarzenie osób dojeżdżających do pracy lub nauki na tych samych trasach.

¹⁰ Telematyka – rozwiązania telekomunikacyjne, informatyczne i informacyjne oraz rozwiązania automatycznego sterowania dostosowane do potrzeb obsługiwanych systemów fizycznych – wynikających z ich zadań, infrastruktury, organizacji, procesów utrzymania oraz zarządzania – i zintegrowane z tymi systemami.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006.

¹² Umowa Partnerstwa z dnia 21 maja 2014 r., definiująca następujące zasady horyzontalne: zasadę partnerstwa, promowanie równości szans kobiet i mężczyzn, zrównoważony rozwój, zachowanie zasad polityki przestrzennej, zapobieganie dyskryminacji.

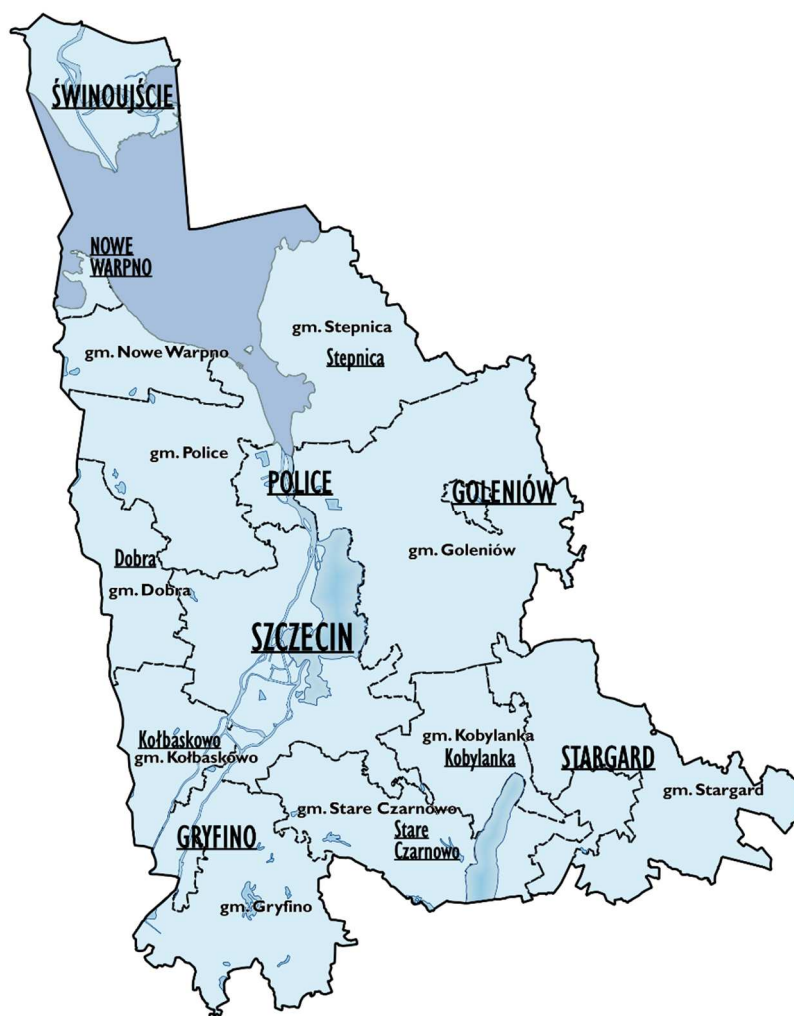
¹³ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020.

¹⁴ Agenda działań na rzecz równości szans płci i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020 z dnia 22 kwietnia 2015 r., Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

¹⁵ Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020. Minister Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 8 maja 2015 r.

1.3. Obszar opracowania

Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016-2023 (Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM) obejmuje swoim zakresem: Gminę Miasto Szczecin, Gminę Dobra, Miasto i Gminę Goleniów, Gminę i Miasto Gryfino, Gminę Kobylanka, Gminę Kołbaskowo, Gminę Police, Gminę Nowe Warpno, Gminę Miasto Stargard, Gminę Stargard, Gminę Stepnica, Gminę Stare Czarnowo, Gmina Miasto Świnoujście oraz Powiat Policki. Gminy SOM są silnie powiązane z miastem rdzeniowym SOM – Gminą Miastem Szczecin. Tak przyjęta delimitacja jest spójna ze Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.



Rys. 1.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny (Źródło: opracowanie własne)

Grupą docelową Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM są mieszkańcy SOM, charakteryzujący się wykonywaniem obowiązkowych podróży metropolitalnych¹⁶.

¹⁶ Codzienne podróże aglomeracyjne (wykraczające poza obszar jednej gminy) motywowane głównie pracą i nauką.

2. Analiza dokumentów strategicznych dotyczących transportu

2.1. Cele wynikające z lokalnych dokumentów strategicznych

Samorządy SOM¹⁷ wskazują w swoich strategiach rozwoju, w ramach celów strategicznych oraz działań – celów operacyjnych, na potrzebę stworzenia funkcjonalnego transportu publicznego, który stanowi jedną z głównych podstaw prawidłowego rozwoju gminy w aspekcie społecznym, gospodarczym oraz turystycznym. W swoich dokumentach gminy SOM dokonały analizy szeregu czynników o charakterze społecznym, gospodarczym i przestrzennym, co pozwoliło z kolei na identyfikację kierunków rozwoju, które szczegółowo określone zostały w ramach powstałych z nich priorytetów. Identyfikacji poszczególnych priorytetów dokonano w podziale na cele strategiczne i działania.

2.1.1. Strategia (Program) Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra

*Strategia (Program) Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra*¹⁸ wskazuje na transport publiczny w ramach celu strategicznego 2 – *Stworzenie warunków bazowo-organizacyjnych i szerokiej oferty kulturalno-oświatowej dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców*, celu strategicznego 5 – *Tworzenie dogodnych warunków do życia mieszkańców i dla rozwoju gospodarki*, celu strategicznego 6 – *Rozwój przedsiębiorczości i turystyki*, celu strategicznego 7 – *Gmina ekologiczna odpowiadająca wymaganiom mieszkańców*, celu strategicznego 8 – *Zwiększenie poczucia bezpieczeństwa mieszkańców* i celu strategicznego 9 – *Powiązania celów strategicznych*, co wyznacza w celach operacyjnych (szczegółowych):

- o średnim priorytecie:
 - utrzymanie środowiska naturalnego i kulturowego w dobrej kondycji ekologicznej odpowiadającej wymaganiom gminy ekologicznej – sposób realizacji poprzez przeanalizowanie studium po kątem terenów pod budownictwo mieszkaniowe, przemysłowe, usługowe, turystyczne, itp., oraz poprzez informowanie społeczeństwa o stanie środowiska, zagrożeniach oraz konsekwencjach ekonomicznych spowodowanych zanieczyszczeniami (cel strategiczny 7),
 - rozwój bezpiecznego układu funkcjonalnego i technicznego ulic – sposób realizacji poprzez poprawę parametrów technicznych ulic i chodników oraz organizowanie monitoringu i systemu bezpiecznych parkingów oraz poprzez przystosowanie ulic do ruchu uspokojonego (cel strategiczny 8),
 - współpraca gmin w rozwiązywaniu problemów komunikacji publicznej, ekologii i rozwoju turystyki – sposób realizacji poprzez zawarcie porozumienia z gminami ościennymi dla wprowadzenia optymalnego systemu komunikacyjnego (porozumienia gmin), (cel strategiczny 9),
- o wysokim priorytecie:
 - dowóz dzieci do szkół, sposób realizacji (cel strategiczny 2),

¹⁷ Wszystkie JST zrzeszone w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

¹⁸ Uchwała Nr XVI/254/04 Rady Gminy w Dobrej z dnia 26 sierpnia 2004 r. w sprawie przyjęcia Strategii (Programu) Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra.

- budowa i modernizacja infrastruktury technicznej – sposób realizacji przez budowę, modernizację i remonty infrastruktury drogowej w gminie w oparciu o program rozwoju transportu (cel strategiczny 5),
- gmina jako miejsce turystyki i rekreacji – sposób realizacji poprzez usprawnienie komunikacji publicznej (cel strategiczny 6).

2.1.2. Strategia Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023

Strategia Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023¹⁹ opisuje w ramach działania – wewnętrzne procesy operacyjne, w celu strategicznym:

- stworzenie elementów wyposażenia turystycznego i rekreacyjnego w gminie, cel operacyjny – system ścieżek rowerowych w gminie włączony do sieci ścieżek rowerowych w SOM (wg Koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych z roku 2013),
- długofalowa poprawa sieci i stanu dróg na terenie gminy, cel operacyjny – budowa nowych odcinków dróg w nawiązaniu do Studium Komunikacyjnego Goleniowa 2008.

Ponadto Strategia nawiązuje także do powiązań z SOM poprzez działanie, rozwój i wzrost, wskazując w ramach celu strategicznego – *Goleniów w SOM - SOM w Goleniowie*, następujące cele operacyjne:

- skrzyżowania w Kliniskach i Żółwiej Błoci (na trasie Szczecin – lotnisko),
- system połączeń komunikacji zbiorowej z miejscowościami gminy,
- zmniejszenie uciążliwości alternatywnej trasy turystycznej nad morze (droga wojewódzka nr 112) dla mieszkańców miejscowości i gminy.

Dodatkowo, w ramach celu strategicznego – *utrzymanie i rozwijanie przewagi konkurencyjnej Goleniowskiego Parku Przemysłowego*, Strategia wskazuje na cel operacyjny – przystanek kolejowy GPP.

2.1.3. Strategia Rozwoju Gminy Gryfino

Gmina Gryfino nie posiada obecnie uchwalonego dokumentu strategii rozwoju w zakresie transportu publicznego i komunikacji. W takim przypadku przyjmuje się, że strategia rozwoju transportu publicznego i systemów komunikacji gminy, do czasu opracowania i przyjęcia strategii w drodze uchwały przez Radę Miejską w Gryfinie, opierać się będzie o przedmiotowy *Zintegrowany plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM* oraz na *Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020*, do momentu kiedy stanie się ona (strategia) dokumentem obowiązującym.

¹⁹ Uchwała Nr XLII/489/14 Rady Miejskiej w Goleniowie z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023.

2.1.4. Strategia Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022

*Strategia Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022*²⁰ w ramach celu szczegółowego 1.4. *Tworzenie warunków na rzecz kompatybilności wszystkich zamierzeń gospodarczych i społecznych z warunkami określonymi przestrzenią gminy*, wskazuje działanie 1.4.2. *Zintegrowanie planów rozwoju społeczno-gospodarczego obejmującego całą przestrzeń gminy z planami rozwoju gmin SOM, m.in. poprzez wzrost współpracy gmin poprzez integrację działań w zakresie transportu publicznego.*

Cel szczegółowy 3.1. *Podjęcie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Kobylanka* wskazuje działanie 3.1.1 *Modernizacja dróg i ciągów komunikacyjnych* na terenie gminy oraz działanie 3.1.2. *Modernizacja i rozbudowa infrastruktury okołodrogowej* (chodniki, parkingi, ścieżki rowerowe, oświetlenie uliczne).

2.1.5. Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Kołbaskowo

*Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Kołbaskowo*²¹ wskazuje w ramach Priorytetu 1. *Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności Gminy*, następujące cele cząstkowe:

- Cel 3: *poprawa powiązań infrastrukturalnych w Gminie dla zwiększenia możliwości równomiernego rozwoju gospodarczego, dostępu do zatrudnienia, nauki, kultury i wypoczynku,*
- Cel 5: *uzupełnienie powiązań z krajowym i międzynarodowym układem transportowym,*
- Cel 6: *poprawa funkcjonowania transportu publicznego w Gminie.*

2.1.6. Strategia rozwoju gminy Nowe Warpno

Gmina Nowe Warpno nie posiada obecnie uchwalonego dokumentu strategii rozwoju w zakresie transportu publicznego i komunikacji. W takim przypadku przyjmuje się, że strategia rozwoju transportu publicznego i systemów komunikacji gminy, do czasu opracowania i przyjęcia strategii w drodze uchwały przez Radę Miejską w Nowym Warpnie, opierać się będzie o przedmiotowy *Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM* oraz na *Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020*, do momentu kiedy stanie się ona dokumentem obowiązującym.

2.1.7. Strategia Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020

W ramach priorytetu I *Poprawa konkurencyjności Gminy Police* oraz celu 1. – *sprawnego, funkcjonalnego i bezpiecznego systemu komunikacyjnego w gminie*, *Strategia Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020*²² wskazuje na następujące działania:

- rozbudowa i modernizacja sieci dróg publicznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,

²⁰ Uchwała Nr XXXV/215/13 Rady Gminy Kobylanka z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022.

²¹ Uchwała Nr XIII/159/08 Rady Gminy Kołbaskowo z dnia 31 marca 2008 r. w sprawie: przyjęcia Planu Rozwoju Lokalnego Gminy Kołbaskowo.

²² Uchwała nr XLVIII/375/06 Rady Miejskiej w Policach z dnia 26 września 2006 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020.

- poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej gminy,
- rozbudowa i modernizacja ciągów pieszych,
- rozbudowa ścieżek rowerowych,
- promocja transportu zbiorowego,
- zapewnienie kompleksowego systemu organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- współpraca regionalna na rzecz przywrócenia pasażerskiego połączenia kolejowego Szczecin – Police – Trzebież,
- współpraca regionalna na rzecz budowy zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecin wraz ze stałą przeprawą przez rzekę Odrę w rejonie miasta Police.

Strategia wykazuje, że istotne znaczenie w systemie komunikacyjnym gminy ma rozbudowa ścieżek rowerowych jako formy alternatywnej, ekologicznej komunikacji, dlatego możliwość ich realizacji powinna być obligatoryjnie rozpatrywana przy budowie i modernizacji dróg na terenie gminy. Natomiast poprawa stanu środowiska naturalnego zależy także od promocji transportu zbiorowego przez podnoszenie jakości usług komunikacji publicznej, dlatego w ramach priorytetu istotne znaczenie według Strategii ma m.in. modernizacja i rozbudowa przystanków komunikacji publicznej i systemów bezpieczeństwa ruchu.

2.1.8. Strategia Rozwoju Powiatu Polickiego do roku 2020

Strategia Rozwoju Powiatu Polickiego do roku 2020²³ w ramach celu strategicznego 6.1 Radykalne wzmocnienie spójności ekonomiczno-przestrzennej powiatu polickiego, wskazuje cel operacyjny – budowa więzi horyzontalnych wewnątrz powiatu w oparciu o infrastrukturę komunikacyjno-transportową oraz cel operacyjny – udział w budowie instytucjonalnej formy funkcjonowania Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Natomiast w ramach celu strategicznego 6.5 Rozwój infrastruktury technicznej, Strategia wskazuje cele operacyjne w zakresie infrastruktury drogowej i transportu:

- wspieranie działań zmierzających do budowy drogowej i kolejowej obwodnicy zachodniej Szczecina wraz z przeprawą w Świętej,
- niezwłoczna modernizacja dróg powiatowych,
- budowa nowych dróg powiatowych,
- tworzenie warunków do powstania zbiorowej komunikacji lokalnej.

2.1.9. Strategia Rozwoju Gminy Stare Czarnowo na lata 2016-2025

Strategia Rozwoju Gminy Stare Czarnowo na lata 2016-2025²⁴ w ramach obszaru strategicznego Obszar II Komfort życia, wskazuje cel strategiczny Rozwój infrastruktury technicznej służącej poprawie jakości życia mieszkańców, w którym wskazuje cel szczegółowy 2.2. Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego, w którym ujęte zostały następujące przedsięwzięcia:

- 2.2.1. Przebudowa dróg lokalnych,

²³ Uchwała nr XXXVIII/265/201 Rady Powiatu w Policach z dnia 26 marca 2010 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju Powiatu Polickiego do 2020 roku.

²⁴ Uchwała Nr XV/123/2016 Rady Gminy Stare Czarnowo z dnia 29 lutego 2016 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Stare Czarnowo na lata 2016-2025.

- 2.2.2. Budowa i modernizacja infrastruktury okołodrogowej.

2.1.10. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard do roku 2020

Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard²⁵ do roku 2020²⁶, w ramach priorytetu gospodarka i celu szczegółowego 1.1. Tworzenie warunków dla dalszego rozwoju gospodarczego miasta, wskazuje działanie 1.1.2. Budowa i rozbudowa połączeń drogowych do terenów przemysłowych miasta.

W ramach priorytetu infrastruktura i celu szczegółowego 2.1. *Podjęcie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej miasta*, Strategia wskazuje na działania:

- 2.1.1. Poprawa stanu technicznego ulic na terenie miasta,
- 2.1.2. Kontynuowanie działań związanych z poprawą komunikacji terenów centrum miasta,
- 2.1.3. Działania projektowo – inwestycyjne związane z utworzeniem obejścia północnego miasta,
- 2.1.4. Przebudowa terenów kolejowych wokół dworca PKP i PKS,
- 2.1.5. Budowa sieci ścieżek rowerowych łączących poszczególne obszary miasta i tereny rekreacyjne położone wokół Stargardu.

Natomiast transport publiczny został wskazany w priorytecie infrastruktura, w celu szczegółowym 2.3. *Intensywne działania w zakresie przebudowy i rozbudowy infrastruktury technicznej miasta*, poprzez zadanie 2.3.3. *Stopniowa wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej.*

Dodatkowo w priorytecie społeczność, w celu szczegółowym 5.1. *Podwyższenie jakości oferty miasta w zakresie rekreacji i wypoczynku*, Strategia wskazała zadanie 5.2.4. *Przebudowa i rozbudowa infrastruktury publicznej związanej z obsługą komunikacji miejskiej.*

2.1.11. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007-2020

W celu 7.1. *Infrastruktura*, *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007-2020²⁷*, jako cel pierwszorzędny wskazuje podjęcie działań w kierunku rozwoju infrastruktury technicznej w postaci zadań polegających na poprawie stanu technicznego dróg publicznych przebiegających przez teren gminy oraz rozbudowę i przebudowę obiektów infrastruktury około drogowej.

Natomiast w celu 7.3.3 *Przestrzeń*, jako cel drugorzędny Strategia wskazała Podjęcie działań w kierunku poprawy komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej, jako zadanie polegające na przebudowie głównych szlaków komunikacji drogowej w obrębie gminy Stargard.

²⁵ Z dniem 1 stycznia 2016 r. nastąpiła zmiana nazwy miasta z Stargard Szczeciński na nową – Stargard (Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 grudnia 2015 r. w sprawie ustalenia, zmiany i zniesienia urzędowych nazw niektórych miejscowości oraz ustalenia nazwy obiektu fizjograficznego)

²⁶ Uchwała Nr XVI/184/2016 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 23 lutego 2016 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020.

²⁷ Uchwała Nr XIV/83/08 Rady Gminy Stargard Szczeciński z dnia 25 stycznia 2008 r. w sprawie uchwalenia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007-2020.

2.1.12. Strategia rozwoju Gminy Stepnica do roku 2025

W ramach celu strategicznego I – rozwój gminnej gospodarki opartej na turystyce, *Strategia rozwoju Gminy Stepnica do roku 2025*²⁸ wskazuje na działanie 4.1.2.2. *Projekt powiązania - w ramach multimodalności turystyki żeglarstwa z turystyką rowerową, planowaną „Velostradą Stepnica - Kołobrzeg”* po linii dawnej kolejki wąskotorowej i dalej na Bornholm.

2.1.13. Strategia Rozwoju Szczecina 2025

W ramach celów strategicznych *Strategia Rozwoju Szczecina 2025*²⁹ wskazuje priorytet IV *Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne* mówi m.in. o podniesieniu atrakcyjności miasta, na który wpływ ma poprawa dostępności transportowej poprzez realizację spójnego, multimodalnego systemu transportowego, który wzmocni także system powiązań transportowych w SOM oraz kształtowanie funkcjonalności układu komunikacyjnego miasta i rozwój zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego.

W ramach celu operacyjnego IV.2. *Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta*, Strategia wskazuje na szereg działań zmierzających do budowy spójnego, multimodalnego systemu transportowego, obejmującego połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze, żeglugę śródlądową i transport morski wraz z wdrożeniem nowoczesnych systemów telematycznych, mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego i systemu transportowego także w odniesieniu do układu metropolitalnego Szczecina – SOM. Dlatego też niezbędna jest poprawa powiązań transportowych w SOM m.in. poprzez budowę (we współpracy z JST zrzeszonymi w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) oraz zarządcami dróg) drogowego i kolejowego Obejścia Zachodniego Szczecina wraz z przeprawą na Odrze Police-Święta³⁰.

Podniesienie jakości wewnętrznych powiązań komunikacyjnych według Strategii wymaga rozwoju i poprawy efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w tym także w układzie metropolitalnym, poprzez:

- wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej do uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w porozumieniu z podmiotami na terenie SOM,
- rozbudowę miejskiej sieci połączeń tramwajowych (m.in. Szczeciński Szybki Tramwaj) z uwzględnieniem struktury przestrzennej miasta i przylegających miejscowości,
- poprawę skomunikowania wewnętrznego miasta w nawiązaniu do obecnych i przyszłych potrzeb rozwojowych i funkcjonalnych, m.in. poprzez rozbudowę układu drogowego, realizację obwodnicy miasta oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych lewo- i prawobrzeżnej części miasta,
- wdrożenie systemu P+R,
- realizację systemu zarządzania ruchem w mieście, który pozwoli na racjonalizację publicznego transportu zbiorowego.

²⁸ Uchwała Nr XXX/327/14 Rady Miejskiej w Stepnicy z dnia 29 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy *Stepnica* do roku 2025.

²⁹ Uchwała Nr XIV/320/11 Rady Miasta Szczecina z dnia 19 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina 2025.

³⁰ Obecnie planuje się tunel drogowy Police – Święta pod rzeką Odra.

Szczecin jako główny węzeł transportowy SOM powinien spełniać oraz zapewniać jakościowe i ilościowe wymagania względem pasażerów i ruchu przewozowych środków kolejowych, autobusowych i wodnych obsługujących całą metropolię. Dlatego też niezbędna jest:

- budowa nowego dworca autobusowego, jako węzła komunikacyjnego, zintegrowanego z pozostałymi formami transportu i dworcami na terenie miasta,
- wzmocnienie funkcji transportowej lotniska Szczecin-Dąbie, jako lotniska komplementarnego dla Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów.

Ponadto w ramach celu operacyjnego IV.3. *Wspieranie rozwoju i harmonizacja metropolitalnych funkcji Szczecina oraz realizacja projektów budujących prestiż miasta*, Strategia nawiązuje do publicznego transportu zbiorowego w aspekcie SOM, subregionu metropolitalnego oraz TRMS³¹) poprzez potrzebę podejmowania wspólnych działań budujących wewnętrzną spójność terytorialną i społeczną oraz potencjał gospodarczy:

- wspólne określanie powiązania komunikacyjnych ze Szczecinem komunikacją zbiorową w ramach rozwiązywania problemów komunikacyjnych poprzez komplementarne planowanie przestrzenne Szczecina i gmin granicznych,
- stworzenie systemu kolei metropolitalnej SOM (SKM) w oparciu o infrastrukturę szczecińskiego węzła kolejowego w powiązaniu z liniami kolejowymi do Polic i Trzebieży, Gryfina, Stargardu, Goleniowa, Pasewalk, Angermünde, w ramach kształtowania ładu komunikacyjnego wokół Szczecina.

Zadania związane z publicznym transportem zbiorowym obejmuje Program strategiczny IV: Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne³².

2.1.14. Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014-2020

Przeprowadzone analizy wskazały transport, jako jedną ze słabych stron funkcjonowania miasta (brak stałej przeprawy, niedostateczne skomunikowanie z resztą regionu/kraju). Efektem opracowanej *Strategii Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014-2020*³³ jest sformułowanie pierwszego celu strategicznego – *A. Poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacji i transportu miasta (krajowego, regionalnego, międzynarodowego)*, uszczegółowionego w celach operacyjnych: *1. Usprawnienie połączeń transportowych między wyspami Uznam i Wolin, 2. Poprawa dostępności miasta oraz 3. Rozwój systemów telematycznych*. Strategia wskazuje na istotną rolę sektora transportu, jako najważniejszego w funkcjonowaniu miasta i umożliwiającego jego dalszy rozwój. Ponieważ Strategia nie odnosi się do publicznego transportu autobusowego, a Gmina nie posiada Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje się, że rozwój autobusowej komunikacji miejskiej opierać się będzie o przedmiotowy *Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM*

³¹ Transgraniczny region metropolitalny Szczecina – koncepcja rozwoju przestrzennego transgranicznego obszaru funkcjonalnego Szczecina określająca priorytety rozwoju regionu i planowane programy inwestycyjne obejmującego polską i niemiecką część Euroregionu Pomerania.

³² Załącznik nr 1 i 4 do Zarządzenia Nr 83/13 Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 28 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Programów strategicznych wynikających z realizacji Strategii Rozwoju Szczecina 2025.

³³ Uchwała Nr XLIV/354/2013 Rady Miasta Świnoujście z dnia 24 października 2013 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014-2020".

oraz o Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020.

2.1.15. Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020³⁴ rozdzieliła cele strategiczne m.in. na transport drogowy, transport kolejowy oraz transport publiczny. Głównym celem strategii rozwoju transportu drogowego jest poprawa stanu infrastruktury drogowej i technicznej oraz dążenie do utworzenia spójnego systemu transportu drogowego, sprzyjającego rozwojowi społeczno-gospodarczemu. Dzięki poprawie spójności sieci drogowej możliwy będzie wzrost dostępności komunikacyjnej regionu oraz rozwój systemu transportu publicznego. Do celów szczegółowych strategii rozwoju transportu drogowego zalicza się budowę, przebudowę i remonty dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a także poprawę infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem generalnym Strategii w zakresie systemu transportu kolejowego do roku 2020 jest zapewnienie pełnego pod względem ilościowym, strukturalnym i jakościowym pokrycia popytu na kolejowe usługi przewozowe, pasażerskie i towarowe oraz zaoferowanie atrakcyjnej oferty przewozowej stymulującej przyciąganie pasażerów i ładunków do transportu kolejowego z uwzględnieniem wymagań bezpieczeństwa transportowego oraz ochrony środowiska naturalnego. Priorytetowe sfery rozwoju systemu transportu kolejowego województwa to:

- rozwój komunikacji pasażerskiej, m.in. poprzez rozszerzenie oferty kolejowej usług komunikacji pasażerskiej w powiązaniach regionalnych oraz koordynację transportu kolejowego i drogowego poprzez powołanie regionalnego związku transportowego,
- rozwój towarowego transportu kolejowego,
- modernizacja liniowej i punktowej infrastruktury, w tym modernizacja stacji i dworców,
- zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Natomiast celem generalnym strategii rozwoju zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego jest kształtowanie w województwie zachodniopomorskim efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego. Zintegrowany system transportu publicznego to połączone usługi transportowe na obszarze województwa, objęte wspólnym systemem informacyjnym i biletowym oraz wspólnym rozkładem jazdy, a także systemem P&R. System transportu publicznego w województwie powinien spełniać wymogi ochrony środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa, być powszechnie dostępny, w tym dla osób niepełnosprawnych.

³⁴ Uchwała Nr 221/10 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 lutego 2010 r. w sprawie przyjęcia zaktualizowanego programu wojewódzkiego pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

2.1.16. Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020

Misją rozwoju transportu publicznego w SOM *Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego SOM na lata 2014-2020*³⁵, jest:

- zapewnienie transportu w całym SOM, obejmującego wszystkie grupy społeczne,
- transport zintegrowany,
- system bez barier,
- komplementarne podejście do organizacji,

natomiast wizją Strategii jest:

- utworzenie komplementarnego wielosystemowego transportu publicznego,
- stworzenie wspólnego systemu zarządzania,
- integracja systemu w oparciu o Szczecińską Kolej Metropolitalną (SKM),
- zapewnienie optymalnego połączenia każdej siedziby gminy SOM ze Szczecinem,
- integracja transportu metropolitalnego z gminnym i miejskim.

Strategia określa także kluczowe wyzwania w procesie integracji transportu publicznego:

- wybór modelu zarządzania i organizacji transportu publicznego na terenie SOM,
- stworzenie spójnego systemu transportu publicznego pomiędzy jednostkami zarządzającymi,
- połączenie obecnie istniejących systemów transportowych w jeden organizm.

Celem strategicznym Strategii jest wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, z którego wynikają trzy cele operacyjne, wraz z zadaniami:

- cel operacyjny 1: Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów:
 - zadanie 1.1.: Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM,
 - zadanie 1.2.: Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematki,
 - zadanie 1.3.: Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa,
 - zadanie 1.4.: Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości,
 - zadanie 1.5.: Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujących różne systemy transportu zbiorowego,
 - zadanie 1.6.: Dostosowanie infrastruktury punktowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej,

³⁵ Dokument uchwalony przez Walne Zebranie Członków SSOM w dniu 10 lipca 2015 r.

- zadanie 1.7.: Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy w Szczecinie.
- cel operacyjny 2: Rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego – Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS),
 - zadanie 2.1.: Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego,
- cel operacyjny 3: Oparcie publicznego transportu zbiorowego w SOM o transport kolejowy.
 - zadanie 3.1.: Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi SOM transportem kolejowym).

Zadaniem Strategii jest realizacja powyższych działań oraz stworzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego w SOM, zarządzanego przez jeden podmiot, ze wspólnym systemem taryfowo-biletowym, którego efektem ma być poprawa jakości i atrakcyjności transportu publicznego SOM.

2.1.17. Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

W Strategii Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych³⁶, jednym z celów strategicznych jest cel strategiczny I *Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM*, którego celem operacyjnym jest:

- polepszenie zewnętrznej dostępności transportowej SOM,
- poprawa spójności wewnętrznej SOM poprzez wzmocnienie powiązań transportowych.

Natomiast cel strategiczny II *Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni* wskazuje cel operacyjny *budowa zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego*.

2.1.18. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Strategia ZIT SOM³⁷ wskazuje *Cel strategiczny 1: Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – zintegrowana przestrzeń*, którego priorytet 1.1 *Rozwój metropolitalnego systemu transportowego* obejmuje działania:

- 1.1.1 – zwiększenie wewnętrznej, drogowej dostępności transportowej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- 1.1.2 – transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym,
- 1.1.3 – transport publiczny kolejowy na obszarze metropolitalnym,
- 1.1.4 – zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym.

³⁶ Dokument przyjęty Walnym Zebraniem członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, opracowany w ramach realizacji projektu: „Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych”, wrzesień 2014 r.

³⁷ Dokument zatwierdzony przez Walne Zebranie Członków Stowarzyszenia SOM, w dniu 15 marca 2016 r.

W priorytecie 1.2. *Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* zawarto działania:

- 1.2.1 – rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów w Szczecinie i Świnoujściu,
- 1.2.3 – transport kolejowy.

Natomiast w priorytecie 1.3. *Sprawnie działające systemy infrastruktury ochrony środowiska Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*, zawarto działanie:

- 1.3.2 – przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną na obszarze metropolitalnym.

2.1.19. Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020

*Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020*³⁸ obejmuje swoim zasięgiem makroregion Polski Zachodniej: województwa dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie. Według Strategii zwiększaniu konkurencyjności makroregionu Polski Zachodniej w wymiarze europejskim służyć będzie realizacja celów szczegółowych:

- wzmacnianie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Polski Zachodniej,
- budowa oferty gospodarczej
- wzmocnienie potencjału naukowo-badawczego makroregionu.

Zaplanowane działania rozwojowe dotyczą poprawy dostępności zewnętrznej i wewnętrznej makroregionu, dlatego realizacja działań rozwojowych w ramach celów strategicznych przyczyni się do realizacji wizji rozwojowej, zgodnie z którą w roku 2020 makroregion Polski Zachodniej będzie obszarem współpracującym, kreatywnym, atrakcyjnym, mobilizującym i otwartym.

W aspekcie transportowym obszar makroregionu Polski Zachodniej cechuje się przebiegiem europejskich korytarzy transportowych, w tym korytarza Via Hanseatica oraz Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC – Route E-65. Strategia wskazuje, że pomimo stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci drogowej, szczególnie dróg szybkiego ruchu, oraz sieci kolejowej, wewnętrzna dostępność nie jest jeszcze dość efektywna. Jeżeli w aspekcie transportu drogowego dostępność wewnętrzna (oraz dostępność zewnętrzna) jest stosunkowo efektywna, to transport kolejowy o stosunkowo gęstej sieci kolejowej, poprzez swój stan techniczny, ograniczaną stopniowo liczbę połączeń oraz wydłużające się czasy przejazdów (skracane w miarę nielicznych modernizacji na sieci kolejowej), wykazuje niską efektywność transportową w dostępności wewnętrznej.

Dlatego jednym z wyzwań Strategii jest intensyfikacja współpracy międzyregionalnej oraz transgranicznej dla inicjowania i skutecznej realizacji przedsięwzięć rozwojowych o znaczeniu ponadregionalnym oraz bardziej efektywne wykorzystanie atutu położenia przez dalszą poprawę zewnętrznej dostępności makroregionu i zwiększenie jego spójności wewnętrznej.

Do 2020 roku makroregion Polski Zachodniej według Strategii będzie bardziej dostępny dzięki rozbudowie sieci transportowej, w szczególności powiązań północ-południe oraz powiązań z Warszawą i innymi ważnymi europejskimi ośrodkami rozwoju: Berlinem, Pragą, Wiedniem i Dreznem.

³⁸ Dokument przyjęty w dniu 30 kwietnia 2014 r. przez Radę Ministrów.

Dlatego też celem głównym Strategii jest – wzrost konkurencyjności Polski Zachodniej w wymiarze europejskim poprzez efektywne wykorzystanie potencjału makroregionu, a wynikający z niego cel szczegółowy w aspekcie transportu to – integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu.

2.1.20. Transgraniczny region metropolitalny Szczecina³⁹

Dokument pn. *Koncepcja rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina – część polska* (dalej Koncepcja TRMS), stanowił podstawę do opracowania Priorytetów rozwoju polskiej części *Transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina*⁴⁰.

Celem głównym Koncepcji TRMS jest wzrost konkurencyjności Szczecina oraz jego regionu metropolitalnego w drodze uzyskania spójności terytorialnej zdelimitowanego obszaru TRMS jako głównego obszaru wzrostu na pograniczu polsko–niemieckim. Do kierunków polityki przestrzennej, niezbędnych do realizacji powyższego celu przez partnerów TRMS należy m.in. poprawa powiązań transportowych i komunikacyjnych w celu poprawy dostępności obszaru.

W ramach infrastruktury transportowej wskazane zostały priorytety dla transportu publicznego:

- Zwiększenie dostępności przestrzennej przystanków, skrócenie drogi przesiadki oraz skracanie czasu jazdy jako element zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach ogółem,
- Rozwój połączeń komunikacji szynowej (pociąg, tramwaj) jako podstawowy system transportu publicznego,
- Tworzenie (zintegrowanych) węzłów przesiadkowych oraz parkingów typu Park and Ride,
- Wykorzystanie istniejących dworców kolejowych w Szczecinie i w Stargardzie pod stworzenie zintegrowanych, multimodalnych węzłów przesiadkowych,
- Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego Szczecin Główny z portem morskim,
- Wprowadzenie wspólnego biletu – integracja taryfowo-biletowa,
- Zwiększenie zasięgu (penetracji) sieci tramwajowej w Szczecinie, także poza jego granice administracyjne,
- Podkreślanie rangi szybkiego, sprawnego i funkcjonalnego transportu publicznego jako jednego z głównych czynników atrakcyjności inwestycyjnych penetrowanych przezeń obszarów, a także narzędzie i impuls rewitalizacji obsługiwanych obszarów,
- Wprowadzenie preferencji (zachęt i udogodnień) dla korzystania z transportu publicznego (parkingi, taryfa biletowa, bilet miejski, itp.) do czasu realizacji tunelu drogowego pod rzeką Świną w Świnoujściu,
- Utworzenie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej,
- Analiza możliwości wprowadzenia do obsługi transportu publicznego tramwaju dwusystemowego.

³⁹ Koncepcja TRMS ze strony internetowej: www.som.szczecin.pl oraz www.rbgp.pl (Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego).

⁴⁰ Dokument przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego Nr 1359/11 z dnia 31 sierpnia 2011 r. oraz w dniu 21 czerwca 2011 r. przez Prezesa Zarządu SSOM.

Raport prezentujący pierwszy etap prac nad polsko-niemiecką *Koncepcją Rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina* określił cele oraz propozycje projektów w pięciu obszarach tematycznych:

- 1. Położenie nad wodą,
- 2. Energie odnawialne,
- 3. Ludzie, kultura, język, praca,
- 4. Funkcje miast,
- 5. Transport publiczny.

Zapisane cele oraz projekty są odpowiedzią na istniejące deficyty transgranicznej infrastruktury w porównaniu do połączeń wewnątrz krajowych oraz na popyt wynikający z wzrastających migracji i przekształceniu przygranicznych niemieckich gmin w obszar podmiejski Szczecina. Raport wskazuje konieczne inwestycje w infrastrukturę kolejową oraz możliwości wykorzystania dróg wodnych.

Cele wskazane w każdym z obszarów tematycznych powinny stanowić rekomendacje do strategii rozwoju poszczególnych części TRMS jak i całości.

2.1.21. Cele strategiczne i cele operacyjne – podsumowanie

W większości dokumentów strategicznych JST SOM cele strategiczne i cele operacyjne odzwierciedlają się w celach zawartych w dokumentach strategicznych SSOM. Nie zawsze jednak w każdej Strategii cel operacyjny dotyczący transportu publicznego ujęty jest pod celem strategicznym traktującym o transporcie. Zróżnicowany jest też poziom szczegółowości w podejściu do transportu publicznego, czy systemów komunikacyjnych. Należy zaznaczyć, że dwie gminy – Gryfino i Nowe Warpno nie posiadają strategii rozwoju.

JST SOM zwracają uwagę zarówno na znaczenie istniejącej, jak i planowanej sieci kolejowej w kolejowym transporcie publicznym w ramach wzmocnionych połączeń metropolitalnych realizowanych pod szyldem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM).

W opracowanych i przyjętych planach transportowych JST SOM zwracają uwagę na potrzebę działań ukierunkowanych na rozwój publicznego transportu zbiorowego poprzez integrację różnych środków i rodzajów transportu, a także integrację z transportem indywidualnym.

Dla SOM cele strategiczne i cele operacyjne wskazane w dokumentach strategicznych JST SOM oraz SSOM nawiązują do siebie, przez co uwidaczniają się wspólne cele i kierunki rozwoju.

2.2. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Utworzenie w SOM efektywnego zintegrowanego systemu transportu publicznego, także w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, wymagać będzie współpracy gmin SOM. Przełoży się to na konieczność modyfikacji prawa lokalnego, dotyczącego przede wszystkim aspektów tworzenia tego zintegrowanego systemu oraz uregulowania zasad współpracy pomiędzy samorządami.

Ramy zmian prawa w zakresie kształtowania i rozwoju transportu publicznego wyznaczają Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plany transportowe) – krajowy,

wojewódzki oraz powiatowe i gminne, które są sporządzane w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym⁴¹.

2.2.1. Wojewódzki plan transportowy

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego*⁴² określa sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów wojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej, opartą głównie na transporcie kolejowym. Plan zakłada podniesienie atrakcyjności transportu wojewódzkiego m. in. poprzez integrację transportu zbiorowego rozumianą jako:

- wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego obejmującego wszystkie rodzaje transportu zbiorowego na obszarze województwa,
- utworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej, 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.) z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi telematycznych,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne,
- zapewnienie skomunikowania pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego w oparciu o jednolite rozkłady jazdy,
- budowę węzłów komunikacyjnych, przebudowę dworców (stacji i przystanków) kolejowych, przystosowanych do korzystania przez osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, budowę przy nich parkingów P+R oraz B+R,
- połączenie autobusowymi liniami dowozowymi dworców kolejowych z generatorami potoków podróży w obszarach zurbanizowanych,
- integrację rozkładów jazdy, w tym:
 - dopasowanie rozkładów jazdy niekolejowych rodzajów transportu zbiorowego (w tym linii dowozowych), dojeżdżających do węzłów komunikacyjnych i dworców kolejowych, do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów wojewódzkich i międzywojewódzkich,
 - koordynację pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami lokalnymi oraz regionalnymi w transporcie drogowym, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich.

Realizacji zadań, ukierunkowanych na realizację tych celów, powinno sprzyjać według Planu:

- utworzenie Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego obejmującego kolej,
- utworzenie struktury jednego organizatora Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego.

⁴¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zm.).

⁴² Uchwała nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego” (Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2918).

2.2.2. Plan transportowy Szczecina

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin lata 2014-2025*⁴³ zakłada oparcie komunikacji miejskiej na przewozach tramwajowych. Znaczącą rolę będzie także spełniać SKM z połączeniami do Polic i Trzebieży, Stargardu, Goleniowa i Gryfina, zintegrowana z komunikacją miejską poprzez węzły komunikacyjne, wyposażone w parkingi, umożliwiające dogodne przesiadanie się na różne środki transportu.

Plan zestawia zadania, niezbędne do wykonania dla osiągnięcia „poprawy dostępności transportowej i układu komunikacyjnego” Szczecina – „atrakcyjnego miasta metropolitalnego”⁴⁴. Ujęte zadania prowadzą się do integracji różnych rodzajów transportu zbiorowego: infrastrukturalnej, połączeń, taryfowo-biletowej i informacyjnej:

- integracja infrastrukturalna obejmuje:
 - tworzenie spójnej sieci transportu publicznego z budową dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych węzłów komunikacyjnych, z modernizacją przystanków istniejących i budową nowych,
 - rozwój sieci parkingów – P+R i B+R przy węzłach komunikacyjnych oraz B+R przy przystankach,
 - zakupy nowoczesnego (niskopodłogowego i niskoemisyjnego) taboru,
- integracja połączeń obejmuje opracowywanie rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb pasażerów, komunikujących z sobą różne rodzaje transportu: rower, autobus (w tym linii dowozowych w ramach systemu „Transport na żądanie”), tramwaj, kolej,
- integracja taryfowo-biletowa oznacza utworzenie systemu wspólnego biletu (System Karty Miejskiej), umożliwiającego przejazdu wszystkimi rodzajami transportu zbiorowego, również w transporcie aglomeracyjnym,
- integracja informacyjna oznacza budowę Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską, w tym – budowę wspólnego systemu informacji pasażerskiej, działającego w czasie rzeczywistym, wykorzystującego aplikacje mobilne.

Plan podnosi również aspekt współpracy pomiędzy interesariuszami komunikacji miejskiej oraz między jednostkami administracyjnymi miasta i partnerami zewnętrznymi, a także współpracy operatorów komunikacji miejskiej i podmiejskiej oraz transportu aglomeracyjnego.

2.2.3. Plan transportowy miasta Stargard Szczeciński

Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Stargardu Szczecińskiego oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego

⁴³ Uchwała nr XLI/1309/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014-2025” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2646).

⁴⁴ Strategia Rozwoju Szczecina 2025, Szczecin 19 grudnia 2011.

transportu zbiorowego^{45,46} określa zadania ukierunkowane na integrację różnych systemów transportu publicznego:

- budowa w pobliżu dworca kolejowego w Stargardzie zintegrowanego węzła komunikacyjnego umożliwiającego przesiadkę pomiędzy transportem kolejowym, komunikacją miejską, drogowym transportem regionalnym oraz transportem drogowym w komunikacjach dalekobieżnej i międzynarodowej, zapewniającego właściwą liczbę miejsc postojowych na parkingach P+R i B+R,
- wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego, w oparciu o jeden bilet, podróż w ramach SOM (komunikacją miejską w Stargardzie, innym środkiem lokomocji do Szczecina oraz komunikacją miejską w Szczecinie),
- utworzenie platformy kontaktów z pasażerami z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), zapewniającej wszechstronne informacje o transporcie zbiorowym.

Pozostałe gminy SOM nie posiadają własnych Planów Transportowych, jednakże linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej przebiegające przez ich teren można zidentyfikować analizując powiatowe plany transportowe – dokumenty traktujące o połączeniach pomiędzy przedmiotowymi gminami, a organizowane przez powiaty.

2.2.4. Plan transportowy powiatu gryfińskiego

*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego*⁴⁷ wskazuje, że zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację jego rodzajów, jak również integrację z transportem indywidualnym, określa więc działania, ukierunkowane na tę integrację:

- tworzenie wspólnej infrastruktury transportowej – węzły komunikacyjne i dworce (stacje i przystanki), przy których należy budować parkingi P+R oraz B+R,
- utworzenie skoordynowanego systemu rozkładów jazdy, pozwalającego na komunikowanie różnych rodzajów transportu,
- utworzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego, funkcjonującego wewnątrz całej sieci połączeń pasażerskich,
- wypracowanie wspólnych rozwiązań organizacyjno-technicznych dotyczących w szczególności zarządzania użytkowaniem infrastruktury transportowej, przewozami (koordynowanie rozkładów jazdy różnych środków transportu zbiorowego na wspólnych odcinkach tras oraz w węzłach komunikacyjnych i dworcach), systemem taryfowo-biletowym oraz systemem informacji pasażerskiej, realizacji czego powinno sprzyjać powołanie jednego organizatora, który przejąłby od gmin obowiązki dotyczące zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

⁴⁵ Uchwała nr XXXIX/459/201414 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 27 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Stargardu Szczecińskiego oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego” (Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2607).

⁴⁶ Z dniem 1 stycznia 2016 r. nastąpiła zmiana nazwy miasta z Stargard Szczeciński na nową – Stargard (Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 grudnia 2015 r. w sprawie ustalenia, zmiany i zniesienia urzędowych nazw niektórych miejscowości oraz ustalenia nazwy obiektu fizjograficznego)

⁴⁷ Uchwała nr XL/285/2014 Rady Powiatu w Gryfinie z dnia 30 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego” (Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 4933).

2.2.5. Plan transportowy powiatu goleniowskiego

W *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Goleniowskiego*⁴⁸ stwierdza się, że należy zwiększać atrakcyjność transportu publicznego poprzez:

- modernizację infrastruktury transportowej, w tym przystanków komunikacyjnych,
- stałe unowocześnianie taboru przewoźników prywatnych,
- realizowanie przewozów pojazdami dostosowanymi do przewozu osób o ograniczonej mobilności,

Plan podnosi konieczność współpracy w ramach SSOM, która przełoży się na integrację usług publicznego transportu zbiorowego, przede wszystkim przewozów autobusowych i kolejowych, na trasach pozwalających na odbywanie podróży z każdej większej miejscowości powiatu goleniowskiego do Szczecina. Plan wskazuje na podjęcie długofalowych działań zmierzających do integracji, między innymi w zakresie:

- stworzenia sieci zintegrowanych węzłów komunikacyjnych przy dworcach komunikacji autobusowej i kolejowej,
- integracji rozkładów jazdy,
- integracji informacji pasażerskiej,
- systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze powiatu.

2.2.6. Plan transportowy powiatu stargardzkiego

*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Stargardzkiego*⁴⁹ zakłada, że miasto Stargard, jako główny generator ruchu w powiecie stargardzkim, zostanie skomunikowane ze wszystkimi siedzibami gmin i miejscowościami.

Plan przewiduje, że oferta organizatora spełniać będzie oczekiwania w zakresie środków transportowych zarówno osób mobilnych, jak i z ograniczoną mobilnością.

⁴⁸ Uchwała nr XXXII/309/14 Rady Powiatu w Goleniowie z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Goleniowskiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 3156).

⁴⁹ Uchwała nr XLIII/553/14 Rady Powiatu Stargardzkiego z dnia 29 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Stargardzkiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 4760).

2.2.7. Plany transportowe - podsumowanie

Analiza planów transportowych pozwala na stwierdzenie, że widzą one potrzebę działań ukierunkowanych na rozwój publicznego transportu zbiorowego objętego tymi planami i sprowadzają te działania do integracji różnych rodzajów tego transportu, jak również integracji z transportem indywidualnym.

Wszystkie plany transportowe w sposób jednakowy rozumieją tę integrację, jako:

- skomunikowanie różnych rodzajów transportu w oparciu o zintegrowane węzły przesiadkowe, poprzez budowę przy nich parkingów P+R oraz B+R,
- koordynację rozkładów jazdy komunikowanych rodzajów transportu,
- wprowadzenie systemu taryfowo-biletowego obejmującego wszystkie rodzaje transportu zbiorowego na obszarze województwa,
- utworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej.

Ponadto plan wojewódzki stwierdza, że do osiągnięcia integracji różnych rodzajów transportu niezbędne będzie utworzenie na obszarze województwa Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego obejmującego kolej, jak również powołanie jednego organizatora tego Systemu⁵⁰. Również plan transportowy powiatu gryfińskiego podnosi potrzebę wypracowania wspólnych rozwiązań organizacyjno-technicznych dotyczących w szczególności zarządzania procesem integracji, co powinno przełożyć się na powołanie jednego organizatora, który przejąłby od gmin obowiązki dotyczące zarządzania publicznym transportem zbiorowym⁵¹.

⁵⁰ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”, rozdział 10. Zasady organizacji rynku przewozów w publicznym transporcie zbiorowym.

⁵¹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego”, rozdział 3.8. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową, część „Powiązania z Analizą możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym”.

3. Diagnoza

3.1. Uwarunkowania zewnętrzne – otoczenie regionalne

3.1.1. Istotne ośrodki miejskie w regionie

Najistotniejszym ośrodkiem miejskim w SOM jest miasto Szczecin, które jest także największym ośrodkiem społeczno-gospodarczym w województwie zachodniopomorskim. *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego* wskazuje, że najsilniej powiązane ze Szczecinem są obszary gmin: Dobra, Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stepnica, Police, Stare Czarnowo, Stargard, a także miasto Stargard i miasto Świnoujście. Jednocześnie, zgodnie z *Koncepcją TRMS do Szczecina* ciążą także miejscowości niemieckie położone w pobliżu granicy z Polską m.in. Pasewalk, Schwedt (Oder), Prenzlau, Löcknitz, Brüßow. Tym samym, głównym kierunkiem ciążenia obligatoryjnych podróży metropolitalnych¹⁶ jest miasto rdzeniowe SOM.

3.1.2. Tranzyt

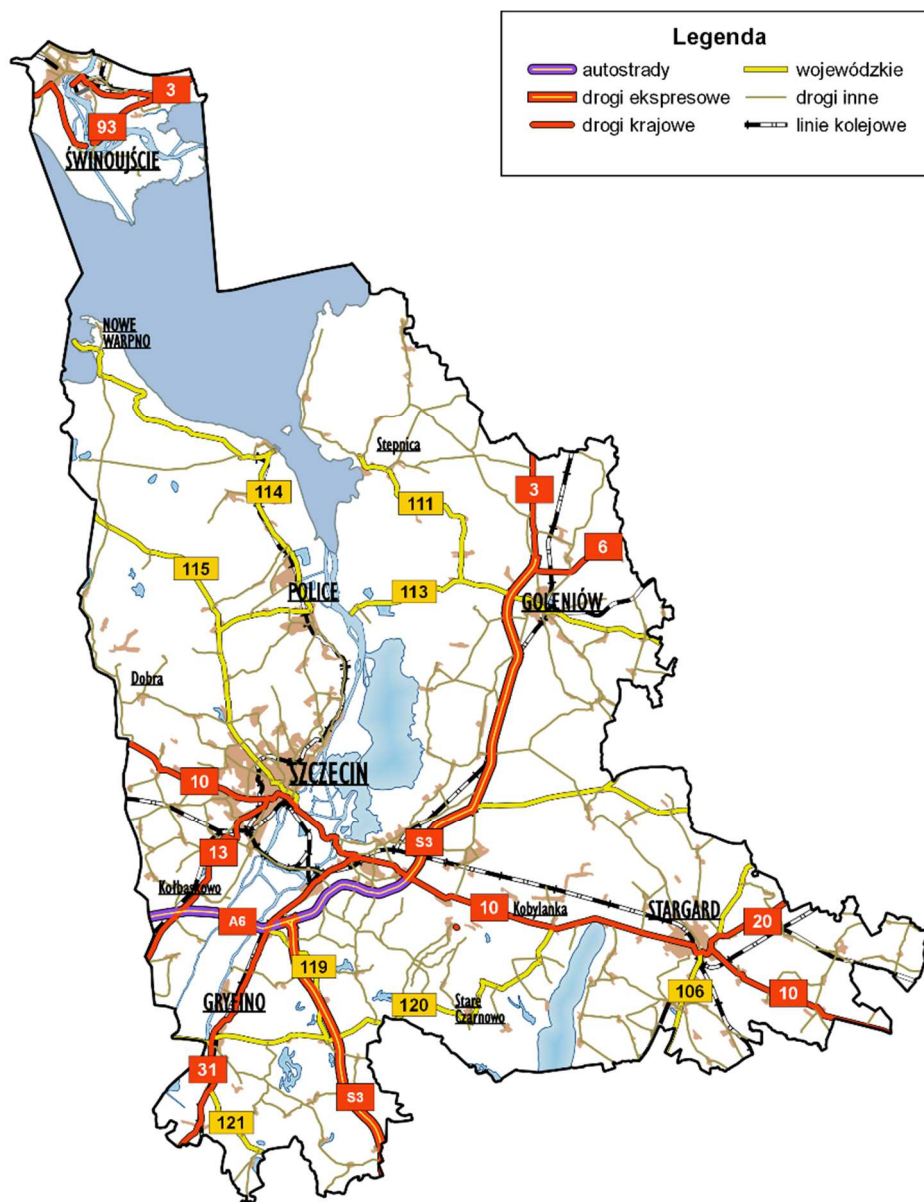
W SOM głównymi drogowymi ciągami tranzytowymi są:

- drogi szybkiego ruchu – autostrada A6, drogi ekspresowe S3 i S6,
- drogi krajowe – 3, 6, 10, 13, 20, 31 (Szczecin – Gryfino), 93,
- drogi wojewódzkie – 114 i 115 (Szczecin – Police), 106-122 (S3 – Pyrzyce – Stargard – Nowogard), 120 (S3 – Gryfino – granica państwa), 142.

W transporcie kolejowym towarowym i pasażerskim głównymi trasami tranzytowymi są linie:

- nr 273 Wrocław - Szczecin przez Gryfino i Zieloną Górę,
- nr 351 Poznań - Szczecin przez Stargard,
- nr 401 Szczecin – Świnoujście przez Goleniów.

W transporcie wodnym szlak Szczecin – Świnoujście, także w transporcie wodnym międzynarodowym, szczególnie towarowym.



Rys. 3.1. Układ drogowy SOM (opracowanie własne)

Pomimo funkcjonowania autostrady A6 oraz odcinków dróg ekspresowych S3 i S10, nadal wąskim gardłem w układzie komunikacyjnym SOM są:

- połączenie ze Świnoujściem – przejazd przez rzekę Dziwna w Wolinie,
- brak stałej przeprawy (tunel) w centrum Świnoujścia – obydwie brzozy miasta łączą jedynie miejskie przeprawy promowe przez rzekę Świnę,
- połączenia gmin położonych na zachodnim brzegu Odry (gminy Nowe Warpno, Police, Dobra) oraz gmin położonych na wschodnim brzegu Odry (gminy Stepnica, Goleniów) z obszarami po drugiej stronie Odry – połączenie drogowe i kolejowe możliwe jest tylko przez Szczecin,
- połączenie strefy przemysłowej w Policach, szczególnie Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A., z głównym układem komunikacyjnym SOM wyłącznie poprzez centralny obszar Szczecina.

3.2. Zagospodarowanie przestrzenne

Poszczególne gminy i miasta należące do SOM uchwaliły na swoim terenie odpowiednie dokumenty wskazujące obszary oraz kierunki ich zagospodarowania. Podjęły także szereg uchwał, którymi przyjęto miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, opisujące szczegółowo warunki zainwestowania na obszarach, których dotyczą. Gminy SOM kreują obszary, zróżnicowane pod względem funkcji. Lokalizują strefy mieszkalne, strefy usług, strefy produkcyjne, przemysłowe, logistyki, bazy, magazyny, itp. Strefowość różnych funkcji (przeznaczenia terenów) wymusza konieczność codziennych przejazdów do i z miejsca pracy oraz codziennych i sporadycznych przejazdów do obiektów użyteczności publicznej oraz handlowo-usługowe i rekreacyjno-sportowe. Rozmieszczenie przestrzenne tych stref generuje kierunki przejazdów, kreuje mniejsze lub większe korytarze przemieszczania się mieszkańców. Dlatego też, charakterystyka rozmieszczenia tych stref jest niezwykle ważna w kontekście tworzenia systemu zbiorowego transportu oraz kreowania zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM.

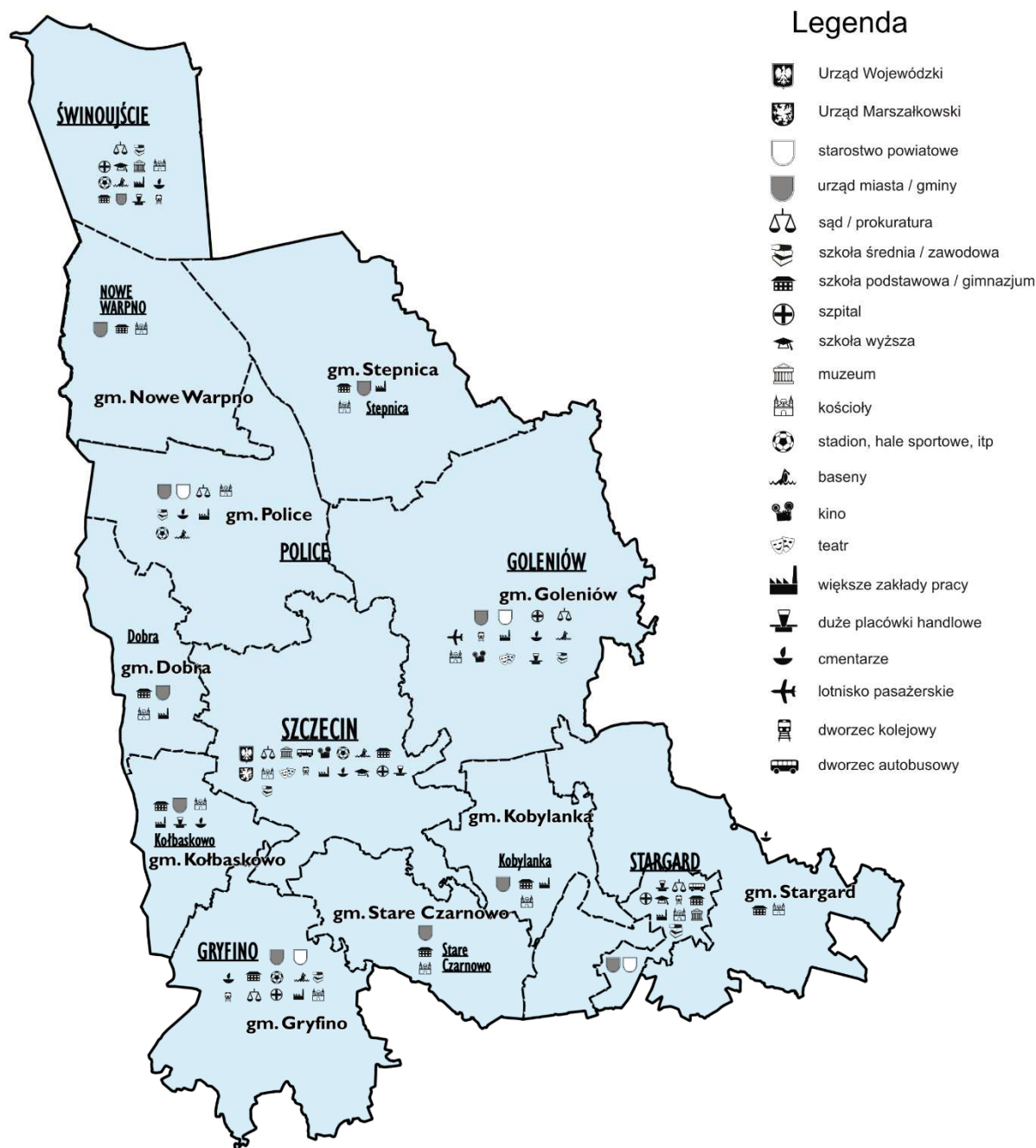
Najważniejszym dokumentem regulującym sposób zagospodarowania na terenie gminy są studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (analiza stanu obecnego i wyznaczenie kierunków rozwoju) oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (warunki zabudowy, rozmieszczenie inwestycji oraz określenie przeznaczenia terenów). Brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wielu terenów SOM, przy jednoczesnej presji urbanizacyjnej, zmusza gminy do wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, na podstawie której wydawane jest pozwolenie na budowę w drodze decyzji administracyjnej. Skutkuje to powstawaniem chaosu urbanizacyjnego, zabudowy rozproszonej, zabudowywaniem użytków rolnych, co wpływa także na funkcjonalność transportu publicznego.

Innym zagrożeniem dla zagospodarowania przestrzennego gmin jest wyznaczanie w planach miejscowych zbyt dużych terenów pod zabudowę mieszkaniową, powodując duże rozproszenie tej zabudowy, co z kolei powoduje problemy w przypadku organizacji komunikacji zbiorowej – podnosi koszty jej funkcjonowania i przyczynia się do spadku jej funkcjonalności i atrakcyjności.

Gminy SOM starają się rejonizować i wyznaczać obszary pod rozwój budownictwa mieszkaniowego, mieszkaniowo-usługowego, usługowego, przemysłowego, w tym strefy aktywności gospodarczej, rekreację i turystykę, układy komunikacyjne, obszary zielone i chronione. W zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej gminy SOM rezerwują tereny pod rozbudowę układów komunikacyjnych, także w aspekcie tras rowerowych oraz węzłów przesiadkowych.

3.3. Inwentaryzacja generatorów ruchu

Na poniższym rysunku przedstawiono schematycznie najważniejsze generatory ruchu na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.



Rys. 3.2. Generatory ruchu SOM (opracowanie własne)

Do generatorów ruchu w SOM zapewniony jest dostęp drogowy, a w mniejszym stopniu kolejowy. Większość JST SOM zapewnia swoim mieszkańcom dostęp do podstawowych generatorów ruchu na swoim terenie, przez co nie muszą oni odbywać podróży do sąsiednich miast i gmin. Oczywiście Szczecin jest największym generatorem ruchu dla całego SOM. Stąd też mieszkańcy pozostałych JST SOM realizują część swoich podróży obligatoryjnych do Szczecina.

3.4. Komunikacja autobusowa

W SOM rozwinięte systemy komunikacji miejskiej istnieją w Szczecinie oraz Stargardzie umożliwiając sprawne przemieszczanie się mieszkańców w granicach miasta. System komunikacji miejskiej Szczecina obsługuje także gminy Dobra, Kołbaskowo, Police, natomiast stargardzki gminę wiejską Stargard, gminę Kobylanka oraz gminę Stara Dąbrowa (nie należy do SOM). Mniejsze systemy funkcjonują także w miastach Świnoujście, Goleniów oraz Gryfino. Gmina Police dodatkowo uruchamia własną linię komunikacyjną do Trzebieży. Funkcjonuje także linia komunikacyjna o stosunkowo wysokiej częstotliwości kursowania, zapewniając dogodne połączenie na trasie Gryfino – Szczecin, organizowana przez gminę Gryfino.

Wszystkie powyższe systemy będą umożliwiły skorzystanie w podróżach aglomeracyjnych z planowanej SKM, ponieważ łączą lokalne stacje i przystanki kolejowe z miejscami zamieszkania. Takich możliwości pozbawione są natomiast obecnie gminy SOM: Nowe Warpno, Stare Czarnowo oraz Stepnica.

W SOM działają liczni przedsiębiorcy, prowadzący działalność gospodarczą polegającą na przewozie osób, nie tylko w transporcie krajowym, a także zagranicznym – organizowane są połączenia na trasie Szczecin – Berlin, umożliwiając dojazd do berlińskiego lotniska. W transporcie transgranicznym dwie linie komunikacyjne na obszarze Polski realizuje niemiecki przewoźnik Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH, łącząc Szczecin z niemieckimi miejscowościami przygranicznymi.

Ze względu na dostępność połączeń w drogowym transporcie regionalnym można wyróżnić miejscowości z dużą liczbą połączeń, zwykle miasta powiatowe, rzadziej miejscowości będące siedzibą gminy. Często dobrą dostępność transportu zbiorowego posiadają miejscowości położone wzdłuż ważniejszych szlaków komunikacyjnych, łączących większe miasta.

W drogowym transporcie regionalnym dobrym lub bardzo dobrym połączeniem z miastem rdzeniowym SOM cechują się miasta: Gryfino (komunikacja miejska), Police (komunikacja miejska Szczecina), Stargard (duża liczba połączeń busami/autobusami), Goleniów (duża liczba połączeń busami/autobusami), Świnoujście (dość duża liczba połączeń busami/autobusami). Wśród gmin są to: gmina Dobra (komunikacja miejska Szczecina), gmina Kołbaskowo (komunikacja miejska Szczecina), gmina Kobylanka (leży na trasie Szczecin-Stargard, duża liczba połączeń busami/autobusami).

Przeciętnym lub słabym połączeniem z miastem rdzeniowym SOM cechują się gminy: Stepnica (dość mała liczba połączeń busami), Stare Czarnowo (przeciętna liczba połączeń busami), Nowe Warpno (brak bezpośredniego połączenia ze Szczecinem, mała liczba połączeń busowych z Policami).

W przypadku połączeń gmin należących do SOM z miastami powiatowymi bardzo dobrą dostępnością charakteryzuje się gmina Stepnica (duża liczba połączeń busami/autobusami), Kobylanka (połączenia ze Stargardem w ramach stargardzkiej komunikacji miejskiej oraz duża liczba połączeń busami/autobusami), natomiast przeciętną gmina Nowe Warpno (mała liczba połączeń busowych z Policami). Natomiast gmina Stare Czarnowo nie posiada obecnie bezpośredniego połączenia z siedzibą powiatu Gryfinem.

W SOM poza systemami komunikacji miejskiej nie istnieje zintegrowana taryfa ani wspólny bilet. Pasażerowie przemieszczający się na obszarze aglomeracji zmuszeni są kupować bilet niemal przy każdej zmianie środka transportu – (między busami/autobusami regionalnymi, koleją, systemami komunikacji miejskiej). Także na poszczególnych relacjach, w przypadku gdy są one obsługiwane przez wielu przewoźników, ceny mogą się od siebie różnić.

3.5. Komunikacja kolejowa

Komunikacja kolejowa w SOM realizowana jest na sieci kolejowej podmiotów: PKP Polskich Linii Kolejowych S.A (cały SOM – przewozy pasażerskie i towarowe) oraz UBB Polska Sp. z o.o. w Świnoujściu (wyspa Uznam – tylko przewozy pasażerskie). Obecnie – w edycji rozkład jazdy 2015/2016 przewozy pasażerskie realizowane są przez PKP Intercity SA, Przewozy Regionalne SA, a także połączenie międzynarodowe między Świnoujściem, a Niemcami przez Usedomer Bäderbahn (UBB).

Najlepszą dostępnością dla pasażerów charakteryzuje się połączenie między Szczecinem, a Stargardem (trasa Szczecin– Stargard – Poznań), następnie Goleniowem (Szczecin – Goleniów – Świnoujście oraz Szczecin – Goleniów – Kołobrzeg), Gryfinem (Szczecin – Gryfino – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra) oraz Świnoujściem. Dużo rzadziej pociągi kursują na liniach w stronę Niemiec. Dostępu do kolei nie posiadają gminy: Nowe Warpno, Stare Czarnowo, Stepnica.

3.6. Transport rowerowy

Szczeciński Obszar Metropolitalny jest silnie zróżnicowany pod względem pokrycia trasami rowerowymi. Przeważają miejscowości – Szczecin, Świnoujście, Goleniów – które umiejętnie wspierają rozwój ruchu rowerowego poprzez budowę dróg, łączników czy uspokajanie ruchu samochodowego. W pozostałych gminach dostrzega się problem związany z brakiem dróg rowerowych o dobrej jakości, co ma przełożenie na plany ich budowy, jednak stopień zaawansowania prac jest różny. W głównej mierze są to trasy turystyczne, w znacznie mniejszym stopniu trasy przeznaczone do transportu aglomeracyjnego. Nie istnieje spójna sieć dróg i tras rowerowych, łącząca cały SOM.

W ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013* opracowana została *Koncepcja Funkcjonalno-Użytkowa Zintegrowanego Systemu Tras Rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*, wyznaczająca ramy dla rozwoju spójnego systemu dróg i tras rowerowych dla wszystkich członków stowarzyszenia.

Aktualizacja dokumentu *Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego*⁵² wskazuje potrzebę stworzenia spójnej sieci tras rowerowych w województwie zachodniopomorskim, w tym 8 tras przebiegających przez SOM, które byłyby powiązane z trasami krajowymi i międzynarodowymi oraz stanowiłyby bazę dla różnorodnego rozwoju regionu. Inwestycje w nową infrastrukturę rowerową obejmować mają drogi publiczne, drogi gruntowe, zlikwidowane linie kolejowe, wały przeciwpowodziowe. Dla rowerowej infrastruktury istniejącej koncepcja wskazuje zmianę organizacji ruchu, przebudowę i remonty oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Natomiast Szczecin opracował w roku 2012 *Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego miasta Szczecin*⁵³, które zawierają niezbędne informacje na temat budowy infrastruktury rowerowej zapewniającej spójność, bezpośredniość, wygodę, bezpieczeństwo oraz atrakcyjność, tj. pięć wymogów opracowanych przez holenderską organizację standaryzacyjną CROW. Opracowana została także koncepcja systemu tras rowerowych, określająca przebiegi głównych (połączenia międzypodzielnicowe) oraz stanowiących ich uzupełnienie lokalnych tras rowerowych. Koncepcja określa również priorytety

⁵² Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Raport końcowy z prac nad projektem – Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, kwiecień 2016.

⁵³ www.bip.um.szczecin – opracowanie z roku 2012.

związane z budową kluczowych odcinków, w celu uspołnienienia systemu tras rowerowych w Szczecinie. Celem tych działań dla Szczecina jest zwiększenie udziału rowerów w ruchu do co najmniej 10%.

Wszystkie ww. dokumenty wymieniają standardy projektowe i wykonawcze (realizacyjne) poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej, wraz z określeniem minimalnych wymogów dla niej (np. liczba miejsc parkingowych), dając szeroki wolarz możliwości realizacji systemów tras rowerowych zarówno na obszarach zabudowy, jak i poza nimi.

3.7. Ruch pieszy (w tym niepełnosprawnych)

Dla pieszych, w aspekcie transportu regionalnego (metropolitalnego), w szczególności osób niepełnosprawnych, czy o ograniczonej mobilności, istotne są udogodnienia w poruszaniu się takie jak: ciągi pieszce prowadzące w miarę możliwości bez kolizji z ruchem samochodowym, obniżone krawężniki i wyniesione przejścia dla pieszych, prowadnice dla osób niewidomych, usprawnianie przemieszczania się pieszych w przypadku różnicy poziomów (windy, podnośniki, ruchome schody i chodniki, itp.), budowa podjazdów, doświetlenie ciągów pieszych (w szczególności w okolicy przejść dla pieszych). Ruch pomiędzy poszczególnymi przystankami/stacjami w miarę możliwości powinien być prowadzony bez użycia kładek czy przejść podziemnych. Zagadnienie zrównoważonej mobilności miejskiej obejmuje także ruch na węzłach przesiadkowych i w ich bezpośrednim otoczeniu, który powinien być prowadzony w taki sposób, by pieszy miał do przebycia możliwie krótką, prostą i bezpieczną trasę, bez przeszkód np. w postaci schodów. Węzły przesiadkowe w założeniu mają usprawniać przesiadki między różnymi środkami transportu (kolej, autobusowa komunikacja metropolitalna, komunikacja miejska).

W SOM przesiadki między różnymi środkami transportu oraz między różnymi typami komunikacji (miejska, aglomeracyjna) są możliwe w Szczecinie, Świnoujściu, Goleniowie, Gryfinie, Stargardzie i w Policach.

3.8. Komunikacja wodna

Na odcinku Szczecin – Świnoujście zlokalizowane są porty w:

- Szczecinie (Dworzec Moski Żeglugi Szczecińskiej) – ruch turystyczny i sezonowy ruch pasażerski do Świnoujścia,
- Policach – bez obsługi pasażerskiej,
- Stepnicy – bez obsługi pasażerskiej,
- Trzebieży – z obsługą ruchu turystycznego i sezonowego ruchu pasażerskiego,
- Nowym Warpnie – z obsługą ruchu turystycznego,
- Świnoujściu (Terminal Promowy Świnoujście) – ruch turystyczny i ruch pasażerski.

Komunikacja wodna realizowana jest w głównej mierze przez port w Świnoujściu w zakresie promowych połączeń morskich, a w zakresie połączeń wewnątrz SOM tylko poprzez sezonowe połączenie pomiędzy Szczecinem i Świnoujściem. Dlatego też komunikacja wodna w aspekcie transportu publicznego w SOM odgrywa bardzo marginalną rolę. Ze względu na funkcjonowanie tylko 6 portów, komunikacja wodna nie będzie odgrywała istotnej roli w transporcie publicznym SOM, m.in. ze względu na czas podróży, liczbę miejsc docelowych, częstotliwość kursowania. Niemniej należy uwzględnić w perspektywie czasowej opcji połączenia wodnego pomiędzy Świnoujściem, Nowym Warpniem i Trzebieżą.

3.9. Transport publiczny w głównych punktach styku ruchu zewnętrznego z ruchem wewnętrznym SOM

Transport publiczny w SOM, ze względu na swoje położenie przy granicy polsko-niemieckiej, Morzu Bałtyckim, pozostałą częścią województwa zachodniopomorskiego i województwie lubuskim, pełni także rolę łącznika ruchu zewnętrznego (regionalnego i międzynarodowego) z ruchem metropolitalnym wewnątrz SOM, poprzez punktu wejścia/wyjścia. Punkty te tworzą w SOM:

- Terminal Promowy Świnoujście w zakresie międzynarodowego transportu wodnego (morskiego),
- Port Lotniczy Szczecin-Goleniów w zakresie lotniczych połączeń krajowych i międzynarodowych,
- dworce i stacje kolejowe w Szczecinie, Stargardzie, Goleniowie, Gryfinie i Świnoujściu w zakresie połączeń regionalnych, krajowych i międzynarodowych,
- dworce autobusowe w zakresie połączeń regionalnych, krajowych i międzynarodowych.

3.10. Transport samochodowy

Położenie geograficzne Szczecina warunkuje główne kierunki przemieszczania się ruchu drogowego, także tranzytowego – szczególnie obciążone są odcinki dróg w południowej części SOM (ruch północ-południe i wschód-zachód) oraz w części wschodniej (ruch północ-południe). Widoczne są znaczne potoki przewozów towarowych, także przewozów tranzytowych, w tym międzynarodowych, związanych przeważnie z transportem morskim. Jednocześnie zarówno zachodnia część SOM (gmina Dobra), jak i północna (gmina Police) także generują duży ruch samochodów, powiązany z codziennymi podróżami do i ze Szczecina, w niewielkim stopniu jest to przewóz towarów.

W 2014 roku przeprowadzone zostały badania pomiarów natężenia ruchu na głównych drogach na granicy miasto Szczecin – gminy otaczające (w godzinach 6:00 – 22:00), na granicach między gminami SOM (w godzinach 6:00-10:00 i 15:00-19:00) oraz na granicy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (w godzinach 6:00-10:00 i 15:00-19:00)⁵⁴. Z badań wynika, że około 75% ruchu międzygminnego na drogach odbywa się przy użyciu samochodów osobowych. Największe natężenie i napełnienie w pojazdach występuje na głównych kierunkach – Szczecin <-> Stargard, Szczecin <-> Dobra Szczecińska, Szczecin <-> Gryfino oraz Szczecin <-> A-6/S-4 Węzeł Kijewo (Goleniów, Niemcy, S3 w stronę Gorzowa). Dużym udziałem pasażerów komunikacji zbiorowej charakteryzowały się punkty, przez które przebiegały linie komunikacji miejskiej (ze Szczecina w stronę Dobrej i Polic), oraz komunikacji międzygminnej i podmiejskiej (ze Szczecina do Gryfina i Stargardu).

Wyniki GPR 2015⁵⁵ wskazują, że w SOM najbardziej obciążonymi drogami są A6/S3 (Szczecin – Goleniów), następnie DK10 (Szczecin – Stargard). Znaczne natężenie ruchu widoczne jest także w gminie Dobra (DK10), Kołbaskowo (DK13), Goleniów (S3 do Świnoujścia oraz DK6), Gryfino (DK31), a także Police (DW115 ze Szczecina do Tanowa).

Duże natężenie ruchu, które prowadzi do spadku przepustowości danego odcinka międzywęzłowego oraz do obniżenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, stanowi jedną z najistotniejszych przesłanek do wykorzystania potencjału transportu publicznego.

⁵⁴ Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM), „TRAKO” Wierzbiicki i Wspólnicy S.J., Szczecin 2015.

⁵⁵ Generalny Pomiar Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich wykonywany jest regularnie co 5 lat – obecnie zaprezentowano wyniki z roku 2015 – GPR 2015. Dane: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015> z dnia 05.07.2016 r.

3.11. Transport towarowy

Z ruchem drogowym i kolejowym związany jest także przewóz towarów – transport towarowy miejski, lokalny, regionalny, krajowy i międzynarodowy. Źródłami i celami dla transportu towarowego w SOM są przede wszystkim strefy przemysłowe (np. Goleniów, Police, Stargard, Szczecin, Świnoujście), zakłady produkcyjne i przemysłowe (np. Police, Szczecin), centra logistyczne, składy i magazyny oraz stacje kolejowe i porty morskie oraz śródlądowe. Ponadto, ze względu na położenie przy Morzu Bałtyckim w SOM odbywa się także ruch towarowy głównie ze Świnoujścia⁵⁶, związany przede wszystkim z przewozem kontenerów przeważnie w transporcie międzynarodowym w kierunku zachodnim i południowym.

W SOM nie ma zdefiniowanych regulacji dotyczących transportu towarów na swoim obszarze, jak również stref ograniczonego ruchu pojazdów ciężarowych, przez co transport towarów odbywa się zbyt swobodnie w obszarach zabudowy, nawet w centrach miast i miejscowości. Nie praktykuje się jeszcze systemu dowozu towarów do miejskich centrów logistycznych i dalszego rozwożenia towarów po mieście samochodami dostawczymi i lekkimi samochodami ciężarowymi.

W aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej transport towarowy w SOM cechuje się obecnie zbyt swobodną penetracją tkanki miejskiej i obszarów centralnych przez pojazdy ciężarowe, niedostosowaniem wielkości pojazdów do przewozu towarów w obszarach centralnych i centrach miast i miejscowości, a także niewykorzystaniem potencjału transportu kolejowego i wodnego śródlądowego.

3.12. Polityka parkingowa

W SOM nie istnieją pełnoprawne parkingi typu P+R, choć w ograniczonym zakresie podobną do nich funkcję pełnią parkingi ogólnodostępne. Strefy płatnego parkowania funkcjonują w Szczecinie i Stargardzie (gdzie swoim zasięgiem obejmują także okolice dworców kolejowych, co wymusza rotację pojazdów i nie zachęca do przesiadki na inny środek transportu) oraz w Świnoujściu. Poza tymi miejscowościami w SOM nie funkcjonują strefy płatnego parkowania. Problemy z parkowaniem odczuwalne są w szczególności w centrach większych miast (Szczecin, Stargard, Goleniów, Gryfino, Świnoujście) oraz w pobliżu większych generatorów ruchu (urzędy, miejsca pracy, miejsca nauki).

3.13. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Jednym z najważniejszych elementów ruchu drogowego, poza funkcjonalnym i sprawnym układem transportowym, jest bezpieczeństwo jego użytkowników. Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) jest zbiorem zasad traktujących o bezpiecznym poruszaniu się po drogach. Jest to także dziedzina wiedzy zajmująca się kształtowaniem właściwych warunków i zachowań ruchu drogowego. Na BRD składają się zagadnienia dotyczące nadzoru nad ruchem drogowym, organizacji ruchu drogowego, stanu technicznego oraz wymogów wobec dróg i oznakowania, a także promowania pożądanych, prawidłowych zachowań u wszystkich uczestników ruchu drogowego – kierowców, motocyklistów, rowerzystów i pieszych. Należy także pamiętać o wpływie działań edukacyjnych oraz akcji społecznych w zakresie BRD.

⁵⁶ Po otwarciu terminalu LNG w Świnoujściu (tzw. gazoport – port przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego), dojdzie dodatkowy ruch związany z przewozem gazu ziemnego.

W zakresie organizacji ruchu na drogach (oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia BRD) za bezpieczeństwo w ruchu odpowiedzialni są właściwi zarządcy dróg oraz odpowiedni zarządzający ruchem na drogach. Uprawnienia do egzekwowania Prawa o Ruchu Drogowym posiadają odpowiednie służby: Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Straże Miejskie i Gminne.

Za działania promujące bezpieczeństwo na drogach odpowiada na szczeblu rządowym Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD), na szczeblu województw – Zachodniopomorska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a na szczeblu powiatu – odpowiednia Powiatowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Celem działań rad BRD poprawiających bezpieczeństwo ruchu, które są zgodne z założeniami KRBRD⁵⁷, jest:

- spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych,
- wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze,
- niższe koszty społeczne zdarzeń drogowych,
- rozwój współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi.

W SOM największe zagrożenie dla niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów) na drogach stwarza wysokie natężenie ruchu i wysoki udział pojazdów ciężarowych. Należy zauważyć, że wyprowadzanie ruchu ciężarowego z centrów miast i miejscowości oraz sukcesywna realizacja kolejnych obwodnic miejscowości, przyczynia się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednocześnie oddawanie do użytkowania kolejnych odcinków dróg szybkiego ruchu (autostrady A6 oraz dróg ekspresowych S3 i S10), znacząco wpływa na spadek natężenia ruchu w miejscowościach, przez które przebiegały dotychczasowe drogi krajowe.

Niski poziom bezpieczeństwa dla pieszych oraz rowerzystów wynika także z braku chodników i dróg dla rowerów lub ich odcinkowego występowania, szczególnie w mniejszych miejscowościach, przez co piesi oraz rowerzyści zmuszeni są wielokrotnie do korzystania z jezdni, wspólnie z pojazdami.

Do niebezpiecznych elementów w ruchu drogowym w gminach SOM można zaliczyć m.in.:

- niedostateczną liczbę przejść dla pieszych w formie przejść aktywnych lub sterowanych sygnalizacją świetlną, szczególnie na drogach krajowych i wojewódzkich,
- niedostateczną liczbę bezpiecznych przejść dla pieszych na pozostałych drogach np. w formie azylu dla pieszych lub aktywnego przejścia,
- nieliczną, odcinkową sieć dróg rowerowych, nietworzących spójnych ciągów rowerowych,
- niedostateczną liczbę przejazdów dla rowerzystów oraz pasów dla rowerów na drogach publicznych,
- brak chodników w wielu miejscowościach oraz brak chodników na całej długości miejscowości z chodnikami,
- niedopuszczenie ruchu rowerowego na ciągach pieszych,
- niedostateczną liczbę stref ruchu uspokojonego,
- niedostateczną liczbę elementów poprawiających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów (np. wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów, wyniesione tarcze skrzyżowań, azyle, zawężanie jezdni, itp.)
- niekompletne oznakowanie drogowe, lub jego brak, a także brak urządzeń BRD, szczególnie w rejonie przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów i skrzyżowań z drogami niższych klas,
- brak edukacji dla pieszych i rowerzystów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

⁵⁷ <http://krbrd.gov.pl>

3.14. Ochrona środowiska

Znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz środowiska antropogenicznego oprócz działalności przemysłowej i produkcyjnej, jest transport drogowy. Transport drogowy mocno oddziałuje na środowisko – jego negatywny wpływ związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu przez pojazdy silnikowe. Ciągły wzrost liczby samochodów zarejestrowanych w przeliczeniu na mieszkańców danego obszaru powoduje zwiększanie się natężenia ruchu. Pojazdy silnikowe w trakcie użytkowania stanowią źródło zanieczyszczenia powietrza. Silniki spalinowe zasilane olejem napędowym stanowią najpowszechniejszy sposób napędzania samochodów, w tym pojazdów użytkowych oraz autobusów i minibusów. Źródłem hałasu są silnik, opór toczenia, szum powietrza.

Stały postęp technologiczny w zakresie produkcji silników umożliwia zmniejszanie ilości zużywanego przez nie paliwa, jak i spełnianie przez nie coraz bardziej rygorystycznych norm ekologicznych. Pojazdy zasilane paliwami przyjaznymi środowisku, tj. m.in. gazem ciekłym LPG, sprężonym gazem ziemnym CNG, biopaliwami, czy samochody o napędach hybrydowych – przyczyniają się do zmniejszenia emisji szkodliwych dla środowiska składników spalin.

W celu poprawy jakości powietrza wprowadzane są coraz bardziej restrykcyjne normy emisji spalin przez kolejne generacje pojazdów silnikowych. Obecnie funkcjonują dopuszczalne (określone europejskim standardem emisji EURO) wartości spalin 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. 3.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy jednośladowe		
	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	X	-	0,2	0,1	0,1	0,1	X	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	X	-	0,15	0,08	0,06	0,06	X	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+ NO _x	0,97	0,5	X	X	X	X	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	X	X	X
PM	X	X	X	X	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	X	X	X

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

Popularność zdobywają obecnie pojazdy z napędami alternatywnymi, zarówno w wersjach użytkowych, jak i osobowych, do których zaliczyć można pojazdy m.in. elektryczne, o napędzie hybrydowym i zasilane paliwami LNG i CNG. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe, niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym, koszty korzystania ze środowiska, ponieważ zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt. 1 Ustawy Prawo ochrony środowiska⁵⁸ wysokość tych kosztów uzależniona

⁵⁸ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.).

jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określone są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska. Na wysokość opłat wpływ mają zarówno rodzaj pojazdu, rodzaj paliwa, rodzaj silnika, w jakim to paliwo jest spalane, data pierwszej rejestracji pojazdu oraz dana norma EURO, jaką spełnia dany silnik. Najniższe stawki opłat są za pojazdy z silnikami zasilanymi paliwem CNG.

Tab. 3.2. Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy⁵⁹

Poz. tabeli J	Rodzaj silnika	Stawka opłaty dla ON [zł/Mg]			Stawka opłaty dla CNG [zł/Mg]		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015
14	Silniki w autobusach o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 30.09.1993	55,45	57,50	58,02	0	0	0
15	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.1993-30.09.1996 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 1	20,03	20,77	20,96	0	0	0
16	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.1996-30.09.2001 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 2	15,65	16,23	16,38	0	0	0
17	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.2001-30.09.2006 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 3	11,46	11,88	11,99	6,88	7,13	7,19
18	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.2006-30.09.2009 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 4	8,31	8,62	8,70	5,74	5,95	6,00
19	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 5	5,78	5,99	6,04	4,2	4,36	4,40

Wielkość hałasu emitowanego przez pojazdy na drogach określa Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku⁶⁰. Zgodnie z nim na drogach znajdujących się na terenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz zabudowy mieszkaniowo-usługowej, maksymalny poziom dźwięku wynosi 65 dB w porze dziennej i 56 dB w nocy oraz odpowiednio 61 dB i 56 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

⁵⁹ Obwieszczenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska, tabele J, określające jednostkowe stawki opłat za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza z procesów spalania paliw w silnikach spalinowych: na rok 2013: z dnia 10.09.2012 r. (MP z 2012 r. poz. 766), na rok 2014: z dnia 13.08.2013 r. (MP z 2013 r. poz. 729), na rok 2015: z dnia 18.09.2014 r. (MP z 2014 r. poz. 790).

⁶⁰ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 8 października 2012 r. poz. 1109).

Polska norma PN-92/S-04051⁶¹ określa maksymalne natężenie dźwięku, emitowanego przez autobus o masie całkowitej większej niż 5 t oraz maksymalnej mocy silnika przekraczającej 150 kW – wynosi ono 83 dB. Dla pojazdów o mniejszej mocy silnika dopuszczalne natężenie dźwięku wynosi 80 dB.

Jednym z największych problemów Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest wysoki poziom zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym PM10 oraz benzo(a)pirenem zawartym tym pyłe. Główną przyczyną występowania przekroczeń norm jest emisja zanieczyszczeń z transportu drogowego (wraz z niezorganizowaną emisją pyłu z dróg i terenów przemysłowych oraz zwiększoną emisją w okresie zimowym z systemów indywidualnego ogrzewania budynków).

W SOM niektórzy przewoźnicy drogowi inwestują w nowe pojazdy spełniające najwyższe normy spalin. Ponadto prowadzone są działania mające na celu uruchomienie przewozów aglomeracyjnych, co może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza poprzez zmniejszenie liczby użytkowników samochodów osobowych w podróżach aglomeracyjnych.

Szczecin w swojej polityce transportowej preferuje tramwaj jako główny środek komunikacji. Z tego powodu rozwijana jest sieć tramwajowa – wybudowany został pierwszy odcinek Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, łączący prawo- i lewobrzeżną część miasta, mający na celu usprawnienie codziennych podróży mieszkańców.

3.15. Wyniki badania opinii publicznej dotyczące zachowań i preferencji transportowych

Badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych zostało przeprowadzone w 2014 roku w formie pogłębionego wywiadu domowego w gospodarstwach domowych wśród mieszkańców SOM. W trakcie badań zebrano informacje o ich zachowaniach i preferencjach transportowych⁶².

Wśród najistotniejszych informacji należy wymienić:

- 60% ankietowanych nie posiadało biletu okresowego na komunikację miejską,
- Zaledwie 5% ankietowanych posiadało bilet okresowy na autobusową komunikację regionalną, a 3% na przewozy kolejowe,
- W ponad 60% gospodarstwach znajdował się przynajmniej jeden samochód osobowy,
- Kierowcy samochodów osobowych byli mniej skłonni do akceptacji niedogodności związanych z korzystaniem z transportu zbiorowego, pasażerowie byli w tym zakresie bardziej elastyczni,
- Najistotniejsze cechy komunikacji zbiorowej wymieniane przez respondentów to ceny biletów i czas podróży, a następnie punktualność i częstotliwość kursowania transportu zbiorowego oraz czas oczekiwania na przystankach,
- Najistotniejsze cechy, które skłoniłyby respondentów do rezygnacji z samochodu to niskie ceny biletów oraz bezpośrednie połączenie,
- Ponad 40% respondentów uważało, że istotne jest budowanie nowych tras tramwajowych i remont istniejących, uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, wydzielenie pasów drogowych dla transportu publicznego,
- Równie wysoko oceniona została potrzeba budowania zintegrowanych przystanków i węzłów przesiadkowych oraz parkingów w systemie Bike and Ride i Park and Ride,

⁶¹ Polska norma PN-92/S-04051 (zamiast PN-83/S-04051) Pojazdy samochodowe i motorowery. Dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego. Wymagania i badania.

⁶² Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM), „TRAKO” Wierzbicki i Wspólnicy S.J., Szczecin 2015.

- Kierowcy są mniej skłonni do uprzywilejowania transportu zbiorowego kosztem samochodowej komunikacji indywidualnej.

4. Plan działań na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM

4.1. Misja, wizja, cel strategiczny i operacyjny Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM

Polityka zrównoważonej mobilności miejskiej wskazuje i określa kierunki działań mające na celu reorganizację przestrzeni zurbanizowanej SOM oraz przewartościowanie priorytetów nadanych poszczególnym systemom transportowym, prowadzące do zwiększenia roli systemów transportu nisko- i bezemisyjnego, dla poprawy jakości życia mieszkańców SOM, szczególnie w relacjach międzygminnych. Działania zmierzające do osiągnięcia tego celu są wyzwaniem z jakimi musi się zmierzyć cała społeczność SOM. Przewartościowanie priorytetów w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej jest wyzwaniem trudniejszym do zrealizowania, niż tylko budowa samych elementów infrastruktury transportowej, ponieważ wymaga zmiany myślenia całej społeczności SOM. Przy czym nie można kreować zrównoważonej mobilności miejskiej bez właściwego projektowania poszczególnych elementów infrastruktury komunikacyjnej.

Wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej nie polega na bezwzględnej realizacji z góry narzuconych rozwiązań i działań, lecz powinna być realizowana dzięki przekonaniu wszystkich mieszkańców SOM do konieczności zmian obecnych pro-samochodowych przyzwyczajęń komunikacyjnych.

Dlatego bardzo ważnym elementem jest społeczne zrozumienie i akceptacja dla prawidłowych działań w następujących obszarach tematycznych związanych z kształtowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM:

- zrównoważony rozwój transportu zbiorowego (autobusy, tramwaje i pociągi), samochodowego, w tym ciężarowego), motorowego, rowerowego i pieszego,
- podnoszenie jakości usług komunikacji zbiorowej poprzez: zwiększenie zasięgu komunikacji zbiorowej (m.in. zagęszczenie sieci komunikacyjnej, budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków komunikacyjnych), tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych i parkingów typu P+R oraz B+R,
- rozwój infrastruktury rowerowej poprzez budowę spójnej i bezpiecznej sieci tras rowerowych i parkingów rowerowych oraz usprawnień infrastrukturalnych i organizacyjnych dla rowerzystów,
- rozwój infrastruktury pieszej poprzez budowę chodników, ciągów pieszo-jezdnych i ciągów pieszo-rowerowych oraz usprawnień infrastrukturalnych i organizacyjnych dla pieszych,
- poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez uspokojenie ruchu samochodowego i budowę bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
- likwidacja utrudnień w sprawnym i funkcjonalnym poruszaniu się pieszych i rowerzystów, poprzez dostosowanie infrastruktury drogowej do ich potrzeb, w tym osób o ograniczonych możliwościach ruchowych (np. budowa łatwo dostępnych, wyniesionych przejść dla pieszych),
- skrócenie czasów dojścia pieszego i długości podróży pieszych oraz analogicznie w stosunku do rowerzystów.

Misją dla zrównoważonej mobilności miejskiej, poprzez wyzwania stojące przed Polską – m.in. redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz wzrost poziomu energooszczędności gospodarki, jest takie odpowiednie

kształtowanie mobilności, które umożliwi zrównoważony rozwój gospodarczy obszarów zurbanizowanych, zapewni odpowiedni poziom życia ich mieszkańców oraz będzie chronić środowisko naturalne.

Wizją zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM jest zapewnienie transportu publicznego na całym jego obszarze, obejmującego wszystkie grupy społeczne, integracja transportu publicznego, stworzenie systemu bez barier oraz komplementarne podejście do organizacji komunikacji zbiorowej. Niezbędnym elementem warunkującym prawidłową i efektywną realizację wizji rozwoju transportu publicznego jest ścisła współpraca wszystkich JST SOM.

Podstawą integracji transportu publicznego ma być stworzenie możliwości dojazdu do zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zapewnienie na nich skomunikowania, umożliwiającego swobodne przesiadanie się i dalsze kontynuowanie podróży, a także integracja taryfowa wszystkich podsystemów transportu publicznego w SOM.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM, realizując postanowienia *Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego SOM na lata 2014-2020* oraz nawiązując do *Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* przejmuje także ich cele strategiczne i operacyjne. Mając na uwadze cele strategiczne w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej, wykazane w dokumentach strategicznych gmin SOM, określono cel strategiczny dla całego SOM, jako całość działań niezbędnych do poprawy jakości i atrakcyjności transportu publicznego SOM. Realizacja tych działań stworzy zintegrowany, zarządzany przez jeden podmiot i ze wspólnym biletem, system transportu publicznego w SOM.

Cel ten realizowany będzie poprzez zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na całym jego obszarze, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu, w oparciu o wzrost zrównoważonej mobilności miejskiej – transportu publicznego, dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju komunikacji indywidualnej.

Cel operacyjny został sformułowany dla obszarów tematycznych związanych z kształtowaniem zrównoważonej mobilności (opisanych powyżej), a ich realizacja w ramach zadań realizacyjnych (wskazanych poniżej) jest niezbędna do osiągnięcia obranego celu strategicznego. Pozwoli to na redukcję wykluczeń społecznych w SOM oraz na zapewnienie podstawowej potrzeby mieszkańców – swobodnego przemieszczania się w granicach zarówno gminy SOM, jak i całego SOM.

Tab. 4.1. Cel strategiczny i cel operacyjny dla Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM na lata 2016-2023

Cel strategiczny	Cel operacyjny
Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów

Z celu operacyjnego, w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM, wynikają następujące zadania realizacyjne:

- Zadanie 1⁶³ – Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyki,
- Zadanie 2 – Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa,
- Zadanie 3 – Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości,
- Zadanie 4 – Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujące różne systemy transportu zbiorowego,
- Zadanie 5 – Dostosowanie infrastruktury punktowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

W ramach tych zadań należy realizować następujące działania z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM:

- zrównoważony rozwój transportu zbiorowego, samochodowego, rowerowego i pieszego,
- zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej mobilności,
- podnoszenie jakości i dostępności usług komunikacji zbiorowej, w tym dla osób o ograniczonej mobilności,
- rozwój infrastruktury rowerowej,
- poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów,
- likwidacja utrudnień w sprawnym i funkcjonalnym poruszaniu się pieszych i rowerzystów.

W kontekście zrównoważonej mobilności aglomeracyjnej niezmiernie ważnym elementem jest wdrożenie procesów integracji działań JST SOM jako warunek realizacji powyższych celów i zadań realizacyjnych.

Podstawową ideą rozwoju zintegrowanego transportu w SOM jest kompleksowe wykorzystanie istniejącej sieci transportowej i jej ukierunkowany rozwój. Ambicją SSOM jest funkcjonalny transport publiczny docierający do wszystkich JST SOM, zapewniający mieszkańcom SOM możliwość sprawnej komunikacji z siedzibą każdej gminy SOM oraz z miastem rdzeniowym SOM. Interesariuszami SOM będą:

- JST SOM,
- komórki, wydziały, zakłady budżetowe, jednostki pomocnicze i spółki JST SOM, związane z transportem publicznym, jego obsługą oraz nadzorem,
- operatorzy transportu publicznego w SOM, zarówno gminni, jak i prywatni,
- zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej,

Pozostałymi interesariuszami zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM mogą zostać także:

- JST województwa zachodniopomorskiego,
- operatorzy i przewoźnicy transportu publicznego spoza SOM,
- zarządcy infrastruktury drogowej i kolejowej,
- inwestorzy infrastruktury mieszkaniowej, usługowo-handlowej i przemysłowej.

⁶³ Numeracja zadań zgodna ze Strategią ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

4.2. Zasady planowania przestrzennego w kontekście poprawy zrównoważonej mobilności miejskiej

W celu zapewnienia prawidłowego i funkcjonalnego rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej, tak żeby działania i planowane inwestycje były zgodne z zapisami dokumentów strategicznych JST SOM oraz aby ich lokalizacje nie były sprzeczne z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin SOM, należy wprowadzać odpowiednie zapisy w dokumentach (strategie rozwoju, polityki rozwojowe, plany rozwoju itp.) na poziomie województwa, powiatu i gminy poprzez:

- ujęcie konieczności rozwoju transportu publicznego (drogowego – autobusy oraz szynowego – tramwaje i pociągi), komunikacji pieszej oraz rowerowej,
- ukierunkowanie rozwoju transportu w oparciu o transport nisko- i bezemisyjny,
- dążenie do zwiększania udziału podróży transportem publicznym,
- określenie zasad i możliwości realizacji gminnej i powiatowej polityki transportowej w celu ograniczenia dostępności danego obszaru funkcjonalnego, charakteryzującego się znacznym deficytem miejsc postojowych, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych, w szczególności w celu ograniczenia dostępności obszaru dla pojazdów samochodowych oraz wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej, gdzie rada miejska lub rada gminy, na wniosek prezydenta, burmistrza lub wójta (uprzednio zaopiniowany przez właściwy organ zarządzający drogami i ruchem), może ustalić strefy płatnego parkowania⁶⁴,
- koniecznej współpracy międzygminnej dotyczącej wspólnego tworzenia planów rozwoju społeczno-gospodarczego (uwzględniania planów gmin co najmniej sąsiadujących), szczególnie w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w SOM,
- określenia zasad funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy (poprzez wskazanie konieczności opracowania gminnych planów transportowych, albo odpowiednich polityk transportowych lub polityk ekologicznych).

Jednocześnie JST SOM powinny ujmować w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego następujące zagadnienia:

- określanie potrzeb dla lokalizacji przystanków komunikacyjnych (przystanki i stacje kolejowe oraz dworce autobusowe), zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz parkingów typu Park and Ride i Bike and Ride, z uwzględnieniem lokalizacji funkcji przesiadkowych,
- wskazania przebiegów (szczególnie pomiędzy miejscowościami oraz do zintegrowanych węzłów przesiadkowych) tras rowerowych, dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych penetrujących obecne i nowe (planowane) obszary zabudowy, będących uzupełnieniem i kontynuacją już istniejących sieci dróg rowerowych,
- ustalanie zasad prowadzenia tras rowerowych, dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, szczególnie w aspekcie ich przebiegu w pasie drogowym dróg publicznych,
- wskazania rozwoju szynowego transportu zbiorowego – nowe trasy tramwajowe i kolejowe,
- wskazania możliwości lokalizowania stref uspokojonego ruchu na danym obszarze funkcjonalnym,
- wskazanie obszarów ograniczania dostępności dla pojazdów samochodowych, szczególnie pojazdów ciężarowych i obszarów z preferencją w ruchu dla transportu publicznego,

⁶⁴ Art. 13b, ust. 2 i 3 Ustawy o drogach publicznych.

- określanie perspektywicznego rozwoju potrzeb infrastrukturalnych w zakresie transportu publicznego, rowerowego oraz pieszego.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin SOM należy uwzględnić:

- wskazania dokładnych lokalizacji przystanków komunikacyjnych (przystanki i stacje kolejowe oraz dworce autobusowe), zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz planowanych parkingów typu Park and Ride i Bike and Ride,
- wskazania konkretnych lokalizacji węzłów przesiadkowych, pozwalających na przesiadkę co najmniej z samochodu czy roweru na transport autobusowy lub szynowy,
- wskazania przebiegów nowych tras tramwajowych i kolejowych,
- wskazania przebiegów tras rowerowych, dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych, pozwalających na dojazd do centrum, osiedli, generatorów ruchu, obiektów użyteczności publicznej, między miejscowościami, stacji i przystanków kolejowych, węzłów przesiadkowych,
- wskazania przebiegów tras rowerowych, dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych w ciągu danej ulicy lub drogi, z określeniem ich lokalizacji (na jezdni, w pasie drogowym, lub poza nim),
- wskazania obszarów, na których można stosować elementy uspokajania ruchu, np. ograniczenia prędkości, strefy ruchu uspokojonego, strefy zamieszkania, zakazy wjazdu dla określonych grup pojazdów, układ dróg jednokierunkowych (z możliwością jazdy w kierunku przeciwnym wyłącznie dla pojazdów transportu publicznego oraz rowerzystów), zmiana geometrii jezdni, progi zwalniające, wyniesione tarcze skrzyżowań, itp.,
- wskazania obszarów dla wprowadzenia stref płatnego parkowania,
- wskazania rezerw terenowych pod przyszłe, planowane inwestycje infrastrukturalne związane z prawidłowym rozwojem transportu publicznego oraz komunikacji pieszej i rowerowej,
- oddalanie linii zabudowy nowo realizowanych obiektów budowlanych od krawędzi jezdni powyżej minimalnych odległości według przepisów odrębnych, w celu możliwości realizacji wzdłuż tych ulic nowych elementów, jak np. drogi dla rowerów, zatoki przystankowe, wydzielone relacje lewo- i prawoskrętne, itp.

4.3. Mobilność pieszych, w tym osób o ograniczonej mobilności

W ramach zrównoważonej mobilności miejskiej należy dążyć do zapewnienia pieszym właściwej i bezpiecznej komunikacji, poprzez konsekwentne odseparowywanie ruchu pieszego od ruchu samochodowego poprzez budowę chodników, ciągów pieszo-rowerowych lub ciągów pieszo-jezdnych.

Jednym z głównych założeń zrównoważonej mobilności miejskiej jest zwiększanie udziału podróży pieszych i rowerowych. Postulat ten realizować można tylko poprzez dostosowywanie ciągów komunikacyjnych do potrzeb pieszych i rowerzystów, w szczególności dla potrzeb osób o ograniczonej ruchliwości, tj. osób niepełnosprawnych⁶⁵, starszych, opiekunów z małymi dziećmi oraz dzieci i młodzieży szkół podstawowych, a także osób z obszarów wykluczenia społecznego. Pozytywny efekt uzyskuje się poprzez likwidację barier architektonicznych (np. schodów, wysokich krawężników), modernizację

⁶⁵ Osoby, których sprawność fizyczna, psychiczna lub umysłowa trwale lub okresowo utrudnia, ogranicza lub uniemożliwia życie codzienne, naukę, pracę oraz pełnienie ról społecznych, w związku z czym mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji, a zatem także do umożliwienia im pełnej mobilności.

infrastruktury drogowej, uspokojenie ruchu samochodowego, a także poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego (np. TEMPO 30) oraz stref zamieszkania. Nie bez znaczenia pozostaje poprawa estetyki w miejscach często wykorzystywanych przez pieszych. W rezultacie zwiększy się liczba przyjaznych miejsc, gdzie piesi mogą i chcą przebywać oraz bezpiecznie przemieszczać się po gminie, w szczególności na dojazdach do zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Modernizacja infrastruktury pieszej powinna polegać przede wszystkim na tworzeniu przyjaznych, bezpiecznych i estetycznych ciągów pieszych. Bezpieczeństwo powinno być rozpatrywane nie tylko w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale także jako zwiększanie atrakcyjności miejsc, tak by pieszy czuł się komfortowo. Dotyczy to budowania odpowiedniego oświetlenia i infrastruktury dedykowanej pieszym. Dobrą praktyką jest również separowanie ruchu pieszego nie tylko od ruchu drogowego, ale także od ruchu rowerowego nie tylko za pomocą znaków poziomych, pionowych czy innego koloru nawierzchni, ale także poprzez fizyczne przeszkody (odpowiednie krawężniki, pasy zieleni, itp.).

Likwidacja barier architektonicznych ma na celu zwiększenie dostępności pieszej, uwzględniając w ten sposób także potrzeby osób ograniczonych ruchowo. Zwiększona dostępność dla pieszych może prowadzić do ożywienia trudniej dostępnych miejsc, przyczyniając się do ich rozwoju.

Budowa wyniesionych przejść dla pieszych prowadzi do naturalnego spowolnienia ruchu samochodowego, oczekiwanego w kontekście zrównoważonej mobilności miejskiej. Uspokojenie ruchu samochodowego wpływa także na pozytywne odczucia przemieszczających się i nie zniechęca do pieszego poruszania się. Dzięki takiemu zabiegowi przestrzeń drogowa może być odblokowana dla osób, które obecnie rezygnują z przemieszczania się pieszo ze względu na zbyt duże natężenie ruchu, hałas, spaliny czy zmniejszone poczucie bezpieczeństwa na drodze.

W przypadku mobilności pieszej (w tym osób ograniczonych ruchowo) w SOM, szczególnie w aspekcie zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz głównych przystanków komunikacyjnych gmin SOM, wskazuje się następujące możliwe działania:

- tworzenie bezpiecznych, wyniesionych przejść dla pieszych, w pozostałych przypadkach obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych⁶⁶ do poziomu jezdni,
- modernizacja istniejącej infrastruktury pieszej oraz realizacja nowej (np. odseparowanie od dróg publicznych i dróg dla rowerów),
- zwiększanie dostępności do przystanków komunikacyjnych poprzez:
 - skracanie przejścia przez szerokie ulice poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
 - lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
 - wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie i tramwaju,
 - oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków,
- poprawianie estetyki na ciągach pieszych.

Udogodnienia dla pieszych przede wszystkim należy w pierwszej kolejności tworzyć w miejscach, w których obecnie przekraczanie jezdni jest utrudnione lub niemożliwe.

Powyższe zasady należy przyjąć jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. W pierwszej kolejności, poza przyjętymi harmonogramami modernizacji układu

⁶⁶ Dotyczy to także przejazdów dla rowerzystów.

drogowego, należałoby zmodernizować lub przebudować najważniejsze/kluczowe przystanki komunikacyjne w SOM:

- w Szczecinie i w centrach gmin oraz w centralnych obszarach dużych miejscowości,
- przy urzędach i instytucjach,
- przy ośrodkach kulturalno-oświatowych,
- przy szkołach,
- przy obiektach handlowo-usługowych,
- przy szpitalach, przychodniach i pozostałych ośrodkach zdrowia,
- przy cmentarzach.

4.4. Transport zbiorowy

Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016-2023 realizuje postanowienia, wskazania i rozwiązania obowiązującej Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020 (ZSTP SOM 2014-2020). Dotyczy to m.in. misji rozwoju transportu publicznego w SOM, wizji ZSTP SOM 2014-2020, kluczowych wyzwań w procesie integracji transportu publicznego, wskaźników osiągnięcia celów ZSTP SOM 2014-2020, lokalizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

4.4.1. Dostępność obszarowa (przestrzenna) transportu publicznego

W ramach kształtowania transportu publicznego w SOM, w aspekcie głównych przystanków komunikacyjnych oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych, należy zapewnić możliwość bezpośredniego dojazdu do siedziby gminy z miejscowości zlokalizowanych na terenie każdej gminy SOM, liczących powyżej 100 mieszkańców. W każdej miejscowości powinna być zlokalizowana co najmniej jedna para przystanków komunikacyjnych oznaczonych znakiem D-15. W przypadku małej odległości – do 750 m od głównej drogi do miejscowości, w uzasadnionym technicznie przypadku, dopuszcza się możliwość obsługi transportem zbiorowym poprzez przystanki komunikacyjne na skrzyżowaniu drogi dojazdowej z drogą główną – obligatoryjnie zasada ta dotyczy przypadków, kiedy droga dojazdowa do miejscowości posiada nawierzchnię nieutwardzoną.

Najprostsze do obsługi transportem zbiorowym są miejscowości w układzie ulicowym oraz posiadające dwie, trzy ulice, przy których zlokalizowana jest zabudowa, ponieważ dla prawidłowej obsługi wystarczy jedna para przystanków komunikacyjnych. Natomiast w przypadku miejscowości bardziej rozbudowanych, rozległych, posiadających kilka, kilkanaście ulic – w celu zapewnienia dostępności obszarowej (odległość i czas dojazdu) należy lokalizować kilka, kilkanaście par przystanków komunikacyjnych. W miastach posiadających komunikację miejską lokalizacja przystanków komunikacyjnych powiązana musi być z istniejącym i planowanym układem linii komunikacyjnych.

W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego muszą być obsługiwane wszystkie przystanki komunikacyjne zlokalizowane na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży. W miastach oraz w rozbudowanych lub długich miejscowościach powinno się lokalizować kolejne pary

przystanków komunikacyjnych, tak by maksymalne dojście do nich nie przekraczało⁶⁷ 300 m w miastach, a w pozostałych miejscowościach SOM – 500 m, rozumiane jako akceptowalna odległość zachęcająca do skorzystania z transportu publicznego.

Proponowane maksymalne ekwidystanty dojścia do przystanków komunikacyjnych wynikają z powszechnie zalecanych wytycznych, co ma także potwierdzenie w analizie badań zachowań i preferencji komunikacyjnych⁶⁸, z których wynika, że:

- bliskość przystanku to jedna z cech, które skłoniłyby 27% ankietowanych do rezygnacji z jazdy samochodem,
- blisko połowa ankietowanych oczekuje budowy parkingów P+R oraz B+R w bezpośredniej lokalizacji przystanków komunikacyjnych – tj. około 44% kierowców i około 50% pasażerów transportu zbiorowego.

Zwiększenie dostępności przestrzennej w skali całego SOM⁶⁹ powinno się odbyć poprzez szereg linii dowozowych (organizowanych w formie zwartych węzłów przesiadkowych) do tworzonej sieci połączeń Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, która cechuje się wysoką zdolność przewozową i prędkość komunikacyjną.

4.4.2. Nowoczesny tabor

W komunikacji miejskiej i gminnej, której organizatorem jest gmina SOM, uwzględniając kierunki, cele i zasady zrównoważonej mobilności miejskiej i ochrony środowiska naturalnego i antropogenicznego, w stosunku do taboru należy wymagać:

- nowych autobusów, minibusów, tramwajów, EZT⁷⁰, SZT⁷¹ – LE lub LF,
- używanych autobusów⁷², tramwajów⁷³ LE lub LE – nie dotyczy minibusów,
- rampy wjazdowej dla wózków inwalidzkich/dziecięcych i miejsc dla nich w środku pojazdu – nie dotyczy używanych minibusów,
- klimatyzacji oraz ogrzewania przestrzeni pasażerskiej,
- odpowiedniego ujednoliconego oznakowania wewnętrznego i zewnętrznego,
- wyposażenia w urządzenia elektroniczne związane z systemami zarządzania transportem publicznym, umożliwiającymi korzystanie z elektronicznych, docelowo wspólnych biletów,
- jak największego udziału miejsc siedzących w nowych pojazdach dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi,
- nowych pojazdów z napędem alternatywnym, tj. elektrycznym, hybrydowym, CNG lub z silnikami spełniającymi aktualną normę emisji spalin,

⁶⁷ W uzasadnionych przypadkach, ze względu na uwarunkowania terenowe i przestrzenne, dopuszcza się odstępstwa.

⁶⁸ Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) na potrzeby przeprowadzenia integracji transportu publicznego – materiał Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

⁶⁹ W I etapie bez Świnoujścia.

⁷⁰ EZT – elektryczny zespół trakcyjny.

⁷¹ SZT – spalinowy zespół trakcyjny.

⁷² Autobusy nie starsze niż z 2009 roku (rok obowiązywania normy emisji spalin EURO 5).

⁷³ Dopuszcza się użytkowanie wysokopodłogowych tramwajów do czasu całkowitej wymiany taboru tramwajowego, jednak wskazuje się na konieczność obsługi każdej linii tramwajowej co najmniej jednym tramwajem z niską podłogą.

- używanych pojazdów z napędem alternatywnym – hybrydowym, CNG lub z silnikami spełniającymi normę emisji spalin co najmniej EURO 5 lub EEV,
- możliwości przewozu rowerów – nie dotyczy minibusów.

Natomiast mając na uwadze obecnie funkcjonujące linie autobusowe, tramwajowe i kolejowe w transporcie gminnym, powiatowym i wojewódzkim, należy dążyć do wprowadzania wymogów dla obecnych operatorów, określających następujące parametry:

- pojazdy niskowejściowe⁷⁴ (LE) lub niskopodłogowe⁷⁵ (LF) – nie dotyczy to minibusów,
- rampy wjazdowej dla wózków inwalidzkich/dziecięcych i miejsc dla nich w środku pojazdu – nie dotyczy używanych minibusów,
- miejsce na wózek inwalidzki/dziecięcy – nie dotyczy minibusów,
- klimatyzacja i ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej,
- nowych pojazdów z napędem alternatywnym, tj. elektrycznym, hybrydowym, CNG lub z silnikami spełniającymi aktualną normę emisji spalin,
- używanych pojazdów z napędem alternatywnym – hybrydowym lub CNG, lub z silnikami spełniającymi normę emisji spalin co najmniej EURO 5 lub EEV (co najmniej EURO 4 do roku 2020).

4.4.3. Informacja pasażerska

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę, ponieważ stanowi zachętę/ofertę do skorzystania z jej usług. Dlatego też powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych (elektronicznych i internetowych), a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować i w efekcie – zwiększanie komfortu podróży.

Oprócz rozkładów jazdy na przystankach komunikacyjnych (nazwa organizatora i przewoźnika, nazwa linii komunikacyjnej, wszystkie przystanki na trasie danej linii, dzień wprowadzenia oraz ważności rozkładu, odległości pomiędzy przystankami, dni tygodnia lub okresy kursowania linii [nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie], godziny przyjazdów/odjazdów z danego przystanku komunikacyjnego) oraz o możliwości nabycia biletu zarówno w sposób tradycyjny, jak i w formie elektronicznej. Informacja o kursowaniu powinna być zamieszczona także na stronie internetowej operatora i organizatora, a także na stronach internetowych gmin SOM. Pozwoli to dotrzeć do niej większej liczbie osób oraz umożliwi zaplanowanie trasy przejazdu jeszcze w domu, pracy lub w innym miejscu poza przystankiem komunikacyjnym.

Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej określonej przez organizatora, niezależnie od tego, kto jest ich właścicielem. Przystanek komunikacyjny powinien być wyposażony w tablice z nazwą, numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych.

⁷⁴ LE – autobus, tramwaj, EZT, SZT niskowejściowy, z niską podłogą co najmniej w jednym drzwiach pojazdu.

⁷⁵ LF – autobus, tramwaj niskopodłogowy, z niską podłogą na całej długości pojazdu.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych rekomenduje się, w ramach dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemów sterowania ruchem, wyposażenie w elektroniczne tablice dynamicznej informacji pasażerskiej.

Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych, a także:

- stosowanie znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru,
- oznaczanie węzłów przesiadkowych odpowiednim piktogramem środka transportu w rozkładach jazdy,
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe, stosowanie mappek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu,
- wprowadzenie informacji dla osób niewidomych.

Elementami systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującej w pojazdach, powinny być:

- oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu, w tym na wysokości pasażera za pierwszymi drzwiami pojazdu⁷⁶,
- oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- system głosowej zapowiedzi kierunku i nazw przystanków oraz wewnętrznych tablic elektronicznych pokazujących informacje o przystankach, kierunku jazdy itp.,
- oznaczenia organizatora i operatora.

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna docierać do obecnego i potencjalnego pasażera, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej lub przystanku komunikacyjnego, zamierzającej z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinien być portal internetowy, który przede wszystkim umożliwi wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Odnośnik do portalu powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym każdej z gmin SOM.

Dodatkowo można uruchomić serwis dla osób, którym na podany numer telefonu komórkowego lub adres e-mailowy przesyłane będą informacje i komunikaty dotyczące funkcjonowania linii komunikacyjnych. Zaleca się stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów w oparciu o technologie GPS.

4.4.4. Węzły przesiadkowe, w tym Park and Ride i Bike and Ride

Podstawą sprawnej sieci komunikacyjnej na danym obszarze są węzły przesiadkowe umożliwiające przesiadki pomiędzy komunikacją autobusową, tramwajową i kolejową oraz transportem indywidualnym,

⁷⁶ Dotyczy informacji o numerze linii (nie obowiązuje dla minibusów).

w tym rowerowym, w różnych konfiguracjach, zależnie od rodzaju transportu w danej JST SOM. Gminy SOM planują realizację głównych zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Szczecinie (Łętko, Dworzec Górny, Głębokie), w gminie Dobra (Łęgi), w gminie Goleniów (Goleniów, Załom), w gminie Gryfino (Gryfino), w gminie Kobylanka (Reptowo), w gminie Kołbaskowo (Smętowice, Ustowo), w gminie Police (Police), w mieście Stargard i w mieście Świnoujście. Planowane węzły przesiadkowe w SOM wskazane są w rozdziale 5 w tabeli 5.1 oraz na rysunku 5.1. Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny charakteryzować się następującymi elementami infrastruktury:

- zadaszeniem całego węzła, lub co najmniej w części peronów przystankowych⁷⁷,
- informacją pasażerską – rozkład jazdy, schemat sieci, informacje porządkowe, cennik i oferta biletowa,
- automatem biletowym⁷⁸ w przypadku integracji taryfowo-biletowej,
- w przypadku węzła pociąg <-> autobus i/lub <-> tramwaj, odległością pomiędzy przystankiem autobusowym i/lub tramwajowym a peronem kolejowym nie większą niż 50 m (preferowany jest system przesiadkowy door-to-door),
- w przypadku węzła autobus <-> autobus, odległością pomiędzy skrajnymi przystankami nie większą niż 100 m.

Natomiast zaleca się następujące elementy węzła przesiadkowego:

- dynamiczna informacja pasażerska⁷⁹ – tablice elektroniczne wyświetlające informacje o kolejnych kursach, przesiadkach, zmianach, komunikatach,
- zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w postaci monitoringu węzła przesiadkowego oraz jego elementów składowych⁸⁰.

W ramach rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM proponuje się także wprowadzenie systemu parkingów w systemie „Parkuj i Jedź” (Park and Ride – P+R) – dla korzystających z samochodów osobowych, w celu dalszej kontynuacji podróży środkami publicznego transportu zbiorowego. Są to parkingi zorganizowane na co najmniej kilkanaście stanowisk, umożliwiające pozostawienie pojazdu bezpośrednio przy głównym przystanku komunikacyjnym (autobusowym, tramwajowym lub kolejowym) lub węźle przesiadkowym i łatwą przesiadkę na transport zbiorowy – pociąg, tramwaj lub autobus. Dojazd do parkingu P+R oraz sam parking powinien być odpowiednio oznaczony, łatwo dostępny, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku komunikacyjnego lub węzła przesiadkowego. Jednocześnie zaleca się jego zabezpieczenie przed pozostawianiem pojazdów na dłuższy okres⁸¹, tak by nie był wykorzystywany jako parking stały. Parking w systemie P+R powinien charakteryzować się:

- możliwością zaparkowania co najmniej 20 samochodów⁸²,

⁷⁷ Zadaszenie peronu przystankowego ma zapewnić przejście pomiędzy przystankiem a pojazdem z zapewnieniem ochrony przed opadami atmosferycznymi.

⁷⁸ Pożądany element wyposażenia głównego węzła przesiadkowego, w pozostałych węzłach może on stanowić element dodatkowy/opcjonalny, zależnie od potrzeb i wymogów SOM lub danej gminy SOM i jej mieszkańców.

⁷⁹ Zależnie od potrzeb i wymogów SOM lub danej gminy SOM i jej mieszkańców.

⁸⁰ *Ibidem*.

⁸¹ Parking P+R nie powinien służyć okolicznym mieszkańcom i pracownikom jako stały parking pod domem, czy pod miejscem pracy, lecz jako parking, na którym pozostawia się pojazd – samochód lub rower i przesiada się na transport publiczny.

⁸² W miarę możliwości powinno zapewnić się jak największą liczbę stanowisk postojowych.

- zorganizowanym⁸³, utwardzonym i oświetlonym placem z wyznaczonymi miejscami postojowymi, opcjonalnie ogrodzonym i/lub zadaszonym⁸⁴,
- lokalizacją nie dalej niż 50 m od skrajnego peronu kolejowego lub nie dalej niż 100 m od autobusowego lub tramwajowego przystanku komunikacyjnego, albo od węzła przesiadkowego.

Kolejnym istotnym elementem zrównoważonej mobilności miejskiej jest system parkingów „Bike and Ride” (B+R), czyli miejsc, w których można bezpiecznie pozostawić rower i przesiąść się na inny środek transportu (autobus, tramwaj, kolej). W ramach integracji transportu rowerowego z transportem zbiorowym wskazuje się na potrzebę budowy zorganizowanych, zadaszonych parkingów rowerowych, lokalizowanych w odległości nie większej niż 50 m od stacji i przystanków kolejowych oraz ważnych/głównych przystanków autobusowych i tramwajowych, w szczególności w węzłach przesiadkowych. Zaleca się przyjęcie minimalnej liczby miejsc parkingowych – stojaków⁸⁵ dla rowerów:

- dworce i stacje kolejowe – co najmniej 25 stojaków,
- przystanki kolejowe – co najmniej 15 stojaków,
- dworce autobusowe – co najmniej 15 stojaków,
- węzły przesiadkowe – co najmniej 25 stojaków,
- pętle tramwajowe i autobusowe – co najmniej 15 stojaków,
- główne przystanki autobusowe i tramwajowe – co najmniej 5 stojaków.

Jednakże, w przypadku niesprzyjających uwarunkowań terenowych, własnościowych i przestrzennych dopuszcza się odstępstwo od wskazanych odległości minimalnych i zalecanej minimalnej liczby stojaków, zalecając jednak jak najmniejsze wydłużenie odległości do węzła przesiadkowego oraz jak największą możliwą terenowo i przestrzennie liczbę stojaków.

Należy stale monitorować zapotrzebowanie na miejsca postojowe dla rowerów i samochodów – w przypadku stałego ich napełnienia powyżej 80% należy zwiększyć liczbę stojaków w miarę możliwości terenowych.

Przy wszystkich zintegrowanych węzłach przesiadkowych można lokalizować także parking typu „Kiss and Ride”⁸⁶ (K+R) – czyli miejsca postojowe umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 minut, dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg bądź autobus.

4.5. Transport rowerowy

W celu prawidłowego rozwoju i realizacji tras rowerowych w SOM, w postaci dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych i pasów rowerowych na jezdni, zaleca się zapisy i wytyczne opisane w *Koncepcji*

⁸³ W postaci wydzielonego placu parkingowego, parkingu wielopoziomowego lub parkingu w kubaturze węzła przesiadkowego.

⁸⁴ Zadaszenie całego parkingu lub jego części.

⁸⁵ Do jednego stojaka można przypiąć dwa rowery, tj. liczba miejsc parkingowych równa jest dwukrotności liczby stojaków.

⁸⁶ Podwieź (do przystanku w celu dalszego kontynuowania podróży transportem publicznym) i pożegnaj.

funkcjonalno-użytkowej zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego⁸⁷, w Standardach projektowych i wykonawczych systemu rowerowego miasta Szczecin⁸⁸ oraz w Koncepcji sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego⁸⁹. Koncepcja SOM dzieli trasy rowerowe na trzy podstawowe klasy:

- Klasa I – główne trasy rowerowe,
- Klasa II – trasy rowerowe o charakterze turystycznym (rekreacyjne, sportowe, turystyczne i tematyczne),
- Klasa III – trasy rowerowe do obsługi ruchu o charakterze lokalnym (gospodarcze oraz inne).

Klasa I oraz III tworzyć mają komunikacyjne trasy rowerowe o nawierzchni bitumicznej lub betonowej, łączące źródła i cele podróży w jeden spójny system rowerowy. Trasy rowerowe klasy I mają łączyć źródła i cele podróży o najwyższej randze, a trasy rowerowe klasy III mają uzupełnić sieć powiązań (trasy klasy I), zapewniając dostępność do społeczno-gospodarczych celów podróży o niższych rangach. Koncepcja określa standardy wykonawcze oraz minimalne parametry techniczne tras rowerowych oraz infrastruktury rowerowej, w tym dla parkingów typy Bike and Ride.

W Koncepcji wskazano propozycje lokalizacji 174 parkingów P+R oraz potrzebę realizacji 1 902 km tras rowerowych w SOM.

Wielkość parkingów B+R przyjęto w podziale na cztery wielkości: S – 10 miejsc parkingowych, M – 20 miejsc parkingowych, L – 30 miejsc parkingowych i XL – 50 miejsc parkingowych. Podane liczby miejsc parkingowych zaleca się stosować jako wartości minimalne jedynie w przypadku braku możliwości terenowych. Dla stacji i przystanków kolejowych, przystanków tramwajowych i autobusowych, węzłów przesiadkowych oraz miejsc użyteczności publicznej zaleca się minimalną liczbę miejsc parkingowych – jak w rozdziale 4.4.4. *Węzły przesiadkowe, w tym Park and Ride i Bike and Ride*.

W ramach integracji infrastruktury rowerowej z komunikacją zbiorową zaleca się lokalizację parkingów P+R przy pętlach tramwajowych oraz autobusowych, a także przy głównych przystankach komunikacyjnych i zespołach przystanków węzłowych oraz zintegrowanych węzłach komunikacyjnych. Ważne jest także umożliwienie przewożenia rowerów w pojazdach transportu publicznego.

Przez inwestycje pro rowerowe realnie zwiększy zasięg przestrzenny transportu rowerowego, jego oddziaływanie na system transportowy, szczególnie samochodowa komunikację indywidualną oraz stopień wykorzystania jego potencjału transportowego.

Z uwagi na rozległość obszaru SOM, biorąc pod uwagę różne ograniczenia transportu rowerowego, istotnym działaniem, prócz realizacji infrastruktury komunikacyjnej, będzie budowa infrastruktury parkingowej oraz integracja systemów transportu publicznego, zapewniającego satysfakcjonujący czas dojazdu na dużych odległościach oraz rowerowego, zapewniającego wysoką mobilność na krótkich odcinkach (tzw. ostatni kilometr podróży).

Dla transportu rowerowego w SOM, szczególnie w aspekcie dojazdów do głównych/ważnych przystanków komunikacyjnych oraz do zintegrowanych węzłów przesiadkowych, mając na uwadze także zapisy obowiązujących w województwie zachodniopomorskiego, w SOM oraz w Szczecinie dokumentów

⁸⁷ Dokument Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, sierpień 2015.

⁸⁸ www.bip.um.szczecin – dokument z roku 2012.

⁸⁹ Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Raport końcowy z prac nad projektem – Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, kwiecień 2016.

traktujących rozwoju tras i infrastruktury rowerowej, w ramach zrównoważonej mobilności miejskiej najważniejsze są:

- sposób prowadzenia dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych pomiędzy miejscowościami,
- sposób prowadzenie ruchu rowerowego po ulicach w obszarze zabudowy, w tym w strefach ruchu uspokojonego,
- sposób prowadzenia ruchu rowerowego w obszarze węzłów przesiadkowych,
- lokalizacja bezpiecznych przejazdów dla rowerzystów przez drogi publiczne i linie kolejowe,
- rodzaj nawierzchni⁹⁰ trasy rowerowej,
- oznakowanie trasy rowerowej.

Mając na uwadze konieczność powadzenia ruchu rowerowego w ciągu dróg publicznych (szczególnie tych, których zarządcą nie są gminy SOM, tj. dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych) i linii kolejowych, zaleca się kierowanie następującymi zasadami, w uzgodnieniu z właściwymi zarządcami:

- przy planowaniu drogi rowerowej⁹¹ należy uwzględnić wymogi funkcjonalno-techniczne dla danej kategorii drogi oraz warunki i możliwości terenowe do jej prowadzenia,
- przy projektowaniu tras rowerowych i dróg dla rowerów należy uwzględnić wszystkich użytkowników drogi.
- dopuszcza się realizację dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg publicznych i linii kolejowych, poza ich pasem drogowym i kolejowym,
- dopuszcza się możliwość prowadzenia ruchu rowerowego po tzw. drogach serwisowych i drogach transportu rolnego, zlokalizowanych także w pasie drogowym,
- poza terenem zabudowy należy prowadzić drogi dla rowerów poza pasem drogowym, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się ich prowadzenie w pasie drogowym wyłącznie poza jezdnią – oddzielonych od jezdni pasem dzielącym lub za przeciwskarpą rowu,
- na terenie zabudowy dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerowego w pasie drogowym, przy uwzględnieniu szerokości linii rozgraniczających, odległości istniejącej zabudowy, szerokości jezdni i chodników:
 - w ramach uspokojenia ruchu dopuszcza się możliwość prowadzenia pasa ruchu dla rowerów po jezdni (także jako kontrapas⁹²) – nie można wówczas zawężyć pasów ruchu poniżej dopuszczalnych szerokości dla danej klasy technicznej drogi,
 - w przypadku możliwości terenowych dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnią jako drogę dla rowerów, lub ciąg pieszo-jezdny,
- przecięcie drogi dla rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego (przejazd poprzeczny) z drogą publiczną lub linią kolejową powinno być realizowane poprzez wyznaczony przejazd dla rowerzystów,
- prowadzenie ruchu rowerowego w granicach obszaru kolejowego i po kolejowych obiektach inżynierskich należy uzgodnić z właściwym zarządcą lub z właściwym samorządem w przypadku przejętej przez niego linii kolejowej,
- dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na drogowych obiektach inżynierskich:

⁹⁰ Wskazane są nawierzchnie utwardzone, w szczególności asfaltowe i betonowe.

⁹¹ Droga dla rowerów, pas ruchu dla rowerów, kontrapas, ciąg pieszo-rowerowy, ciąg pieszo-jezdny, itp.

⁹² Dopuszcza się wprowadzenie na ulicach jednokierunkowych ruchu rowerowego w przeciwnym kierunku bez wyznaczania kontrapasa na ulicach, na którym dopuszczalna prędkość nie przekracza 30km/h (np. strefy uspokojonego ruchu).

- nowo budowane obiekty mostowe powinny posiadać zaprojektowaną infrastrukturę rowerową, odseparowaną od jezdni,
- przebudowywane lub remontowane obiekty mostowe w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych mogą być wyposażone w infrastrukturę rowerową – wskazane jest jej odseparowanie od jezdni,
- planowanie i zatwierdzanie w zakresie infrastruktury rowerowej na istniejących drogach publicznych oraz obiektach inżynierskich, w przypadku możliwości jej realizacji, powinno odbywać się na etapie prac projektowych i być uzgodnione z zainteresowanymi stronami,
- planowanie i zatwierdzanie w zakresie infrastruktury rowerowej na planowanych nowych drogach publicznych oraz obiektach inżynierskich, odbywać się powinno już na etapie koncepcyjnym i dalej jak wyżej,
- planowanie i zatwierdzanie w zakresie infrastruktury rowerowej na przecięciach z liniami kolejowymi, odbywać się powinno już na etapie koncepcyjnym i dalej jak powyżej,
- inwestycje związane z infrastrukturą rowerową nie mogą obniżać poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego,
- dopuszcza się realizację dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych na koronach wałów przeciwpowodziowych, w uzgodnieniu z ich zarządcami,
- przy wytyczaniu dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-jezdnych, należy uwzględnić:
 - bezpieczeństwo ruchu drogowego – poziom natężenia ruchu drogowego (SDR, SDRR) oraz możliwość odseparowania ruchu rowerowego od ruchu drogowego,
 - wpływ usytuowania drogi dla rowerów na zrównoważony rozwój transportu w gminach SOM – zwiększenie ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury turystycznej,
 - połączenia z publicznym transportem zbiorowym – dworce i przystanki kolejowe oraz autobusowe i tramwajowe),
 - koszty wykupu gruntów, koszty budowy, efekty ekonomiczny i społeczny.

Dodatkowo, w celu zapewnienia komfortu osobom korzystającym z własnych rowerów, zaleca się budowę zamkniętych i zadaszonych garaży rowerowych w obszarach zabudowy mieszkaniowej, szczególnie wielorodzinnej, w których można przechowywać rower.

4.6. System sterowania ruchem

W celu zagwarantowania zrównoważonego rozwoju wszystkich sposobów mobilności w SOM, bez nadmiernego faworyzowania którejkolwiek z grup użytkowników dróg, potrzebne będą rozwiązania obejmujące nie tylko inwestycje infrastrukturalne ingerujące w zagospodarowanie pasa drogowego, ale również te wykorzystujące najnowsze możliwości organizacji ruchu oraz współczesne sposoby inteligentnego sterowania ruchem. W miejscach, gdzie ze względu na wzrost natężenia ruchu oraz spadek przepustowości i wynikające z tego obniżenie efektywności transportu publicznego oraz obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także problem z przejazdami poprzecznymi i włączaniem się do głównego ciągu drogowego, niezbędne będzie zainwestowanie w przebudowę skrzyżowań, lub w infrastrukturę sygnalizacji świetlnej. W przypadku podjęcia przez JST decyzji o wprowadzeniu systemu sterowania ruchem należy zainwestować także w kanalizację teletechniczną (telematyka

transportu⁹³) do transmisji danych pomiędzy skrzyżowaniami oraz system do sterowania ruchem – tworząc Inteligentny system transportowy (ITS).

ITS w SOM powinien wprowadzić priorytet dla transportu publicznego, rowerzystów i pieszych, względem pozostałej grupy użytkowników dróg, m.in. poprzez:

- nadanie priorytetu w przejazdach i przejściach przez skrzyżowania,
- przyspieszenie przejazdu pomiędzy skrzyżowaniami oraz węzłami komunikacyjnymi,
- tworzenie wydzielonych korytarzy transportowych w miastach,
- usprawnienie wjazdu do miasta oraz wyjazdu z niego,
- usprawnienie dojazdu do węzła przesiadkowego i wyjazdu z niego.

Każde skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną powinno być wyposażone w przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów, o ile występują chodniki i trasy rowerowe.

Ponieważ zadaniem ITS jest m.in. zwiększenie efektywności komunikacji zbiorowej przy jednoczesnym zapewnieniu przyjaznych warunków dla przemieszania się pieszych i rowerzystów oraz utrzymaniu warunków przejezdności dla komunikacji indywidualnej, do ITS powinny być podłączone wszystkie skrzyżowania na danym obszarze, wyposażone w sygnalizację świetlną. Na tych skrzyżowaniach powinien być przydzielony priorytet dla pojazdów transportu publicznego, dzięki montażowi urządzeń wykrywających pojazd przed skrzyżowaniem i analizujący potoki ruchu na dojazdach. Takie rozwiązanie umożliwi zwiększenie płynności jazdy transportu publicznego i redukcję strat czasu w oczekiwaniu na światło zielone, a jednocześnie nie zakłóci pozostałego ruchu. Na wszystkich skrzyżowaniach objętych ITS zapalanie światła zielonego dla pojazdów dostosowywane będzie w sposób automatyczny do zmieniających się warunków ruchu.

Sygnalizacja na przejściach dla pieszych, oprócz cyklu wynikającego z programu sygnalizacji lub z ITS, wzbudzana będzie mogła być dodatkowo przez pieszych i rowerzystów. Każda lokalizacja wymaga indywidualnego podejścia, w tym także sukcesywnego wprowadzania zaawansowanej detekcji oraz wspólnej koordynacji, a także uzgodnień z zarządcami dróg.

Usprawnienie dla transportu publicznego w ramach ITS to przede wszystkim:

- zwiększenie udziału transportu zbiorowego w dojazdach do miast i siedzib gmin w SOM,
- zwiększenie udziału transportu publicznego w połączeniach międzygminnych w SOM,
- przyspieszenie poprzez skrócenie czasu przejazdu i przyjazdu w rozkładowym czasie.

4.7. Polityka parkingowa

Polityka parkingowa w SOM powinna wskazywać jej kierunki rozwoju, będąc jednym z narzędzi w kształtowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM. Głównym problemem parkingowym w SOM jest zbyt swobodny dostęp do ścisłych centrów oraz obszarów centralnych miast oraz miejscowości i związany z tym deficyt miejsc parkingowych. Związane jest to ze stałym wzrostem liczby samochodów w SOM, a także z ruchem turystycznym, co w efekcie prowadzi do ciągłego wzrostu

⁹³ Telematyka transportu umożliwia wpływanie na przebieg procesów mobilności (przemieszczanie się ludzi i towarów, czyli przedmiotów transportu) w celu zwiększenia wydajności przewozów, poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenia ujemnego oddziaływania na środowisko i lepszego planowania transportu.

zapotrzebowania na miejsca parkingowe. Także brak systemu parkingów P+R nie zachęca kierowców do przesiadania się na transport publiczny.

Brakuje kompleksowego zarządzania postojem pojazdów w obszarach centralnych i w centrum miast i miejscowości, a także na całym ich obszarze, co przejawia się przed wszystkim:

- możliwością wykorzystywania chodników jako dodatkowe miejsca postojowe, co z kolei wyraźnie ogranicza przestrzeń przeznaczoną dla pieszych (widoczne to jest na odcinkach z wąskimi chodnikami oraz w centrum),
- swobodnym dostępem do ścisłego centrum własnym samochodem,
- wydłużeniem czasu poszukiwania wolnego miejsca parkingowego, a przez to często parkowaniem w miejscach niedozwolonych,
- zmniejszeniem korzystania z transportu publicznego w dojazdach do centrum, a przez to wzrostem ruchu indywidualnego (samochody osobowe).

Dlatego ważne jest, by odpowiednio kształtować, prowadzić i egzekwować politykę parkingową w SOM, cechującą się przede wszystkim:

- zarządzaniem postojem pojazdów:
 - wprowadzanie stref płatnego parkowania punktowo, liniowo oraz obszarowo,
 - stosowanie rotacji miejsc parkingowych w ścisłym centrum,
 - wyznaczanie miejsc parkingowych w pasie drogowym i sposobu parkowania na nich, z dążeniem do likwidowania możliwości parkowania na chodnikach,
 - wyznaczania parkingów rowerowych,
 - ograniczania parkowania oraz liczby miejsc postojowych na ulicach w ścisłych centrach miast i miejscowości, co jednocześnie wiąże się z realizacją tzw. parkingów satelitarnych oraz P+R,
 - wyznaczanie miejsc parkingowych dedykowanych osobom o ograniczonej mobilności,
 - wyznaczanie miejsc postojowych oraz parkingów dla autobusów turystycznych,
- wprowadzaniem priorytetów w parkowaniu dla pojazdów ekologicznych i niskoemisyjnych,
- nadzorowaniem płynności zajętości miejsc parkingowych z wykorzystaniem telematyki,
- budową systemu parkingów P+R w celu umożliwienia swobodnego podróżowania po obszarze centralnym i dojazdu do ścisłego centrum transportem publicznym, bez konieczności szukania wolnego miejsca parkingowego,
- budową parkingów zorganizowanych w wyznaczonych lokalizacjach, wynikających z zapotrzebowania, w tym parkingów dla pojazdów ciężarowych i dostawczych,
- budową garaży rowerowych na obszarach zabudowy mieszkaniowej, szczególnie wielorodzinnej.

4.8. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu ciężarowego – polityka przewozu ładunków

Ruch pojazdów powyżej 3,5 t DMC (dostawczych i ciężarowych), oprócz wpływu na przyspieszenie degradacji stanu technicznego drogi, przez miejscowości przyczynia się także do obniżania przepustowości dróg/ulic i skrzyżowań, większej zajętości pasa ruchu, obniżenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzrostu emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. Dlatego, w celu zminimalizowania negatywnego wpływu ruchu ciężarowego w SOM, należy dążyć do:

- wyprowadzania ruchu pojazdów powyżej 3,5 t. DMC z obszarów ścisłych centrów miast i miejscowości,

- wyprowadzania ruchu pojazdów ciężarowych z centralnych obszarów miast i miejscowości na systemy obwodnicowe,
- wprowadzenia alternatywy dla transportu ciężarowego w miejscowościach i możliwości przeładunku niektórych grup towarów na pojazdy dostawcze⁹⁴, w tym m.in. wykorzystanie rowerów towarowych w dzielnicach osiedlowych, strefach pieszych, zabytkowych, konserwatorskich, parkowych, czy leśnych,
- odcinkowego ograniczania prędkości dla pojazdów ciężarowych w miastach i miejscowościach do 30-40 km/h, szczególnie w obszarach centralnych i centrach miejscowości oraz na odcinkach dróg z podwyższoną prędkością ponad 50 km/h – nie dotyczy obwodnic,
- stosowania tzw. cichych nawierzchni,
- wprowadzenia stref lub ulic ograniczonego wjazdu pojazdów ciężarowych o DMC powyżej określonej wartości DMC,
- wprowadzanie stref ograniczonego ruchu (np. TEMPO 30) i stref zamieszkania,
- lokalizacji wag preselekcyjnych w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych,
- wprowadzania zakazu ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne na danych odcinkach dróg/ulic.

Ruch ciężarowy powinien odbywać się bez niezbędnych ograniczeń⁹⁵ pomiędzy miejscowościami, ale z ograniczeniami w obszarach zabudowy, mającymi na celu ochronę miast i miejscowości, na przykład poprzez wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu. Zasadą działania strefy ograniczonego wjazdu pojazdów ciężarowych o DMC powyżej określonej wartości DMC jest m.in. czasowe dopuszczenie wjazdu takich pojazdów do strefy w przypadku udokumentowanego celu podróży zlokalizowanego w strefie oraz na zasadzie ściśle wyznaczonych godzin wjazdu do strefy. Dopuszcza się wprowadzanie zakazu ruchu dla pojazdów podzielonych na grupy tonażowe, tj. np. na pojazdy do 3,5 t, do 9,5 t, do 12 t. do 18 t. i powyżej.

Wjazd w strefę ograniczonego wjazdu dla określonej grupy pojazdów ciężarowych nie może oczywiście dotyczyć pojazdów transportu publicznego, komunalnych oraz ratowniczych. Ponadto należy kontynuować politykę wprowadzania na kolejnych ulicach lub ich odcinkach stref uspokojonego ruchu (np. TEMPO 30) oraz stref zamieszkania.

Należałoby także stworzyć zasady zarządzania przewozem towarów SOM, opierając się m.in. na:

- promowaniu ekologicznych napędów pojazdów ciężarowych i dostawczych,
- dążeniu do podziału w dystrybucji towarów na dowóz do miasta samochodami ciężarowymi i dalej rozwożenie samochodami dostawczymi po Miście,
- wykorzystaniu potencjału transportu kolejowego, szczególnie w aspekcie przewozów tranzytowych,
- wykorzystaniu potencjału transportu wodnego, szczególnie sód lądowego, w aspekcie przewozu ładunków masowych,
- ustalaniu korytarzy transportowych, w tym ciągów ulic w miastach, przeznaczonych do sprawnego, efektywnego i mającego zmniejszony wpływ na otoczenie, dla pojazdów ciężarowych, szczególnie w aspekcie przejazdów tranzytowych oraz do głównych celów podróży,

⁹⁴ Pojazdy osobowe przystosowane do przewozu ładunków oraz pojazdy ciężarowe do 3.5 t. DMC.

⁹⁵ Ograniczenie tonażowe ze względu na stan techniczny drogi (np. obniżona nośność drogi) i na obiekcie inżynierskim (most, wiadukt, przepust).

- wprowadzaniu nowej organizacji ruchu oraz rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu drogowego, ze szczególnym naciskiem na pojazdy ciężarowe.

4.9. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym jego niechronionych uczestników

Wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zapewnia się m.in. poprzez wprowadzanie odpowiednich warunków na drogach/ulicach dla bezpiecznego poruszania się pojazdów, pieszych i rowerzystów. Uzyskać je można poprzez właściwą organizację ruchu oraz elementy wyposażenia drogi. Dążenie do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego to nie tylko poprawa parametrów technicznych i geometrii jezdni, ale także szereg rozwiązań związanych z inżynierią ruchu drogowego, w tym z organizacją ruchu oraz fizycznymi elementami drogi i jej infrastruktury.

Planowane działania w zakresie zrównoważonej mobilności wymuszają wprowadzanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu, zmieniających dotychczasowe, czasem niewłaściwe, przyzwyczajenia uczestników ruchu drogowego, szczególnie kierowców samochodów. Przestrzeń uliczna (drogowa poza obszarem zabudowy) winna być bardziej udostępniona, na zasadach współdzielenia pasa drogowego, „niesamochodowym” środkom transportu, tj. pieszym, rowerzystom i transportowi publicznemu. Taka zmiana, w początkowej fazie, może z trudem zyskiwać przychylność zwolenników samochodów jako podstawowego środka transportu indywidualnego, ponieważ odbywać się to będzie kosztem sukcesywnego zawężania obecnie bardzo swobodnej przestrzeni dla samochodów na poczet umożliwienia swobodnego i bezpiecznego przemieszczania się osób zarówno pieszo, rowerem czy transportem publicznym.

Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego może następować poprzez:

- remont lub przebudowę drogi z dostosowaniem jej do odpowiadających danej klasie technicznej parametrów drogi:
 - segregacja ruchu – chodniki, drogi dla rowerów, ciągi pieszo-jezdne lub pieszo-rowerowe,
 - poprawa geometrii, szczególnie na skrzyżowaniach,
 - skrzyżowania skanalizowane, w typu rondo,
 - poszerzenie jezdni do parametrów normatywnych,
 - zawężanie pasów ruchu w ramach uspokajania ruchu,
- przebudowę miejsc niebezpiecznych:
 - realizacja skrzyżowań skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo,
 - wyłączenie osobnych relacji lewoskrętnych,
 - stosowanie pasów włączania i wyłączania,
 - stosowanie sygnalizacji, w tym typu *all red* dla pojazdów, w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- realizacja bezpiecznych naziemnych przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów,
- zmianę organizacji ruchu,
- zmianę układu kierunkowego na skrzyżowaniach, w tym tzw. ronda turbinowe,
- wprowadzenie ograniczenia prędkości w miejscach niebezpiecznych, szczególnie w rejonie szkół, centrów miejscowości, obiektów opieki zdrowotnej,
- wprowadzanie odcinkowych lub czasowych ograniczeń ruchu dla określonych typów i rodzajów pojazdów,
- odcinkowy pomiar prędkości,

- wyznaczanie nowych, właściwych lokalizacji przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów, z możliwością ich likwidacji w miejscach niebezpiecznych⁹⁶,
- wprowadzanie nowych elementów:
 - wynoszenie nawierzchni przejść dla pieszych i rowerzystów oraz całych tarcz skrzyżowań,
 - realizacja zatok przystankowych lub tzw. antyzatok,
 - fizyczny rozdział pasów ruchu w przeciwnych kierunkach – pasy rozdziału, bariery, wyniesione elementy kanalizujące ruch, itp.,
- urządzenia informujące i chroniące kierowców przed niebezpiecznymi miejscami oraz różnymi sytuacjami na drodze, także w oparciu o ITS:
 - rejestratory prędkości jazdy, wyświetlające przekroczenia prędkości (wraz z tablicą rejestracyjną pojazdu) na tablicach elektronicznych,
 - znaki zmiennej treści oraz sygnalizatory temperatury nawierzchni, powietrza i pozostałych zjawisk meteorologicznych,
 - znaki i sygnalizatory informujące o sytuacji drogowej – o treści stałej lub zmiennej.

Jednym z najważniejszych elementów, a także głównych zadań bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zapewnienie pełnego i wysokiego poziomu bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu drogowego – pieszym oraz rowerzystom. Związane jest to przede wszystkim z infrastrukturą drogową oraz organizacją ruchu, dlatego wskazane jest dążenie do:

- podnoszenia poziomu bezpieczeństwa poprzez:
 - poprawę geometrii, szczególnie na skrzyżowaniach,
 - realizację chodników, w miarę możliwości odseparowanych od jezdni,
 - realizację dróg dla rowerów, odseparowanych w miarę możliwości od jezdni oraz od chodników,
 - realizację dróg dla rowerów na jezdni poprzez zawężanie pasa ruchu,
 - realizację ciągów pieszo-jezdnych i pieszo-rowerowych
 - realizację bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, szczególnie w rejonie szkół i innych obiektów użyteczności publicznej i opieki zdrowotnej,
 - stosowanie przejść regulowanych sygnalizacją świetlną, w tym sygnalizacją uruchamianą na żądanie z krótkim czasem oczekiwania dla pieszych na sygnał zielony,
 - stosowanie jezdni w układzie 2+1,
- uspokajania ruchu poprzez:
 - zawężanie pasów ruchu, w szczególności w obszarze centralnym miejscowości,
 - wprowadzanie ruchu rowerowego na jezdnię (wydzielona i oznakowana część pasa ruchu – pas ruchu dla rowerów) w przypadku braku fizycznej możliwości poprowadzenia niezależnej drogi dla rowerów,
 - podwyższanie (wynoszenie) jezdni na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów,
 - podwyższanie obszaru całego skrzyżowania – wynoszenie tarczy skrzyżowania,
 - pakowanie naprzemienne oraz esowanie pasów ruchu na ulicach w miejscowościach, poza głównymi drogami,

⁹⁶ W przypadku, kiedy w danej lokalizacji nie będzie można osiągnąć wymaganych parametrów, wówczas można znaleźć nową, bezpieczną lokalizację przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów

- rozdzielanie pasów ruchu w przeciwnym kierunku, także na ulicach jednojezdniowych o jednym pasie w każdym kierunku.

4.10. Ochrona środowiska naturalnego i antropogenicznego

Kolejnym elementem zrównoważonej mobilności jest zapewnienie odpowiedniego wpływu na ochronę zarówno środowiska naturalnego, jak i środowiska antropogenicznego, poprzez właściwe działania i zachowania. Działania dotyczące przywrócenia środowiska do stanu naturalnego polegają na:

- modernizacji infrastruktury komunikacyjnej – zwiększenie płynności ruchu zmniejszy zużycie energetyczne pojazdów, co spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych,
- uspokajaniu ruchu na obszarach zabudowy, szczególnie w obszarach centralnych miejscowości oraz ich ścisłych centrach, często zabytkowych,
- rozwoju komunikacji publicznej – ekologiczne i ekonomiczne pojazdy, węzły przesiadkowe z parkingami P+R oraz B+R, umożliwiające przesiadkę na transport publiczny, integracja transportu, modernizacja przystanków, systemy informacyjne dla pasażerów,
- propagowaniu i rozwoju transportu rowerowego,
- propagowaniu i ułatwianiu komunikacji pieszej – poprawa kondycji i zdrowia mieszkańców gminy.

Ponadto wskazane są działania z zakresu niwelowania wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne poprzez:

- stosowanie nawierzchni betonowych, które powodują obniżanie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych w ramach tzw. niskiej emisji,
- ograniczanie komunikacyjnej emisji liniowej:
 - zastosowanie zintegrowanego systemu kierowania ruchem – wzrost płynności ruchu oraz zminimalizowania zbędnych hamowań i przyspieszeń pojazdów,
 - tworzenie stref z zakazem lub ograniczeniem ruchu dla danych grup pojazdów,
 - postępujący rozwój i zwiększenie efektywności transportu publicznego,
 - organizacja systemu parkingów P+R oraz B+R,
 - tworzenie systemu tras rowerowych,
 - wprowadzenie nowych technologii i stosowanie niskoemisyjnych paliw, szczególnie w transporcie publicznym i służbach komunalnych oraz jednostkach gminnych,
 - oczyszczanie nawierzchni jezdni, szczególnie w okresach bezdeszczowych,
 - czyszczenie pojazdów i ciągów komunikacyjnych w trakcie prac remontowych lub budowlanych,
 - wprowadzanie ograniczenia prędkości na odcinkach ulic o pyłującej nawierzchni,
 - uprzywilejowanie ruchu pieszego w obszarze zabudowy, szczególnie w obszarach centralnych miejscowości i ich ścisłych centrach

Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może przyczynić się do zmiany zachowań społecznych, polegającej na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana przełoży się na zmniejszenie ruchu samochodowego, a przez to do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

Ruch drogowy wpływa negatywnie także na środowisko antropogeniczne – środowisko człowieka, w którym przebywa i żyje. Dlatego też należy tak kształtować system drogowy i komunikacyjny,

żeby w miarę możliwości w jak największym stopniu ograniczyć jego negatywny wpływ na środowisko człowieka, szczególnie w aspekcie ograniczenia uciążliwości emisji spalin i hałasu, poprzez:

- eliminowanie ruchu tranzytowego z obszarów zabudowy poprzez realizację obwodnic,
- ograniczanie prędkości ruchu pojazdów, lub ich wybranych grup (np. pojazdów ciężarowych), szczególnie w godzinach nocnych, co przy zastosowaniu technologii ITS na danym ciągu drogowym przyczyni się do uzyskania tzw. zielonej fali, a przez to do spadku poziomu emisji komunikacyjnej,
- tworzenie stref z zakazem lub ograniczeniem ruchu pojazdów osobowych i/lub ciężarowych w centrum – np. ciąg pieszo-jezdny,
- budowę ekranów akustycznych i tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej oraz wałów ziemnych ochronnych,
- rozwój systemu dróg dla rowerów, ciągów pieszych, pieszo-rowerowych i pieszo-jezdnych,
- regulację natężenia i prędkości ruchu, struktury pojazdów oraz płynności ruchu pojazdów w ramach możliwości inteligentnych systemów sterowania ruchem,
- stosowanie cichych nawierzchni na terenach zabudowy.

Planowane w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej inwestycji przez JST SOM, nie są sprzeczne z wymogami wobec środowiska naturalnego i antropogenicznego, a ich realizacja i użytkowanie będzie promować racjonalne i oszczędne korzystanie z zasobów oraz ochronę środowiska poprzez ograniczenie emisji gazów oraz upowszechnienie technologii przyjaznych środowisku.

4.11. Działania edukacyjne i promocyjne

Działając na rzecz kształtowania wśród mieszkańców SOM postaw zrównoważonej mobilności miejskiej należy mieć na celu zapewnienie wysokiej jakości życia w gminach SOM. Celem tych działań powinno być ograniczenie uciążliwości transportu drogowego zarówno dla mieszkańców, jak i dla środowiska oraz zapewnienie możliwości bezpiecznego i sprawnego przemieszczania się na obszarze miast i miejscowości, przy jednoczesnym obniżeniu ekonomicznych i społecznych kosztów transportu.

Gminy SOM w sposób samodzielny lub w ramach stowarzyszenia, mając na uwadze duże znaczenie udziału mieszkańców SOM w procesie decyzyjnym dotyczących kierunków rozwoju SOM w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej, powinny powołać wyspecjalizowane komórki organizacyjne ds. współpracy z organizacjami pozarządowymi, do której zadań należałyby w szczególności:

- koordynacja współpracy pomiędzy organizacjami pozarządowymi, a komórkami organizacyjnymi gmin SOM,
- rozwój systemu współpracy administracji publicznej z organizacjami pozarządowymi w SOM, w powiatach i województwie zachodniopomorskim oraz wdrażanie nowych rozwiązań wynikających z przepisów prawa i stosowania dobrych praktyk,
- opracowywanie dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących społeczeństwa obywatelskiego w SOM,
- monitoring i analiza przemian, zjawisk i procesów zachodzących w dziedzinach społecznego rozwoju gmin SOM,
- realizacja inicjatyw w zakresie propagowania zrównoważonej mobilności miejskiej m.in. poprzez organizację imprez i happeningów promujących transport publiczny, rowerowy i pieszy, edukacji (wczesnoszkolnej, szkolnej, gimnazjalnej),

- prowadzenie dedykowanego działu w serwisie internetowym SOM, na którym publikowane byłyby informacje i promocyjne wydarzenia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM

Efektom realizacji powyższych działań edukacyjnych i promocyjnych powinny być:

- wzrost przejazdów transportem zbiorowym w SOM oraz zmniejszenie się liczby samochodów osobowych wjeżdżających miejscowości w SOM,
- wzrost udziału rowerów i przejść pieszych w realizacji potrzeb transportowych gmin SOM oraz poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- zmiana zachowań komunikacyjnych na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM,
- wypracowywanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie transportu i mobilności oraz akceptacja rozwiązań ograniczających swobodę korzystania z samochodów.

Końcowym efektem systematycznych działań edukacyjnych i promocyjnych będzie m.in. ukształtowanie w sposób trwały, proekologiczny i zrównoważony zachowań komunikacyjnych mieszkańców gmin SOM.

5. Zarządzanie planem zrównoważonej mobilności miejskiej

Wskazane dalej zadania inwestycyjne, ujęte w Wieloletnich Prognozach Finansowych gmin SOM, *Zintegrowanym Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*, nawiązują swoim charakterem oraz zakresem do celów i zadań zrównoważonej mobilności miejskiej. Jednocześnie pominięto zadania inwestycyjne, których zakończenie planowane jest na rok 2016.

Okres wdrażania inwestycji w ramach zrównoważonej mobilności miejskiej do roku 2023 wynika z obecnej unijnej perspektywy finansowej 2014-2020. Jednym ze źródeł finansowania zadań będą środki Unii Europejskiej na najwyższym możliwym poziomie dofinansowania, w tym środki możliwe do uzyskania w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020*.

W Grupę I zebrano wybrane zadania z Wieloletnich Prognoz Finansowych gmin SOM planowanych do realizacji na lata 2016-2023, które są bezpośrednio powiązane ze zrównoważoną mobilnością miejską, mają na nią wpływ poprzez lokalizację i funkcje wpływające na skrócenie odległości i czasu podróży.

Grupę II stanowią zadania ujęte w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM*, a w Grupie III wskazano możliwe zadania wynikające z *Planu Gospodarki Niskoemisyjnej SOM*, które dotyczą prawidłowego kształtowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej.

Celem realizacji zadań ze wszystkich ww. grup jest:

- stworzenie i rozwój spójnego systemu komunikacyjnego SOM,
- integracja i poprawa połączeń pomiędzy różnymi środkami transportu i sposobami przemieszczania się w SOM,
- wprowadzenie niskoemisyjnego taboru przystosowanego do osób o ograniczonej mobilności,
- poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów i usprawnienie ich przemieszczania się,
- połączenie miejscowości SOM ze sobą, w szczególności z siedzibami gmin oraz ze Szczecinem,
- wyprowadzenie ruchu tranzytowego, szczególnie ruchu ciężarowego z miejscowości lub ich centralnych części,
- umożliwienie dojazdu do stref aktywności gospodarczej,
- umożliwienie dojazdu do obiektów użyteczności publicznej, oświatowych, sportowo-rekreacyjnych, handlowo-usługowych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Tab. 5.1. Zestawienie planowanych i proponowanych inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności w SOM

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
Grupa I			
Inwestycje wskazane w Wieloletnich Programach Inwestycyjnych gmin SOM na lata 2016-2023			
I.1	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.1. 2. Interreg Region Morza Bałtyckiego - Zrównoważona Mobilność - cities.multimodal: 1. Multigałęziowe obszary centralne miast. 2. Zarządzanie mobilnością. 3. Dostęp do niskoemisyjnych środków transportu.	2016-2018	1. Integracja i poprawa połączeń pomiędzy różnymi środkami transportu i sposobami przemieszczania się w mieście. 2. Zmiana przyzwyczajeń transportowych mieszkańców. 3. Tworzenie przestrzeni publicznych dla pieszych, efektywne planowanie w zakresie dostaw do lokalnych sklepów
I.2	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.1. Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie.	2007-2016	1. Zwiększenie komfortu i skrócenie czasu podróży. 2. Poprawa bezpieczeństwa tramwajowej komunikacji zbiorowej. 3. Poprawa stanu torowisk oraz sieci trakcyjne.
I.3	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.2. Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie - ETAP II.	2015-2023	1. Zwiększenie komfortu i skrócenie czasu podróży. 2. Poprawa bezpieczeństwa tramwajowej komunikacji zbiorowej.
I.4	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.3. Budowa i przebudowa trasy rowerowej wzdłuż alei Wojska Polskiego.	2015-2018	1. Poprawa bezpieczeństwa na drodze dla rowerzystów. 2. Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery
I.5	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.6. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. 26 Kwietnia.	2016-2017	1. Poprawa bezpieczeństwa na drodze dla rowerzystów. 2. Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery.
I.6	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie ⁹⁷ : Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż al. Piastów.	2017-2018	1. Poprawa bezpieczeństwa na drodze dla rowerzystów. 2. Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery.
I.7	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.7. Budowa torowiska do nowej pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH STER)	2015-2020	Zwiększenie atrakcyjności i dostępności do transportu zbiorowego
I.8	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.8. Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łątko wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie	2014-2019	1. Odciążenie strefy śródmiejskiej od ruchu tranzytowego i ruchu komunikacyjnego. 2. Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu i udrażnianie ruchu pojazdów
I.9	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.11. Dworzec Górny (kolejowo - autobusowy) - Centrum przesiadkowe ul. Owocowa - ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie	2015-2019	Usprawnienie systemu komunikacji zbiorowej w SOM poprzez stworzenie nowoczesnego centrum przesiadkowego
I.10	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.14. Modelowa rewitalizacja obszaru przestrzeni publicznej i zabudowy śródmiejskiego odcinka Alei Wojska Polskiego w Szczecinie	2015-2018	Zwiększenie atrakcyjności rejonu śródmiejskiego odcinka Alei Wojska Polskiego jako miejsca zamieszkania i aktywności społeczno-gospodarcze
I.11	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.16. Modernizacja i zakup tramwajów	2016-2022	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżujących komunikacją miejską
I.12	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.21. Przebudowa Placu Zwycięstwa	2014-2021	1. Zwiększenie atrakcyjności i dostępności do transportu zbiorowego 2. Poprawa funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

⁹⁷ Zadanie zaplanowane do zmiany WPF Gminy Miasta Szczecin – do procedowania na sesji Rady Miasta na przełomie III/IV kw. 2016 r.

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
I.13	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.23. Przebudowa ulic: Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do Al. Wojska Polskiego, etap III - Przebudowa ul. Arkońskiej (od pętli tramwajowej "Las Arkoński" do Al. Wojska Polskiego)	2014-2018	1. Zmodernizowanie i usprawnienie systemu miejskich ciągów komunikacyjnych. 2. Zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego
I.14	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.24. Przebudowa ulicy Szafera (od Al. Wojska Polskiego do ul. Sosabowskiego)	2012-2020	1. Poprawa funkcjonowania układu komunikacyjnego. 2. Usprawnienie komunikacji zbiorowej. 3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu.
I.15	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.28. Szczecińska Kolej Metropolitalna	2016-2021	Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
I.16	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.30. Węzeł przesiadkowy Głębokie - modernizacja skrzyżowania przy al. Wojska Polskiego/ ul. Zegadłowicza/ul. Kupczyka/ul. Miodowa wraz z remontem ul. Kupczyka do granic administracyjnych Szczecina	2015-2019	Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta.
I.17	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.5. Budowa chodników na Osiedlu Bukowo	2016-2019	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego
I.18	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.14. Budowa kładki przy ul. Budziszyńskiej - Ustowskiej	2013-2017	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pieszych
I.19	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.23. Budowa ul. Sennej	2015-2019	1. Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta 2. Rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej
I.20	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.24. Budowa ulicy Kredowej, Urlopowej i Ostoi Zagórskiego	2015-2019	1. Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta 2. Rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej
I.21	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.30. Kompleksowa modernizacja chodników, miejsc parkingowych i nawierzchni dróg w kwartale ulic: Królowej Jadwigi/Małkowskiego/Bogusława/Bohaterów Getta Warszawskiego/Ściegiennego	2015-2018	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pieszych
I.22	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.34. Modernizacja chodników i nawierzchni dróg w kwartale ulic: Bolesława Śmiałego/ Ściegiennego/Pocztowa/Zólkiewskiego/Chodkiewiczza	2015-2021	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pieszych
I.23	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.39. Modernizacja pętli autobusowej w Podjuchach	2015-2017	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pieszych
I.24	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.40. Modernizacja Trasy Zamkowej	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
I.25	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.41. Modernizacja ul. Hożej od ul. Bogumińskiej do ul. łącznej	2015-2017	Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta
I.26	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.42. Modernizacja ul. Kanał Parnicki w obrębie wiaduktu kolejowego	2015-2019	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych
I.27	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.43. Modernizacja ul. Kułakowskiego	2015-2018	Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta
I.28	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.45. Modernizacja ul. Tczewskiej	2015-2019	Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
I.29	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.46. Modernizacja ul. Wiśniowy Sad z budową chodnika i remontem pętli autobusowej	2016-2018	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pieszych
I.30	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.47. Obwodnica Śródmieścia Szczecin - etap VII - budowa ulicy od węzła Łętko do ul. 26 Kwietnia	2015-2017	1. Odciążenie strefy śródmiejskiej od ruchu tranzytowego i ruchu komunikacyjnego. 2. Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu i udrożnianie ruchu pojazdów
I.31	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.50. Osiedle Dąbie - przebudowa ulic	2015-2022	Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta
I.32	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.53. Osiedle Gumieńce - program budowy i modernizacji dróg osiedlowych	2016-2021	Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta
I.33	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.56. Osiedle Warszewo	2002-2019	1. Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta. 2. Rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej
I.34	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.58. Osiedle Żelechowa	2015-2022	1. Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta. 2. Rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej
I.35	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.59. Oświetlenie i chodniki w ciągu ul. Rostockiej	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa pieszych i ruchu drogowego w mieście
I.36	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.64. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniu ulic Wernyhory, Mickiewicza, Reduty Orдона	2014-2017	Zmniejszenie liczby niebezpiecznych zdarzeń drogowych.
I.37	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.73. Program Pogodno. Modernizacja dróg i chodników	2015-2022	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz pieszym
I.38	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.74. Program Północ	2015-2022	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz pieszym
I.39	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.75. Program przebudowy ulic i chodników w rejonie Wałów Chrobrego	2015-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz pieszym
I.40	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.76. Program remontów i przebudowy dróg i chodników, w tym "Jedna ulica rocznie"	2014-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
I.41	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.89. Przebudowa ul. Huculskiej	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
I.42	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.92. Przebudowa ul. Złotowskiej (od ul. Dzierżonia do ul. Perlistej)	2015-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
I.43	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.93. Przebudowa ul. Floriana Krygiera na odcinku pomiędzy Mostem Pomorzańskim a Mostem Gryfitów	2016-2018	1. Zmodernizowanie i usprawnienie systemu miejskich ciągów komunikacyjnych. 2. Zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego
I.44	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.96. Przebudowa ulicy Szczawiowej i Tamy Pomorzańskiej	2015-2023	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
I.45	Gmina Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.104. Remont ul. Orzechowej, Kokosowej wraz z dokończeniem ul. Pogodnej	2015-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
II.1	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.5. Budowa drogi ul. Leśna w Wolczkowie wraz z infrastrukturą	2014-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.2	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.6. Budowa nowego połączenia drogowego miejscowości Bezrzecze i Wolczkowo z miastem Szczecin	2014-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
II.3	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.7. Budowa chodnika od nr 1 do istniejącego chodnika w Stolcu	2014-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.4	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.8. Budowa chodnika w Grzecznic od skrzyżowania z drogą do Płochocina do miejscowości	2014-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
II.5	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.9. Budowa chodnika w Mierzynie przy ul. Długiej (szkoła)	2014-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
II.6	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.10. Budowa chodnika w Rzędzinach	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
II.7	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.11. Budowa drogi ul. Łąkowa w Wołczkowie wraz z infrastrukturą	2014-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.8	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.12. Budowa drogi gminnej przy parku rodzinnym Wołczkowo	2015-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.9	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.13. Budowa dróg na osiedlu w Dobrej, ul. Plenerowa, ul. Projektowa, ul. Porcelanowa, ul. Poetycka	2017-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.10	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.18. Budowa miejsca przesiadkowego w Łęgach	2015-2017	Usprawnienie transportu publicznego
II.11	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.26. Budowa ścieżki rowerowej Buk przejście graniczne - Lubieszyn	2016-2019	Usprawnienie transgranicznego transportu rowerowego
II.12	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.27. Budowa ścieżki rowerowej Łęgi – Stolec	2016-2017	Usprawnienie transportu rowerowego
II.13	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.31. Budowa ul. Osiedlowej w Dobrej	2015-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.14	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.32. Budowa ul. Przytulnej w Dobrej wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2014-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.15	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.33. Budowa ulic Stokrotki, Jodłowej, Platanowej, Cyprysowej, Sekwojowej, Oliwkowej, Bukowej i Na Stoku w Dobrej	2013-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.16	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.34. Budowa ulicy Fiołkowej w Dołujach wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2008-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.17	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.35. Budowa ulicy Nasiennej w Mierzynie wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2008-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.18	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.36. Budowa ulicy Nowowiejskiej w Bezzczu wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2008-2018	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.19	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.37. Budowa ulicy Ogrodowej w Wołczkowie wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2008-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.20	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.38. Budowa ulicy Sasankowej w Dobrej wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2008-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.21	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.39. Buk – budowa chodnika od nr 10 do skrzyżowania z ul. Sportową	2010-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
II.22	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.44. Dołuje, budowa chodnika wraz z odwodnieniem (ul. Żubrza i ul. Daniela)	2012-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
II.23	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.50. Modernizacja ul. Spółdzielców w Mierzynie	2016-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
II.24	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.54. Przebudowa drogi gminnej ul. Alicji w Mierzynie wraz z oświetleniem i infrastrukturą towarzyszącą	2012-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.25	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.56. Przebudowa ul. Piotra w Mierzynie wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2011-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
II.26	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.61. Skarbimierzycze – przebudowa drogi gminnej ul. Wiosenna	2012-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
II.27	Gmina Dobra, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.75. Zakup wiat przystankowych	2016-2018	Poprawa jakości i bezpieczeństwa dla pasażerów transportu publicznego
III.1	Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.1.1: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie	2015-2021	Usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego, zintegrowanie różnych systemów transportu publicznego
III.2	Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.2.1: Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom wraz z pętlą autobusową	2015-2018 ⁹⁸	Usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego, zintegrowanie różnych systemów transportu publicznego
III.3	Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.2.2: Budowa ścieżki rowerowej z miejscowości Lubczyna do Goleniowskiego Parku Przemysłowego	2011-2018	Usprawnienie transportu rowerowego
III.4	Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.2.6: Przebudowa infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w pasach drogowych części przemysłowej miasta Goleniów (ulice: I Brygady Legionów, Zakładowa. Łącznik między ul. Maszewską a I Brygady Legionów)	2015-2018 ⁹⁹	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
III.5	Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.1: Budowa chodnika w Rurzycy, Budowa chodnika w Załomiu	2011-2016	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
III.6	Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.2.6: Przebudowa ul. Lipowej wraz z infrastrukturą techniczną w miejscowości Lubczyna, gmina Goleniów	2016-2018	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
III.7	Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie 1.3.1.7: Budowa ścieżki rowerowej od ulicy Stargardzkiej przez Podańsko w kierunku Danowa	2016-2017	Usprawnienie transportu rowerowego
IV.1	Gmina Gryfino, WPF 2016-2025 Zadanie: budowa, przebudowa i modernizacja dróg oraz budowa parkingów	2016-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
V.1	Gmina Kobylanka, WPF 2016-2023 Zadanie 1.1.2.1.: Modernizacja drogi gminnej Kobylanka-Jęczydół	2017-2018	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
V.2	Gmina Kobylanka, WPF 2016-2023 Zadanie 1.1.2.2.: Przebudowa drogi gminnej w Rekowiu wraz z odwodnieniem terenu	2016-2018	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
V.3	Gmina Kobylanka, WPF 2016-2023 Zadanie 1.1.2.6.: Budowa punktu przesiadkowego przy stacji PKP w Reptowie	2016-2018	Usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego, zintegrowanie różnych systemów transportu publicznego
V.4	Gmina Kobylanka, WPF 2016-2023 Zadanie 1.3.2.1.: Modernizacja drogi na Os. Zielonym w Kobylance	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
V.5	Gmina Kobylanka, WPF 2016-2023 Zadanie 1.3.2.2.: Modernizacja dróg na terenie Gminy Kobylanka	2018-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
V.6	Gmina Kobylanka, WPF 2016-2023 Zadanie 1.3.2.3.: Modernizacja odcinka drogi w miejscowości Jęczydół (do strzelnicy)	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
V.7	Gmina Kobylanka, WPF 2016-2023 Zadanie 1.3.2.9.: Budowa parkingu przy cmentarzu komunalnym w Kobylance	2018-2019	Poprawa dostępności transportowej
V.8	Gmina Kobylanka, WPF 2016-2023 Zadanie 1.3.2.10.: Budowa parkingu przy kościele w Kobylance	2020-2021	Poprawa dostępności transportowej
VI.1	Gmina Kołbaskowo, WPF 2016-2022 Zadanie 1.3.2.1.: Budowa drogi w miejscowości Przeclaw do obsługi terenów projektowanej zabudowy produkcyjnej i usługowej wraz z kanalizacją deszczową	2015-2018	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów

⁹⁸ Zakończenie inwestycji planowane jest na rok 2019 zgodnie z projektem zmiany WPF zaplanowanym do procedowania na sesji Rady Miejskiej w Goleniowie we wrześniu 2016 r.

⁹⁹ Ibidem.

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
VI.2	Gmina Kołbaskowo, WPF 2016-2022 Zadanie 1.3.2.7.: Przebudowa drogi gminnej nr 195018Z w miejscowości Barnisław wraz z kanalizacją deszczową	2016-2018	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VII.1	Gmina Police, WPF 2016-2024 Zadanie 1.1.2.1.: Budowa drogi w miejscowości Niekłoczyca	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VII.2	Gmina Police, WPF 2016-2024 Zadanie 1.1.2.2.: Budowa dróg rowerowych w kierunku miejscowości Trzebież	2015-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VII.3	Gmina Police, WPF 2016-2024 Zadanie 1.1.2.5.: Budowa węzła przesiadkowego przy ul. Wyszyńskiego w Policach	2012-2017	Usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego, zintegrowanie różnych systemów transportu publicznego
VII.4	Gmina Police, WPF 2016-2024 Zadanie 1.3.2.2.: Przebudowa ulicy Bankowej w Policach	2013-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VII.5	Gmina Police, WPF 2016-2024 Zadanie 1.3.2.3.: Przebudowa ulicy Kuźnickiej w Policach	2015-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VII.6	Gmina Police, WPF 2016-2024 Zadanie 1.3.2.4.: Przebudowa ulicy Siedleckiej w Policach	2017-2019	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VII.7	Gmina Police, WPF 2016-2024 Zadanie 1.3.2.5.: Przebudowa ulicy Zamenhofs w Policach	2016-2018	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VIII.1	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.1.1.2.: Modernizacja transportu miejskiego polegająca na zakupie 16 autobusów energooszczędnych o najmniejszej emisji CO ₂ i zanieczyszczeń	2016-2020	1. Wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej, prowadzącej do zmniejszenia emisji CO ₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców SOM 2. skrócenia czasu przejazdu oraz poprawy komfortu przejazdu komunikacją miejską
VIII.2	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.1.2.3.: Modernizacja transportu miejskiego polegająca na zakupie 16 autobusów energooszczędnych o najmniejszej emisji CO ₂ i zanieczyszczeń	2016-2020	1. Wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej, prowadzącej do zmniejszenia emisji CO ₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców SOM 2. skrócenia czasu przejazdu oraz poprawy komfortu przejazdu komunikacją miejską
VIII.3	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.1.2.4.: Przebudowa ulicy Towarowej wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w Stargardzie	2017-2019	Poprawa jakości i funkcjonowania systemu transportowego SOM poprzez rozwój infrastruktury transportowej o odpowiednich parametrach technicznych
VIII.4	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.1.2.11.: Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie	2016-2019	Ułatwienie dostępu do zintegrowanej komunikacji miejskiej i pozamiejskiej, skrócenie czasu przejazdu do miejsc pracy i nauki
VIII.5	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.3.2.2.: Budowa drogi łączącej ul. Ceglaną z terenami byłego ZNTK	2016-2017	Poprawa dostępności do terenów Stargardzkiego Parku Przemysłowego, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VIII.6	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.3.2.4.: Budowa parkingu przy ul. K. Wierzyńskiego	2011-2018	Zwiększenie ilości miejsc postojowych
VIII.7	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.3.2.6.: Budowa ul. Fabrycznej	2015-2017	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VIII.8	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.3.2.7.: Budowa ul. Grudziądzkiej	2009-2018	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VIII.9	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.3.2.11.: Przebudowa ul. Aleja Żołnierza	2016-2018	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
VIII.10	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie ¹⁰⁰ : Budowa zamkniętej myjni dla autobusów z zamkniętym obiegiem wody (łącznie z zakupem 2 autobusów)	2017-2018	Wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej, prowadzącej do zmniejszenia emisji CO ₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców SOM

¹⁰⁰ Zadanie zaplanowane do zmiany WPF Gminy Miasta Stargard – do procedowania na sesji Rady Miejskiej w Stargardzie w sierpniu 2016 r.

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
VIII.11	Gmina Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie ¹⁰¹ : Uzupelnienie sieci dróg rowerowych na odcinku od ul. Skłodowskiej przez Park Jagielloński, Popiela, ul. Staszica, Śląską, Bogusława IV do ul. Spokojniej, prowadzących do realizacji koncepcji Trasy Pojeziernej w ramach Sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego	2017-2018	Rozwój turystyki i transportu rowerowego
IX.1	Gmina Stepnica, WPF 2016-2019 Zadanie 1.3.2.1.: Budowa i modernizacja dróg gminnych	2010-2019	Budowa nowych dróg i modernizacja istniejących, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
X.1	Gmina Stare Czarnowo, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.2.1.: Budowa drogi rowerowej łączącej Gminę Stare Czarnowo z miastem Szczecin	2018-2020	Rozwój turystyki i transportu rowerowego
X.2	Gmina Stare Czarnowo, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.2.3.: Budowa ścieżki rowerowej w kierunku Gryfina	2019-2020	Rozwój turystyki i transportu rowerowego
X.3	Gmina Stare Czarnowo, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.2.10.: Przebudowa drogi gminnej w Żeliszawcu - ul. Polna	2015-2017	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
X.4	Gmina Stare Czarnowo, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.2.11.: Remonty dróg gminnych	2016-2022	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.1	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.2.: Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo - promowo - autobusowego w Świnoujściu	2015-2018	Ułatwienie dostępu do zintegrowanej komunikacji miejskiej i pozamiejskiej, skrócenie czasu przejazdu do miejsc pracy i nauki
XI.2	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.3.: Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93 w Świnoujściu	2015-2019	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.3	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.7.: Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż szlaku rowerowego wokół Zalewu Szczecińskiego	2016-2020	Rozwój turystyki i transportu rowerowego
XI.4	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.8.: Budowa układu dróg rowerowych w celu umożliwienia dojazdu do węzła przesiadkowego przy ul. Dworcowej/Barlickiego w Świnoujściu	2010-2018	Usprawnienie transportu rowerowego
XI.5	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.14.: Przebudowa ulicy Grunwaldzkiej – odcinek od granicy państwa do ul.11 Listopada	2014-2018	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.6	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.15.: Przebudowa ulicy Wojska Polskiego	2008-2017	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.7	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.22.: Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu	2014-2020	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.8	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.25.: Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin	2008-2021	Rozwój i usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego
XI.9	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.26.: Utworzenie obwodnicy zachodniej obejmującej ulice: 11 Listopada i Karsiborską	2014-2020	Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta
XI.10	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.1.36.: Opracowanie diagnozy potrzeb osób niepełnosprawnych w Świnoujściu oraz wypracowanie i realizacja działań na rzecz niepełnosprawnych	2017-2019	Poprawa dostępności do transportu publicznego
XI.11	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.1.100.: Zorganizowanie i zarządzanie Strefą Płatnego Parkowania (SPP) na terenie miasta Świnoujście	2014-2019	Uspokojenie ruchu w centrum miasta
XI.12	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.5.: Budowa kładki pieszo-rowerowej nad linią kolejową w Łunowie	2015-2017	Poprawa bezpieczeństwa i usprawnienie ruchu pieszego i rowerowego
XI.13	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.7.: Budowa systemu parkingowego	2007-2019	Uspokojenie ruchu w mieście

¹⁰¹ Zadanie zaplanowane do zmiany WPF Gminy Miasta Stargard – do procedowania na sesji Rady Miejskiej w Stargardzie w sierpniu 2016 r.

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
XI.14	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.8: Budowa ul. Zautek Parkowy	2018-2020	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.15	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.12.: Przebudowa chodników i jezdni w drogach powiatowych i gminnych	2014-2021	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.16	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.13.: Przebudowa ulicy 1 Maja wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego	2007-2021	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.17	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.14.: Przebudowa ulicy Kościuszki	2016-2018	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.18	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.17.: Rozbudowa ulicy Bydgoskiej	2014-2018	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.19	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.18.: Rozbudowa ulicy Jachtowej	2017-2021	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.20	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.19.: Rozbudowa ulicy Sienkiewicza	2017-2022	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XI.21	Gmina Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.21.: Utworzenie punktu przystankowego turystyki rowerowej, pieszej i wodnej z funkcją placu integracyjno-festynowego w Ognicy	2015-2017	Integracja różnych systemów transportu publicznego
XII.1	Powiat Policki, WPF 2016-2024 Zadanie 1.3.2.2.: Przebudowa drogi powiatowej Nr 3922Z Stobno- Mierzyn (ul. Długa) od ul. Koralowej do ul Ślicznej	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
Grupa II			
Inwestycje w ramach ZIT SOM (RPO WZ 2014-2020)			
2.1.1	Gmina Miasto Szczecin: Zakup taboru autobusowego – w ilości sztuk 20	2016-2019	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
2.1.2	Gmina Miasto Szczecin: Budowa i przebudowa trasy rowerowej wzdłuż alei Wojska Polskiego	2016-2020	Spójna sieć tras rowerowych, usprawnienie transportu rowerowego
2.1.3	Gmina Miasto Szczecin: Węzeł przesiadkowy Głębokie	2016-2020	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.1.4	Gmina Miasto Szczecin: Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łękno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie	2016-2019	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.1.5	Gmina Miasto Szczecin: Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II	2015-2022	Usprawnienie transportu publicznego i dostępności do niego
2.1.6	Gmina Miasto Szczecin: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie	2016-2022	Usprawnienie transportu publicznego i dostępności do niego
2.1.7	Gmina Miasto Szczecin: Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) – Centrum przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa - ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie	2017-2020	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.1.8	Gmina Miasto Szczecin: Zakup niskopodłogowego i częściowo niskopodłogowego taboru tramwajowego	2017-2023	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
2.1.9	Gmina Miasto Szczecin: Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II	2019-2020	Usprawnienie transportu publicznego i dostępności do niego
2.2.1	Gmina Dobra: Budowa miejsca przesiadkowego na skrzyżowaniu ulic Na Świdwie i Wschodniej w miejscowości Łęgi	2017	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.2.2	Gmina Dobra: Budowa infrastruktury komunikacyjnej, w tym trasy rowerowej łączącej miejscowość Dobra z węzłem przesiadkowym Głębokie w Szczecinie wraz z promocją rozwiązań alternatywnych wobec transportu indywidualnego	2017-2020	Spójna sieć tras rowerowych, usprawnienie transportu rowerowego, poprawa dostępności transportowej

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
2.2.3	Gmina Dobra: Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbimierzycach	2016-2017	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.2.4	Gmina Dobra: Modernizacja ulicy Spółdzielców w Mierzynie w gminie Dobra	2016	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
2.3.1	Gmina Goleniów: Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom wraz z pętlą autobusową	2017-2019	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.3.2	Gmina Goleniów: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie	2017-2020	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.3.3.	Gmina Goleniów: Poprawa atrakcyjności terenów w Goleniowskim Parku Przemysłowym poprzez budowę parkingu wraz infrastrukturą towarzyszącą na potrzeby sektora MSP	2017-2019	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
2.3.4	Gmina Goleniów: Przebudowa infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w pasach drogowych w części przemysłowej miasta Goleniów	2017-2019	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.4.1	Gmina Gryfino: Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T	2017-2020	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.5.1	Gmina Kobylanka: Budowa punktu przesiadkowego wraz z zapleczem parkingowym przy stacji kolejowej w miejscowości Reptowo	2016-2018	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.6.1	Gmina Kołbaskowo i Powiat Policki: Zintegrowane działania na rzecz zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze funkcjonalnym Szczecina poprzez budowę węzłów przesiadkowych wraz z drogami dojazdowymi	2017-2020	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.7.1	Gmina Police: Budowa dróg rowerowych w Policach w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej do terenów przemysłowych	2016-2019	Spójna sieć tras rowerowych, usprawnienie transportu rowerowego, poprawa dostępności transportowej
2.7.2	Gmina Police: Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego	2016-2018	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
2.7.3	Gmina Police: Budowa węzła przesiadkowego i pętli autobusowej w Policach	2016-2017	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.8.	Gmina Nowe Warpno: Brak zgłoszonych projektów		
2.9.1	Gmina Miasto Stargard: Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie	2016-2019	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.9.2	Gmina Miasto Stargard: Przebudowa ulicy Towarowej wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w Stargardzie	2017-2019	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.9.3	Gmina Miasto Stargard: Modernizacja transportu miejskiego polegająca na zakupie 16 autobusów energooszczędnych o najmniejszej emisji CO ₂ i zanieczyszczeń.	2017-2020	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
2.10.1	Gmina Stargard: Budowa infrastruktury drogowej polegająca na przebudowie drogi gminnej wraz z budową chodników i ścieżki rowerowej w Grzędzicach.	2017-2019	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.11.1	Gmina Stepnica: Przebudowa ul. Tadeusza Kościuszki i ul. Portowej w Stepnicy wraz z budową kanalizacji deszczowej	2016-2017	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.12.1	Gmina Stare Czarnowo: Budowa drogi rowerowej łączącej Gminę Stare Czarnowo z Gryfińskim Parkiem Przemysłowym	2019-2020	Spójna sieć tras rowerowych, usprawnienie transportu rowerowego, poprawa dostępności transportowej
2.12.2	Gmina Stare Czarnowo: Budowa drogi rowerowej łączącej Gminę Stare Czarnowo z miastem Szczecin	2018-2019	Spójna sieć tras rowerowych, usprawnienie transportu rowerowego, poprawa dostępności transportowej
2.13.1	Gmina Miasto Świnoujście: Budowa układu dróg rowerowych w celu umożliwienia dojazdu do węzła przesiadkowego przy ul. Dworcowej/Barlickiego w Świnoujściu	2017-2019	Spójna sieć tras rowerowych, usprawnienie transportu rowerowego, poprawa dostępności transportowej

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
2.13.2	Gmina Miasto Świnoujście: Budowa obwodnicy wschodniej łączącej tereny portowe na wyspie Uznam z drogą krajową nr 93	2016-2019	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.13.3	Gmina Miasto Świnoujście: Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu	2016-2018	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
2.13.4	Gmina Miasto Świnoujście: Zakup ekologicznych autobusów w ilości 6 szt.	2016-2017	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
2.14.1	Powiat Policki: Wsparcie rozwoju gospodarczego SOM poprzez poprawę dostępności terenów inwestycyjnych – przebudowa drogi Police - Szczecin	2016-2020	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
Grupa III			
Zadania wynikające z PGN SOM			
3.1	Eliminacja ruchu drogowego o charakterze tranzytowym z miast	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.2	Remonty nawierzchni i przebudowy dróg oraz odpowiednie utrzymanie czystości dróg na terenie gmin SOM	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.3	Budowa centrów komunikacyjnych parkingów typu P&R na obrzeżach miast, szczególnie przy pętlach tramwajowych i autobusowych w Świnoujściu, Stargardzie, Goleniowie, Gryfinie, Policach i Szczecinie, Modernizacja linii kolejowych relacji Szczecin – Stargard, Szczecin – Gryfino, Szczecin – Police	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.4	Ograniczenie ruchu docelowego do centrum miast Szczecina, Świnoujścia i Stargardu	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.5	Modernizacja taboru tramwajowej i autobusowej komunikacji miejskiej w Szczecinie	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.6	Wymiana taboru autobusowego i kolejowego na bardziej „ekologiczny” w gminach SOM	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.7	Budowa zintegrowanego systemu dróg rowerowych, jako ważnego elementu sieci transportowej miast i gmin SOM	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.8	Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w przewozach pasażerskich na terenie miast i gmin, w tym zachęcanie do korzystania ze Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.9	Zwiększenie udziału pasażerskiego transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym Szczecina, Polic, Stargardu, Goleniowa, Gryfina i Świnoujścia	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości
3.10	Zwiększenie udziału transportu śródlądowego w zintegrowanym systemie transportowym Świnoujścia, Szczecina, Polic i Stepnicy	do 2020	Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, otoczenie człowieka, zmniejszenie transportochłonności, zwiększeni swobody ruchu i wzrost przepustowości

W przypadku konieczności zastosowania gradacji powyższych zadań inwestycyjnych, zaleca się przyjęcie najwyższych priorytetów realizacyjnych dla inwestycji najefektywniej wdrażających zrównoważoną mobilność miejską, takich jak: budowa węzłów przesiadkowych, chodników i dróg dla rowerów (lub ciągów pieszo-rowerowych), przystanków komunikacyjnych, parkingów typu P+R i B+R czy zakup niskoemisyjnego taboru.

Dla pozostałych inwestycji, w przypadku ubiegania się o dofinansowanie ze środków unijnych, JST SOM powinny wykazać ich zgodność z celem operacyjnym określonym niniejszym *Planem zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM*.

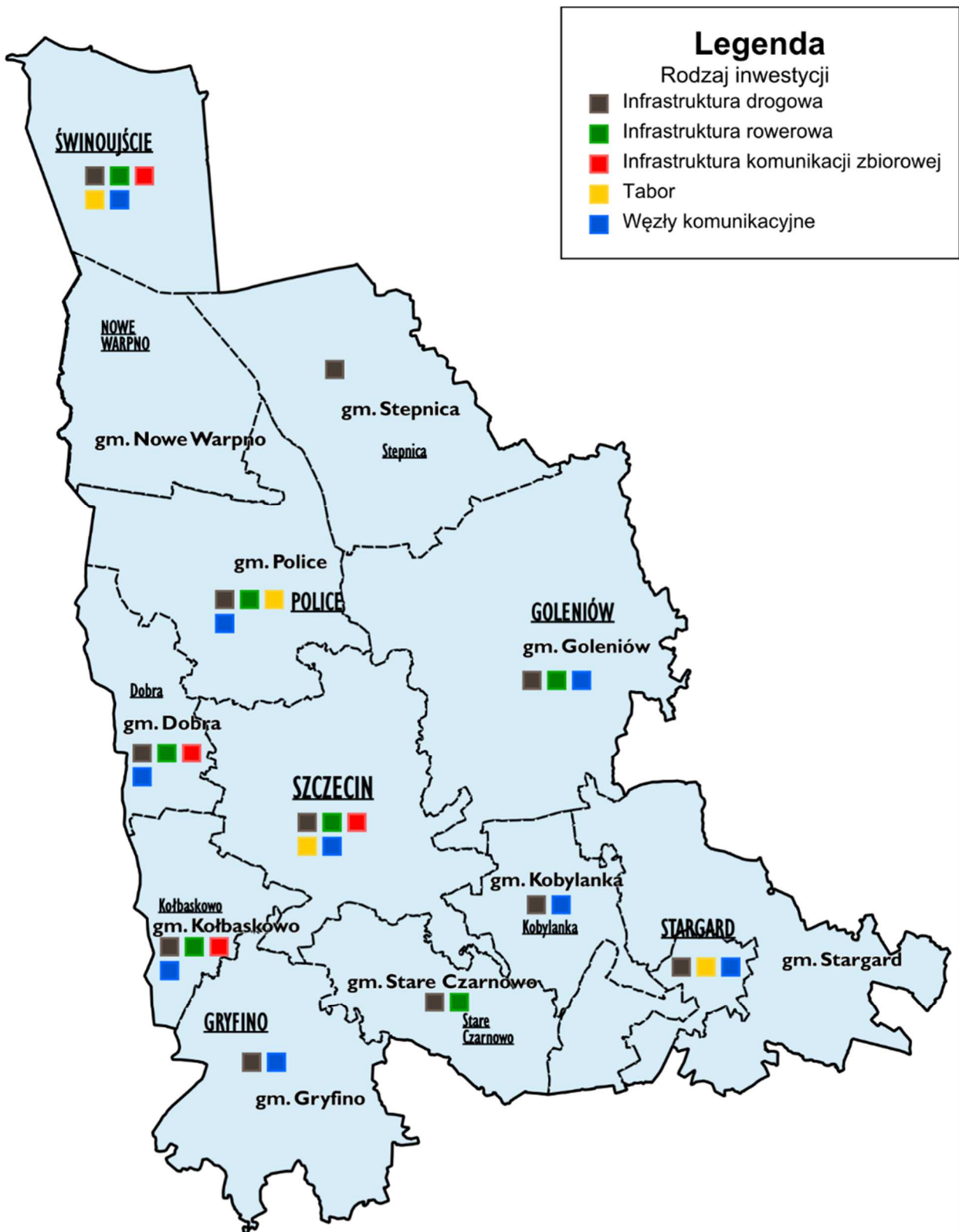
Jednocześnie JST SOM, w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej, mogą realizować swoje indywidualnie inwestycje, które wykorzystywane są przez transport publiczny, stanowią dojeżdżenie i dojazd (także transportem rowerowym) do węzłów przesiadkowych na odcinkach dróg powiatowych i gminnych.

Także Gmina Miasto Szczecin może realizować kluczowe dla siebie projekty, które mają zasięg metropolitalny w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM:

- budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina¹⁰², z budową stałej przeprawy przez rzekę Odrę między węzłami drogowymi w miejscowościach Police – Święta,
- budowa zachodniej obwodnicy kolejowej Szczecina,
- remont drogi publicznej łączącej Szczecin z Policami,
- poprawa dostępu kolejowego do portów morskich Szczecin-Świnoujście,
- modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie,
- przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza.

Zadania ujęte w tabeli 5.1 zostały wskazane graficznie w grupach inwestycyjnych na rysunku poniżej.

¹⁰² Zadanie to, wskazywane jako droga krajowa, nie jest obecnie ujęte w wykazie dróg krajowych, Rozporządzeniu w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz w innych rządowych dokumentach i programach.



Rys. 5.1. Zadania inwestycyjne na terenie SOM

6. Instrumenty finansowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Źródłami finansowania inwestycji ujętych w *Zintegrowanym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2016-2023* mogą być:

- środki własne JST SOM¹⁰³,
- środki własne SSOM¹⁰⁴,
- budżet województwa zachodniopomorskiego:
 - *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*,
 - *Program Rozwoju Obszarów Wiejskich* na lata 2014-2020,
- budżet państwa,
- programy rządowe:
 - *Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016-2019*,
 - *Fundusz Kolejowy*¹⁰⁵,
 - *Krajowy Fundusz Drogowy*¹⁰⁶,
- dotacje ze środków *Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej* oraz *Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej*
- fundusze środków europejskich:
 - *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*,
 - *Europejska Współpraca Terytorialna – Współpraca Transgraniczna Krajów Meklemburgia–Pomorze Zachodnie*,
- środki z innych źródeł zewnętrznych,
- środki z PPP¹⁰⁷.

W aspekcie inwestycji drogowych, ze względu na to, że zarządcą każdej kategorii dróg publicznych jest inny podmiot¹⁰⁸, tj. dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dróg wojewódzkich – Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, dróg powiatowych – odpowiednie Rady Powiatów i dróg gminnych – odpowiedni Prezydent, Burmistrz i Wójt, a wszystkich dróg w miastach na prawach powiatu¹⁰⁹ – odpowiedni Prezydent miasta. Taki podział na drogach publicznych w SOM utrudnia planowanie i inwestowanie z poziomu gmin na drogach krajowych, wojewódzkich

¹⁰³ Środki celowe na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych, środki budżetowe, jako udział własny w inwestycjach współfinansowanych ze środków unijnych.

¹⁰⁴ Składki członkowskie uiszczane przez jego członków w wysokości ustalonej przez Walne Zebranie Członków. Mogą to być także darowizny, dotacje, dochody z prowadzonej działalności gospodarczej, dochody z majątku Stowarzyszenia, dochody z ofiarności publicznej oraz zapisy i spadki.

¹⁰⁵ Utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (tj. Dz. U z 2014 r. poz. 1201 ze zm.). Środki Funduszu przeznaczone są na przygotowanie oraz realizację budów, przebudów, remontów i robót utrzymaniowych linii kolejowych oraz likwidację linii zbędnych.

¹⁰⁶ Utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 931 ze zm.). Środki Funduszu przeznaczone są na przygotowanie oraz realizację budów, przebudów, remontów i robót utrzymaniowych autostrad, dróg ekspresowych oraz krajowych, w tym systemów związanych z ochroną i sprawnym i bezpiecznym funkcjonowaniem dróg.

¹⁰⁷ PPP – Partnerstwo Publiczno-Prywatne.

¹⁰⁸ art. 19 ust. 2 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.).

¹⁰⁹ Z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych.

oraz powiatowych. Rozwiązaniem jest możliwość rozmów z danym zarządcą drogi, partycypacja w kosztach lub realizacja zadania jako inwestor zastępczy w ramach stosownych porozumień.

Natomiast zarządcą terenów kolejowych jest odpowiednia spółka z Grupy PKP S.A., z którą należy prowadzić rozmowy dotyczące inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM, w zakresie partycypacja w kosztach lub inwestorstwa zastępczego w ramach porozumień.

Instrumenty finansowania zadań inwestycyjnych to przede wszystkim programy i fundusze przypisane zarządcom dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych.

Głównym źródłem finansowania zadań i inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej będzie *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020* (RPO WZ 2014-2020). Poziom dofinansowania unijnego wynosi 85%. Na inwestycje komunikacyjne i transportowe związane ze zrównoważonym rozwojem transportu w województwie zachodniopomorskim przeznaczono łącznie 588 666 716 € z EFRR.

Tab. 6.1. Strategie inwestycyjne RPO WZ 2014-2020¹¹⁰

Priorytety Inwestycyjne	Typy projektów
Oś Priorytetowa: II Gospodarka niskoemisyjna	
4e. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	Budowa, przebudowa obiektów/systemu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast Projekty zwiększające świadomość ekologiczną Zakup lub modernizacja taboru transportu miejskiego
Oś Priorytetowa: V Zrównoważony transport	
7b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	Budowa i przebudowa dróg regionalnych (wojewódzkich) Budowa i przebudowa lokalnych dróg (gminnych i powiatowych)
7d. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu	Budowa, przebudowa i rehabilitacja regionalnych linii kolejowych oraz i infrastruktury dworcowej Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych

7. Monitoring i ewaluacja ex-ante

7.1. Monitoring planu mobilności miejskiej

Zarządzanie wdrożeniem zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM powinno być oparte o monitoring procesu wdrażania działań przedstawionych *Planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM* – planowane i proponowane inwestycje z zakresu zrównoważonej na obszarze SOM wskazane w tab. 5.1 i ocenę efektów ich realizacji. Gromadzenie danych, ich przetwarzanie, analiza i interpretacja zmian dotyczących bieżących wartości wskaźników i porównywaniu ich z wartościami docelowymi dla roku 2020 lub 2023, pozwolą na obiektywną ocenę *Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM* oraz aktualizację jego treści.

Zakres tematyczny monitoringu wyznaczają przedstawione działania i wynikające z nich inwestycje oraz projekty realizacyjne. W trakcie prac, w kolejnych latach może się okazać, że pojawiły się nowe uwarunkowania, które należy uwzględnić w dalszych pracach, albo nowe działania, dotychczas pomijane lub niedostatecznie sprecyzowane.

Proces monitoringu wykorzystuje narzędzia, do których zalicza się między innymi:

- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów niniejszego dokumentu,
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS,
- zbiór wskaźników¹¹¹, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań¹¹²
- badania, analizy, ekspertyzy, opracowania, wywiady, kwestionariusze, obserwacje, rekomendacje i inne informacje istotne w aspekcie bieżącego zarządzania mobilnością,
- samorządowe dokumenty strategiczne, plany transportowe, budżety jst, wieloletnie programy rozwojowe oraz inwestycyjne, wieloletnie prognozy finansowe, polityki, procedury itp.

Samo monitorowanie będzie procedurą składającą się z czynności, realizowanych w ustalonym cyklu:

- gromadzenie informacji i danych oraz przetwarzanie ich, dokonywane w trybie ciągłym,
- identyfikacja szans i zagrożeń, szczególnie nowych, dotychczas niezidentyfikowanych,
- sporządzanie raportów na temat zaawansowania realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej, z których powinny wynikać wnioski odnośnie do zmian procesu wdrażania, przydatności i jakości wskaźników służących ocenie stopnia realizacji, jak również – na temat aktualności działań i realizujących je projektów.

W ramach monitoringu działań można ująć wskaźniki realizacji, odpowiadające poszczególnym działaniom. Dla każdego wskaźnika określono trend jego zmian. Zakłada się, że poszczególne efekty działań zostaną osiągnięte do roku 2020.

Informacje te przełożą się na raport ewaluacyjny. Dokument ten będzie dostarczał informacje niezbędne do wskazania efektywności kosztowej realizacji poszczególnych działań i projektów inwestycyjnych. Będzie on, wraz z wnioskami dotyczącymi zmian i aktualizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Tab. 7.1. Wskaźniki osiągnięcia celów zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM (vide: rozdział 5)

¹¹¹ wskaźnik – wielkość obserwowalna i mierzalna, bezpośrednio lub pośrednio zależna od realizacji działań planu mobilności, a trend zmiany wartości wskaźnika w porównaniu z jego wartością bazową jest miarą realizacji danego elementu.

¹¹² osiągnięcie założonych zmian wskaźników oznaczać będzie prawidłowe wykonywanie wyznaczonych zadań, co przełoży się na realizowanie wyzwań planu mobilności.

Działanie	Wskaźnik rezultatu	Trend zmiany w okresie 2016-2023
Zrównoważony rozwój systemu transportowego SOM	Podział zadań przewozowych w podróżach wewnątrzmiastowych oraz międzygminnych w SOM	Wzrost liczby podróży publicznym transportem zbiorowym oraz liczby podróży rowerem.
Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej mobilności	Liczba nowych lub zmodernizowanych autobusów, tramwajów, pociągów	Zwiększenie liczby pojazdów ekologicznych z niską podłogą
Podnoszenie jakości i dostępności usług komunikacji zbiorowej, w tym dla osób o ograniczonej mobilności	Zasięg obszarowy działania komunikacji zbiorowej	Powiększenie obszaru obsługi komunikacją zbiorową
	Nowe przystanki komunikacyjne	Zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych
	Modernizacja istniejących przystanków komunikacyjnych	Zwiększenie liczby zmodernizowanych przystanków komunikacyjnych
	Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz parkingów typu P+R, B+R	Zwiększenie liczby obiektów
Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa spójnej i bezpiecznej sieci tras rowerowych – dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych	Zwiększenie sumarycznej długości tras rowerowych
	Budowa usprawnień infrastrukturalnych i organizacyjnych dla rowerzystów	Zwiększenie liczby miejsc i obiektów
Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Uspokojenie ruchu samochodowego – organizacja ruchu, strefy uspokojonego ruchu	Zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych na obszarze zurbanizowanym, gdzie uszkodzonymi są piesi lub rowerzyści
	Budowa chodników lub ciągów pieszo-rowerowych w miejscowościach oraz pomiędzy nimi	Zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych na obszarze zurbanizowanym oraz poza nim, gdzie uszkodzonymi są piesi lub rowerzyści
Likwidacja utrudnień w sprawnym i funkcjonalnym poruszaniu się pieszych i rowerzystów	Budowa łatwo dostępnych i bezpiecznych wyniesionych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów	Zwiększenie liczby obiektów
	Średni czas dojścia pieszo i dojazdu rowerem	Skrócenie czasu dojścia
	Średnia długość podróży pieszych i rowerzystów	Skrócenie czasu podróży

Źródło: opracowanie własne

Podmiotem odpowiedzialnym za prowadzenie monitoringu jest SSOM, które powinno przeprowadzać monitoring wskaźników dotyczących:

- zadań twardych (inwestycyjnych) co dwa lata,
- kompleksowych badań zachowań komunikacyjnych na terenie SOM co pięć lat.

Zgodność Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM, w tym jego wskaźników z dokumentami strategicznymi województwa i SOM:

1. *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*, priorytet inwestycyjny 4e – wsparcie w ramach priorytetu przyczyni się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla poprzez:
 - zwiększenie liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego lub rowerowego,
 - wymianę taboru,
 - zmniejszanie natężenia ruchu samochodowego na obszarach wiejskich poprzez wdrażanie przyjaznych środowisku rozwiązań w transporcie miejskim (np. centra przesiadkowe).
2. *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*, priorytet inwestycyjny 7b – dzięki realizacji działań w ramach tego priorytetu nastąpi:
 - poprawa dostępności mieszkańców SOM do głównych ośrodków miejskich, a przez to do szeroko rozumianych usług, co przełoży się na zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej regionu,
 - poprawa skomunikowania węzłów sieci TEN-T¹¹³ z obszarami o niskiej dostępności komunikacyjnej, co pozwoli lepiej wykorzystać istniejącą i powstającą w regionie sieć, a także skomunikować ponadregionalne, regionalne i subregionalne ośrodki wzrostu.
3. *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego*¹¹⁴: poprzez Cel nr 3 *Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu* oraz cel kierunkowy 3.5 *Stworzenie efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego*.
4. *Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego*¹¹⁵ - priorytety rozwojowe systemu transportu kolejowego obejmują następujące kierunki działań:
 - rozwój komunikacji pasażerskiej skoncentrowany m. in. na integracji różnych środków transportu (budowa parkingów P+R oraz B+R, zintegrowane systemy – taryfowo-biletowy, informacji pasażerskiej, zarządzania ruchem) oraz unowocześnieniu taboru poprzez pozyskanie dodatkowego taboru, gruntowną modernizację istniejącego oraz sukcesywną wymianę eksploatowanego na nowy,
 - modernizacja stacji i dworców kolejowych: remonty budynków stacyjnych wraz z przystosowaniem do obsługi osób niepełnosprawnych, budowa parkingów P+R oraz B+R.
5. *Strategia Rozwoju Szczecina 2025*¹¹⁶ - kierunki rozwojowe rdzeniowego miasta SOM wyznacza Cel strategiczny IV: Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne, poprzez cele operacyjne:

¹¹³ W ramach RPO WZ 2014-2020 wspierane będą projekty łączenia ośrodków subregionalnych lub mniejszych ośrodków miejskich z infrastrukturą transportową sieci TEN-T, zarówno drogową, jak i morską, lotniczą czy kolejową, tak by poprawić dostępność transportową tych obszarów.

¹¹⁴ Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005.

¹¹⁵ Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.

¹¹⁶ Strategia Rozwoju Szczecina 2025.

- Cel operacyjny IV.2: Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta,
 - Cel operacyjny IV.3: Wspieranie rozwoju i harmonizacja metropolitalnych funkcji Szczecina oraz realizacja projektów budujących prestiż miasta.
6. *Szczeciński Obszar Metropolitalny – Strategia rozwoju 2020*¹¹⁷ - poprzez cele strategiczne:
- Cel strategiczny I: Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM:
 - Cel operacyjny I.2: Poprawa spójności wewnętrznej SOM poprzez wzmocnienie powiązań transportowych,
 - Cel strategiczny II: Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni:
 - Cel operacyjny II.2: Budowa zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego.

7.2. Ewaluacja ex-ante

Zadaniem ewaluacji ex-ante, przeprowadzanej przed wdrożeniem projektu lub programu, jest m.in.:

- ocena wartości projektu z zastosowaniem określonych kryteriów i standardów w celu jego usprawnienia i rozwoju,
- ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów,
- ocena na ile planowane interwencje są trafne z punktu widzenia potrzeb beneficjentów oraz spójne w zakresie planowanych celów i sposobów ich realizacji,
- porównywanie rezultatów projektu ze wstępnymi zamierzeniami,
- badanie kontekstu społecznego i gospodarczego,
- zidentyfikowanie słabych i mocnych stron planowanych interwencji,
- identyfikacja i sygnalizowanie potencjalnych trudności,
- zdiagnozowanie potrzeb i oczekiwań grup docelowych.

W ramach ewaluacji stosować można następujące kryteria:

- trafności (*relevance*): pozwalające ocenić, w jakim stopniu przyjęte cele projektu odpowiadają zidentyfikowanym problemom w obszarze objętym projektem i/lub realnym potrzebom beneficjentów,
- skuteczności (*effectiveness*): pozwalające ocenić, do jakiego stopnia zostały osiągnięte cele przedsięwzięcia zdefiniowane na etapie programowania,
- oddziaływania i wpływu (*impact*): pozwalające ocenić związek pomiędzy celem projektu i celami ogólnymi, czyli stopień, w jakim korzyści odniesione przez docelowych beneficjentów miały szerszy ogólny wpływ na większą liczbę ludzi w danym sektorze lub regionie,
- trwałości efektów (*sustainability*): pozwalające ocenić czy pozytywne efekty projektu na poziomie celu mogą trwać po zakończeniu finansowania zewnętrznego, a także czy możliwe jest utrzymanie się wpływu tego projektu w dłuższym okresie na procesy rozwoju na poziomie sektora i regionu.

Do metod zbierania danych użytych do opracowania ewaluacji w ramach niniejszego opracowania wykorzystano analizę dokumentów, wyniki badań ankietowych, analizę dostępnych danych, opracowań i programów z opracowań SSOM traktujących o tematyce transportu publicznego.

¹¹⁷ Szczeciński Obszar Metropolitalny – Strategia Rozwoju 2020.

W ramach ewaluacji dokonano wskazania m.in. spójności wizji i misji oraz spójności celu strategicznego i celów operacyjnych z dokumentami strategicznymi gmin SOM, dokumentami strategicznymi SOM, województwa zachodniopomorskiego oraz krajowymi.

Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM na lata 2016-2023 przyjmuje założenia i wytyczne Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020.

7.3. Ocena wartości projektów z zastosowaniem określonych kryteriów i standardów w celu jego usprawnienia i rozwoju

Odnosnie obowiązującego prawodawstwa unijnego, krajowego i regionalnego – misja i wizja oraz kluczowe wyzwania i związane z nimi działania wynikają oraz nawiązują do właściwych zapisów w aspekcie wspólnotowym (UE), krajowych, regionalnych (wojewódzkich) i lokalnych (powiatowych i gminnych) w kwestii zrównoważonego rozwoju.

W aspekcie wspólnotowym (UE) w kwestii zrównoważonego rozwoju: *Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*¹¹⁸, polityki horyzontalnej UE¹¹⁹

W aspekcie krajowym w kwestii kierunków działań, strategii i wskazanych celów i obszarów działań:

- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*¹²⁰,
- *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*¹²¹,
- *Strategia Rozwoju Kraju 2020*¹²²,
- *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*¹²³,
- *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*¹²⁴,
- *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*¹²⁵,
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*¹²⁶,
- *Polska 2030: wyzwania rozwojowe*¹²⁷,
- *Krajowa Polityka Miejska*¹²⁸.

W aspekcie regionalnym:

- *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*¹²⁹,

¹¹⁸ Komunikat Komisji Europejskiej – 2010 rok.

¹¹⁹ Wytyczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020. Minister Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 8 maja 2015 r.

¹²⁰ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252).

¹²¹ Dokument przyjęty w dniu 29 listopada 2006 r. przez Radę Ministrów oraz aktualizacja dokumentu, przyjęta przez Radę Ministrów dnia 30 grudnia 2008 r.

¹²² Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. (Monitor Polski z dnia 22 listopada 2012 r., poz. 882).

¹²³ Projekt Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 stycznia 2014 r.

¹²⁴ Dokument z dnia 27 czerwca 2005 r., przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r.

¹²⁵ Dokument przyjęty w dniu 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów.

¹²⁶ Dokument przyjęty Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

¹²⁷ Informacja o raporcie została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 16 czerwca 2009 r.

¹²⁸ Projekt Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z marca 2014 r.

¹²⁹ Uchwała Nr 2247/14 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 18 grudnia 2014 r.

- *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego,*
- *Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego,*
- *Szczeciński Obszar Metropolitalny. Strategia Rozwoju 2020,*
- *Strategia Rozwoju Szczecina 2025,*
- *Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM¹³⁰,*
- *Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020¹³¹,*
- *Studium Wykonalności „Integracja organizacyjna, taryfowa i biletowa w SOM wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, Etap IV Studium wykonalności dla wybranych przedsięwzięć integracji transportu publicznego SOM (na bazie określonych w Strategii ZIT)¹³²,*
- *Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) na potrzeby przeprowadzenia integracji transportu publicznego¹³³,*
- *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego¹³⁴,*
- *Zintegrowany Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego¹³⁵.*

Działania, wynikające z kluczowych wyzwań planu zrównoważonej mobilności miejskiej, nawiązują lub wynikają z zapisów dokumentów strategicznych, szczególnie pod kątem projektowanie zrównoważonej mobilności miejskiej, wspólne założenie tych dokumentów to:

- dążenie do osiągnięcia zrównoważonej multimodalnej mobilności i prowadzenie działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu,
- zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe dzięki upowszechnianiu dostępności poprzez zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniające się przez to do wzrostu znaczenia szczególnie kolejowych przewozów pasażerskich, w tym miejskich, z uwzględnieniem ekologicznych systemów transportu zbiorowego,
- wdrażanie zintegrowanych rozwiązań multimodalnego publicznego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, tj. kolej, autobusy, tramwaje, systemy sterowania ruchem (ITS), parkingi P+R oraz B+R, komunikację rowerową i pieszą,
- zwiększenie wewnętrznej dostępności terytorialnej, kierując działania na likwidację peryferyjności obszaru funkcjonalnego.

Realizacja zadań w SOM odbywać się powinna zgodnie z zasadą partnerstwa. Realizacja tej zasady dokonuje się poprzez sformalizowaną współpracę pomiędzy instytucjami uczestniczącymi w realizacji RPO WZ 2014-2020, a JST SOM i SSOM oraz partnerami społeczno-gospodarczymi. Wówczas spełnia się także horyzontalna zasada współpracy przedstawicieli różnych sektorów w programowaniu, wdrażaniu i ewaluacji programów polityki spójności.

Misja, wizja i kluczowe działania przedstawione w *Planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM* nawiązują do misji i wizji oraz celów strategicznych i celów operacyjnych wskazywanych w posiadanych przez gminy SOM dokumentach strategicznych, a także do misji i wizji oraz celów strategicznych i celów

¹³⁰ Materiał Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

¹³¹ *ibidem.*

¹³² *ibid.*

¹³³ *ibid.*

¹³⁴ Strona internetowa: www.zit.som.szczecin.pl.

¹³⁵ Materiał Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, listopad 2015.

operacyjnych dokumentów strategicznych na poziomie obszaru województwa zachodniopomorskiego, Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz dokumentów krajowych. W efekcie pozwoli to na efektywną realizację poszczególnych działań do roku 2023, zapisanych w *Planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM*.

7.4. Misja i wizja zrównoważonej mobilności miejskiej

Misja oraz wizja zrównoważonej mobilności miejskiej, rozwoju transportu publicznego w SOM nawiązują bezpośrednio do *Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020* oraz celu strategicznego i celów operacyjnych wskazywanych w posiadanych przez gminy SOM dokumentach strategicznych, a także do misji i wizji oraz celów strategicznych i celów operacyjnych dokumentów strategicznych na poziomie SOM, województwa zachodniopomorskiego oraz dokumentów krajowych. W przypadku gmin SOM, nieposiadających stosownych dokumentów strategicznych, lub nienawiązujących bezpośrednio do wizji i misji SOM, przyjmuje się, że w ich przypadku mają zastosowania zapisy *Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020*.

Podstawowe wskazania spójności oparto na:

- wynikach badań ankietowych zachowań i preferencji komunikacyjnych w formie pogłębionego wywiadu domowego w gospodarstwach domowych wśród mieszkańców SOM – *Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) na potrzeby przeprowadzenia integracji transportu publicznego*,
- zgodności z celami operacyjnymi (CO) określonymi w *Koncepcji rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym*,
- zgodności z osiami priorytetowymi (OP) i priorytetami inwestycyjnymi (PI) *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*,
- zgodności z osiami priorytetowymi (OP) i priorytetami inwestycyjnymi (PI) *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*.

W przypadku, kiedy wynik badania ankietowego lub dany cel operacyjny dokumentu strategicznego nie określał danego elementu misji, wizji lub zadania wynikającego z celu strategicznego i celu operacyjnego, w tabeli zaznaczono to jako – nie dotyczy (nd).

Tab. 7.2. Zgodność misji i wizji z założeniami dokumentów strategicznych i wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM

Misja rozwoju transportu publicznego w SOM	Wyniki badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców SOM	Zgodność z SOM – Strategia rozwoju 2020	Zgodność z RPO WZ 2014-2020	Zgodność z POIiŚ 2014-2020
1.1. Zapewnienie transportu na całym obszarze SOM, obejmującego wszystkie grupy społeczne	tak	tak	tak	tak
1.2. Transport zintegrowany	tak	tak	tak	tak
1.3. System bez barier	nd	tak	tak	tak
1.4. Komplementarne podejście do organizacji	nd	tak	nd	nd
Wizja „Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020”	Wyniki badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców SOM	Zgodność z SOM – Strategia rozwoju 2020	Zgodność z RPO WZ 2014-2020	Zgodność z POIiŚ 2014-2020
2.1. Utworzenie komplementarnego wielosystemowego transportu publicznego	tak	tak	nd	nd
2.2. Stworzenie wspólnego systemu zarządzania	nd	tak	nd	nd
2.3. Integracja systemu w oparciu o SKM	tak	tak	tak	tak
2.4. Zapewnienie optymalnego połączenia każdej siedziby gminy SOM ze Szczecinem	tak	tak	tak	tak
2.5. Integracja transportu metropolitalnego z gminnym i miejskim	tak	tak	nd	nd

nd – nie dotyczy

Tab. 7.3. Zgodność celów i zadań z wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM oraz dokumentami strategicznymi

Cel operacyjny	Zadanie	Badania ankietowe w SOM	Zgodność z SOM – Strategia rozwoju 2020	Zgodność z RPO WZ 2014-2020	Zgodność z POIiŚ 2014-2020
Cel 1. Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów	1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	nd	CO II.2	nd	nd
	1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	tak	CO II.2	OP V, PI 7d	OP VI, PI 4.V
	1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa	tak	CO II.2	nd	nd
	1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości	nd	CO I.2 (P) CO II.2	OP II, PI 4e OP V, PI 7d (P)	OP VI, PI 4.V (A+T) OP V, PI 7.III (P)
	1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujące różne systemy transportu zbiorowego	tak	CO II.2	OP II, PI 4e OP V, PI 7d	OP V, PI 7.III OP VI, PI 4.V
	1.6. Dostosowanie infrastruktury punktowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej	tak	CO II.2	OP II, PI 4e OP V, PI 7b OP V, PI 7d	OP V, PI 7.III OP VI, PI 4.V
	1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej siedzib gmin SOM ze Szczecinem	tak	CO I.1 CO I.2	nd	nd

nd – nie dotyczy

OP – oś priorytetowa

PI – priorytet inwestycyjny

CO – cel operacyjny

A, T, P – autobusy, tramwaje, pociągi

W aspekcie gospodarki niskoemisyjnej transport jest emitorem zanieczyszczeń – emisji komunikacyjnej. Dlatego rozwój transportu publicznego i stworzenie z niego sprawnego, szybkiego i efektywnego środka transportu, korzystającego z ekologicznych, niskoemisyjnych pojazdów, przyczynić się może do wzrostu udziału transportu publicznego w ruchu ogółem.

Przez to zmniejszyć się może emisja komunikacyjna oraz zużycie energii transportu indywidualnego (samochody osobowe). Ponadto wykorzystanie potencjału transportu szynowego także może wpłynąć na zmniejszenie emisji komunikacyjnej drogowych środków transportu – autobusów.

Misja, wizja, cel strategiczny, cele operacyjne i zadania są zgodne z zapisami, celami i priorytetami najważniejszych dokumentów strategicznych obowiązujących w nowym okresie programowania 2014-2020, co pozwoli na efektywną realizację poszczególnych projektów.

7.5. Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów

W ramach celów operacyjnych (CO) wskazano zadania (Z) służące do ich realizacji, z których można realizować poszczególne projekty inwestycyjne, zarówno infrastrukturalne, jak i taborowe oraz organizacyjne. Ocena bardzo wysoka mówi o założonym spełnieniu obranych kryteriów, natomiast oceny niższe mówią o możliwościach spełnienia zakładanych kryteriów w stopniu zadowalającym, np. prawdopodobnie nie cały tabor do obsługi połączeń publicznego transportu drogowego będzie dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

Tab. 7.4. Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów

Cel operacyjny, zadanie	Efektywność	Skuteczność	Oddziaływanie	Trwałość	Zgodność
CO 1, Z 1.1.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.2.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.3.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.4.	bardzo wysoka	wysoka	wysoka	wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.5.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.6.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.7.	bardzo wysoka	wysoka	bardzo wysoka	wysoka	bardzo wysoka
CO 2, Z 2.1.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 2, Z 2.2.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 2, Z 2.3.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 2, Z 2.4.	wysoka	wysoka	wysoka	wysoka	wysoka
CO 3, Z 3.1.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 3, Z 3.2.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM, przy założeniu prawidłowego przeprowadzenia procedury projektowej i inwestycyjnej, wskazuje na możliwość osiągnięcia maksymalnego poziomu powyższych kryteriów, tym samym pokazując realność i potrzebę wdrożenia poszczególnych zadań w SOM.

7.6. Ocena trafności planowanych działań z punktu widzenia potrzeb beneficjenta oraz spójności w zakresie planowanych celów i sposobów ich realizacji

Zadania wynikające z celów operacyjnych, które są wspólne dla wszystkich gmin SOM i uwzględniają przede wszystkim powtarzające się zapotrzebowanie infrastrukturalne, taborowe oraz organizacyjne w każdej gminie SOM. W ramach każdego zadania można ująć projekt szczegółowy do realizacji przez poszczególne gminy SOM. Dlatego też zadania spełniają we właściwy sposób potrzeby gmin SOM i są także spójne w aspekcie wskazywanych przez nich celów i sposobu realizacji.

7.7. Porównywanie rezultatów projektu ze wstępnymi zamierzeniami

Rezultatem *Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM* będzie wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM za pomocą sprawnego i funkcjonalnego publicznego transportu zbiorowego, zarządzanego przez jednego koordynatora publicznego transportu zbiorowego. Zakładana realizacja szczegółowych projektów wynikających z zadań inwestycyjnych do roku 2023, pozwoli na uzyskanie pełnego rezultatu synergii zgodnie ze wstępnymi zamierzeniami.

7.8. Badanie kontekstu społecznego i gospodarczego

Cele operacyjne i wynikające z nich planowane poszczególne zadania znajdują uzasadnienie społeczno-ekonomiczne, szczególnie kiedy gminy SOM wykazują potrzeby społeczne oraz ekonomiczne wdrożenia tych działań. Natomiast przy założeniu ich całkowitej realizacji w perspektywie do 2023 roku, należy stwierdzić, że cele rozwojowe wskazane w SOM oraz w gminach SOM, zostaną osiągnięte, przez co potrzeby społeczne zostaną zaspokojone, a problemy społeczno-ekonomiczne będą rozwiązane.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla SOM, poprzez analizę wyników przeprowadzonych w ramach prac Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego badań ankietowych zachowań i preferencji transportowych mieszkańców SOM, analizę dokumentów strategicznych SOM oraz gmin SOM i analizy możliwości rozwoju publicznego transportu zbiorowego w SOM, za pomocą wskazanych działań, spełnia zapotrzebowania społeczne w zakresie mobilności.

Działania te spełniają zapotrzebowanie społeczne wykazane w badaniach ankietowych, takie jak m.in. budowa większej liczby tras rowerowych, uspokojenie ruchu samochodowego, większa częstotliwość kursowania i zwiększenie komfortu podróżowania środkami komunikacji zbiorowej oraz zwiększenie dostępności i zasięgu transportu publicznego, zintegrowana taryfa biletowa, czy zintegrowane węzły komunikacyjne. Wszystko to ma bezpośrednie przełożenie na zmianę zachowań społeczności i ukierunkowanie się na zrównoważoną mobilność miejską poprzez zwiększenie dostępności transportu zbiorowego.

7.9. Zidentyfikowanie słabych i mocnych stron planowanych działań (analiza SWOT)

Analiza SWOT polega na zaszeregowaniu posiadanych danych oraz informacji do jednej z czterech grup – kategorii czynników strategicznych:

- **S** (*Strengths*) – mocne strony: wszystko to co stanowi atut, przewagę, zaletę,
- **W** (*Weaknesses*) – słabe strony: wszystko to co stanowi słabość, barierę, wadę,
- **O** (*Opportunities*) – szanse: wszystko to co stwarza szansę korzystnej zmiany,
- **T** (*Threats*) – zagrożenia: wszystko to co stwarza niebezpieczeństwo niekorzystnej zmiany.

Mocne strony i słabe strony to czynniki wewnętrzne i cechy stanu obecnego oraz czynniki zależne od zarządzającego – te na które ma wpływ planistyczny i zarządczy. Natomiast szanse i zagrożenia – to czynniki zewnętrzne i spodziewane zjawiska przyszłe oraz czynniki obiektywne, na które nie ma się bezpośredniego wpływu sprawczego. Dlatego też wiedza ta powinna przyczyniać się do właściwego określania działań ukierunkowanych na wzmocnianie czynników istniejących i kreowanie nowych, sprzyjających rozwojowi. Analiza SWOT powinna pomóc określić sposoby unikania lub co najmniej osłabiania czynników destruktywnych. Poprzez nadanie czynnikom stosownych wag w oparciu o wiedzę

ekspertów, panele dyskusyjne, ankiety oraz inne metody, można je zhierarchizować w aspekcie ważności i kolejności podejmowania związanych z nimi działań.

Planowane zadania w *Zintegrowanym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM na lata 2016-2023* opierają się na silnych stronach SOM oraz gmin SOM, rozwiązując poprzez swoją realizację problem słabych stron, tak by je wyeliminować wprowadzając właściwe działania. Silne strony planowanych zadań w SOM i gminach SOM stanowią podstawę do realizacji szczegółowych projektów. Wynikiem ich realizacji, zgodnie z założeniami *Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM na lata 2016-2023*, powinna być całkowita eliminacja słabych stron w SOM i w gminach SOM, dzięki czemu publiczny transport zbiorowy będzie działał prawidłowo i funkcjonalnie, spełniając wymogi i oczekiwania pasażerów.

Jednak niewyeliminowanie słabych stron w SOM i w gminach SOM, wykazać może niezasadność przeprowadzenia danego działania, w związku z czym projekt wynikający z planowanego zadania inwestycyjnego powinien swoim zakresem i efektem końcowym kłaść główny nacisk na usprawnienie słabych stron publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 7.5. Identyfikacja słabych i mocnych stron planowanych zadań

Silne strony planowanych zadań w SOM	Słabe strony planowanych zadań w SOM
<ul style="list-style-type: none"> • rozwinięta sieć drogowa i kolejowa, • większe wykorzystanie sieci kolejowej dla potrzeb zintegrowanego transportu publicznego, • prawidłowa współpraca JST SOM w ramach Stowarzyszenia SOM, • wysoki udział wydzielonych torowisk tramwajowych, • możliwości terenowe rozwoju sieci tramwajowej w Szczecinie, • możliwości organizacyjne, przestrzenne i terenowe dla realizacji dróg dla rowerów, tras i szlaków rowerowych, • możliwości uspokojenia ruchu w miastach i w miejscowościach SOM, • możliwość dobrych lokalizacji parkingów P+R oraz B+R, a także zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy stacjach i przystankach kolejowych oraz głównych węzłowych przystankach komunikacyjnych. 	<ul style="list-style-type: none"> • brak wspólnego systemu zarządzania transportem publicznym, • brak wspólnego systemu taryfowo-biletowego, • brak integracji różnych systemów transportu publicznego na dworcach i stacjach kolejowych, dworcach autobusowych oraz na głównych przystankach węzłowych, • mała liczba parkingów typu P+R i B+R, • niezadawalający poziom informacji pasażerskiej, • niski poziom priorytetów dla pojazdów transportu publicznego w ruchu drogowym lub jego brak, • brak wydzielonych pasów dla autobusów w miastach i większych miejscowościach, • niezadawalający stan techniczny infrastruktury transportu szynowego, • niezadawalający stan dróg powiatowych i gminnych, • odcinki tras rowerowych nie tworzące spójnych i jednolitych ciągów.

Szanse planowanych zadań w SOM	Zagrożenia planowanych zadań w SOM
<ul style="list-style-type: none"> • działania Unii Europejskiej ukierunkowane na promowanie przyjaznych dla środowiska systemów transportu, • możliwość współfinansowania projektów w zakresie transportu publicznego ze środków Unii Europejskiej, • wzrost zamożności i mobilności ludności przekładające się na społeczne oczekiwania transportowe (również dotyczące poziomu jakościowego transportu publicznego), • rozwój nowoczesnych technologii i możliwości ich zastosowania w transporcie publicznym, • uspokojenie ruchu w miastach i w wybranych miejscowościach, • możliwość ograniczenia swobodnego ruchu pojazdów ciężarowych w miejscowościach SOM, • możliwość połączenia miejscowości ciągami pieszo-rowerowymi, • wpływ sprawnego i funkcjonalnego transportu publicznego na obniżenie emisji spalin w miastach oraz w miejscowościach • tworzenie warunków do równoprawnego uczestnictwa wszystkich ludzi, bez względu na płeć, wiek, niepełnosprawność itp., w życiu społecznym i zawodowym. 	<ul style="list-style-type: none"> • wzrost udziału transportu indywidualnego w ruchu ogólnym – wpływ na wzrost emisji spalin i hałasu oraz liczby zdarzeń drogowych, • rozbudowa infrastruktury drogowej bez uwzględniania rozwoju infrastruktury transportu publicznego oraz tras rowerowych i chodników, • zmiany polityczne, mogące wpływać na długoterminowe plany rozwoju systemów transportu publicznego, • rozproszenie czynników decyzyjnych dotyczących obszarów kolejowych, szczególnie w aspekcie tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych, • niezależne od siebie podmioty decydujące o transporcie publicznym (brak zintegrowanego podejścia do zagospodarowania przestrzennego w SOM), • realizacja inwestycji głównie pod kątem transportu indywidualnego, • zaniechanie możliwych integracji pociąg <-> tramwaj <-> autobus <-> samochód <->rower, co doprowadza do odpływu pasażerów na rzecz komunikacji indywidualnej.

7.10. Identyfikacja i sygnalizowanie potencjalnych trudności

W ramach sporządzania szczegółowych projektów wynikających z planowanych zadań, należy w jak największym stopniu wyeliminować potencjalne trudności, tak by w maksymalnym stopniu zmniejszyć ryzyko niezrealizowania danego projektu w całości, lub w jego części. Już na etapie przygotowywania szczegółowych projektów należy położyć nacisk na dopasowanie ich zakresu do rzeczywistych możliwości beneficjenta (gmin SOM), tak by zawartość projektu była możliwa do zrealizowania w określonym czasie – najdalej do 2023 roku, w ramach założonych środków, przy uwzględnieniu wysokości dofinansowania ze źródeł zewnętrznych.

W celu uproszczenia i skrócenia procesu inwestycyjnego w zakresie infrastrukturalnych inwestycji transportowych, należałoby zwiększyć efektywność zarządzania poprzez:

- uproszczenie procesów warunkujących przygotowanie i realizację inwestycji,
- lepszą integrację z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, planami środowiskowymi, polityką regionalną oraz dostosowaniem legislacyjnym w tej kwestii,

- możliwość zwiększenia roli sektora prywatnego w realizacji projektów, np. w formie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), co stanowić może alternatywę dla finansowania inwestycji ze środków krajowych lub europejskich,
- uwzględnienie przez nowe źródła finansowania budowy infrastruktury możliwości pobierania opłat za dostęp do infrastruktury wnoszonych przez ich użytkowników, jednak poziom opłat powinien być uzależniony od rodzaju transportu i skalkulowany tak, aby umożliwić nie tylko bieżące utrzymanie ale także jego niezbędny rozwój,
- kształtowanie systemu transportowego przyjaznego użytkownikowi oraz rozwijanie prawa służącego integracji systemu transportowego,
- wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania transportem oraz rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem miejskim i na drogach pozamiejskich,
- wprowadzanie systemów zwiększania bezpieczeństwa ruchu oraz rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami,
- rozwój zintegrowanego systemu obsługi pasażerów.

Jednocześnie istnieje ryzyko nie osiągnięcia zamierzonych efektów do roku 2023, ze względu na:

- rezygnacja danego miasta, gminy lub powiatu z partnerstwa SOM,
- braku porozumienia z partnerami zewnętrznymi spoza SOM,
- wydłużenie terminu planowania, opracowywania dokumentacji, projektowania lub realizacji danej inwestycji poza rok 2023,
- braku zapewnienia wkładu własnego danego partnera SOM,
- konieczność zapewnienia 100% własnego finansowania danego projektu w przypadku nie otrzymania zewnętrznego dofinansowania,
- zmianę cen usług i towarów, szczególnie w aspekcie wzrostu wartości danej inwestycji w stosunku do pierwotnych założeń finansowych, co nie pozwoli na całkowitą realizację danego zadania bez dodatkowego dofinansowania,
- zmiany polityczne, które mogą w znaczący sposób wpływać na długoterminowe plany rozwoju systemów transportu publicznego,
- rozbudowę infrastruktury drogowej pod kątem transportu indywidualnego, bez uwzględniania rozwoju infrastruktury transportu publicznego,
- rozproszenie czynników decyzyjnych dotyczących obszarów kolejowych, co wpływać może na trudności z realizacją inwestycji infrastrukturalnych na terenach kolejowych.

7.11. Zdiagnozowanie potrzeb i oczekiwań grup docelowych

Grupą docelową każdego działania w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej i wynikających z nich szczegółowych projektów są przede wszystkim wszyscy mieszkańcy SOM, jak i również osoby z zewnątrz, korzystające z infrastruktury transportowej na terenie gmin SOM. Wśród nich należy wyróżnić obecnych i przyszłych użytkowników bezemisyjnych i niskoemisyjnych środków transportu publicznego oraz pieszych i rowerzystów. Pośrednio do grupy docelowej należeć będą także gminy SOM w zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych, taborowych oraz operator publicznego transportu zbiorowego w zakresie zarządzania. Ich potrzeby i oczekiwania powinny zostać zrealizowane poprzez realizację poszczególnych projektów.

Do głównych potrzeb i oczekiwań pasażera w kontekście realizacji zadań z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej należą:

- poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez uspokojenie ruchu samochodowego,
- likwidacja utrudnień w sprawnym i funkcjonalnym poruszaniu się pieszych i rowerzystów,
- zrównoważony rozwój transportu zbiorowego, samochodowego, rowerowego i pieszego,
- rozwój infrastruktury rowerowej,
- skrócenie czasów dojazdu pieszego i długości podróży pieszych,
- funkcjonalny transport zbiorowy, obsługujący obszary zainwestowane.

Natomiast do głównych potrzeb i oczekiwań gmin SOM w kontekście realizacji zadań z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej należą:

- powstanie jednego wspólnego koordynatora publicznego transportu zbiorowego, zarządzającego całością organizowania transportu zbiorowego w SOM,
- efektywność i funkcjonalność transportu zbiorowego, co przekładać się powinno na optymalne koszty jego utrzymania ze strony każdej gminy SOM,
- sprawność transportu zbiorowego, co wraz ze zintegrowanymi węzłami komunikacyjnymi przełożyć się powinno na zmniejszenie natężenia ruchu komunikacji indywidualnej w miastach, siedzibach gmin i pozostałych miejscowościach,
- znacząca poprawa stanu technicznego i przepustowości dróg, w ramach inwestycji infrastrukturalnych rozwoju transportu zbiorowego,
- wpływ powyższych zmian na wzrost liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego w SOM, w miarę możliwości z zachowaniem tendencji wzrostowej.

Przeprowadzenie ewaluacji ex-ante ma na celu wypracowanie odpowiedzi w zakresie dwóch podstawowych kwestii:

- czy planowane do realizacji interwencje publiczne znajdują uzasadnienie społeczno-ekonomiczne?
- czy ich realizacja przyczyni się do osiągnięcia pożądanych celów rozwojowych oraz zaspokojenia potrzeb i rozwiązania zdiagnozowanych problemów społeczno-ekonomicznych?

Odnosnie pierwszej kwestii, mając na uwadze powyższe analizy, należy stwierdzić, że planowane zadania swoim zakresem w wystarczającym stopniu spełniają oczekiwania, założenia i plany gmin SOM w zakresie społeczno-ekonomicznym, co widoczne jest przy uwzględnieniu celów i zadań wynikających z poszczególnych dokumentów strategicznych gmin SOM.

Natomiast co do drugiej kwestii, powyżej wykazano, że realizacja projektów wynikających z zadań inwestycyjnych z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej jak najbardziej przyczynią się do osiągnięcia celów rozwojowych i zaspakajając potrzeby, rozwiązując tym samym co najmniej w dostatecznym stopniu obecne problemy społeczno-ekonomiczne gmin SOM, w tym oczekiwany wzrost liczby pasażerów w SOM.

8. Spis rysunków

Rys. 1.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny (Źródło: opracowanie własne).....	7
Rys. 3.1. Układ drogowy SOM (opracowanie własne).....	27
Rys. 3.2. Generatory ruchu SOM (opracowanie własne)	29
Rys. 5.1. Zadania inwestycyjne na terenie SOM.....	74

9. Spis tabel

Tab. 3.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO	36
Tab. 3.2. Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy	37
Tab. 4.1. Cel strategiczny i cel operacyjny dla Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOM na lata 2016-2023	40
Tab. 5.1. Zestawienie planowanych i proponowanych inwestycji z zakresu zrównoważonej mobilności w SOM	63
Tab. 6.1. Strategie inwestycyjne RPO WZ 2014-2020	76
Tab. 7.1. Wskaźniki osiągnięcia celów zrównoważonej mobilności miejskiej w SOM (vide: rozdział 5)	77
Tab. 7.2. Zgodność misji i wizji z założeniami dokumentów strategicznych i wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM.....	84
Tab. 7.3. Zgodność celów i zadań z wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM oraz dokumentami strategicznymi	85
Tab. 7.4. Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów.....	86
Tab. 7.5. Identyfikacja słabych i mocnych stron planowanych zadań.....	88