

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



Maj 2016 r.

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

Spis treści.....	3
1. Wprowadzenie	6
1.1. Co to jest Plan Mobilności?	6
1.2. Sposób realizacji	7
1.3. Obszar opracowania.....	8
2. Analiza dokumentów strategicznych dotyczących transportu.....	9
2.1. Cele wynikające z lokalnych dokumentów strategicznych.....	9
2.1.1. Strategia (Program) Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra.....	9
2.1.2. Strategia Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023.....	9
2.1.3. Strategia Rozwoju Gminy Gryfino	10
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.....	11
2.1.8. Strategia Rozwoju Powiatu Polickiego do roku 2020.....	11
2.1.9. Plan Rozwoju Lokalnego dla Gminy Stare Czarnowo 2004-2013 oraz Strategia Rozwoju Gminy Stare Czarnowo	12
2.1.10. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020	12
2.1.11. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007-2020	13
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.....	15
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. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Strategia Rozwoju 2020	17
2.1.18. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	18
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.	Krajowy plan transportowy	21
2.2.2.	Wojewódzki plan transportowy	21
2.2.3.	Plan transportowy Szczecina	22
2.2.4.	Plan transportowy miasta Stargard Szczeciński	23
2.2.5.	Plan transportowy powiatu gryfińskiego.....	23
2.2.6.	Plan transportowy powiatu goleniowskiego	24
2.2.7.	Plan transportowy powiatu stargardzkiego	24
2.2.8.	Plany transportowe - podsumowanie	25
3.	Diagnoza	25
3.1.	Uwarunkowania zewnętrzne – otoczenie regionalne	25
3.1.1.	Istotne ośrodki miejskie w regionie.....	25
3.1.2.	Tranzyt.....	25
3.2.	Diagnoza zagospodarowania przestrzennego	26
3.3.	Inwentaryzacja generatorów ruchu	27
3.4.	Komunikacja autobusowa	28
3.5.	Transport rowerowy.....	29
3.6.	Ruch pieszy (w tym niepełnosprawnych)	29
3.7.	Transport samochodowy (w tym transport ładunków).....	30
3.8.	Komunikacja kolejowa.....	30
3.9.	Polityka parkingowa	31
3.10.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	31
3.11.	Ochrona środowiska	32
3.12.	Wyniki badania opinii publicznej dotyczące zachowań i preferencji transportowych.....	35
4.	Plan działań na rzecz zrównoważonej mobilności w SOM	36
4.1.	Wizja i cele strategiczne Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności dla SOM	36
4.2.	Zasady planowania przestrzennego w kontekście poprawy zrównoważonej mobilności	37
4.3.	Mobilność pieszych, w tym osób o ograniczonej mobilności.....	39
4.4.	Transport zbiorowy	41
4.4.1.	Dostępność obszarowa (przestrzenna) transportu publicznego	41
4.4.2.	Nowoczesny tabor	41
4.4.3.	Informacja pasażerska	42
4.4.4.	Węzły przesiadkowe, w tym Park and Ride i Bike and Ride	44

4.5.	Transport rowerowy.....	45
4.6.	System sterowania ruchem	47
4.7.	Ograniczanie negatywnego wpływu transportu ciężarowego – polityka przewozu ładunków .	48
4.8.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym niechronionych uczestników ruchu	49
4.9.	Ochrona środowiska naturalnego i antropogenicznego	51
4.10.	Działania edukacyjne i promocyjne	52
5.	Zarządzanie planem zrównoważonej mobilności.....	53
6.	Instrumenty finansowania zrównoważonej mobilności.....	65
7.	Monitoring i ewaluacja ex-ante.....	67
7.1.	Monitoring planu mobilności	67
7.2.	Ewaluacja ex-ante.....	70
7.3.	Ocena wartości projektów z zastosowaniem określonych kryteriów i standardów w celu jego usprawnienia i rozwoju	71
7.4.	Misja i wizja zrównoważonej mobilności	72
7.5.	Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów	75
7.6.	Ocena trafności planowanych działań z punktu widzenia potrzeb beneficjenta oraz spójności w zakresie planowanych celów i sposobów ich realizacji	75
7.7.	Porównywanie rezultatów projektu ze wstępnymi zamierzeniami	75
7.8.	Badanie kontekstu społecznego i gospodarczego.....	76
7.9.	Zidentyfikowanie słabych i mocnych stron planowanych działań (analiza SWOT)	76
7.10.	Identyfikacja i sygnalizowanie potencjalnych trudności	78
7.11.	Zdiagnozowanie potrzeb i oczekiwań grup docelowych	79
8.	Spis rysunków	81
9.	Spis tabel	81

1. Wprowadzenie

1.1. Co to jest Plan Mobilności?

Efektywny oraz skuteczny transport publiczny tworzy istotny fundament lokalnej społeczności i gospodarki, a tym samym mobilność – czyli swoboda przemieszczania się po danym jednorodnym obszarze funkcjonalnym, ma bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców na tym obszarze. Odpowiednie kształtowanie mobilności 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.

Nowe wyzwania stojące przed krajami Unii Europejskiej – czyli m.in. redukcja emisji gazów cieplarnianych i malejąca dostępność zasób 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. Dlatego należy poszukiwać nowych dróg, rozwiązań oraz możliwości, służących poprawie wskaźników. Powinny to być działania m.in. w zakresie zrównoważonej mobilności, 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 jej 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.

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 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, 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 realizowane są poprzez następujące działania:

- poprawianie warunków do pieszego przemieszczania, w tym osobom o ograniczonej mobilności¹,
- zapewnienie 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) komunikacyjnych,
- 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+R²) oraz rowery (system B+R³) umożliwiających łatwą zmianę środka transportu,
- 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 telematyki 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 SOM oraz ograniczanie swobody ruchu zmotoryzowanego w centrach miast.

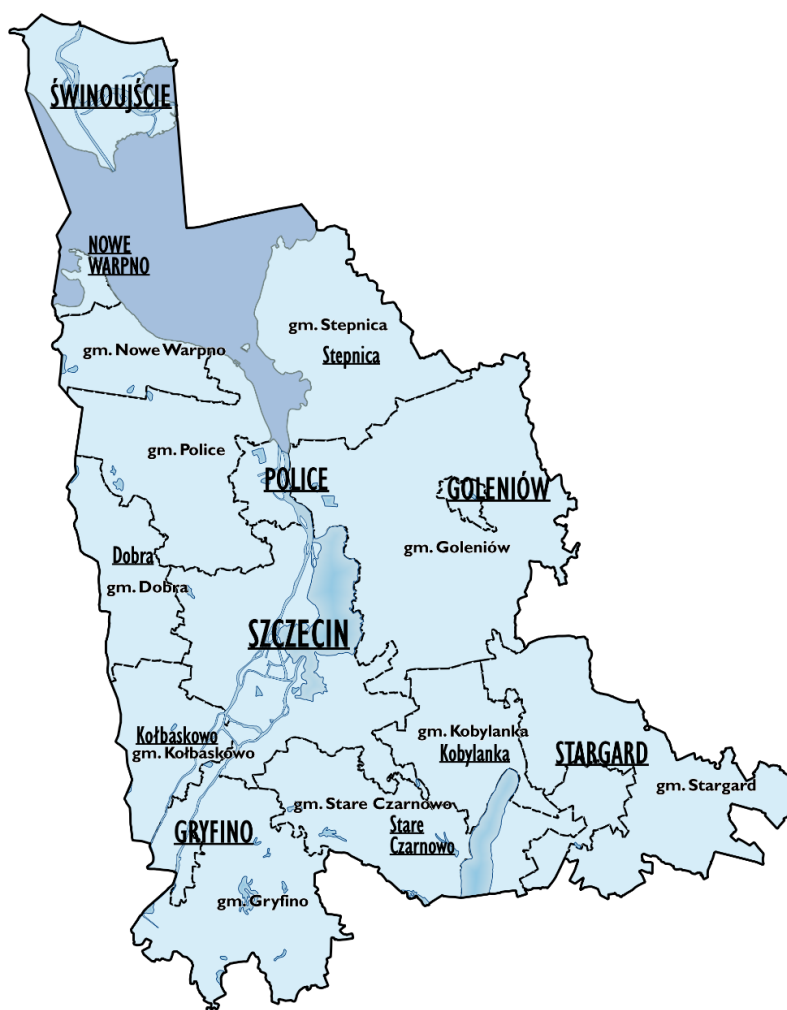
¹ Osoby o ograniczonej mobilności – osoby starsze, głuchonieme, niewidome, głuche, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi, dzieci szkolne

² Park and Ride – parkuj (samochodem) i jedź (transportem zbiorowym)

³ Bike and Ride – parkuj (rowerem) i jedź (transportem zbiorowym)

1.3. Obszar opracowania

Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016-2023 (Plan zrównoważonej mobilności dla SOM) obejmuje swoim zakresem⁴ szczeciński miejski obszar funkcjonalny, rozszerzony o członków Stowarzyszenia Szczeciński Obszar Metropolitalny⁵, tj.: Gminę Miasto Szczecin, Gminę Dobra, Miasto i Gminę Goleniów, Gminę i Miasto Gryfino, Gminę Kobylanka, Gminę Kołbaskowo, Gminę Police, Gminę Nowe Warpno, Miasto Stargard, Gminę Stargard, Gminę Stepnica, Gminę Stare Czarnowo, 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: <http://www.som.szczecin.pl/>)

Grupą docelową Planu zrównoważonej mobilności dla SOM są mieszkańcy SOM, charakteryzujący się wykonywaniem obowiązkowych podróży metropolitalnych⁶ oraz podróży międzygminnych.

⁴ Kryteria Delimitacji Miejskich Obszarów Funkcjonalnych Ośrodków Wojewódzkich, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, luty 2013 r.

⁵ Miasto Stargard, Gmina Stargard, Gmina Stepnica i Gmina Miasto Świnoujście

⁶ codzienne dojazdy do miasta rdzeniowego SOM, zmotywowanych głównie pracą i nauką

2. Analiza dokumentów strategicznych dotyczących transportu

2.1. Cele wynikające z lokalnych dokumentów strategicznych

Gminy SOM⁷ 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*⁸ 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 7 – Gmina ekologiczna odpowiadająca wymaganiom mieszkańców i celu strategicznego 9 – Powiązania celów strategicznych z działaniami innych gmin, powiatów i województwa, co wyznacza w celach operacyjnych:

- średnim priorytecie – współpraca gmin w rozwiązywaniu problemów komunikacji publicznej, ekologii i rozwoju turystyki,
- wysokim priorytecie – dowóz dzieci do szkół.

2.1.2. Strategia Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023

*Strategia Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023*⁹ 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 gminy.

⁷ Wszystkie JST zrzeszone w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

⁸ Uchwała Nr XVI/254/04 Rady Gminy w Dobrej z dnia 26 sierpnia 2004 r. w sprawie przyjęcia Strategii (Programu) Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra

⁹ 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

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 dla SOM* oraz na *Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020*, do momentu kiedy stanie się ona (strategia) dokumentem obowiązującym.

2.1.4. Strategia Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022

*Strategia Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022*¹⁰ 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 zrost współpracy gmin poprzez integrację działań w zakresie transportu publicznego.

Cel szczegółowy 3.1. *Podejmowanie 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*¹¹ wskazuje w ramach Priorytetu 1. *Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności Gminy*, następujące cele częściowe:

- 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 dla SOM* oraz na *Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego*

¹⁰ 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

¹¹ Uchwała Nr XIII/159/08 Rady Gminy Kołbaskowo z dnia 31 marca 2008 r. w sprawie: przyjęcia Planu Rozwoju Lokalnego Gminy Kołbaskowo

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. – *sprawny, funkcjonalny i bezpieczny system komunikacyjny w gminie, Strategia Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020*¹² wskazuje na następujące działania:

- rozbudowa i modernizacja sieci dróg publicznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- 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 2020*¹³ 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 Świątej,
- niezwłoczna modernizacja dróg powiatowych,
- budowa nowych dróg powiatowych,
- tworzenie warunków do powstania zbiorowej komunikacji lokalnej.

¹² 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

¹³ 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

2.1.9. Plan Rozwoju Lokalnego dla Gminy Stare Czarnowo 2004-2013 oraz Strategia Rozwoju Gminy Stare Czarnowo

Ze względu na horyzont czasowy *Planu Rozwoju Lokalnego dla Gminy Stare Czarnowo 2004-2013*¹⁴ oraz termin stworzenia *Strategii Gminy Stare Czarnowo*¹⁵ z 2003 roku, należy przyjąć, że oba dokumenty przedstawiają tylko ogólny obraz rozwoju gminy Stare Czarnowo po 2014 roku.

Plan Rozwoju Lokalnego dla Gminy Stare Czarnowo 2004-2013 nie wskazuje wprost celów strategicznych, a jedynie opisuje stan faktyczny. W aspekcie transportu publicznego opisuje jego stosunkowo dobry stan, wskazując, że jest on dobrze rozwinięty.

Natomiast *Strategia Rozwoju Gminy Stare Czarnowo*, w ramach celu strategicznego 3: *Stworzenie dogodnych warunków dla inwestorów*, wskazuje jako cel szczegółowy – poprawa infrastruktury techniczno-komunikacyjnej, w którym ujęte zostały następujące zadania:

- monitowanie zarządców dróg celem przyspieszenia remontu dróg leżących na terenie gminy,
- starania o uzyskanie podwykonawstwa w realizacji wspólnych przedsięwzięć z zarządcami dróg,
- wykorzystanie dla obopólnej korzyści dróg zakładowych Nadleśnictwa i dróg gminnych.

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

*Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020*¹⁶, 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. *Podejmowanie 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*.

¹⁴ Uchwała Nr XIX/136/04 Rady Gminy Stare Czarnowo z dnia 13 września 2004 r. w sprawie uchwalenia Planu Rozwoju Lokalnego dla Gminy Stare Czarnowo na lata 2004-2013

¹⁵ Uchwała Nr X/68/03 Rady Gminy Stare Czarnowo z dnia 7 lipca 2003 r. w sprawie zatwierdzenia Strategii Rozwoju Gminy Stare Czarnowo

¹⁶ Uchwała Nr XXIV/261/08 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 30 września 2008 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020

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 2007-2020*¹⁷, 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.

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*¹⁸ 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*¹⁹ 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 poprzez budowę (we współpracy z gminami zrzeszonymi w SSOM oraz zarządcami dróg) drogowego i kolejowego Obejścia Zachodniego Szczecina wraz z przeprawą na Odrze Police-Święta.

¹⁷ 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

¹⁸ 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

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

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.

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 TRMS²⁰) 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 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.

Strategia wskazuje na konieczność opracowania programów strategicznych w bezpośredniej korelacji z celami strategicznymi jako narzędzia ich realizacji – porządkować mają realizację poszczególnych celów strategicznych i w ich ramach grupować mają projekty i zadania strategiczne., Zadania związane

²⁰ 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.

z publicznym transportem zbiorowym obejmuje Program strategiczny²¹ IV Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne.

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*²² 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 dla SOM* 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 2020*²³ rozdzieliła cele strategiczne osobno 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 zaliczają 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:

²¹ 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

²² 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"

²³ 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

- 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.

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*²⁴, 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,
- 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:

²⁴ Materiał Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

- zadanie 1.1.: Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i objęcie 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 telematyki,
- 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 obsługujące 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,
- 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 obszaru SOM transportem kolejowym).

Zadaniem Strategii jest realizacja powyższych działań jest 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. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Strategia Rozwoju 2020

W strategii *Szczeciński Obszar Metropolitalny. Strategia Rozwoju 2020*²⁵, 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*.

²⁵ 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”

2.1.18. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Strategia ZIT SOM²⁶ 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.

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*²⁷ 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

²⁶ Strona internetowa – www.zit-som.szczecin.pl, dokument zatwierdzony przez Walne Zebranie Członków Stowarzyszenia SOM, w dniu 15 marca 2016 r.

²⁷ Dokument przyjęty w dniu 30 kwietnia 2014 r. przez Radę Ministrów

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.

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 Szczecina²⁸

Dokument pn. Koncepcja rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina – część polska, stanowił podstawę do opracowania Priorytetów rozwoju polskiej części *Transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina*²⁹.

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&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,

²⁸ Dokument TRMS ze strony internetowej : www.som.szczecin.pl oraz www.rbpg.pl (Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie)

²⁹ 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

- 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 w Świnoujściu,
- Utworzenie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej,
- Analiza możliwości wprowadzenia do obsługi transportu publicznego tramwaju dwusystemowego.

2.1.21. Cele strategiczne i cele operacyjne – podsumowanie

W większości dokumentów strategicznych gmin SOM cele strategiczne i cele operacyjne odzwierciedlają się w celach zawartych w dokumentach strategicznych SOM. 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, a gmina Stare Czarnowo posiada aż dwa dokumenty strategiczne, lecz obydwa są już obecnie nieaktualne ze względu na rok uchwalenia – 2003 i 2004 oraz założony horyzont czasowy do roku 2014.

Gminy SOM oprócz autobusowego transportu publicznego, zwracają także uwagę zarówno na znaczenie istniejącej, jak i planowanej sieci kolejowej w kolejowym transporcie publicznym w ramach połączeń metropolitalnych.

W opracowanych i przyjętych planach transportowych gminy 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.

Reasumując dla obszaru SOM można przyjąć cele strategiczne i cele operacyjne wskazane w dokumentach strategicznych SOM.

2.2. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Utworzenie w SOM efektywnego zintegrowanego systemu transportu publicznego, także w zakresie zrównoważonej mobilności, wymagać będzie współpracy gmin SOM. Przełoży się to na konieczność modyfikacji prawa lokalnego, dotyczącej 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 zbiorowym³⁰.

³⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zm.).

2.2.1. Krajowy plan transportowy

*Krajowy plan transportowy*³¹ formułuje podstawowe zasady funkcjonowania przewozów w pasażerskim transporcie kolejowym. Jego rozwój powinien obejmować:

- modernizację i rewitalizację infrastruktury kolejowej: linii kolejowych i dworców,
- budowę węzłów komunikacyjnych i przystanków przesiadkowych przystosowanych do obsługi osób o ograniczonej mobilności, na których komunikowane będą różne rodzaje pociągów, a pozostali organizatorzy będą obligowani do zapewnienia pasażerom w swoich planach transportowych dostępu do tych stacji różnymi rodzajami transportu w oparciu o integrację rozkładów jazdy,
- utworzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego, umożliwiającego nabywanie biletów różnych przewoźników w jednym miejscu (w tym przez Internet oraz telefon komórkowy),
- utworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej, obejmującego informacje przekazywane na dworcach i stacjach kolejowych, w centrach obsługi klienta, w punktach sprzedaży biletów, a także udzielane przez personel operatora.

2.2.2. Wojewódzki plan transportowy

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego*³² 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,

³¹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151).

³² 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).

- 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.

2.2.3. Plan transportowy Szczecina

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczeci na lata 2014-2025*³³ 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”³⁴. Zadania te 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,

³³ 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 Szczeci na lata 2014-2025” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2646).

³⁴ „Szczecin dla Ciebie. Strategia Rozwoju Szczecina 2025”, Szczecin 23 maja 2011.

- 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.

2.2.4. 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 transportu zbiorowego*³⁵ 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.

2.2.5. Plan transportowy powiatu gryfińskiego

*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego*³⁶ 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,

³⁵ 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” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2607).

³⁶ 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” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 4933).

- 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.

2.2.6. Plan transportowy powiatu goleniowskiego

W *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Goleniowskiego*³⁷ 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 SOM, 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.

2.2.7. Plan transportowy powiatu stargardzkiego

*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Stargardzkiego*³⁸ 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.

³⁷ 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).

³⁸ 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).

2.2.8. 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 Systemu³⁹. 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 zbiorowym⁴⁰.

3. Diagnoza

3.1. Uwarunkowania zewnętrzne – otoczenie regionalne

3.1.1. Istotne ośrodki miejskie w regionie

SOM składa się z miasta rdzeniowego Szczecin, który sprawuje funkcję ośrodka centralnego oraz powiązanego z nim funkcjonalnie najbliższego otoczenia. 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. Głównym kierunkiem ciężenia obligatoryjnych podróży metropolitalnych (tj. codziennych dojazdów zmotywowanych głównie pracą i nauką) jest miasto rdzeniowe SOM. Dodatkowo lokalnym ośrodkiem, do którego ciążą okoliczne mniejsze miejscowości, jest miasto Stargard.

3.1.2. Tranzyt

Na obszarze SOM głównymi drogowymi ciągami tranzytowymi są:

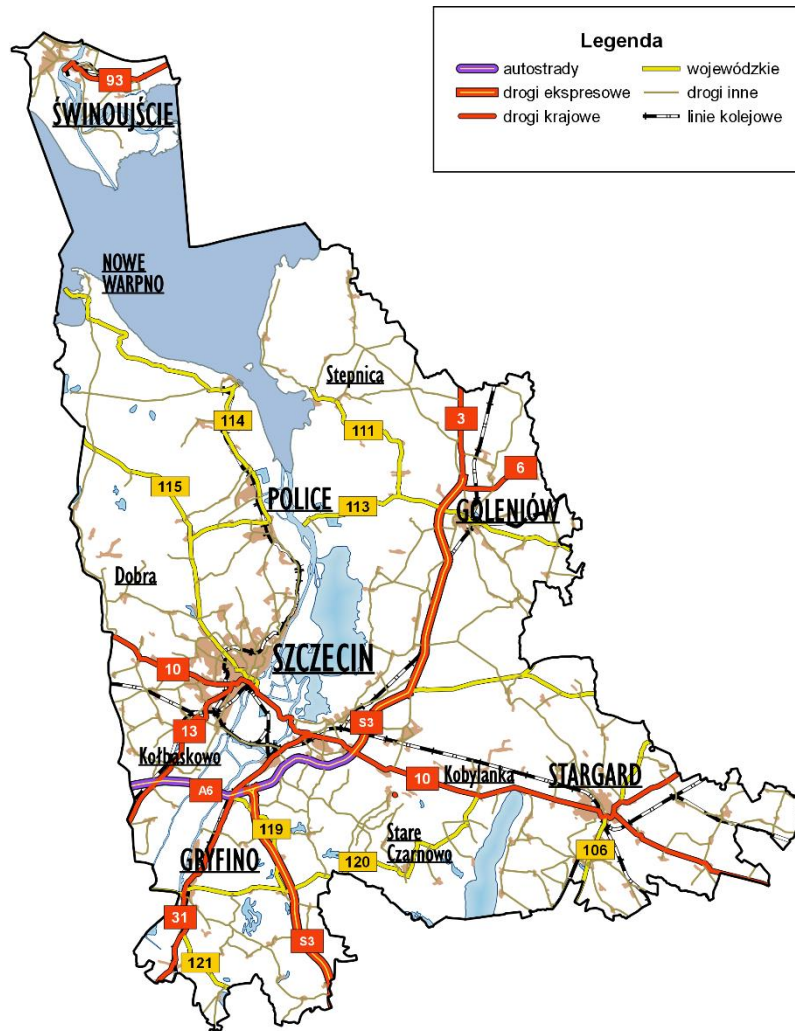
- Drogi szybkiego ruchu – autostrada A6, drogi ekspresowe S3 i S6,
- Drogi krajowe – 3, 6, 10, 13, 20, 31.

³⁹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”, rozdział 10. Zasady organizacji rynku przewozów w publicznym transporcie zbiorowym.

⁴⁰ „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”.

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

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



Rys. 3.1. Układ drogowy SOM (opracowanie własne)

3.2. Diagnoza zagospodarowania przestrzennego

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 w SOM.

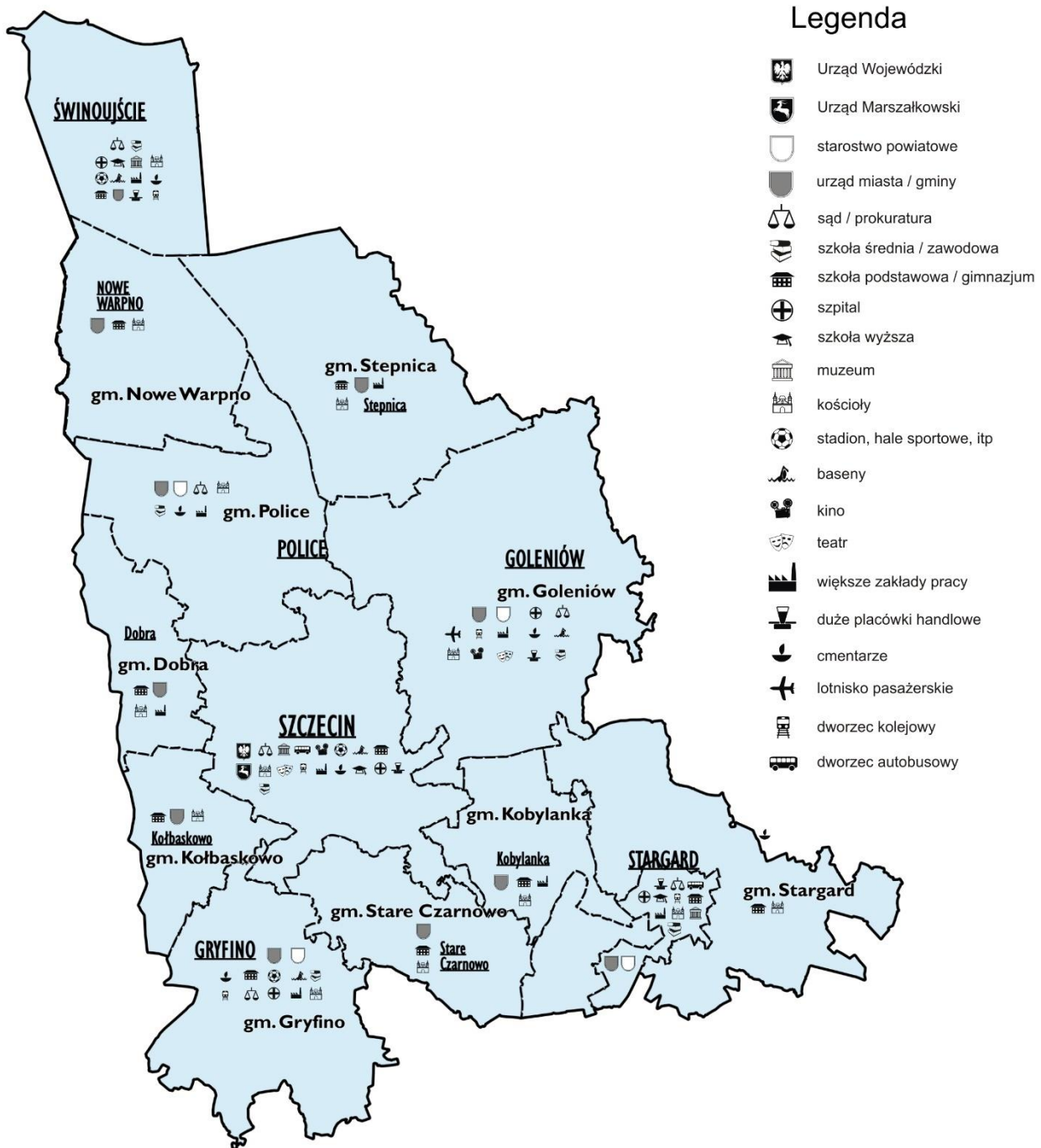
Najważniejszym dokumentem regulującym sposób zagospodarowania na terenie gminy są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wielu obszarów SOM, przy jednoczesnej presji urbanizacyjnej, zmusza samorządy do wydawania pozwoleń na budowę 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 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 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 na obszarze SOM (opracowanie własne)

3.4. Komunikacja autobusowa

Drogowy transport autobusowy związany jest z przewozami drogowymi o charakterze krajowym, wojewódzkim, powiatowym czy też gminnym. Zezwolenia, umożliwiające przewoźnikom świadczenie usług transportu drogowego realizowanych na zasadach komercyjnych, wydawane są przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego.

Autobusowa komunikacja miejska funkcjonuje głównie w Szczecinie. Wykonuje ona także usługi przewozu na obszarze gmin: Police, Dobra i Kołbaskowo. Gmina Miasto Szczecin zawarła stosowne porozumienia międzygminne dotyczące powierzenia zadań polegających na zapewnieniu lokalnego

transportu zbiorowego z powyższymi gminami. Usługi przewozowe na terenie miasta wykonywane są przez Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe KLONOWICA Sp. z o. o., Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o. o., Szczecińsko – Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o. o. oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie Sp. z o. o. Dodatkowo na terenie Gminy oraz Miasta Szczecin, na podstawie zawartego porozumienia z Gminą Miasto Szczecin, przewozy organizowane są przez Gminę Gryfino.

Za organizację miejskiej komunikacji autobusowej w Stargardzie odpowiada Prezydent Stargardu. Miejski Zakład Komunikacji świadczy usługi przewozowe na terenie Miasta, Gminy Stargard, Gminy Kobyłka oraz niewchodzącej w skład SOM Gminy Stara Dąbrowa.

Autobusowa komunikacja miejska funkcjonuje także w Świnoujściu, a za jej organizację odpowiada Prezydent Miasta Świnoujście, natomiast usługi przewozowe wykonuje „Komunikacja Autobusowa” sp. z o.o.

Miejska komunikacja tramwajowa na obszarze SOM funkcjonuje jedynie na terenie Miasta Szczecin. Usługi przewozowe świadczone są przez Tramwaje Szczecińskie Sp. z o. o.

Poza przewoźnikami miejskimi obszar SOM w transporcie regionalnym (metropolitalnym) obsługiwany jest przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie Sp. z o.o. Przewoźnik ten obsługuje także połączenia nie będące komunikacją miejską między Szczecinem, a mniejszymi miejscowościami.

Poza wyżej wspomnianymi na obszarze SOM działają liczni przedsiębiorcy, prowadzący działalność gospodarczą polegającą na przewozie osób, zwykle z wykorzystaniem małych autobusów i busów.

3.5. Transport rowerowy

Szczeciński obszar metropolitalny jest silnie zróżnicowany pod względem pokrycia trasami rowerowymi. Przewodzą 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 obszar SOM.

W Szczecinie funkcjonuje system stacji rowerów publicznych, składający się z 35 stacji oraz ponad 300 rowerów. Poza tym miastem na obszarze SOM nie zostały uruchomione podobne systemy.

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.

3.6. 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 pieszkie prowadzące w miarę możliwości bez kolizji z ruchem samochodowym, obniżone krawężniki i wyniesione przejścia dla pieszych, prowadnice dla osób niewidomych, likwidacja schodów lub montaż podnośników usprawniających przemieszczanie się pieszych, 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 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).

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

3.7. Transport samochodowy (w tym transport ładunków)

Położenie geograficzne Szczecina warunkuje główne kierunki przemieszczania się ruchu kołowego, szczególnie obciążone są odcinki południowe oraz wschodnie. Widoczne są znaczne potoki przewozów towarowych. 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 - członkami 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)⁴¹. 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).

SOM nie posiada zdefiniowanych regulacji dotyczących transportu towarów na swoim obszarze, jak również stref ograniczonego ruchu pojazdów ciężarowych. Głównymi celami ruchu towarowego w SOM przede wszystkim są strefy przemysłowe (Goleniów, Stargard, Szczecin), duże zakłady przemysłowe, port w Szczecinie, a także centra logistyczne. Ponadto widoczny jest duży ruch samochodów dostawczych (o DMC do 3,5 tony).

3.8. Komunikacja kolejowa

Komunikacja kolejowa na obszarze SOM realizowana jest na sieci kolejowej podmiotów: PKP Polskich Linii Kolejowych S.A (cały obszar 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 następujące spółki:

⁴¹ Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM), „TRAKO” Wierzbicki i Wspólnicy S.J., Szczecin 2015.

PKP Intercity SA – połączenia międzyregionalne kategorii IC i TLK, łączące miasta obszary SOM z Trójmiastem, Warszawą, Katowicami, Krakowem, Wrocławiem i Poznaniem

Przewozy Regionalne SA – połączenia lokalne, regionalne, międzyregionalne i międzynarodowe, zapewniające komunikację pomiędzy przystankami i stacjami czynnymi w ruchu pasażerskim na obszarze SOM, a także pomiędzy SOM-em a stacjami i przystankami w województwach: zachodnio-pomorskim, lubuskim, wielopolskim i pomorskim oraz w krajach związkowych Niemiec - Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Brandenburgii.

Usedomer Bäderbahn GmbH – połączenia międzynarodowe ze Świnoujścia Centrum do miejscowości nadmorskich na Wyspie Wolin (Meklemburgia-Pomorze Przednie).

3.9. Polityka parkingowa

Na obszarze 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).

3.10. 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.

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 KRBRD⁴², jest:

⁴² <http://krbrd.gov.pl>

- 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 jednak zauważyć, że wyprowadzanie ruchu ciężarowego z centrów miast i miejscowości oraz sukcesywna realizacja kolejnych obwodnic miejscowości, przyczynia się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto oddawanie do użytkowania kolejnych odcinków dróg szybkiego ruchu – autostrady A6 i dróg ekspresowych S3 i S10, znacząco wpłynęły na spadek natężenia ruchu na dotychczasowych przebiegach dróg krajowych, w ciągu których zostały one zrealizowane.

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.:

- niedostateczna liczba 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,
- niedostateczną liczbę przejazdów dla rowerzystów na drogach publicznych,
- brak chodników w wielu miejscowościach oraz brak chodników na całej długości miejscowości z chodnikami,
- niedopuszczenie ruchu rowerowego na ciągach pieszych.

3.11. 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 środowiska⁴³ wysokość tych kosztów uzależniona 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.

⁴³ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.).

Tab. 3.2. Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy⁴⁴

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 środowisku⁴⁵. 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.

Polska norma PN-92/S-04051⁴⁶ 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.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ Polska norma PN-92/S-04051 (zamiast PN-83/S-04051) Pojazdy samochodowe i motorowery. Dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego. Wymagania i badania.

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).

Na obszarze 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. W Szczecinie rozwijany jest system tramwajowy – wybudowany został odcinek łączący prawo- i lewobrzeżną część miasta.

3.12. 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 transportowych ⁴⁷.

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

⁴⁷ Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM), „TRAKO” Wierzbiński i Wspólnicy S.J., Szczecin 2015.

4. Plan działań na rzecz zrównoważonej mobilności w SOM

4.1. Wizja i cele strategiczne Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności dla SOM

Polityka zrównoważonej mobilności 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 niski- 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 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 bez właściwego projektowania poszczególnych elementów infrastruktury komunikacyjnej.

Wdrażanie zrównoważonej mobilności 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 przyzwyczajzeń komunikacyjnych.

Dlatego bardzo ważnym elementem jest społeczne zrozumienie i akceptacja dla prawidłowych działań w następujących obszarach:

- 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 dróg dla rowerów, ciągów pieszo-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.

Plan zrównoważonej mobilności dla SOM, realizując postanowienia Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego SOM na lata 2014-2020, przejmuje także jej cele strategiczne i operacyjne. Mając na uwadze cele strategiczne w aspekcie zrównoważonej mobilności, wykazane w dokumentach strategicznych gmin SOM, określono cel strategiczny dla całego obszaru SOM:

- wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,

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.

Celem strategicznym SOM jest zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na całym jego obszarze, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu, w oparciu o wzrost zrównoważonej mobilności – transportu publicznego, dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju komunikacji indywidualnej.

Cele operacyjne zostały sformułowane dla poszczególnych obszarów, a ich realizacja jest niezbędna do osiągnięcia celu strategicznego. W aspekcie zrównoważonej mobilności należy uwzględnić cel operacyjny 1.

Tab. 4.1. Cel strategiczny i cele operacyjne dla Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności dla SOM na lata 2016-2023

Cel strategiczny	Cel operacyjny
Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	1. Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów

Z celu operacyjnego 1, w aspekcie zrównoważonej mobilności dla SOM, wynikają następujące zadania realizacyjne:

- 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 obsługujące 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.

4.2. Zasady planowania przestrzennego w kontekście poprawy zrównoważonej mobilności

W celu zapewnienia prawidłowego i funkcjonalnego rozwoju zrównoważonej mobilności, tak żeby działania i planowane inwestycje były zgodne z zapisami dokumentów strategicznych SOM, gmin SOM i województwa zachodniopomorskiego oraz 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: strategii rozwoju, polityki rozwojowej, 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 parkowania⁴⁸,
- 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).

W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin SOM należy ująć:

- określanie potrzeb dla lokalizacji przystanków komunikacyjnych, 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,
- wskazania zasad i możliwości stosowania elementów uspokajania ruchu na danym obszarze funkcjonalnym,
- wskazanie zasad i możliwości ograniczania dostępności danego obszaru funkcjonalnego dla pojazdów samochodowych, szczególnie pojazdów ciężarowych i obszarów z preferencją w ruchu dla transportu publicznego,
- 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, 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,

⁴⁸ Art. 13b, ust. 2 i 3 Ustawy o drogach publicznych

- wskazania przebiegów nowych tras tramwajowych,
- 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 dokładnych 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 dla 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,
- 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 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 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 niepełnosprawnych, starszych, matek z małymi dziećmi oraz dzieci i młodzieży szkół podstawowych. Pozytywny efekt uzyskuje się poprzez likwidację barier architektonicznych (np. schodów, wysokich krawężników), modernizację 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 dojeździach 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. 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 pieszych⁴⁹ 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,
 - lokalizację nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
 - wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie i tramwaju,
 - oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach 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 drogowego, należałoby zmodernizować lub przebudować najważniejsze/kluczowe przystanki komunikacyjne w SOM:

- w Szczecinie i w centrach gmin ora 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.

⁴⁹ Dotyczy to także przejazdów dla rowerzystów

4.4. Transport zbiorowy

Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności 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 dojścia) 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 należy lokalizować kolejne pary przystanków komunikacyjnych, tak by maksymalne dojście do nich nie przekraczało 300 m w miastach, a w pozostałych miejscowościach SOM – 500 m.

4.4.2. Nowoczesny tabor

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

- nowych autobusów, minibusów, tramwajów, EZT⁵⁰, SZT⁵¹ – LE lub LF,
- używanych autobusów⁵², tramwajów⁵³ LE lub LE – nie dotyczy minibusów,

⁵⁰ EZT – elektryczny zespół trakcyjny

⁵¹ SZT – spalinowy zespół trakcyjny

⁵² Autobusy nie starsze niż z 2009 roku (rok obowiązywania normy emisji spalin EURO 5)

- rampy wjazdowej dla wózków inwalidzkich/dziecięcych i miejsc dla nich w środku pojazdu – nie dotyczy używanych minibusów,
- klimatyzacji oraz ogrzewania przestrzeni pasażerskiej,
- odpowiedniego oznakowania wewnętrznego i zewnętrznego wymaganego przez organizatora,
- miejsc siedzących w nowych pojazdach dostępnych bezpośrednio z podłogi,
- nowych pojazdów z napędem alternatywnym, tj. elektrycznym, hybrydowym, CNG lub z silnikami spełniającymi aktualną normę emisji spalin,
- 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 niskowejściowe⁵⁴ (LE) lub niskopodłogowe⁵⁵ (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,
- 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 rasie 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), 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.

⁵³ 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

⁵⁴ LE – autobus, tramwaj, EZT, SZT niskowejściowy, z niską podłogą co najmniej w jednych drzwiach pojazdu

⁵⁵ LF – autobus, tramwaj niskopodłogowy, z niską podłogą na całej długości pojazdu

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.

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:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru,
- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu,
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu,
- 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 pojazdu⁵⁶,
- 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.

⁵⁶ Dotyczy informacji o numerze linii (nie obowiązuje dla minibusów)

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, w tym rowerowym, w różnych konfiguracjach, zależnie od rodzaju transportu w danej gminie SOM. Gminy SOM planują realizację 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 (Kołbaskowo), 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. Węzeł przesiadkowy powinien charakteryzować się co najmniej:

- zadaszeniem węzła, minimum w części peronów przystankowych,
- informacją pasażerską – rozkład jazdy, schemat sieci, informacje porządkowe, cennik i oferta biletowa,
- dynamiczną informacją pasażerską⁵⁷ – tablice elektroniczne wyświetlające informacje o kolejnych kursach, przesiadkach, zmianach, komunikatach,
- automatem biletowym w przypadku integracji taryfowo-biletowe
- 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.

W ramach rozwoju zrównoważonej mobilności 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 należy go zabezpieczyć przed pozostawianiem pojazdów na dłuższy okres, tak by nie był wykorzystywany jako stały parking. Parking w systemie P+R powinien charakteryzować się:

- możliwością zaparkowania co najmniej 50 samochodów (20 w przypadku niedostatecznej ilości miejsca),
- zorganizowanym⁵⁸, utwardzonym i oświetlonym placem z wyznaczonymi miejscami postojowymi, opcjonalnie ogrodzonym i/lub zadaszonym⁵⁹,
- 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.

⁵⁷ Pożądany element wyposażenia węzła przesiadkowego

⁵⁸ W postaci wydzielonego placu parkingowego, parkingu wielopoziomowego lub parkingu w kubaturze węzła przesiadkowego

⁵⁹ Zadaszenie całego parkingu lub jego części

Kolejnym istotnym elementem zrównoważonej mobilności 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 w odległości nie większej niż 50 m od stacji i przystanków kolejowych oraz ważnych/głównych przystanków autobusowych i tramwajowych, w szczególności w węzłach przesiadkowych. Należy je także lokalizować przy generatorach ruchu, w szczególności przy budynkach użyteczności publicznej. Zaleca się przyjęcie minimalnej liczby miejsc parkingowych:

- stacje kolejowe – co najmniej 80 miejsc parkingowych,
- przystanki kolejowe – co najmniej 50 miejsc parkingowych,
- dworce autobusowe – co najmniej 80 miejsc parkingowych,
- węzły przesiadkowe – co najmniej 80 miejsc parkingowych,
- pętle tramwajowe i autobusowe – co najmniej 50 miejsc parkingowych,
- główne przystanki autobusowe i tramwajowe – co najmniej 10 miejsc parkingowych,
- budynki użyteczności publicznej – co najmniej 20 miejsc parkingowych.

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

Przy wszystkich zintegrowanych węzłach przesiadkowych można lokalizować także parking typu „Kiss and Ride”⁶⁰ (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 funkcjonalno-użytkowej zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*⁶¹. Koncepcja 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 typu Bike and Ride.

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

⁶⁰ Podwieź osobę do przystanku w celu dalszego kontynuowania podróży transportem publicznym

⁶¹ Materiał Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, sierpień 2015

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 samochodową komunikację indywidualną oraz stopień wykorzystania jego potencjału transportowego.

Dla transportu rowerowego w SOM, szczególnie w aspekcie dojazdów do głównych/ważnych przystanków komunikacyjnych oraz do zintegrowanych węzłów przesiadkowych, 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 nawierzchni⁶² 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, zaleca się kierowanie następującymi zasadami, w uzgodnieniu z właściwymi zarządcami dróg:

- przy planowaniu drogi rowerowej⁶³ 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,
- 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 przeciwnskarpą rowu,
- na terenie zabudowy dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerowego w pasie drogowym, przy uwzględnieniu szerokości linii rozgraniczających, odległości istniejącej zabudowy, szerokości jezdni i chodników:

⁶² Wskazane są nawierzchnie utwardzone, w szczególności asfaltowe i betonowe

⁶³ Droga dla rowerów, pas ruchu dla rowerów, kontrapas, ciąg pieszo-rowerowy, ciąg pieszo-jezdny, itp.

- w ramach uspokojenia ruchu dopuszcza się możliwość prowadzenia drogi dla rowerów po jezdni (także jako kontrapas) – nie można wówczas zawężać 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 z drogą publiczną lub linią kolejową może być realizowane wyłącznie poprzez wyznaczony przejazd dla rowerzystów,
- zakazuje się prowadzenia ruchu rowerowego w granicach obszaru kolejowego i po kolejowych obiektach inżynierskich,
- dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na drogowych obiektach inżynierskich:
- 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 obniżyć poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego,
- 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.

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. Niezbędne będzie zainwestowanie w infrastrukturę sygnalizacji świetlnej oraz kanalizację teletechniczną (telematyka transportu) do transmisji danych pomiędzy skrzyżowaniami.

Inteligentny system transportowy (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 utrzymania warunków przejezdności dla komunikacji indywidualnej, do ITS powinny być podłączone wszystkie skrzyżowania na danym obszarze, wyposażone w sygnalizację świetlną. Na tych skrzyżowaniach powinien być przydzielany 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 przyjazdy w rozkładowym czasie.

4.7. 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 ze obszarów ścisłych centrów miast i miejscowości,
- wyprowadzania ruchu pojazdów ciężarowych z centralnych obszarów miast i miejscowości na systemy obwodnicowe,
- ograniczania prędkości pojazdów ciężarowych w miastach i miejscowościach do 30-40 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 ograniczeń⁶⁴ 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.

4.8. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym niechronionych uczestników ruchu

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” środkiem 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.

⁶⁴ Ograniczenie tonażowe ze względu na stan techniczny drogi (np. obniżona nośność drogi) i na obiekcie inżynierskim (most, wiadukt, przepust)

Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego może nastąpić 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 włączenia i wyłączenia,
 - stosowanie sygnalizacji, w tym typu *all red* w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
- realizacja bezpiecznych 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 niebezpiecznych,
- 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 (raz 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, obiektów użyteczności publicznej i opieki zdrowotnej,
- stosowanie przejść regulowanych sygnalizacją świetlną, w tym sygnalizacją uruchamianą na żądanie,
- 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) 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,
- rozdzielanie pasów ruchu w przeciwnym kierunku, także na ulicach jednojezdniowych o jednym pasie w każdym kierunku.

4.9. 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 pyłcej 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.

4.10. Działania edukacyjne i promocyjne

Działając na rzecz kształtowania wśród mieszkańców SOM postaw zrównoważonej mobilności 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, 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 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 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 przejazdów pieszych w realizacji potrzeb transportowych gmin SOM oraz poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- zmiana zachowań komunikacyjnych na rzecz zrównoważonej mobilności 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

Wskazane dalej zadania inwestycyjne, ujęte w Wieloletnich Prognozach Finansowych gmin SOM, *Zintegrowanym Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Strategii ZIT Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*⁶⁵, nawiązują swoim charakterem oraz zakresem do celów i zadań zrównoważonej mobilności. Jednocześnie pominięto zadania inwestycyjne, których zakończenie planowane jest na rok 2016.

Okres wdrażania inwestycji w ramach zrównoważonej mobilności 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*.

⁶⁵ Uchwała Nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”

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, mają na nią wpływ poprzez lokalizację i funkcje wpływające na skrócenie odległości i czasu podróży.

W Grupie II wskazano inwestycje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w ramach *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, które planowane są do realizacji w latach 2016-2023 i mają wpływ na kształtowanie się prawidłowego podstawowego systemu transportowego i mobilności w SOM.

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

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 na obszarze 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	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.1.1. 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	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	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	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	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.
II.5	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.6	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045:	2014-	1. Odciążenie strefy śródmiejskiej od ruchu tranzytowego

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
	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	2019	i ruchu komunikacyjnego. 2. Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu i udrażnianie ruchu pojazdów
I.7	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 obszarze SOM poprzez stworzenie nowoczesnego centrum przesiadkowego
I.8	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.9	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.10	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.
I.11	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.12	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.13	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.14	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.1.2.30. Węzeł przesiadkowy Głęboke - 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.15	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.16	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.14. Budowa kładki przy ul. Budziszyskiej - Ustowskiej	2013-2017	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pieszych
I.17	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.18	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.19	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.20	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/Żółkiewskiego/Chodkiewicza	2015-2021	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pieszych
I.21	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.22	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.40. Modernizacja Trasy Zamkowej	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
I.23	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.24	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.25	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.26	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.27	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.28	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.47. Obwodnica Śródmieścia Szczecin - etap VII - budowa ulicy od węzła Łątko do ul. 26 Kwietnia	2015-2017	1. Odciążenie strefy śródmiejskiej od ruchu tranzytowego i ruchu komunikacyjnego. 2. Poprawa dostępności komunikacyjnej regionu i udroźnianie ruchu pojazdów
I.29	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.30	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.31	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.56. Osiedle Warszawo	2002-2019	1. Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta. 2. Rewitalizacja i rozwój przestrzeni miejskiej
I.32	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.33	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.34	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.35	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.36	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.37	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.38	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.39	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.40	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.41	Miasto Szczecin, WPF Miasta Szczecin na lata 2016-2045: Zadanie 1.3.2.93. Przebudowa ul. Floriana Krygiera na odcinku pomiędzy Mostem Pomorzana a Mostem Gryfitów	2016-2018	1. Zmodernizowanie i usprawnienie systemu miejskich ciągów komunikacyjnych. 2. Zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego
I.42	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.43	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 Wołczkowie 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 Wołczkowo z miastem Szczecin	2014-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
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 Grzepnicy 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

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
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 Bezrzeczu 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 1.3.2.54. 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.24	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
II.25	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.26	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	Miasto i Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie	2014-2021	Usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego, zintegrowanie różnych systemów transportu publicznego
III.2	Miasto i Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie: Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom wraz z pętlą autobusową	2015-2018	Usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego, zintegrowanie różnych systemów transportu publicznego
III.3	Miasto i Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie: Budowa ścieżki rowerowej z Goleniowa w kierunku miejscowości Lubczyzna	2011-2018	Usprawnienie transportu rowerowego
III.4	Miasto i Gmina Goleniów, WPF 2016-2025	2014-	Usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego,

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
	Zadanie: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie	2021	zintegrowanie różnych systemów transportu publicznego
III.5	Miasto i Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie: Budowa chodnika w Rurzyca, Budowa chodnika w Załomiu	2011-2016	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
III.6	Miasto i Gmina Goleniów, WPF 2016-2025 Zadanie: 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	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
IV.1	Miasto i 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-Jęczdół	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 Jęczdół (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
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 Niekończycza	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	Gmina Nowe Warpno, WPF 2016-2019 Zadanie: brak zadań z zakresu zrównoważonej mobilności		
IX.1	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

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
			2. skrócenia czasu przejazdu oraz poprawy komfortu przejazdu komunikacją miejską
IX.2	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
IX.3	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
IX.4	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
IX.5	Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.3.2.2.: Budowa drogi łączącej ul. Ceglana z terenami byłego ZNTK	2016-2017	Poprawa dostępności do terenów Stargardzkiego Parku Przemysłowego, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
IX.6	Miasto Stargard, WPF 2016-2026 Zadanie 1.3.2.4.: Budowa parkingu przy ul. K. Wierzyńskiego	2011-2018	Zwiększenie ilości miejsc postojowych
IX.7	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
IX.8	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
IX.9	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
X	Gmina Stargard, WPF 2016-2021 Zadanie: brak zadań z zakresu zrównoważonej mobilności		
XI.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
XII.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
XII.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
XII.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
XII.4	Gmina Stare Czarnowo, WPF 2016-2025 Zadanie 1.1.2.11.: Remonty dróg gminnych	2016-2020	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
XIII.1	Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.2.: 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
XIII.2	Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.1.2.7.: Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż szlaku rowerowego wokół Zalewu Szczecińskiego	2016-2022	Rozwój turystyki i transportu rowerowego
XIII.3	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
XIII.4	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
XIII.5	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
XIII.6	Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.1.35.: Opracowanie diagnozy potrzeb osób niepełnosprawnych w Świnoujściu oraz wypracowanie i realizacja działań na rzecz niepełnosprawnych	2017-2019	Poprawa dostępności do transportu publicznego
XIII.7	Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.1.97.: Zorganizowanie i zarządzanie Strefą Płatnego Parkowania (SPP) na terenie miasta Świnoujście	2014-2019	Uspokojenie ruchu w centrum miasta

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
XIII.8	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
XIII.9	Miasto Świnoujście, WPF 2016-2028 Zadanie 1.3.2.7.: Budowa systemu parkingowego	2007-2019	Uspokojenie ruchu w mieście
XIII.10	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
XIII.11	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
XIII.12	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
XIII.13	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
XIII.14	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
XIII.15	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
XIII.16	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
XIV.1	Powiat policki, WPF 2016-2024 Zadanie 1.3.2.2.: Przebudowa drogi powiatowej Nr 3922Z Stobno- Mierzyn (ul. Długa) od ul. Koralewej do ul. Ślicznej	2016-2017	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
Grupa II			
Investycje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad			
w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)			
2.1	Autostrady i drogi ekspresowe: S6 Szczecin – Koszalin	2015-2019	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym
2.2	Autostrady i drogi ekspresowe: S3/A6 w. Kijewo - w. Rzęśnia	2017-2020	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym
2.3	Autostrady i drogi ekspresowe: S3 Miękowo - koniec obw. Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo – Rzęśnia	2017-2021	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym
2.4	Autostrady i drogi ekspresowe: S3 Troszyn – Świnoujście	2018-2022	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym
2.5	Autostrady i drogi ekspresowe: S10 Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa	2016-2019	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym
2.6	Program LMN ⁶⁶ – klasa ryzyka największa: DK10 Lubieszyn Budowa chodnika	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.7	Program LMN – klasa ryzyka największa: DK20 Stargard Szczeciński Przebudowa skrzyżowania ulic Curie-Skłodowskiej i Szosa Maszewska z DW 106 na rondo	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.8	Program LMN – klasa ryzyka największa: DK20 Stargard Szczeciński Przebudowa skrzyżowania ulic Bydgoska i Curie Skłodowskiej z DW 106 na rondo	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.9	Program LMN – klasa ryzyka największa: DK31 Krzypnica Budowa zatoki autobusowej	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
2.10	Program LMN – klasa ryzyka największa:	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa

⁶⁶ Program Likwidacja Miejsc Niebezpiecznych, okres realizacji zadań nie został określony

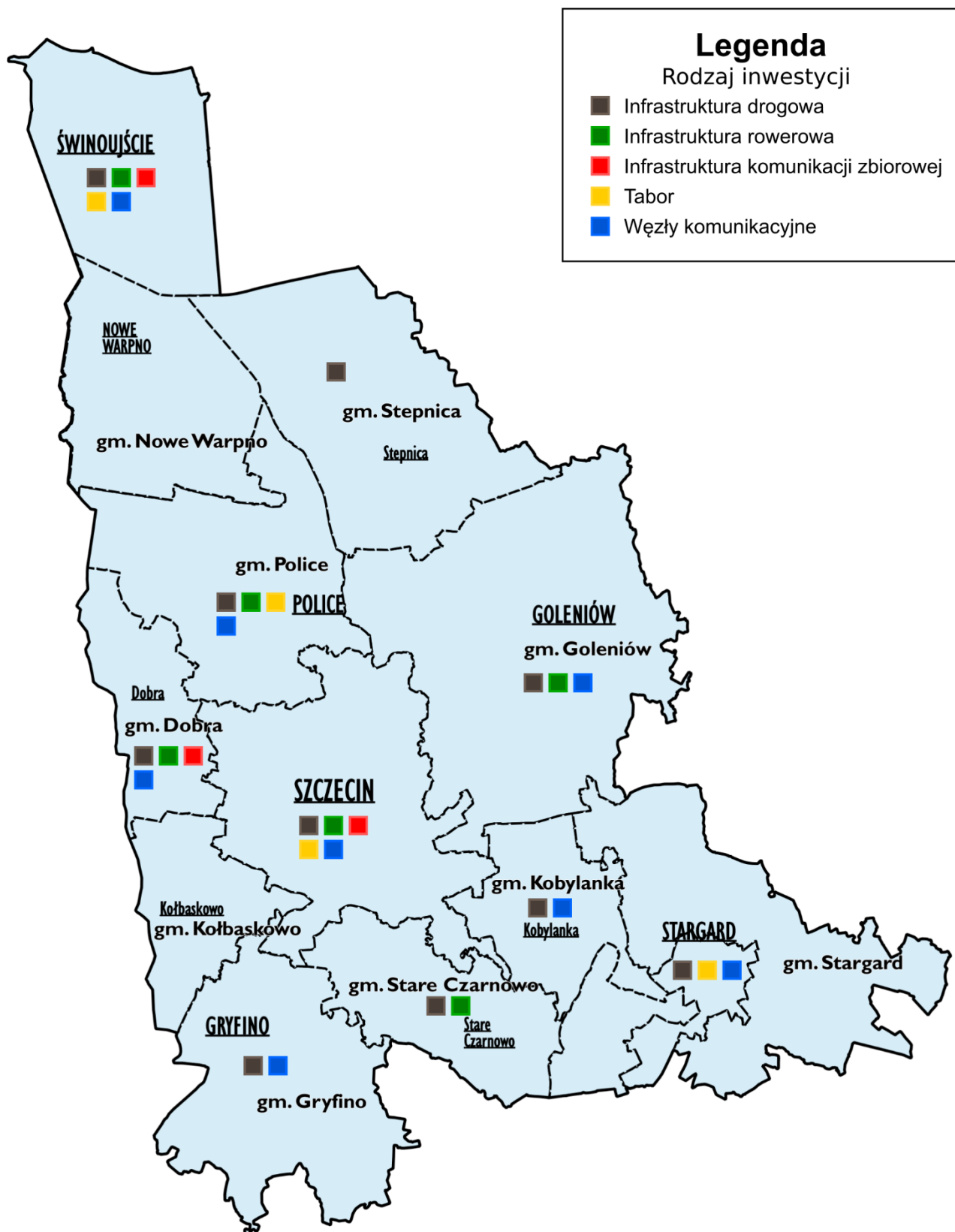
Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
	DK31 Pastuszka Budowa chodnika oraz zatok autobusowych		bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.11	Program LMN – klasa ryzyka największa: DK31 Czepino Budowa sygnalizacji ostrzegawczej (znak aktywny D-6) oraz likwidacja nienormatywnej zatoki autobusowej w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową do m. Żabnica	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.12	Program LMN – klasa ryzyka największa: DK31 Gryfino Budowa chodnika	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
2.13	Program LMN – klasa ryzyka największa: DK31 Gryfino Przebudowa odcinka drogi polegająca na poprawie stanu drogi oraz doposażenie drogi w niezbędne urządzenia poprawiające brd	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.14	Program LMN – klasa ryzyka bardzo duża: DK13 Szczecin – Kołbaskowo Przebudowa odcinka drogi polegająca na poprawie stanu drogi oraz doposażenie drogi w niezbędne urządzenia poprawiające brd	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.15	Program LMN – klasa ryzyka bardzo duża: DK31 Szczecin – Gryfino Przebudowa odcinka drogi polegająca na poprawie stanu drogi oraz doposażenie drogi w niezbędne urządzenia poprawiające brd	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.16	Program LMN – klasa ryzyka duża: DK20 Święte Budowa chodnika	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
2.17	Program LMN – klasa ryzyka duża: DK20 Pęczino Budowa chodnika	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
2.18	Program LMN – klasa ryzyka duża: DK20 skrzyżowanie do kolonii Kiczarowo Budowa zatok autobusowych wraz z ciągiem pieszym	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
2.19	Program LMN – klasa ryzyka duża: DK31 Radziszewo Budowa chodnika	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
2.20	Program LMN – klasa ryzyka duża: DK31 Daleszewo Budowa chodnika	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
2.21	Program LMN – klasa ryzyka duża: DK31 Gryfino Budowa chodnika	do 2023	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych
Grupa III			
Inwestycje w ramach ZIT SOM			
(RPO WZ 2014-2020)			
3.1.1	Miasto Szczecin: Zakup taboru autobusowego – w ilości sztuk 20	2016-2019	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
3.1.2	Miasto Szczecin: Budowa i przebudowa trasy rowerowej wzdłuż alei Wojska Polskiego	2016-2020	Spójna sieć tras rowerowych, usprawnienie transportu rowerowego
3.1.3	Miasto Szczecin: Węzeł przesiadkowy Głębokie	2016-2020	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
3.1.4	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
3.1.5	Miasto Szczecin: Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II	2015-2022	Usprawnienie transportu publicznego i dostępności do niego
3.1.6	Miasto Szczecin: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie	2016-2022	Usprawnienie transportu publicznego i dostępności do niego
3.1.7	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

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
3.1.8	Miasto Szczecin: Zakup niskopodłogowego i częściowo niskopodłogowego taboru tramwajowego	2017-2023	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
3.1.9	Miasto Szczecin: Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – etap II	2019-2020	Usprawnienie transportu publicznego i dostępności do niego
3.2.1	Gmina Dobra: Budowa miejsca przesiadkowego na skrzyżowaniu ulic Na Świdwie i Wschodniej w miejscowości Łęgi	2017	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
3.2.2	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
3.2.3	Gmina Dobra: Przebudowa drogi gminnej ulica Wiosenna w Skarbimierzycach	2016-2017	Poprawa infrastruktury drogowej, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów
3.3.1	Miasto i Gmina Goleniów: Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom wraz z pętlą autobusową	2017-2019	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
3.3.2	Miasto i Gmina Goleniów: Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie	2017-2020	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
3.3.3.	Miasto i 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
3.3.4	Miasto i 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
3.4.1	Miasto i 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
3.5.1	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
3.6.1	Gmina Kołbaskowo: 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
3.7.1	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
3.7.2	Gmina Police: Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego	2016-2018	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
3.7.3	Gmina Police: Budowa węzła przesiadkowego i pętli autobusowej w Policach	2016-2017	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
3.8.	Gmina Nowe Warpno: Brak zgłoszonych projektów		
3.9.1	Miasto Stargard: Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie	2016-2019	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
3.9.2	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
3.9.3	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
3.10.1	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
3.11.1	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

Numer zadania	Nazwa zadania	Lata realizacji	Planowany efekt realizacji
3.12.1	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
3.12.2	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
3.13.1	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
3.13.2	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
3.13.3	Miasto Świnoujście: Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu	2016-2018	Integracja różnych środków transportu publicznego, poprawa dostępności transportowej
3.13.4	Miasto Świnoujście: Zakup ekologicznych autobusów w ilości 6 szt.	2016-2017	Niskoemisyjny tabor transportu miejskiego, zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
3.14.1	Powiat policki: Wsparcie rozwoju gospodarczego obszaru 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 IV			
Zadania wynikające z PGN SOM			
4.1	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
4.2	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
4.3	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
4.4	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
4.5	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
4.6	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
4.7	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
4.8	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
4.9	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
4.10	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 zadań inwestycyjnych, zaleca się przyjęcie najwyższych priorytetów realizacyjnych dla inwestycji najefektywniej wdrażających zrównoważoną mobilność, 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.



Rys. 5.1. Zadania inwestycyjne na terenie SOM

6. Instrumenty finansowania zrównoważonej mobilności

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

- środki własne gmin SOM⁶⁷,
- środki własne SOM⁶⁸,
- 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*⁶⁹,
 - *Krajowy Fundusz Drogowy*⁷⁰,
- 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*,
 - *Norweski Mechanizm Finansowy*,
 - *Europejska Współpraca Terytorialna – Współpraca Transgraniczna Krajów Meklemburgia-Pomorze Zachodnie*,
- środki z innych źródeł zewnętrznych,
- środki z PPP⁷¹.

W aspekcie inwestycji drogowych, ze względu na to, że zarządcą każdej kategorii dróg publicznych jest inny podmiot⁷², 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 powiatu⁷³ – odpowiedni Prezydent miasta. Taki podział na drogach publicznych w SOM utrudnia planowanie i inwestowanie z poziomu gmin na drogach krajowych, wojewódzkich oraz

⁶⁷ Środki celowe na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych, środki budżetowe, jako udział własny w inwestycjach współfinansowanych ze środków unijnych

⁶⁸ 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

⁶⁹ 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.

⁷⁰ 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.

⁷¹ PPP – Partnerstwo Publiczno-Prywatne

⁷² art. 19 ust. 2 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

⁷³ Z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych

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 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 z zakresu zrównoważonej mobilności 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 2014-2020⁷⁴

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

Zarządzanie wdrożeniem zrównoważonej mobilności w SOM powinno być oparte o monitoring procesu wdrażania działań przedstawionych *Planie zrównoważonej mobilności dla SOM* 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 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 wskaźników⁷⁵, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań⁷⁶
- 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, 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.

⁷⁵ 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

⁷⁶ osiągnięcie założonych zmian wskaźników oznaczać będzie prawidłowe wykonywanie wyznaczonych zadań, co przełoży się na realizowanie wyzwań planu mobilności

Tab. 7.1. Wskaźniki osiągnięcia celów planu mobilności

Działanie	Wskaźnik rezultatu	Trend zmiany w okresie 2016-2023
Zrównoważony rozwój transportu zbiorowego, samochodowego, rowerowego i pieszego	Podział zadań przewozowych w podróżach wewnątrzmiastowych oraz międzygminnych w SOM, uwzględniający podróże piesze	Zmiana na korzyść wzrostu liczby podróży grupą środków transportu niskoemisyjnego i bezemisyjnego oraz podróży pieszych
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 poszkodowanymi 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 poszkodowanymi 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 pieszego i dojazdu rowerem	Skrócenie czasu dojścia
	Średnia długość podróży pieszych i rowerzystów	Skrócenie czasu podróży

Źródło: opracowanie własne

Zgodność Planu zrównoważonej mobilności 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-T⁷⁷ 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*⁷⁸: 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*⁷⁹ - 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*⁸⁰ - kierunki rozwojowe rdzeniowego miasta SOM wyznacza Cel strategiczny IV: Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne, poprzez cele operacyjne:
 - 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*⁸¹ - 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.

⁷⁷ 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

⁷⁸ Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005

⁷⁹ Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.

⁸⁰ Strategia Rozwoju Szczecina 2025.

⁸¹ Szczeciński Obszar Metropolitalny – Strategia Rozwoju 2020.

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, obserwacje i analizę dostępnych danych, opracowań i programów z opracowań SOM traktujących o tematyce transportu publicznego.

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 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*⁸².

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

- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*⁸³,
- *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*⁸⁴,
- *Strategia Rozwoju Kraju 2020*⁸⁵,
- *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*⁸⁶,
- *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*⁸⁷,
- *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*⁸⁸,
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*⁸⁹,
- *Polska 2030: wyzwania rozwojowe*⁹⁰,
- *Krajowa Polityka Miejska*⁹¹.

W aspekcie regionalnym:

- *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020*⁹²,
- *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 SOM*⁹³,
- *Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020*⁹⁴,
- *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)*⁹⁵,

⁸² Komunikat Komisji Europejskiej – 2010 rok

⁸³ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

⁸⁴ Dokument przyjęty w dniu 29 listopada 2006 r. przez Radę Ministrów oraz aktualizacja dokumentu, przyjęta przez Radę Ministrów dnia 30 grudnia 2008 r.

⁸⁵ Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. (Monitor Polski z dnia 22 listopada 2012 r., poz. 882)

⁸⁶ Projekt Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 stycznia 2014 r.

⁸⁷ Dokument z dnia 27 czerwca 2005 r., przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r.

⁸⁸ Dokument przyjęty w dniu 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów

⁸⁹ Dokument przyjęty Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

⁹⁰ Informacja o raporcie została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 16 czerwca 2009 r.

⁹¹ Projekt Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z marca 2014 r.

⁹² Uchwała Nr 2247/14 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 18 grudnia 2014 r.

⁹³ Materiał Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

⁹⁴ *Ibidem*

- *Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) na potrzeby przeprowadzenia integracji transportu publicznego⁹⁶,*
- *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego⁹⁷,*
- *Zintegrowany Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego⁹⁸.*

Działania, wynikające z kluczowych wyzwań planu mobilności, nawiązują lub wynikają z zapisów dokumentów strategicznych, szczególnie pod kątem projektowanie zrównoważonej mobilności, 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.

Misja, wizja i kluczowe działania przedstawione w planie mobilności 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 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 mobilności.

7.4. Misja i wizja zrównoważonej mobilności

Misja oraz wizja zrównoważonej mobilności, 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 obszaru 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*.

⁹⁵ *ibid.*

⁹⁶ *ibid.*

⁹⁷ Strona internetowa: www.zit.som.szczecin.pl

⁹⁸ Materiał Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, listopad 2015

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 Poliś 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 Poliś 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 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 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 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 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 wzmacnianie 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 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 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 gmin 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 w zintegrowanych węzłach komunikacyjnych i 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"> • rozwój integracji europejskiej, w tym 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. 	<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 planowania przestrzennego), • realizacja inwestycji głównie pod kątem transportu indywidualnego, • zaniechanie możliwych integracji pociąg <-> tramwaj <-> autobus <-> samochód <-> rower, co doprowadzić może do dalszego 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 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 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 dojścia 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 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 pożądaných 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 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: http://www.som.szczecin.pl/).....	8
Rys. 3.1. Układ drogowy SOM (opracowanie własne).....	26
Rys. 3.2. Generatory ruchu na obszarze SOM (opracowanie własne)	28
Rys. 5.1. Zadania inwestycyjne na terenie SOM.....	64

9. Spis tabel

Tab. 3.1. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO	33
Tab. 3.2. Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy	34
Tab. 4.1. Cel strategiczny i cele operacyjne dla Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności dla SOM na lata 2016-2023.....	37
Tab. 5.1. Zestawienie planowanych i proponowanych inwestycji z zakresu zrównoważonej na obszarze SOM	54
Tab. 6.1 Strategie inwestycyjne RPO WZ 2014-2020	66
Tab. 7.1. Wskaźniki osiągania celów planu mobilności	68
Tab. 7.2. Zgodność misji i wizji z założeniami dokumentów strategicznych i wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM	73
Tab. 7.3. Zgodność celów i zadań z wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM oraz dokumentami strategicznymi.....	74
Tab. 7.4 Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów	75
Tab. 7.5. Identyfikacja słabych i mocnych stron planowanych zadań.....	77