



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

**KONCEPCJA
ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO
W
SZCZECIŃSKIM OBSZARZE METROPOLITALNYM**



Miasto
Szczecin



Województwo
Zachodniopomorskie



Powiat
Policki



Gmina
Dobra



Gmina
Goleniów



Gmina
Gryfino



Gmina
Kobylanka



Gmina
Kolbaskowo



Gmina
Nowe Warpno



Gmina
Police



Gmina
Stare Czarnowo



Miasto
Stargard
Szczeciński



Gmina
Stargard
Szczeciński



Gmina
Stepnica

SZCZECIN

LISTOPAD 2011 r.

Opracowanie wykonane przez zespół ekspertów

Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP

Oddział w Szczecinie

w składzie:

- 1. dr inż. Marek Molewicz*
- 2. mgr inż. Józef Jastrzębski*

na podstawie umowy zawartej w dniu 23 maja 2011 r.

ze

Stowarzyszeniem Szczecińskiego Obszaru

Metropolitalnego

1. Wprowadzenie.....	6
1.1. Wstęp	6
1.2. Metoda opracowania	6
2. Cel opracowania.....	7
2.1. Cel Strategiczny	7
2.2. Cele operacyjne.....	8
3. Uwarunkowania prawne dla publicznego transportu zbiorowego	10
3.1. Regulacje wspólnotowe	10
3.2. Regulacje ustawy o samorządzie gminnym	11
3.3. Regulacje ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.....	11
3.4. Regulacje ustawy o transporcie drogowym	12
3.5. Regulacje ustawy o transporcie kolejowym.....	12
3.6. Regulacje ustawy o żegludze śródlądowej.....	12
3.7. Regulacje ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego	13
3.8. Regulacje ustawy Prawo Przewozowe.....	13
4. Odniesienie do obowiązujących dokumentów strategicznych dotyczących transportu publicznego.....	13
4.1. Powiązania dokumentów strategicznych.....	13
4.2. Odniesienie do dokumentów strategicznych na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym	14
4.2.1. Szczebel europejski	14
4.2.2. Szczebel krajowy.....	15
4.2.3. Szczebel regionalny	16
4.3. Dokumenty strategiczne i planistyczne na szczeblu Gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.....	16
4.4. Przegląd opracowań studialnych gmin.....	18
4.5. Podsumowanie	19
5. Analiza stanu istniejącego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym	20
5.1. Skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.....	20
5.2. Charakterystyka przestrzenna obszaru metropolitalnego	21
5.2.1. Gmina Dobra.....	21
5.2.2. Gmina Goleniów.....	22
5.2.3. Gmina Gryfino	24
5.2.4. Gmina Kobylanka	25
5.2.5. Gmina Kołbaskowo	26
5.2.6. Gmina Nowe Warpno	27
5.2.7. Gmina Police.....	28

5.2.8.	Gmina Stare Czarnowo	30
5.2.9.	Gmina Stepnica.....	31
5.2.10.	Gmina Stargard Szczeciński	32
5.2.11.	Miasto Stargard Szczeciński	33
5.2.12.	Miasto Szczecin	35
5.3.	Charakterystyka ludnościowa Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.....	38
5.4.	Charakterystyka gospodarcza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.	46
5.5.	Charakterystyka szkolnictwa na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.....	53
5.6.	Charakterystyka służby zdrowia na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.....	57
5.7.	Charakterystyka placówek kulturalnych na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.....	61
5.8.	Charakterystyka terytorium Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego pod względem potrzeb komunikacji publicznej.....	62
5.9.	Stan infrastruktury transportowej w obszarze SOM.....	63
5.9.1.	Charakterystyka sieci drogowej.....	63
5.9.2.	Charakterystyka sieci kolejowej.....	67
5.9.3.	Charakterystyka portów lotniczych	71
5.9.4.	Charakterystyka portów i przystani wodnych	73
5.10.	Ocena stanu obecnego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.	75
5.10.1.	Transport drogowy	75
5.10.2.	Transport kolejowy	81
5.11.	Opis stanu obecnego transportu publicznego w gminach	85
5.11.1.	Gmina Dobra.....	85
5.11.2.	Gmina Goleniów.....	89
5.11.3.	Gmina Gryfino	95
5.11.4.	Gmina Kobylanka	101
5.11.5.	Gmina Kołbaskowo	105
5.11.6.	Gmina Nowe Warpno	110
5.11.7.	Gmina Police.....	113
5.11.8.	Gmina Stare Czarnowo	119
5.11.9.	Gmina Stepnica.....	123
5.11.10.	Gmina Stargard Szczeciński	128
5.11.11.	Miasto Stargard Szczeciński	135
5.11.12.	Miasto Szczecin	141
5.12.	Wnioski wynikające z oceny stanu komunikacji publicznej.....	155
5.13.	Analiza SWOT systemu transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym	163

6. Kierunki rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym	165
6.1. Szczegółowy opis działań dla realizacji celów operacyjnych	166
6.1.1. Cel operacyjny 1.....	167
6.1.2. Cel operacyjny 2.....	173
6.1.3. Cel operacyjny 3.....	185
6.1.4. Cel operacyjny 4.....	189
6.1.5. Cel operacyjny 5.....	197
6.1.6. Cel operacyjny 6.....	204
6.1.7. Cel operacyjny 7.....	218
6.1.8. Cel operacyjny 8.....	219
6.1.9. Cel operacyjny 9.....	219
6.1.10. Cel operacyjny 10.....	223
6.1.11. Cel operacyjny 11.....	226
6.1.12. Cel operacyjny 12.....	226
6.1.13. Cel operacyjny 13.....	228
6.1.14. Cel operacyjny 14.....	231
7. System wdrażania koncepcji rozwoju transportu w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.....	237
7.1. Finansowanie koncepcji rozwoju transportu publicznego	238
7.2. Proponowany okres realizacji działań strategicznych	239
8. Wnioski końcowe	243
Literatura	245

1. Wprowadzenie

1.1. Wstęp

Wzrastający standard życia sprawia, że mieszkańcy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oczekują coraz wyższego poziomu usług transportowych i wygody przemieszczania się. Zbiorowy transport publiczny jako najbardziej efektywny i przyjazny dla środowiska naturalnego powinien być traktowany priorytetowo przez władze samorządowe. Dotyczy to szczególnie dużych aglomeracji miejskich, gdzie stale rosnąca ilość samochodów osobowych prowadzi do niewydolności sieci transportowej szczególnie w centrach dużych miast i na wjazdach do nich. Dlatego samorzady dużych miast oraz otaczających ich gmin podejmują współpracę mającą na celu wspólnie rozwiązywanie problemów mieszkańców aglomeracji. Dotyczy to także aglomeracji szczecińskiej. Solidarna współpraca samorządów Miasta Szczecina i gmin wokół Szczecina zmierzająca do stworzenia silnego ośrodka metropolitalnego ujęta została w ramy instytucjonalne w 2005 roku, kiedy powołano Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej. W dniu 5 września 2009 r. współpraca gmin przyjęła nazwę „**Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**” (SOM). Zgodnie ze statutem Stowarzyszenie ma inicjować wspólne działania samorządów między innymi w zakresie komunikacji i transportu. Szczególnie integracja transportu publicznego na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest ważnym zadaniem Stowarzyszenia. Podstawą współpracy w tym zakresie mają być dokumenty strategiczne rozwoju transportu publicznego w SOM. Pierwszym takim dokumentem jest niniejsze studium, które określa stan obecny oraz perspektywy rozwoju transportu publicznego na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku.

1.2. Metoda opracowania

Metodologia opracowania dokumentu oparta była na następujących działaniach:

- analizie uwarunkowań prawnych krajowych i obowiązujących w Unii Europejskiej dla transportu publicznego,
- analizie dokumentów strategicznych i planistycznych obowiązujących we wszystkich gminach i powiatach tworzących Szczeciński Obszar Metropolitalny a także krajowych i wojewódzkich dokumentów strategicznych,
- merytorycznych konsultacji na szczeblu wszystkich urzędów gminnych i Urzędu Marszałkowskiego,
- analizie rozwiązań dotyczących transportu publicznego w innych obszarach metropolitalnych w Polsce a także w państwach Unii Europejskiej.

Koncepcja jest podzielona na dwie części a mianowicie:

- część pierwsza, która zawiera opis stanu obecnego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym,
- część druga zawiera koncepcję rozwoju transportu publicznego do 2030 roku w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Zespół autorski przeprowadził dwie tury konsultacji w poszczególnych gminach SOM. Pierwsza tura dotyczyła przeglądu dokumentów strategicznych gmin oraz oceny przez gminy stanu transportu publicznego. Konsultacje te pozwoliły na opracowanie opisu stanu obecnego transportu publicznego w tym obszarze. Informacje uzyskane w gminach uzupełnione zostały o własną analizę zespołu autorskiego. W czasie drugiej tury konsultacji gminy oceniły przedstawione przez zespół wykonawców propozycje dotyczące koncepcji rozwoju transportu publicznego. Konsultacje w gminach pozwoliły także na przedstawienie oczekiwań gmin w zakresie niezbędnych zmian w transporcie publicznym w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Uzyskane informacje z gmin uzupełnione o analizy własne zespołu wykonawczego w zakresie kształtowania się sytuacji demograficznej, rozwoju oświaty, rozwoju gospodarczego a także turystyki dały podstawy do opracowania koncepcji rozwoju transportu publicznego w SOM, która stanowi drugą część dokumentu.

Dokument zawiera więc opis stanu obecnego i koncepcję rozwoju wszystkich rodzajów transportu publicznego a mianowicie transportu drogowego, transportu kolejowego, transportu wodnego oraz transportu lotniczego.

Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM obejmuje trzy etapy działań a mianowicie:

- etap pierwszy – koncepcja krótkoterminowa w latach 2011 – 2013 dotyczyć będzie działań doraźnych i uzupełniających niezbędnych do polepszenia dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców obszaru,
- etap drugi – koncepcja średnioterminowa na lata 2014 – 2020 dotyczyć będzie działań inwestycyjnych i organizacyjnych mających na celu optymalizację i integrację transportu publicznego w obszarze,
- etap trzeci – koncepcja długoterminowa na lata 2020 – 2030 dotyczyć będzie nowych rozwiązań w zakresie rozbudowy sieci połączeń komunikacyjnych polepszających dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców obszaru.

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest określenie strategicznych kierunków rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Przyjęte kierunki mają doprowadzić do zintegrowania wszystkich rodzajów transportu na terenie obszaru oraz wprowadzenie biletu metropolitalnego a celem tych wszystkich zaplanowanych działań ma być osiągnięcie wyższej jakości transportu publicznego przyjaznego dla mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Opracowując założenia koncepcji rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym autorzy odnieśli się do celów tworzenia zintegrowanego systemu transportu publicznego, zawartych w dokumencie pn. „**Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020**”, która została przyjęta przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego w 2010 r.

Celem generalnym tej strategii jest „**kształtowanie w województwie zachodniopomorskim efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego**”. Cel ten jest zgodny z zapisami dokumentu „Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”.

2.1. Cel Strategiczny

Celem strategicznym działań przedstawionych w tym dokumencie jest **stworzenie zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym:**

- **zrównoważonego a więc spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa przewozów;**
- **dostępnego i przyjaznego dla wszystkich mieszkańców SOM w tym dla osób niepełnosprawnych;**
- **zintegrowanego w centrach i węzłach komunikacyjnych oraz przystankach przesiadkowych, ze wspólną polityką taryfową i biletem metropolitalnym.**

Zintegrowany system transportu publicznego oznacza połączenie usług wszystkich rodzajów transportu na terenie gmin wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Umożliwia także tworzenie wspólnego rozkładu jazdy, informacji dla podróżnych oraz jednego biletu umożliwiającego przejazd w obszarze metropolitalnym wszystkimi środkami transportu. Nowoczesny transport publiczny powinien być powszechnie dostępny także dla osób niepełnosprawnych a także spełniać wymogi ochrony naturalnego środowiska i zapewniać bezpieczeństwo. Zintegrowany transport publiczny w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym realizowany będzie w oparciu o następujące zasady:

- **integrację wszystkich rodzajów transportu (autobusy miejskie, tramwaje, autobusy dalekobieżne, kolej) w centrach komunikacyjnych, węzłach**

- komunikacyjnych i przystankach przesiadkowych, która umożliwi szybką obsługę podróżnych korzystających z tych środków transportowych;
- zachęceniem do ograniczenia wjazdu do centrum Szczecina autobusów, mikrobusów i samochodów osobowych poprzez budowę węzłów komunikacyjnych na obrzeżach miasta z parkingami „parkuj i jedź” (PaR);
 - wdrożeniem wspólnego skoordynowanego rozkładu jazdy dla wszystkich rodzajów transportu;
 - wprowadzeniem spójnego systemu zarządzania transportem publicznym i informacji dla podróżnych;
 - stosowaniem wspólnego systemu taryfowego umożliwiającego zastosowanie jednego biletu także w wersji elektronicznej na całym obszarze metropolitalnym;
 - integrację transportu indywidualnego z transportem publicznym poprzez tworzenie systemu parkingów „parkuj i jedź” (PaR);
 - mniejszym oddziaływaniem na środowisko naturalne poprzez promowanie transportu szynowego stosującego napęd elektryczny;
 - organizację przewozów przez jednego organizatora dla całego obszaru.

Cel strategiczny będzie osiągnięty poprzez realizację celów operacyjnych.

2.2. Cele operacyjne

- 1.1.1. **Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej powinna być prowadzona zgodnie z przyjętymi planami co znacznie usprawni transport publiczny;**
- 1.1.2. **Dla zintegrowania wszystkich rodzajów transportu należy budować centra komunikacyjne, węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe przy których powinny być tworzone parkingi typu „Parkuj i Jedź” (PaR);**
- 1.1.3. **Transport publiczny w obszarze metropolitalnym należy rozwijać w układzie gniazdowym w oparciu o centra komunikacyjne, węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe, które umożliwią:**
 - **dojazd z każdej miejscowości do siedziby gminy;**
 - **dojazd z siedziby każdej gminy do siedziby powiatu;**
 - **dojazd z każdego powiatu do węzłów przesiadkowych położonych na terenie stolicy aglomeracji;**
 - **dojazd (w przypadkach uzasadnionych odległością i natężeniem ruchu) z miejscowości do powiatu lub stolicy aglomeracji;**
- 1.1.4. **Transport publiczny w Szczecinie należy oprzeć w znacznym stopniu na rozbudowanej sieci tramwajowej (w tym linię szybkiego tramwaju w relacji Osiedle Słoneczne > Centrum Miasta) oraz na uzupełniającej sieci autobusów wyjeżdżających w większym stopniu niż obecnie również poza teren miasta i obsługujących duże skupiska mieszkaniowe położone wokół miasta;**
- 1.1.5. **Na głównych liniach komunikacyjnych takich jak Szczecin – Stargard Szczeciński, Szczecin – Goleniów, Szczecin – Gryfino główną ośią przewozów pasażerskich powinien być transport kolejowy korzystający z nowoczesnego taboru kolejowego a przy wybranych dworcach i przystankach należy tworzyć parkingi realizujące zasadę „Parkuj i Jedź” (PaR);**

- 1.1.6. ***Na linii komunikacyjnej Szczecin – Police należy stworzyć szybką koleją miejską łączącą centrum Szczecina z Policami i Trzebieżą z możliwością wprowadzenia tramwaju dwusystemowego;***
- 1.1.7. ***Regionalny Port Lotniczy Szczecin – Goleniów należy rozbudować, natomiast Lotnisko Szczecin Dąbie powinno się dostosować do obsługi małych samolotów i śmigłowców (przewozy turystyczne i biznesowe);***
- 1.1.8. ***Głównym środkiem transportu pasażerów na lotnisko w Goleniowie powinny być pociągi kursujące na to lotnisko ze Szczecina i Stargardu;***
- 1.1.9. ***Należy rozwijać przewozy pasażerskie drogą wodną, w szczególności przewozy turystyczne wzdłuż Odry oraz na Jeziorze Dąbskim i Zalewie Szczecińskim;***
- 1.1.10. ***Zbiorowy transport publiczny w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinien organizować i zarządzać jeden podmiot;***
- 1.1.11. ***Na terenie całego obszaru metropolitalnego powinien obowiązywać jeden rodzaj biletu metropolitalnego (zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej z zastosowaniem różnorodnych taryf) umożliwiający przejazdy pojazdami dowolnego przewoźnika;***
- 1.1.12. ***Należy systematycznie wprowadzać na cały obszar metropolitalny elektroniczny system zarządzania flotą pojazdów umożliwiający także prowadzenie bieżącej informacji dla podróżnych oraz pozwalający na elastyczne formy dowozu pasażera do celu podróży (w tym skierowanie pojazdu na wybrany przez pasażera przystanek);***
- 1.1.13. ***Przygraniczne położenie gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wymagać będzie dalszej rozbudowy połączeń transgranicznych z Niemcami;***
- 1.1.14. ***Polityka transportowa samorządów zlokalizowanych na terenie SOM zmierzać powinna w kierunku stworzenia systemu zachęt do korzystania z publicznych środków transportu.***

Zintegrowany transport publiczny powinien zdecydowanie polepszyć dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w szczególności zaś:

- poprawić fizyczną dostępność do przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych,
- poprawić obsługę podróżnych na dworcach i węzłach komunikacyjnych,
- skrócić czas podróżowania transportem publicznym w obrębie SOM,
- usprawnić informacje dla podróżnych,
- poprawić dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych.

3. Uwarunkowania prawne dla publicznego transportu zbiorowego

Z uwagi na fakt, że transport pasażerski jest gałęzią gospodarki o dużym oddziaływaniu społecznym przepisy opisujące zasady funkcjonowania tego rynku wprowadzają szereg istotnych uregulowań podkreślających szczególny charakter tego typu działalności gospodarczej. Szczególnie istotne jest zatem prawidłowe planowanie i rozwijanie w sposób zrównoważony publicznego transportu zbiorowego.

Publiczny transport zbiorowy w zakresie transportu drogowego, kolejowego i śródlądowego reguluje ustawa o publicznym transporcie zbiorowym i inne ustawy dotyczące poszczególnych rodzajów transportu, natomiast transport lotniczy regulowany jest w osobnym akcie prawnym pn. Prawo lotnicze. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 100, poz. 696, z późn. zm.) reguluje stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego.

Nadrzędne regulacje prawne obowiązujące na terenie Unii Europejskiej zostały zawarte w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (WE) nr 1370/2007. Przepisy te dotyczą podejmowania i wykonywania usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylają rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Polskie akty prawne mające istotne znaczenie dla realizowania zadań związanych z transportem publicznym to:

- ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591),
- ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5 poz. 13),
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.),
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94),
- ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. z 2002, Nr 175, poz. 1440 ze zm.),
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.).

3.1. Regulacje wspólnotowe

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (WE) nr 1370/2007, dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, wprowadza m. in.:

- 1) uznanie transportu publicznego za usługę o charakterze użyteczności publicznej,
- 2) pełne kompetencje władz publicznych do kształtowania zintegrowanych systemów transportowych,
- 3) wybór przewoźników w konkurencyjnej procedurze zamówień publicznych,
- 4) finansowanie przez władzę publiczną regionalnych przewozów pasażerskich.

Zapisy Rozporządzenia nr 1370/2007 opisują problematykę transportu publicznego w sposób ogólny, wskazując krajom członkowskim Unii Europejskiej kierunek, w jakim powinny zmierzać szczegółowe uregulowania prawne.

3.2. Regulacje ustawy o samorządzie gminnym

Art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym nakłada na samorząd gminy obowiązek zaspakajania zbiorowych potrzeb wspólnoty jako zadania własne w tym zadanie dotyczące lokalnego transportu zbiorowego.

Szczegółowo zadanie to określone zostało przez przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz aktów wykonawczych wydanych na podstawie tej ustawy.

3.3. Regulacje ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5 poz. 13) jest głównym aktem prawnym regulującym zasady organizacji transportu publicznego także na poziomie samorządu gminnego. Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej.

Ustawa ta reguluje także zasady organizowania transportu zbiorowego, zarządzania publicznym transportem zbiorowym oraz finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z zapisami tej ustawy w art. 7.1. „Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej **organizatorem**, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

- 1) gmina:
 - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami — na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;
- 2) związek międzygminny — na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny”.

Oprócz gminy organizatorem transportu publicznego na obszarze właściwym ze względu na swoją działalność jest:

- powiat,
- związek powiatów,
- województwo,
- minister właściwy ds. transportu.

Do zadań organizatora należy:

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

Gmina licząca co najmniej 50 000 mieszkańców oraz związek międzygminny którego obszar liczy co najmniej 80 000 mieszkańców ma obowiązek sporządzania planu transportowego zgodnie z postanowieniami art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z art. 12 ustawy plan transportowy powinien określać w szczególności:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Opracowanie planu transportowego daje organizatorowi przewozów możliwość zawierania z poszczególnymi operatorami umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3.4. Regulacje ustawy o transporcie drogowym

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.) określa zasady podejmowania i wykonywania:

- krajowego transportu drogowego;
- międzynarodowego transportu drogowego;
- niezarobkowego krajowego przewozu drogowego;
- niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego.

Przepisy ustawy o transporcie drogowym wraz z przepisami rozporządzeń wydanych na ich podstawie określają zasady uzyskiwania licencji na wykonywanie transportu drogowego.

3.5. Regulacje ustawy o transporcie kolejowym

Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku (tekst jednolity Dz. U. nr 16, poz. 94 z 2007 r.) określa w szczególności:

- zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;
- zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;
- szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach.

3.6. Regulacje ustawy o żegludze śródlądowej

Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm. 7) reguluje sprawy związane z uprawianiem żeglugi na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne na podstawie przepisów „Prawo wodne”, zwanych dalej „śródlądowymi drogami wodnymi”.

Ustawa określa:

- organy administracji żeglugi śródlądowej i ich kompetencje,
- warunki uprawiania żeglugi,
- zasady prowadzenia rejestru administracyjnego i wykonywania pomiaru statków,
- wymagania bezpieczeństwa żeglugi,
- zasady klasyfikacji i utrzymania śródlądowych dróg wodnych,
- zasady wykonywania pilotażu,

- postępowanie w razie wypadku żeglugowego,
- przepisy karne .

3.7. Regulacje ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. z 2002, Nr 175, poz. 1440 ze zm.), reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego

- transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych,
- przepisów ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej.

Ustawa wskazuje katalog ulg oraz określa podmioty, a także warunki, jakie muszą spełniać, by być uprawnionym do skorzystania z ulg ustawowych w przewozach. Ustawa reguluje także zasady rekompensaty kosztów poniesionych przez przewoźników w związku ze stosowaniem ulg.

3.8. Regulacje ustawy Prawo Przewozowe

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.), reguluje zasady wykonywania odpłatnego przewozu rzeczy i osób przez uprawnionych przewoźników, za wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego. Ustawa ta nakłada na przewoźników szereg obowiązków z zakresu bezpieczeństwa i porządku przy wykonywaniu przewozu. Ponadto reguluje kwestie wzajemnych roszczeń pomiędzy przewoźnikami i ich klientami wynikających np. z niewykonania lub nienależytego wywiązywania się z zawartej umowy przewozu.

4. Odniesienie do obowiązujących dokumentów strategicznych dotyczących transportu publicznego.

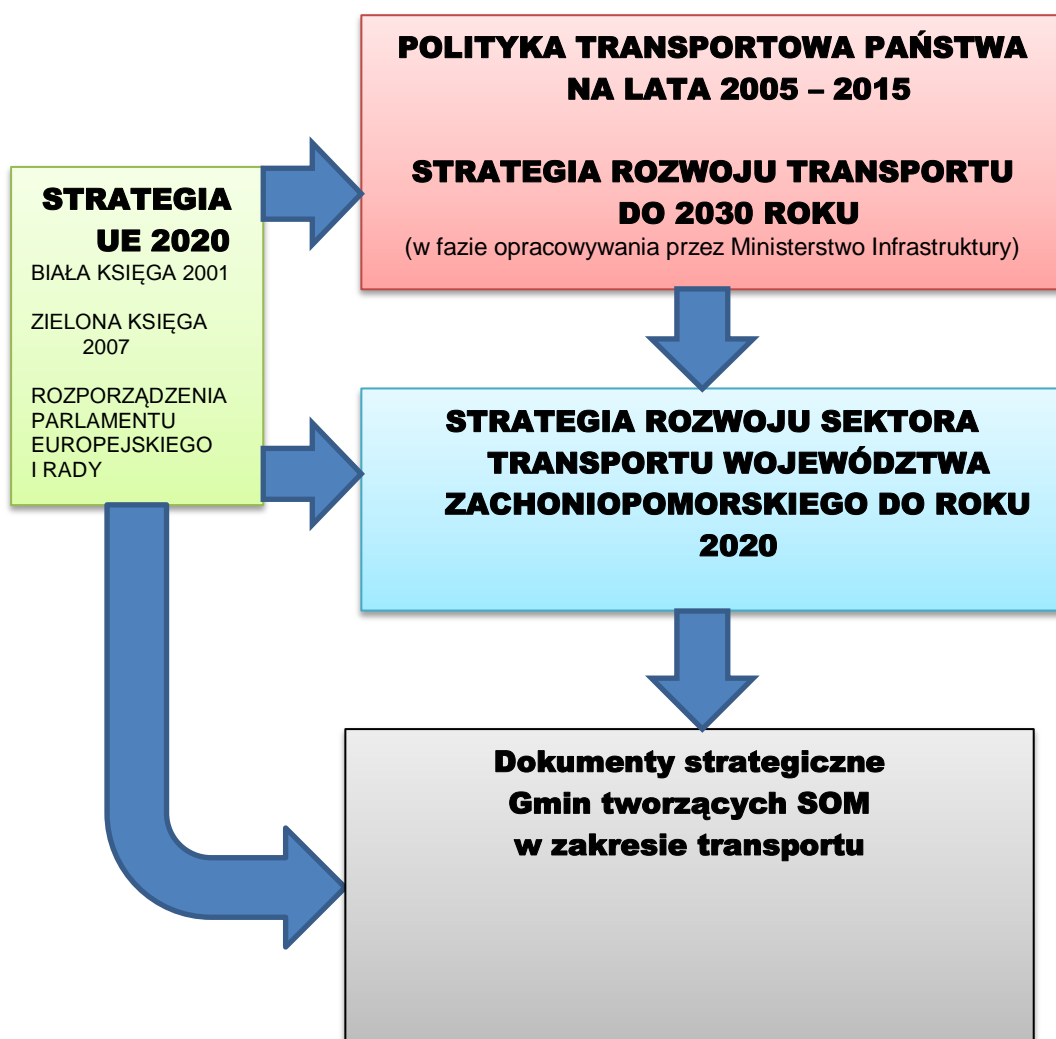
4.1. Powiązania dokumentów strategicznych

Nowoczesne aglomeracje miejskie charakteryzują się wysokim stopniem rozwoju systemów transportowych. Ten wysoki stopień rozwoju osiąga się poprzez prowadzenie przez miasta i gminy odpowiedniej polityki zrównoważonego rozwoju transportu w tym transportu publicznego. Celem takiej polityki jest poprawa warunków życia mieszkańców, na które istotny wpływ wywiera transport zarówno publiczny jak i indywidualny. Dlatego też począwszy od Unii Europejskiej jak i Państwo Polskie wprowadza się regulacje prawne umożliwiające osiągnięcie celu jakim jest zrównoważony rozwój transportu. Na podstawie tych regulacji poszczególne miasta i gminy opracowują dokumenty strategiczne i planistyczne w tym zakresie. Dotychczas dokumenty takie opracowywało osobno Miasto Szczecin oraz gminy wchodzące obecnie w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Opracowywanie będzie stanowić pierwszy wspólny dokument koncepcyjny w zakresie rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Na tej podstawie można będzie przygotowywać następne dokumenty strategiczne i planistyczne mające na celu prowadzenie wspólnej polityki wszystkich gmin wchodzących w skład tego obszaru w zakresie transportu publicznego.

Rozwój transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym musi być zgodny z polityką Unii Europejskiej oraz Państwa Polskiego. Powinien być też dostosowany do obowiązujących w Województwie Zachodniopomorskim strategii i szczegółowych programów rozwoju transportu obowiązujących w poszczególnych gminach. System transportu publicznego w SOM powinien zapewnić integrację transportu publicznego w obrębie obszaru, dlatego dokumenty strategiczne w zakresie rozwoju transportu powinny być ze sobą skorelowane we wszystkich Gminach w obszarze SOM. Przegląd tych

dokumentów obowiązujących obecnie w poszczególnych gminach powinien pozwolić na przeanalizowanie wspólnych celów a także doprowadzić do decyzji o niezbędnych zmianach w tych dokumentach. Opracowując perspektywy rozwoju transportu publicznego należy także zapewnić dostosowanie ich do obowiązujących dokumentów strategicznych przyjętych na szczeblu europejskim oraz krajowym.

Wzajemne powiązania dokumentów strategicznych opracowywanych na różnych szczeblach zarządzania przedstawia rys nr 1.



Rys. nr 1. Powiązania dokumentów strategicznych
Źródło: badania własne

4.2. Odniesienie do dokumentów strategicznych na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym

4.2.1. Szczebel europejski

Plan rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym do roku 2030 powinien doprowadzić do takiego stanu, że transport publiczny będzie spełniał warunki jakie stawia się obecnie systemom transportu w wysoko rozwiniętych krajach UE. Powinien zatem uwzględniać założenia polityki transportowej Unii Europejskiej. Cele polityki europejskiej zostały zawarte w *Białej Księdze* z 2001 roku i są one następujące:

- zapewnienie wysokiego poziomu mobilności ludziom,

- ochrona środowiska,
- wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań,
- umożliwianie kontaktów międzynarodowych.

W roku 2007 Komisja Europejska przedstawiła **Zieloną Księgę** pn. „*W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*” zalecającą podjęcie wspólnych działań przez państwa UE na rzecz poszukiwania innowacyjnych i ambitnych rozwiązań dla transportu publicznego w miastach i obszarach metropolitalnych tak, aby miasta były mniej zanieczyszczone, dostęp do nich był ułatwiony, a ruch na ich ulicach płynny.

Szczegółowe rozwiązania prawne dla transportu publicznego zawarte zostały w Rozporządzeniu nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, które dotyczy usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

Przepisy te wprowadzają:

- uznanie transportu publicznego za usługę użyteczności publicznej,
- pełne kompetencje władz publicznych do kształtowania zintegrowanych systemów transportowych,
- wybór przewoźników w konkurencyjnej procedurze zamówień publicznych,
- finansowanie przez władzę publiczną regionalnych przewozów pasażerskich.

Cele określone dla rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym zawarte w niniejszym dokumencie są całkowicie zgodne z wytycznymi Unii Europejskiej.

4.2.2. Szczebel krajowy

Dokument programowy pn. „**Polityka Transportowa Państwa na lata 2005 – 2015**” określa priorytety polityki transportowej także w zakresie transportu publicznego. Są one następujące:

- wsparcie samorządów w pełnieniu roli organizatora transportu publicznego na szczeblu lokalnym i regionalnym,
- tworzenie rządowo – samorządowych programów i projektów w zakresie transportu publicznego,
- wspieranie transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i w miastach
- rekompensowanie przewoźnikom spadku przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg przejazdowych w przypadku wykonywania usług w ramach obowiązku służby publicznej.

Opracowywana i przedstawiona w dniu 30 marca 2011 r. jako projekt przez Ministerstwo Infrastruktury **Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)** w swoich założeniach przyjmuje następującą wizję rozwoju transportu:

„W ciągu 20 lat poprawi się jakość systemu transportowego w na Polsce co pozwoli sprawne i bezpieczne przemieszczanie się ludzi, ułatwi im dostęp do pracy, usług i turystyki. Poprawa dostępności transportowej stworzy warunki pozwalające na dalszy rozwój gospodarczy Polski. Poprawi się wykorzystanie środków transportu w ramach zintegrowanego systemu transportowego”.

Podstawowymi celami szczegółowymi są między innymi:

- koordynacja rozwoju różnych rodzajów transportu,
- zwiększenie w przewozach pasażerskich udziału transportu publicznego i niezmotoryzowanego w aglomeracjach i pomiędzy aglomeracjami,
- rozwijanie transportu zbiorowego dla integracji przestrzennej obszarów miejskich,
- wprowadzanie zintegrowanej obsługi pasażerskiej w transporcie zbiorowym (w tym poza obszarami miejskimi).

W obszarze transportu publicznego „**Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 - 2013**” przewiduje wspieranie rozbudowy sieci transportu publicznego. Działanie 7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych zawiera

następujący cel działania: *Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych.* W ramach tego działania wspierane będą projekty, dzięki którym nastąpi integracja podsystemów transportowych w obszarze metropolitalnym.

Cele proponowane dla rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym zawarte w niniejszym dokumencie są całkowicie zgodne z ww. dokumentami strategicznymi na szczeblu krajowym.

4.2.3. Szczebel regionalny

Województwo Zachodniopomorskie posiada przyjęty przez Sejmik Województwa w 2010 r. dokument pn. **„Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”**. W tym dokumencie osobny rozdział 8 dotyczy regionalnego transportu publicznego. Określony został cel strategii w tym zakresie jako *„kształtowanie w województwie zachodniopomorskim efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego”*. Zintegrowany system transportu publicznego to usługi transportowe zawierający wspólny rozkład jazdy dla wszystkich rodzajów transportu oraz wspólny system biletowy i informacyjny.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 -2013 wspiera także rozwój transportu publicznego. Szczególnie działanie 6.4 Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym. Jednym z celów tego działania jest *wzrost spójności komunikacyjnej i przestrzennej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poprzez poprawę standardów transportu publicznego.*

Cele proponowane dla rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym zawarte w niniejszym dokumencie są całkowicie zgodne z ww. dokumentami strategicznymi na szczeblu Województwa Zachodniopomorskiego.

4.3. Dokumenty strategiczne i planistyczne na szczeblu Gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Na szczeblu lokalnym Gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego funkcjonują różnej skali dokumenty strategiczne i planistyczne dotyczące transportu publicznego. Przegląd tych dokumentów dokonany został pojedynczo dla poszczególnych gmin. Poniżej przedstawiono wykaz tych dokumentów dla następujących gmin:

Gmina Dobra

Rada Gminy Dobra w 2004 roku przyjęła dokument pt. *„Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra”*. W rozdziale V pkt. 9 pt. „Komunikacja” znajduje się odniesienie do realizacji planowanych inwestycji dotyczących kolejowego i drogowego obejścia zachodniego m. Szczecina.

Gmina Goleniów

W roku 2008 opracowana została *„Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Goleniów do 2015 roku”*. Strategia określiła priorytety i cele ich realizacji. Jednym z priorytetów jest: *Priorytet 5. Goleniów jako otwarty i konkurencyjny ośrodek rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.*

Celem w tym priorytecie jest między innymi: *Goleniów jako centrum przemysłowe regionu.* Zawiera następujące działania:

- aktywna współpraca w ramach organizacji samorządowych działających na terenie SOM dla wzmocnienia regionalnego znaczenia gminy;
- aktywny udział gminy w przedsięwzięciach usprawniających regionalny i ponadregionalny system transportowy (m.in. obejście zachodnie miasta Szczecina z przeprawą Święta – Police);

- wspieranie rozwoju Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów. Wykorzystanie terenów przyległych do Portu Lotniczego dla rozwoju funkcji gospodarczych;
- wykorzystanie walorów położenia gminy i sieci regionalnych połączeń komunikacyjnych dla stworzenia sieci zintegrowanego rynku pracy dla obsługi podmiotów gospodarczych.

Gmina Goleniów posiada także opracowany dokument pn. „*Studium komunikacyjne na terenie Miasta Goleniów*” dotyczący koncepcji rozwoju sieci drogowej na terenie Miasta Goleniów oraz rozwoju komunikacji autobusowej w mieście.

Gmina Gryfino

Gmina Gryfino uchwałą Rady Gminy z 2008 roku przyjęła dokument pt. „*Strategia sukcesu Miasta i Gminy Gryfino*”. Strategia ta nie odnosi się do problemów transportu publicznego.

W 2007 r. przyjęto dokument pt. „*Plan rozwoju lokalnego Gminy Gryfino na lata 2007 - 2013.*” Plan ten odwołuje się do „*Gminnego programu restrukturyzacji osobowego transportu zbiorowego*”. Dokument ten zawiera propozycje rozwiązań problemów w zakresie komunikacji w Gminie.

Gmina Kobylanka

Gmina przyjęła „*Plan rozwoju lokalnego Gminy Kobylanka 2004 -2013*”. W rozdziale znajduje się działanie dotyczące komunikacji zbiorowej o następującej treści: *Zakłada się utrzymanie komunikacji zbiorowej autobusowej i kolejowej. Poprawa stanu dróg oraz przekształcenia sieci umożliwią wprowadzenie usprawnień komunikacji zbiorowej samochodowej.*

Gmina Kołbaskowo

Gmina przyjęła w 2008 roku dokument strategiczny pn. „*Plan rozwoju lokalnego Gminy Kołbaskowo*”. Priorytet 1 *Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności Gminy* zawiera dwa cele dotyczące transportu publicznego a mianowicie:
Cel 5. Uzupełnienie powiązań z krajowym i międzynarodowym układem transportowym
Cel 6. Poprawa funkcjonowania transportu publicznego w Gminie

Gmina Nowe Warpno

Gmina Nowe Warpno posiada „*Strategię rozwoju Gminy Nowe Warpno na lata 2005 - 2007*” przyjęta w 2005 r. Strategia zawiera zadania, które mają być realizowane w latach 2007 – 2020. Wiele zadań zostało już zrealizowanych a kolejne będą systematycznie realizowane.

Gmina Police

W 2006 roku Rada Gminy Police przyjęła dokument pt. „*Strategia rozwoju dla Gminy Police do roku 2020*”. Strategia zakłada podjęcie wielu działań w tym dotyczących infrastruktury transportowej. Priorytet I. *Poprawa konkurencyjności Gminy Police* obejmuje między innymi następujący cel:
CEL 1. *Sprawny, funkcjonalny i bezpieczny system komunikacyjny w gminie.*

Gmina Stare Czarnowo

W roku 2003 opracowano dokument pn. „*Strategia rozwoju gminy Stare Czarnowo*”. Strategia zawiera cele strategiczne w tym cel dotyczący modernizacji infrastruktury drogowej.

Gmina Stepnica

Gmina posiada „*Plan rozwoju miejscowości Stepnica na lata 2005 -2013*”. Dwa kierunki działań odnoszą się do transportu publicznego a mianowicie:

- Rozwój przemysłu portowego oraz przemysłu nieuciążliwego na terenie miejscowości – cel: rozbudowa transportu wodnego na Zalewie szczecińskim i Roztoce Odrzańskiej,
- Modernizacja i rozbudowa infrastruktury technicznej i mieszkaniowej – cel: modernizacja dróg.

Strategia rozwoju turystyki Gminy Stepnica do roku 2020 także uwzględnia rozwój infrastruktury transportowej.

Gmina Stargard Szczeciński

W roku 2008 Rada Gminy przyjęła dokument pt. *„Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007 – 2020”*. Strategia ta w swoich celach i kierunkach działania obejmuje zagadnienia poprawy stanu technicznego dróg.

Miasto Stargard Szczeciński

W roku 2008 przyjęto dokument pt. *„Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020”*. Cele i kierunki działania w obszarze „Infrastruktura” zakładają: *„Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej miasta”*.

Miasto Szczecin

- *Strategia Rozwoju Miasta Szczecina*

Miasto Szczecin posiada Strategię Rozwoju Miasta Szczecina do 2015 roku przyjętą przez Radę Miasta w 2002 roku. Obecnie jest ona aktualizowana a opracowany dokument został złożony 23 maja 2011 r. w Radzie Miasta. Nowa strategia po jej przyjęciu przez Radę Miasta będzie obowiązywać do 2025 roku.

Przygotowana strategia przedstawia w rozdziale 9 *„Opis celów strategicznych i operacyjnych”*. Jednym z celów strategicznych jest cel IV: *„Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne”* z celem operacyjnym: IV.2. *„Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta”*. W opisie tego celu znajduje się także odniesienie do transportu publicznego w obszarze metropolitalnym a mianowicie: *„Podniesienie jakości wewnętrznych powiązań komunikacyjnych wymaga rozwoju i poprawy efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w tym w układzie metropolitalnym”*

- *Polityka transportowa Szczecina*

Jednym z elementów dotychczas obowiązującej Strategii Rozwoju Miasta Szczecina do 2015 roku jest dokument pt. *„Polityka Transportowa”* przyjęta przez Radę Miasta w 2006 r. Jest to dokument stanowiący zbiór celów, priorytetów proponowanych działań i wskazań do planowania rozwoju transportu.

- *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie*

W roku 2004 został przyjęty przez Radę Miasta dokument pt. *„Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2004 – 2013”*. Plan ten został w 2010 r. zaktualizowany i wydłużony jego horyzont czasowy do 2015 r. Zaktualizowany plan zakłada kontynuację przez Miasto Szczecin polityki zrównoważonego rozwoju w zakresie transportu publicznego w Mieście a także w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

4.4. Przegląd opracowań studialnych gmin

Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym, która weszła w życie 1 stycznia 1995r. wprowadziła do gospodarki przestrzennej na szczeblach gmin, województw i kraju nowe rozwiązania i procedury prawne. Gminy zostały zobowiązane do tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego. Wszystkie gminy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego mają opracowane dokumenty pn. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*. W ślad za tym postępują prace nad miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego poszczególnych obszarów gmin. Posiadanie

planów miejscowych stanowi duże ułatwienie zarówno dla mieszkańców, inwestorów jak i samej administracji samorządowej w prowadzeniu procedur związanych z lokalizowaniem inwestycji na terenie gminy także w zakresie inwestycji transportowych. W przedstawionym studium uwzględniono także planowane inwestycje w infrastrukturze transportowej, które będą wpływać na rozwój transportu publicznego w SOM.

Poszczególne gminy dysponują następującymi dokumentami w zakresie zagospodarowania przestrzennego:

- Gmina Dobra – Studium zostało przyjęte Uchwałą Rady Gminy z dnia 27 lutego 1997 r. natomiast rada Gminy w październiku 2011 r. podjęła uchwałę o przystąpieniu do aktualizacji studium;
- Gmina Goleniów – zaktualizowane Studium przyjęte Uchwałą Rady Miasta z dnia 30 czerwca 2009 r.;
- Gmina Gryfino – zmiana Studium przyjęta Uchwałą Rady Miasta z 2007 r.;
- Gmina Kobylanka – uchwałą Rady Gminy z dnia 4 grudnia 2001 r. zostało przyjęte Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- Gmina Kołbaskowo – posiada od 2006 roku Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obecnie aktualizowane;
- Gmina Nowe Warpno – Studium zostało przyjęte przez Radę Miasta 3 czerwca 2008 r.;
- Gmina Police - Studium zostało przyjęte Uchwałą Rady Miejskiej w Policach z dnia 24 lutego 1998 r. a obecnie jest aktualizowane;
- Gmina Stare Czarnowo – posiada Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego przyjęte w 2002 roku;
- Gmina Stepnica – ostatnia zmiana Studium przyjęta została uchwałą Rady Gminy 24 lutego 2005 r.;
- Gmina Stargard Szczeciński – Studium przyjęte przez Radę Gminy 31 grudnia 2005 r.;
- Miasto Stargard Szczeciński – Studium zostało przyjęte uchwałą Rady Miejskiej 26 października 2000 r. zaktualizowane i przyjęte w brzmieniu obecnie obowiązującym według uchwały Rady Miasta z dnia 30 sierpnia 2011 r.;
- Miasto Szczecin - Studium przyjęte uchwałą Rady Miasta 24 listopada 2008 r. obecnie przystąpiono do jego aktualizacji.

4.5. Podsumowanie

Wszystkie gminy posiadają strategie rozwoju gminy oraz studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego, gdzie są zawarte plany rozwoju przede wszystkim infrastruktury transportowej. Natomiast szczegółowych planów rozwoju transportu publicznego nie posiada żadna gmina poza Miastem Szczecin i Gminą Goleniów

Miasto Szczecin posiada dokumenty strategiczne takie jak:

- *Polityka transportowa Szczecina;*
- *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Szczecinie do 2015 roku.*

Miasto Szczecin posiada także szczegółowe opracowania studialne takie jak:

- *Analiza zastosowania tramwaju dwusystemowego;*
- *Studium rozbudowy torowisk tramwajowych i celowości zastosowania przystanków autobusowo-tramwajowych;*
- *Szczeciński Szybki Tramwaj.*

Gmina Goleniów posiada dokument pn. „*Studium komunikacyjne na terenie Miasta Goleniów*”, które zawiera szczegółowe plany rozwoju sieci drogowej w mieście a także sieci miejskiej komunikacji autobusowej.

Cele proponowane dla rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym zawarte w niniejszym dokumencie są zgodne z ww. dokumentami strategicznymi na szczeblu wszystkich gmin tworzących SOM.

5. Analiza stanu istniejącego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

5.1. Skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

W dniu 15 kwietnia 2005 roku powołano Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej, które od dnia 4 września 2009 roku zmieniło nazwę na Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Stowarzyszenie to działa w oparciu o z art. 84 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.), art. 75 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592 ze zm.), art. 8b ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa i ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 855 ze zm.). Siedzibą Stowarzyszenia jest Miasto Szczecin.

Zgodnie ze statutem Stowarzyszenie realizuje zadania związane z inicjowaniem na terenie jednostek samorządu terytorialnego członków Stowarzyszenia wspólnych przedsięwzięć, w szczególności w zakresie:

- planowania przestrzennego;
- rozwoju wspólnej przestrzeni zwłaszcza infrastruktury gazowej, energetycznej, wodnej, kanalizacyjnej i drogowej;
- ochrony środowiska i gospodarki odpadami, a w tym ochrony wód, ziemi i powietrza oraz krajobrazu;
- rozwoju gospodarczego i turystycznego gmin w oparciu o ich naturalne walory przyrodnicze przez wskazanie terenów inwestycyjnych;
- komunikacji i transportu;
- kultury, sportu i rekreacji;
- promocji gospodarczej i turystycznej;
- polityki edukacyjnej;
- tworzenia sieci teleinformatycznych;
- uzgadniania systemu zabezpieczenia medycznego.

Członkami założycielami Stowarzyszenia były:

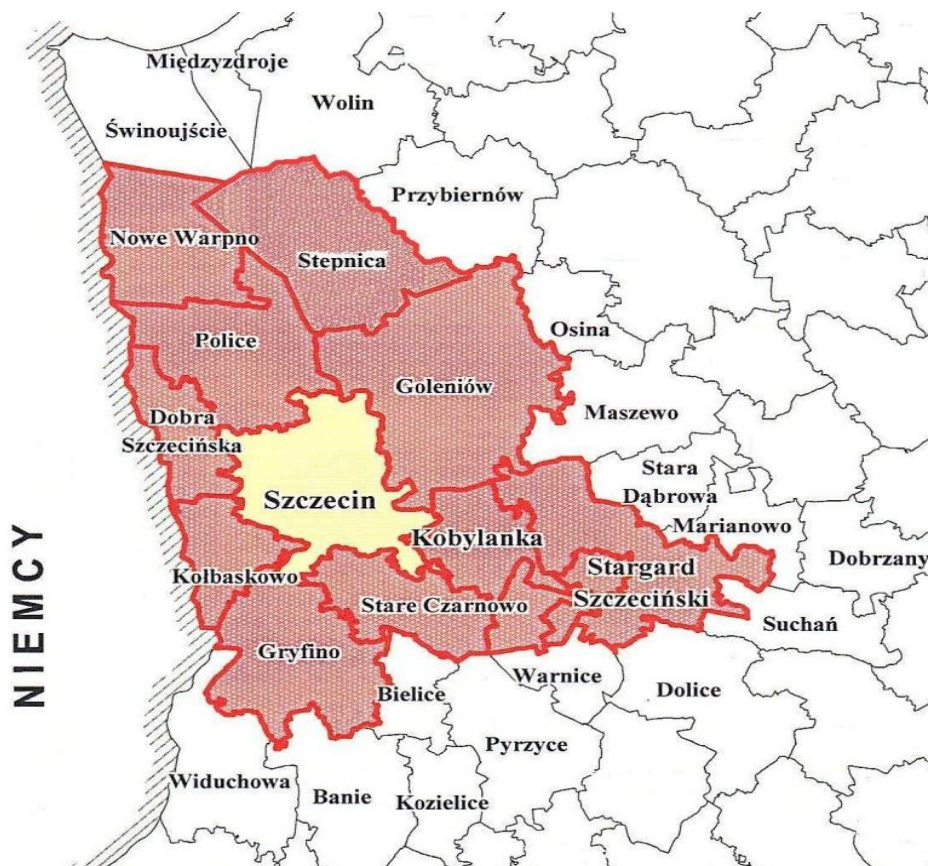
- Województwo Zachodniopomorskie;
- Gmina Miasto Szczecin;
- Gmina Dobra;
- Gmina Goleniów;
- Gmina Gryfino;
- Gmina Kobyłanka;
- Gmina Kołbaskowo;
- Gmina Police;
- Gmina Stare Czarnowo.

W kolejnych latach do Stowarzyszenia dołączyły:

- Miasto Stargard Szczeciński – Uchwała nr XXI/235/08 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 27 maja 2008 roku;
- Gmina Stargard Szczeciński – Uchwała nr XVIII/125/08 Rady Gminy Stargard Szczeciński z dnia 13 czerwca 2008 roku;
- Gmina Miasto Świnoujście – Uchwała nr XXXIX/337/2008 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 czerwca 2008 roku (gmina wystąpiła z SSOM 24 września 2009 roku);
- Gmina Nowe Warpno – Uchwała nr XX/119/2008 Rady Miejskiej w Nowym Warpnie z dnia 30 września 2008 roku;
- Starostwo Powiatowe w Policach – Uchwała XXXII/220/2009 Rady Powiatu z dnia 7 października 2009 roku.

W dalszej części opracowania autorzy będą posługiwać się naprzemiennie określeniami „jednostki SOM” lub „jednostki obszaru metropolitalnego” w rozumieniu, iż

będą to gminy, miasta lub miasta na prawach powiatu, powiat oraz województwo zachodniopomorskie tworzące Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Mapę SOM przedstawia rysunek nr 2.



Rys. nr 2. Mapa Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: strona internetowa SSOM

5.2. Charakterystyka przestrzenna obszaru metropolitalnego

Dla pewnego uporządkowania omówiono obszary poszczególnych gmin oraz miast z pominięciem powiatu polickiego, ponieważ wszystkie tworzące go gminy wchodzą w skład obszaru metropolitalnego i zostały omówione oddzielnie.

5.2.1. Gmina Dobra

Gmina Dobra – położona jest w środkowej części powiatu polickiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest wieś Dobra



Gmina zajmuje powierzchnię **110,27** km², co daje jej 93 miejsce w województwie. Ludność liczyła w dniu 31 grudnia 2010 roku **15 441** mieszkańców, co dawało jej 34 miejsce w województwie (na 114 gmin). Gęstość zaludnienia wynosiła 150,4 mieszkańców na km². Gmina stanowiła 16,6% powierzchni powiatu polickiego.

Gmina leży na obszarze Wzniesień Szczecińskich (a ściślej: Wał Stobiański) i w Puszczy Wkrzańskiej. Przy północno-wschodniej granicy gminy znajduje się rezerwat Świdwie. Tereny leśne zajmują 22% powierzchni gminy, a użytki rolne 63%.

Na jej terytorium położonych było 17 miejscowości oraz utworzono 12 sołectw, a mianowicie: Bezrzecze, Buk, Dołuje, Grzepnica (z miejscowościami Płochocin i Sławoszewo), Łęgi, Mierzyn, Rzędziny, Skarbimierzyce (z miejscowością Redlica), Stolec, Wąwelnica (z miejscowością Lubieszyn) i Wołczkowo. Ponadto jest pięć wsi niesołeckich i osad, a mianowicie: Kościno, Lubieszyn, Płochocin i Sławoszewo.

W końcu 1995 w gminie mieszkało 5 856 osób, a na koniec 2005 już 11 707 osób. Liczba ludności gminy szybko wzrasta ze względu na budownictwo mieszkaniowe o charakterze podmiejskim dla Szczecina. Od 2006 do 2009 saldo migracji wewnętrznej przekraczało tysiąc osób rocznie.

Gmina Dobra sąsiaduje od wschodu z miastem Szczecinem, od północy z gminą Police, od południa z gminą Kołbaskowo a do zachodu z powiatem Uecker-Randow (położonym w kraju związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie, wchodzącym w skład Republiki Federalnej Niemiec).

Przez gminę Dobra prowadzi droga krajowa nr. 10 (o długości 14 km), łącząca przejście graniczne Lubieszyn-Linken ze Szczecinem. Odległość z Dobrej do stolicy powiatu, Polic wynosi 22 km (poprzez Głębokie a następnie drogami nr 115 i 114).

Na terenie gminy nie występuje przemysł a jedynie drobne zakłady produkcyjne. Jedynym źródłem surowcowym jest złożo surowców ilastych ceramiki budowlanej położone na wschód od miejscowości Wąwelnica. Ze względu na położenie (strefa nadgraniczna, bliskość wielkiego miasta) dynamicznie rozwija się osadnictwo oraz działalność usługowa i turystyka. Rolnictwo stanowiące wcześniej główne zajęcie mieszkańców (pomimo występowania gleby średniej klasy) systematycznie traci na znaczeniu na rzecz funkcji związanych z stale rosnącym osadnictwem. Mieszkańcy gminy uzależnieni są od Szczecina w zakresie szkolnictwa ponad podstawowego i wyższego, specjalistycznej służby zdrowia oraz lecznictwa zamkniętego (szpitali), a także ośrodków kultury.

Liczne zachowane zabytki, głównie sakralne powinny przyciągać turystów. Do najważniejszych można zaliczyć kościół w Dobrej pochodzący z 1250 roku oraz ruiny dworskiej gorzelnicy z XIX wieku, w Bezzreczu kościół zbudowany w XV wieku z ciosanego kamienia polnego, w Buku kościół wybudowany z ciosanego kamienia polnego w XIII wieku oraz pozostałości po słowiańskim grodzie pochodzące z okresu wczesnego średniowiecza (XI-XII w.), w Mierzynie kościół z XII wieku oraz wiatrak typu koźlak z XIX wieku, w Stolcu pałac oraz kościół z początków XVIII wieku, w Wąwelnicy kościół pochodzący z XIII wieku oraz znajdująca się w nim ambona z XVIII i dzwon z 1660 roku.

5.2.2. Gmina Goleniów.

Gmina Goleniów – jest to gmina miejsko-wiejska położona jest w południowo-zachodniej części powiatu goleniowskiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest miasto Goleniów. Jest to największa z wszystkich gmin powiatu, zarówno pod względem ludności, jak i powierzchni.



Gmina zajmuje powierzchnię **442,84** km², co stanowi 27,4% powiatu oraz daje jej 5 miejsce w województwie. Ludność liczyła w dniu 31 grudnia 2010 roku **34 490** mieszkańców, co dawało 8 miejsce w województwie, przy gęstości zaludnienia 77,88 osoby na km².

Gmina położona jest na terenie trzech krain geograficznych: Doliny Dolnej Odry (tereny bagniste wzdłuż jeziora Dąbie i rzeki Odry), Równiny Goleniowskiej porośniętej Puszcza Goleniowską oraz Równiny Nowogardzkiej - pagórkowatej krainy rolniczej.

Ze względu na rozległy teren gmina sąsiaduje z wieloma innymi gminami, a w szczególności z:

- miasto Szczecin (powiat grodzki);
- Maszewo, Osina, Przybiernów i Stepnica (powiat goleniowski);
- Police (powiat policki);
- Kobyłanka i Stargard Szczeciński (powiat stargardzki).

Gmina Goleniów posiada 32 sołectwa oraz inne miejscowości, w tym:

- miasto Goleniów;
- sołectwa: Białuń, Bolechowo, Borzysławiec, Budno, Burowo, Czarna Łąka, Danowo, Glewice, Imno, Kąty, Kliniska Wielkie, Komarowo, Krępsko, Lubczyna, Łaniewo, Łozienica, Marszewo, Miękowo, Modrzewie, Mosty, Niewiadowo, Podańsko, Pucice,

Rurzyca, Stawno, Święta, Tarnowiec, Tarnówko, Wierzchosław, Załom, Żdźary, Żółwia Błoc;

- osady: Bolesławice, Bystra, Domastryjewo, Gniazdowo, Ininka, Kamieniska, Kępy Lubczyńskie, Krzewno, Mosty-Osiedle, Nadrzeczce, Pucice, Rurka, Zabród, Żółwia;
- leśniczówki: Krzewno, Niedamierz, Pucko;
- gajówki: Grabina, Tarnówko;
- osady leśne: Bącznik, Łęsko;
- grupa domów: Twarogi;
- przysiółki: Dobroszyn, Iwno, Jasiny, Kłosowice, Przepiórki, Smolniki, Smolno, Warcisławiec, Zaborze, Zamęcie.

Przez gminę prowadzi droga ekspresowa S3 łącząca Goleniów (stanowiąca obwodnicę miasta) ze Szczecinem (24 km do skrzyżowania z autostradą A6 i drogą krajową nr.10), drogi krajowe: nr 3 do Przybiernowa (20 km) - (w kierunku Świnoujścia) i drogą krajową nr 6 do Nowogardu (23 km), biegnąca dalej w kierunku Koszalina i Gdańska oraz drogi wojewódzkie nr 113 przez Modrzewie (8 km) do Świętej (17 km), drogi nr 140 do Maszewa (19 km) oraz drogi nr 112 z Modrzewia do Stepnicy (16 km).

Goleniów posiada połączenie kolejowe w kierunku Szczecina, Kołobrzegu i Świnoujścia. W okolicach wsi Glewice (około 5 km od Goleniowa) zlokalizowano port lotniczy Szczecin-Goleniów.

Na terenie gminy funkcjonują szkoły podstawowe w Goleniowie (szkoły), w Białuniu, Komarowie, Krępsku i Lubczynie oraz zespoły szkół w Kliniskach i Mostach. W Goleniowie działają dwa gimnazja oraz dwie szkoły średnie – licea, w tym jedno prywatne. W mieście działa Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi. Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Goleniowie. Pozostałe szkoły średnie oraz wyższe znajdują się w Szczecinie.

W Goleniowie funkcjonuje 8 przychodni ZOZ, jedna w Zakładzie Karnym, jeden NZOZ specjalistyczny oraz dwie przychodnie stomatologiczne a także przyjmuje 6 lekarzy specjalistów. W siedzibie gminy działa również Specjalistyczny Publiczny Szpital Powiatowy. Przychodnie działają również w Kliniskach (dwie), Lubczynie i Mostach. Pozostali lekarze specjaliści oraz specjalistyczne oddziały lecznictwa zamkniętego znajdują się w Szczecinie.

Na terenie gminy osiadło kilka dużych firm z kapitałem zagranicznym, które systematycznie rozbudowują swe przedsiębiorstwa. Duże zróżnicowanie wielkości firm, ich profilu produkcji i zainwestowanego kapitału są gwarantem stabilności zatrudnienia. Wychodząc naprzeciw społecznym oczekiwaniom realizowana jest rozbudowa infrastruktury technicznej i promocja Goleniowskiego Parku Przemysłowego, w którym od 2002 roku do grudnia 2008 powstało 35 firm i przedsiębiorstw. W tym parku przemysłowym inwestycje rozpoczęły firmy zajmujące się przetwórstwem rolnym, produkcją żywności, obróbką skór, konfekcjonowaniem i obróbką kamieni dekoracyjnych, produkcją przędzy dywanowej, produkcją opakowań, tapet, przyczep i naczep transportowych, sprzętu komputerowego, produkcją materiałów ściernych, artykułów higienicznych, oraz łopat dla siłowni wiatrowych. Wśród inwestorów są firmy z Danii, Niemiec, Belgii, Holandii, Włoch, Korei i Polski, które dotychczas zakupiły ponad 160 ha gruntów pod budowę swych nowych zakładów.

Największe zakłady przemysłowe w gminie:

- w Goleniowie: zakłady drzewne, chemiczne oraz produkujące opakowania metalowe spółka Crown Packaging Polska;
- w Łozienicy: istnieje kilkanaście zakładów i fabryk przemysłowych zorganizowanych pod nazwą Goleniowski Park Przemysłowy. Aktualnie jest 35 zakładów z tego 20 prowadzi produkcję. W części Parku jest Specjalna Strefa Ekonomiczna będąca podstrefą Kostrzyńsko - Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Ulokowane tu są firmy, które zajmują się montażem sprzętu komputerowego, łopat dla siłowni wiatrowych, produkcją żywności, przetwórstwem rolnym, produkcją przędzy

dywanowej, tapet, artykułów higienicznych oraz naczip dla ciągników siodłowych, kadłubów do jachtów, drabin i konstrukcji z aluminium;

- w Danowie: zakłady drzewne;
- w Kliniskach Wielkich: zakłady papiernicze i piekarnia "Asprod" .

Na terenie gminy znajduje się też kilka istotnych zabytków, takich jak w Goleniowie kościół św. Katarzyny, fragment murów miejskich z Bramą Wolińską, basztą menniczną, basztą prochową, spichlerzem i ruinami kaplicy św. Jerzego. Ponadto w Miękowiu, Podańsku i Glewicach znajdują się kościoły ryglowe, a w Mostach kościół gotycki i pałac oraz ruiny kościoła gotyckiego w Tarnówku.

5.2.3. Gmina Gryfino

Gmina Gryfino – jest to gmina miejsko-wiejska z funkcjami podmiejskimi, położona w północnej części powiatu gryfińskiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest miasto Gryfino. Jest to największa z wszystkich gmin powiatu, zarówno pod względem ludności, jak i powierzchni.



Gmina zajmuje powierzchnię **253,62** km², co daje jej 31 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w końcu 2010 roku **31 425** osób, co dawało 9 miejsce w województwie. Gęstość zaludnienia wynosiła 123,91 osoby na km². Gmina zajmowała 13,6% powierzchni powiatu.

Gmina położona jest w obrębie dwóch jednostek fizjograficznych: Równiny Wełtyńskiej oraz Doliny Dolnej Odry. Pomiędzy Odrą Wschodnią a Odrą Zachodnią utworzono Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry. Uchodząca do Odry rzeka Tywa w okolicach Gryfina jest dostępna dla kajaków. Na Odrze odbywa się także żegluga śródlądowa. Największym jeziorem jest Jezioro Wełtyńskie o powierzchni około 350 ha. Przez jezioro, od miejscowości Czepin do Pniewa prowadzi czarny szlak turystyczny. Pozostałe 2 szlaki - niebieski i zielony prowadzą przez Szczeciński Park Krajobrazowy i Puszcze Bukowa. W Gryfinie swą siedzibę mają dyrekcje Parków Krajobrazowych: Doliny Dolnej Odry, Szczecińskiego i Cedyńskiego. Tereny leśne zajmują 21% powierzchni gminy, a użytki rolne 54%.

Gmina Gryfino sąsiaduje ze Szczecinem (powiat grodzki), gminami Banie, Stare Czarnowo i Widuchowa (powiat gryfiński), gminą Kołbaskowo (powiat policki) oraz gminą Bielice (powiat pyrzycki). Graniczy także z Republiką Federalną Niemiec, z powiatem Uckermark (land Brandenburgia).

Na terenie gminy położone są następujące miejscowości:

- miasto Gryfino;
- sołectwa: Bartkowo, Borzym, Chlebowo, Chwarstnica, Czepino, Daleszewo, Dołgie, Drzenin, Gardno, Krajnik, Krzypnica, Mielenko Gryfińskie, Nowe Czarnowo, Parsówek, Pniewo, Radziszewo, Sobiemyśl, Sobieradz, Stare Brynki, Steklno, Steklino, Wełtyń, Wirów, Włodkowice, Wysoka Gryfińska, Żabnica, Żorawie, Żorawki;
- miejscowości: Ciosna, Dębce, Gajki, Łubnica, Nowe brynki, Osuch, Pastuszka, Raczki, Szczawno, Śremsko, Wirówek, Zaborze.

Przez gminę prowadzi droga krajowa nr 31 łącząca Gryfino z autostradą A6 (9 km) i ze Szczecinem (17 km do skrzyżowania w Zdrojach) oraz z przez Widuchową (17 km) z Chojną (38 km) i drogi wojewódzkie nr 120 przez Gardno (8 km) do Starego Czarnowa (20 km), nr 121 do Banii (22 km), a także nr 119 z Klucza do Gardna (10 km). Od 2010 roku przez teren gminy przebiega droga ekspresowa S3 ze Szczecina do Gorzowa, z węzłem Gryfino.

Gryfino posiada połączenie kolejowe ze Szczecinem i Kostrzynem nad Odrą. Największym zakładem przemysłowym Gryfina jest węglowa elektrownia "Dolna Odra", w której znajduje zatrudnienie wielu mieszkańców miasta. Obok energetycznego potentata firma Fliegel-Textil-Service wybudowała nowoczesną pralnię dającą zatrudnienie 120 osobom a Jürging Natürdärme uruchomiła zakład produkcji naturalnych osłonek do wędlin. Do większych zakładów należy również "Gryfskand" - spółka powstała z przekształcenia najstarszej w Gryfinie Fabryki Sucheji Destylacji Drewna. Przy współudziale

kapitału szwedzkiego produkuje ona węgiel drzewny. W Gryfinie funkcjonują ponadto trzy spółdzielnie mieszkaniowe, PSS Spółem i GS Samopomoc Chłopska. Na terenie gminy funkcjonują ponadto spółki: "Alumet" w Daleszewie, WKI Isoliertechnik w Wełtyniu, Odra Land w Daleszewie i Radziszewie /kapitał szwedzki/ oraz „Scan-Pol Farming” w Drzeninie /kapitał duński/.

Czynnikami stymulującymi rozwój rolnictwa w gminie są korzystne warunki przyrodnicze – duży obszar kompleksów glebowo - rolniczych dobrych i bardzo dobrych, znaczne zasoby siły roboczej oraz zainwestowanie w postaci obiektów inwentarskich i z zakresu infrastruktury technicznej. Ograniczenia w racjonalnym wykorzystaniu zasobów rolnych to występowanie obszarów chronionych, wysoka liczba gospodarstw małoobszarowych - ponad 80 % gospodarstw na wsi nie przekracza wielkości 15 ha, niski poziom uprzedmiotowienia pracy, brak bazy z zakresu przechowalnictwa i przetwórstwa oraz dekapitalizacja systemów melioracyjnych we wschodniej części gminy.

W Gryfinie funkcjonują liczne placówki oświatowe, w tym 5 przedszkoli, 3 szkoły podstawowe, gimnazjum, zespół szkół ponadgimnazjalnych, zespół szkół specjalnych oraz liceum ogólnokształcące. Szkoły podstawowe funkcjonują ponadto w Chwarstnicy, w Gardnie, w Radziszewie i w Żabnicy. Ze względu na bliskość Szczecina w Gryfinie nie ma uczelni wyższych lub ich filii.

Na terenie gminy funkcjonują liczne placówki służby zdrowia, w tym szpital z oddziałami: chirurgicznym, położniczo-ginekologiczno-noworodkowym, internistycznym oraz intensywnej opieki medycznej. Ponadto funkcjonuje Zakład Opiekuńczo-Leczniczy i Samodzielny Publiczny Dziecięcy Ośrodek Rehabilitacji w Nowym Czarnowie. Jako przychodnie funkcjonują: NZOZ „Vita-Med.”, PEDIATRYCZNO-INTERNISTYCZNY NZOZ, Przychodnia Kolejowa oraz NZOZ „Stomatologia” w Gryfinie, Zakład Usług Medycznych „Dolna Odra” w Nowym Czarnowie oraz NZOZ w Gardnie, a także Filia Gryfińsko – Chojeńska Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Gryfinie. Opieka zdrowotna zapewnia podstawowe usługi medyczne dla mieszkańców na przyzwoitym poziomie, natomiast lekarze specjaliści oraz inne oddziały lecznictwa zamkniętego funkcjonują w Szczecinie.

Na terenie gminy wytyczono kilka szlaków turystyki pieszej, w tym: czerwony Szlak Nadodrzański (długości 144,1 km) oraz zielony Szlak Woja Żeliszawa (długości 31,2 km). Istnieją też szlaki rowerowe, w tym: czerwony Szlak Odrzańsko-Bukowy (długości 32,5 km), niebieski Szlak Wełtyńsko-Tywiński (długości 34,9 km), zielony Szlak Zielona Odra (długości 154,5 km), zielony Szlak Leśny (długości 29,5 km) oraz żółty Szlak Stekliński (długości 29,5 km).

W 1945 roku miasto Gryfino zostało w 70% zniszczone, co sprawiło, iż pomimo ponad 750-cioletniej historii w mieście pozostało niewiele zabytków tj. m.in.: późnoromańsko-gotycki kościół oraz średniowieczne mury miejskie wraz z basztą - Bramą Bańską. W mieście znajduje się również cmentarz powojenny, gdzie spoczywa 7 tysięcy radzieckich żołnierzy.

5.2.4. Gmina Kobylanka

Gmina Kobylanka – jest to gmina wiejska z funkcjami podmiejskimi, położona w zachodniej części powiatu stargardzkiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest wieś Kobylanka.



Gmina zajmuje powierzchnię **122,05** km², czyli 8% powierzchni powiatu, co daje jej 85 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w grudniu 2010 roku **4 346** mieszkańców, co dawało 43 miejsce w województwie. Gęstość zaludnienia wynosiła 35,61 osoby na km².

Administracyjnie w skład gminy wchodzi następujące miejscowości:

- sołectwa: Bielkowo, Cisewo, Jęczydół, Kobylanka, Kunowo, Morzyczyn-Zieleniewo, Motaniec, Niedźwiedź, Rekowo, Reptowo;
- miejscowości: Gajecki Ług, Kałęga, Miedwiecko, Morawsko, Wielichówko, Zagość.

Gmina położona jest na równinach Pyrzycko-Stargardzkiej i Goleniowskiej. Całą północną i zachodnią część gminy porastają lasy Puszczy Goleniowskiej, natomiast wschodnia część jest położona nad jeziorem Miedwie. Tereny leśne zajmują 55% powierzchni gminy, a użytki rolne 34%. W gminie dominują funkcje osadnicze dla Szczecińskiego Obszaru metropolitalnego oraz gospodarka rolna i leśna. Dużą rolę odgrywa funkcja turystyczno-rekreacyjna, natomiast przemysł, rzemiosło i usługi pełnią funkcję uzupełniającą.

Gmina jest atrakcyjna turystycznie. Z Klęskowa do Morzyczyna prowadzi zielony szlak turystyczny im. B. Czwojdzńskiego, a z Załomia do Stargardu Szczecińskiego przez wieś Cisewo prowadzi niebieski szlak im. Anny Jagiellonki. Jezioro Miedwie jest dostępne dla żeglarzy.

Na terenie gminy istnieją 3 szkoły podstawowe w Kobylance, Kunowie i Reptowie, w którym znajduje się również Publiczne Gimnazjum. Najmłodszymi zajmuje się Niepubliczne Przedszkole w Kobylance. Pozostałe szkoły ponadgimnazjalne oraz wyższe zlokalizowane są w Stargardzie Szczecińskim oraz w Szczecinie.

W Kobylance działa jeden NZOZ oraz jedna indywidualna praktyka lekarska a także jeden lekarz stomatolog. Pozostali lekarze dostępni są w Stargardzie Szczecińskim lub w Szczecinie.

Przez teren gminy prowadzi droga krajowa nr 10 łącząca Kobylankę ze Szczecinem (12 km do skrzyżowania z autostradą A6) i ze Stargardem Szczecińskim (12 km), oraz droga wojewódzka nr 120 do Kołbacza (8 km).

Przez gminę przebiega linia kolejowa nr 351 umożliwiające połączenia ze Szczecinem i Stargardem Szczecińskim, a dalej do Poznania i na południe kraju.

5.2.5. Gmina Kołbaskowo

Gmina Kołbaskowo – jest to gmina wiejska z funkcjami podmiejskimi, położona w południowej części powiatu polickiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest wieś Kołbaskowo.



Gmina zajmuje powierzchnię **105,46** km², czyli 15,9% powierzchni powiatu a równocześnie zajmowała 95 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w dniu 31 grudnia 2010 roku **10 378** mieszkańców, co dawało 46 miejsce w województwie. Gęstość zaludnienia to 98,41 osoby na km².

Gmina leży na Wzniesieniach Szczecińskich i w Dolinie Dolnej Odry. Gmina położona jest na tak awanym Wale Bezleśnym, nieco zalesionym na zboczach. Najwyższym punktem Wąłu jest Mała Góra (88 m n.p.m.). W przeszłości cały ten teren porastały lasy, które zanikły na skutek rolniczej działalności człowieka. Obszar Międzyodrza zajmuje Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry, w którym znajdują się 3 rezerваты: Kurowskie Błota, Kanał Kwiatowy i Wzgórze Widokowe nad Międzyodrziem. W Bobolinie czynne było do 2007 roku piesze przejście graniczne. Tereny leśne zajmują 7% powierzchni gminy, a użytki rolne aż 67%.

W skład gminy wchodzi następujące miejscowości:

- wieś gminna: Kołbaskowo;
- sołectwa: Barnisław, Będargowo, Bobolin, Kamieniec, Karwowo, Kurów, Moczyły, Ostoja, Pargowo, Przeclaw, Siadło Dolne, Siadło Górne, Smolecin, Stobno, Ustowo, Warnik, Warzymice;
- wsie i osady: Kamionki, Przylep, Rajkowo, Rosówek, Smętowice;

Na terenie gminy zlokalizowane są trzy drogowe przejścia graniczne do Republiki Federalnej Niemiec, a mianowicie: Bobolin > Schwennenz; Kołbaskowo > Pomellen; Rosówek > Rosow. Przez gminę Kołbaskowo prowadzą drogi: autostrada A6 (E28) – prowadząca od przejścia granicznego Kołbaskowo-Pomellen (2 km) w kierunku Berlina, a przez Szczecin-Klucz (6 km, węzeł *Gryfino* z drogą krajową nr 31) do węzła *Kijewo* z drogą krajową nr 10 i drogą ekspresową S3 (19 km) oraz droga krajowa nr 13 prowadząca od przejścia granicznego w Rosówku (4 km) do Szczecina (12 km).

Przez Kołbaskowo przebiegają linie kolejowe łączące Szczecin z Niemcami tj. z Berlinem i Pasewalkiem.

Na terenie gminy funkcjonują 4 zespoły publicznych szkół, a mianowicie: Zespół Placówek Oświatowych w Kołbaskowie, Zespół Szkół w Przeclawiu, Szkoła Podstawowa w Będargowie oraz Zespół Szkół w Barnidance. Pozostałe szkoły i uczelnie wyższe dostępne są w Szczecinie.

Przychodnie Medycyny Rodzinnej działają w Kołbaskowie i w Przeclawiu, natomiast lekarze rodzinni w Przeclawiu i Ostoi. Lekarze specjaliści oraz lecznictwo zamknięte dostępne jest wyłącznie w Szczecinie.

Gospodarka gminy ma charakter przede wszystkim rolniczy bowiem 67% jej powierzchni zajmują tereny uprawne. Jednak ze względu na bliskość Szczecina obserwuje się zwiększony napływ osiedlającej się tutaj ludności aktywnej zawodowo w mieście.

Podczas badań archeologicznych prowadzonych na terenie Ustowa, na tzw. Gęsiej Górcie odkryto jamy mieszkalne sprzed 4 tys. lat. Na terenie gminy pozostały jeszcze następujące zabytki: kościół Rzymsko-Katolicki pod wezwaniem Św. Trójcy w Kołbaskowie, XIII/XIV wieczny kościół w Barnisławiu, XIII wieczny kościół w Kamieńcu, XIII wieczny kościół w Moczyłach oraz XIV wieczny kościół w Pargowie.

5.2.6. Gmina Nowe Warpno

Gmina Nowe Warpno – jest to gmina miejsko-wiejska położona w północno-zachodniej części powiatu polickiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest miasto Nowe Warpno.



Gmina zajmuje powierzchnię **197,07** km², czyli 29,7% powierzchni powiatu. Gmina zajmowała 55 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w dniu 31 grudnia 2010 roku **1 635** mieszkańców, co dawało 114 miejsce w województwie. Gęstość zaludnienia wynosiła 8,30 osoby na km², co jest najniższą gęstością zaludnienia w województwie.

Jest to najmniej ludna gmina miejsko-wiejska w Polsce oraz najmniejsza pod względem ludności gmina województwa zachodniopomorskiego. Dodatkowo, obszar wiejski gminy (czyli tereny poza miastem Nowe Warpno) jest najmniej ludnym takim obszarem na terenie gminy miejsko-wiejskiej w Polsce (liczy ok. 380 osób).

Zdecydowaną większość terytorium gminy zajmują wody Zalewu Szczecińskiego 10 064 ha (51,1 %) i lasy Puszczy Wkrzańskiej 7 488 ha (38 %).

Gmina sąsiaduje z polskimi gminami: Police (granica lądowa), Świnoujście i Stepnica (w obu przypadkach granica biegnie przez wody Zalewu Szczecińskiego). Ponadto sąsiaduje z niemieckimi gminami powiatu Uecker-Randow.

W skład gminy wchodzi dwa sołectwa:

- sołectwa: Brzózki, Warnołęka;
- wsie i osady: Cieszkowice, Maszkowo, Mszczuje, Myślibórz Wielki, Myślibórz Mały, Popielewo, Trzebieradz.

Gmina leży w regionie zajmowanym przez Puszcę Wkrzańską, ponadto jej terytorium obejmuje także południowo-zachodni fragment Zalewu Szczecińskiego oraz jego Zatokę Nowowarpieńską. Oprócz Zalewu Szczecińskiego są tu jeszcze cztery jeziora. Największe Jezioro Nowowarpieńskie, mające bezpośrednie połączenie z zalewem przez dwie cieśniny przy Ptasiej Wyspie (lub jak wolą inni Łysej Wyspie) oraz trzy jeziora śródlądne: Jezioro Małomyśliborskie i Jezioro Myśliborskie Wielkie oraz Jezioro Piaski. Wody są II i III klasy czystości. Czystość wód Jeziora Nowowarpieńskiego uzależniona jest od czystości Zalewu Szczecińskiego i Bałtyku.

Gmina charakteryzuje się bardzo wysoką lesistością. Lasy należą do kompleksu Puszczy Wkrzańskiej i podlegają nadzorowi Nadleśnictwa Trzebież. Występują kompleksy leśne roślinności naturalnej i półnaturalnej. Zbiorowiskami dominującymi na obszarze Puszczy Wkrzańskiej są bory mieszane, wilgotna subatlantycka dąbrowa, duże powierzchnie zajmują także bory sosnowe, olsy, łęgi olszowe i skrawkami subatlantycki grąd niski.

Przez gminę prowadzi czerwony szlak turystyczny "Puszczy Wkrzańskiej im. Stefana Kaczmarka" z Trzebieży do osiedla Głębokie. W Nowym Warpnie czynne jest morskie przejście graniczne. Tereny leśne zajmują 38% powierzchni gminy, a użytki rolne 7%.

Do Nowego Warpna prowadzi droga wojewódzka nr 114 łącząca je z Trzebieżą (21 km) i Policami (34 km).

W Nowym Warpnie działa jedyna na terenie gminy Zespół Szkół składający się ze szkoły podstawowej i gimnazjum. W tej samej miejscowości przyjmuje jedyny w gminie NZOZ Lekarz Rodzinny. Pozostałe placówki zdrowotne oraz lecznictwo zamknięte a także szkolne Średnie i wyższe dostępne są w Policach lub Szczecinie.

Cechą charakterystyczną gminy jest absolutny brak przemysłu, nie funkcjonują tu żadne zakłady, przez co w gminie jest bardzo czyste powietrze.

Miasto Nowe Warpno zostało uznane za miejscowość o szczególnych walorach klimatycznych. Klimat ma wybitne cechy klimatu morskiego, co silnie zaznacza się w wilgotności powietrza, znaczną ilością opadów, długotrwałości zimy i amplitudach temperatur. Charakteryzuje się dużą różnorodnością i zmiennością: mała amplituda roczna, sezonowa i dzienna temperatury powietrza, duża wilgotność i wietrzność, chłodniejsze lato oraz krótka i łagodna zima.

Nowe Warpno zachowało średniowieczny układ urbanistyczny oraz rybackie domy ryglowe. Na uwagę zasługuje ratusz ryglowy z XVII wieku i kościół późnogotycki oraz XVIII kościółek w dzielnicy Karszno. Ponadto w gminie koło miejscowości Brzózki (Popielewo) znajduje się pałac myśliwski z XIX wieku, otoczony parkiem, w którym znajdują się unikatowe okazy drzew i krzewów.

5.2.7. Gmina Police

Gmina Police – jest to gmina miejsko-wiejska położona we wschodniej części powiatu polickiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest miasto Police.



Gmina zajmuje powierzchnię **251,42** km², czyli 37,9% powiatu co dało jej 32 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w dniu 31 grudnia 2010 roku **39 777** mieszkańców, co dawało 5 miejsce w województwie. Gęstość zaludnienia wynosiła 158,21 osoby na km².

Gmina położona jest w regionie fizjograficznym Równiny Wkrzańskiej, Puszczy Wkrzańskiej, Dolina Dolnej Odry oraz Wzniesień Szczecińskich nad Odrą przy jej ujściu do Zalewu Szczecińskiego. W zachodniej części przy granicy z gminą Dobra znajduje się rezerwat przyrody Świdwie. Lasy Puszczy Wkrzańskiej, będące obszarem sieci Natura 2000, porastają znaczną część gminy. Obszary bezleśne znajdują się głównie we wschodniej, nadodrzańskiej części, gdzie również utworzono obszar chroniony sieci Natura 2000 – Police kanały. Przez gminę prowadzą szlaki turystyczne po Puszczy Wkrzańskiej.

Lasy zajmują 49,71% powierzchni gminy. Jest to jeden z największych odsetków obszarów leśnych w Województwie Zachodniopomorskim. Zdecydowana większość lasów, oprócz podstawowej funkcji, którą jest produkcja surowca drzewnego, pełni również funkcje wodochronne, glebochronne i krajobrazowe. Użytki rolne stanowią 23,8% powierzchni gminy (z czego niecałą połowę stanowią grunty orne), grunty pod wodami 11,05%, tereny zabudowane i zurbanizowane 9,1%.

W skład gminy wchodzi:

- miasto Police (miasto od około 1260 roku);
- sołectwa: Dębostrów, Drogoradz, Niekłończyca, Pilchowo, Przęsocin, Siedlice, Tanowo, Tatynia, Trzebież, Trzeszczyn, Uniemyśl, Wieńkowo;
- wsie i osady: Bartoszewo, Dobieszczyn, Karpin, Leśno Górne, Nowa Jasienica, Podbrzezie, Sierakowo, Stare Leśno, Węgornik, Zalesie, Żółtew;
- leśniczówki i gajówki: Mazańczyce, Pienice, Poddymin, Turznica;

- części miejscowości podane w wykazie gmin: Stary Dębostrow (część wsi Dębostrow), Witorza (część wsi Tatynia).

Przez gminę prowadzą drogi wojewódzkie nr 114 łącząca Police przez Trzebież (13 km) z Nowym Warpnem (34 km) i Tanowem (8 km) oraz droga nr 115 łącząca z Dobieszczynem (nad granicą z RFN) przez Tanowo (13 km) z dzielnicą Szczecin Głębokie (20 km) i śródmieściem Szczecina (26 km).

Gmina Police posiada na swoim terenie linię kolejową. Od 2002 roku na tej linii nie ma ruchu pociągów pasażerskich (używana teraz wyłącznie do transportu przemysłowego między Szczecinem a Portem Morskim w Policach oraz Zakładami Chemicznymi Police S.A.).

Przez gminę przebiega tor wodny Szczecin - Świnoujście. Działają tutaj dwa porty morskie: port Police składający się z tzw. portu morskiego i portu barkowego oraz port w Trzebieży.

W gminie funkcjonuje łącznie 9 przedszkoli oraz 4 oddziały przedszkolne przy szkołach podstawowych oraz 7 szkół podstawowych i 4 szkoły filialne.

Na terenie gminy działa Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej, w strukturze którego znajduje się szpital. Ponadto w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej w gminie funkcjonują Niepubliczne Zakłady Opieki Zdrowotnej m.in. „POLVITA”, „CONSULTA”, „ALMED” „MEDICA” oraz prywatne gabinety lekarskie. Specjalistyczna opieka zdrowotna skupia się wokół ośrodków wyspecjalizowanych m.in. w dziedzinach ginekologiczno – położniczej, dermatologii i wenerologii oraz stomatologii. Rehabilitacją leczniczą zajmują się dwa ośrodki tj.: Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska Artur Jędruch oraz NZOZ „ŚROD-MED”. System opieki zdrowotnej uzupełniają apteki oraz punkty apteczne na terenie miasta i gminy.

Gmina należy do tych w których przemysł odgrywa dużą rolę. Władze gminy intensywnie wspierają rozwój przemysłu poprzez między innymi utworzenie wraz z Zakładami Chemicznymi Police S.A., Uniwersytetem Szczecińskim i Zachodniopomorską Agencją Rozwoju regionalnego spółki „INFRAPARK” Police S.A. Gmina jest właścicielem 48,91% kapitału zakładowego. Celem utworzenia spółki jest aktywizacja gospodarcza gminy. Spółka ta oferuje 296 ha terenów inwestycyjnych podzielonych na 23 obszary o powierzchni 1,5 do 80 ha. Atrakcyjność położenia podnosi dostęp do infrastruktury technicznej Zakładów Chemicznych „POLICE” SA oraz preferencyjne zasady inwestowania. Część terenów należących do tej spółki otrzymała status Specjalnej Strefy Ekonomicznej w ramach współpracy z Kostrzyńsko – Słubicką Specjalną Strefą Ekonomiczną. Gmina wraz ZCH Police utworzyła też Port Morski w Policach sp. z.o.o., Dzięki utworzeniu spółki opłaty portowe nie zostały przejęte przez Urząd Morski, lecz zostają przeznaczone na inwestycje w porcie.

Gmina Police prowadzi szereg działań na rzecz ochrony środowiska, między innymi oczyszczanie ścieków, segregację odpadów i akcje społeczne. Wieloletnie starania gminy nie raz były nagrodzone wyróżnieniami i nadaniem tytułów gminy "ekologicznej". W Leśnie Górnym na terenie Punktu Przyjęcia Odpadów powstała pierwsza w gminie oraz powiecie elektrownia wiatrowa o mocy 600 kW. Jej zdolność produkcyjna wynosi około 1000 MWh rocznie.

Na terenie gminy występuje kilka zabytków głównie o charakterze sakralnym, w tym gotycka kaplica z około XV wieku, neogotycki Kościół Mariacki, Lapidarium oraz kamienice z XIX wieku w Policach, a ponadto gotycki kościół Świętych Piotra i Pawła z XIV wieku oraz ruiny klasztoru Augustianów w dzielnicy Polic – Jasienicy. Do zabytków sakralnych należą również barokowy kościół Najświętszej Marii Panny z 1787 roku w Niekłończycy, kościół Wniebowzięcia z 1286 roku w Przęsocinie oraz kościół parafialny Podwyższenia Świętego Krzyża z 1745 roku w Trzebieży. W Trzeszczynie i Leśnie Górnym zlokalizowano ważniejsze pomniki.

5.2.8. Gmina Stare Czarnowo

Gmina Stare Czarnowo – jest to gmina wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu gryfińskiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest wieś Stare Czarnowo.



Gmina zajmuje powierzchnię **153,17** km², co daje jej 69 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w końcu 2010 roku **3 864** osób, co dawało 95 miejsce w województwie. Gęstość zaludnienia wynosiła 25,23 osoby na km². Gmina zajmowała 8,2% powierzchni powiatu.

Gmina leży na równinie Pyrzycko-Stargardzkiej oraz w obrębie Puszczy Bukowej i Szczecińskiego Parku Krajobrazowego. Na terenie Parku znajduje się 6 rezerwatów przyrody oraz najwyższe wzniesienie okolic Szczecina, Góra Bukowiec o wysokości 148,4 m n.p.m. Ważną część przyrodniczych zasobów gminy stanowią też jeziora, a wśród nich: Glinna, Binowskie i Będgoszcz (północna część). Przepływająca przez gminę rzeka Płonia tworząca jezioro Żelewko jest dostępna dla kajaków, w okolicach wsi Żelewo Płonia wpada do jeziora Miedwie. Przez Puszcę Bukową prowadzi wiele szlaków turystycznych.

W skład gminy wchodzi:

- wieś gminna: Stare Czarnowo;
- sołectwa: Binowo, Dębina, Dobropole Gryfińskie, Glinna, Kartno, Kołbacz, Kołowo, Komorówko, Nieznań, Żelewo, Żeliszawiec;
- miejscowości: Będgoszcz, Binówko, Modrzewko, Węglino, Kołówko, Gliniec, Małolesie, Osetne Pole.

Przez gminę prowadzi dawna droga krajowa nr 3 łącząca Stare Czarnowo przez Kołbacz (3 km) ze skrzyżowaniem w granicach Szczecina z drogą krajową nr 10 (10 km) i autostradą A6 (13 km) oraz z Pyrzycami (17 km). Droga wojewódzka nr 120 łączy Stare Czarnowo z Gryfinem (20 km), a droga wojewódzka nr 143 Kołbacz z Kobylanką (8 km).

Pod działalność rolniczą przeznaczono 6.732 ha, co stanowi 44 % powierzchni, lasy zajmują 45,8 % powierzchni, a wody zaledwie 3,3 % ogólnej powierzchni gminy. Dominującą formą użytkowania w gminie są grunty orne, które zajmują 72% powierzchni użytków rolnych, użytki zielone zajmują 25,9 % gruntów, a sady stanowią 2,0 % użytków rolnych. Na terenie gminy funkcjonuje 332 gospodarstw rolnych, z których ponad połowa to gospodarstwa o powierzchni od 1 - 5 hektarów. Prawie dwukrotnie większą powierzchnię użytków rolnych niż rolnicy indywidualni posiada Zakład Doświadczalny Instytutu Zootechniki Spółka z o. o Kołbacz.

Na terenie gminy funkcjonuje zespół szkół w Kołbacz, w skład którego wchodzi szkoła podstawowa i gimnazjum oraz przedszkole. Natomiast w Binowie zlokalizowany jest Dom Dziecka (dla 50 wychowanków), którego organem prowadzącym jest Starostwo Powiatowe w Gryfinie. Brak jest szkolnictwa ponadpodstawowego i wyższego, co zmusza młodzież do dojazdu do takich szkół w Gryfinie lub Szczecinie.

Mieszkańcy Gminy Stare Czarnowo mogą korzystać z usług medycznych w zaledwie kilku placówkach opieki zdrowotnej, w tym w placówkach prowadzonych przez lekarzy rodzinnych w Kołbacz i w Starym Czarnowie oraz przez NZOZ w Gardnie. Gabinety stomatologiczne prowadzone są w Wiejskim Ośrodku Zdrowia w Kołbacz i w Szkole Podstawowej w Gardnie. Lekarze specjaliści oraz lecznictwo zamknięte dostępne jest wyłącznie w gminach sąsiednich, w tym w Szczecinie.

Na terenie gminy znajduje się wiele cennych zabytków, a w szczególności: zespół obiektów dawnego opactwa cysterskiego w Kołbacz zaliczony do najcenniejszych zabytków Pomorza Zachodniego. W skład tego obiektu wchodzi: kościół ceglany późnoromański i gotycki; trójskrzydłowy klasztor, ceglana gotycka budowla z XIII i XIV wieku przylegający od południa do kościoła. Ponadto w Binowie istnieje kościół z XIV wieku oraz grodzisko obronne X-XII wiek, neogotycki kościół murowany w którym wmurowane są płyty nagrobne w Kołowie, kościół z kamienia polnego ciosanego - 2 połowa XIII wieku w Kartnie; osada kultury łużyckiej i kościół z kamienia ciosanego - 2 połowa XIII wieku w Żeliszawcu; kościół

ryglowy w Żelewie; osada kultury pucharów lejkowatych z młodszej epoki kamienia oraz kościół z XIII wieku odbudowany w XIX wieku w Starym Czarnowie.

5.2.9. Gmina Stepnica

Gmina Stepnica – jest gminą wiejską położoną w zachodniej części powiatu goleniowskiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz jest miejscowość Stepnica.



Gmina zajmuje powierzchnię **293,22** km², co daje jej 22 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w grudniu 2010 roku **4 776** mieszkańców, co daje jej 83 miejsce w województwie. Gęstość zaludnienia wynosiła 16,29 osoby na km².

Gmina Stepnica położona jest w zachodnio-północnej części Województwa Zachodniopomorskiego i wchodzi w skład obszaru funkcjonalnego przylegającego bezpośrednio do Zalewu Szczecińskiego i Roztoki Odrzańskiej. Ogólna powierzchnia gminy wynosi 293 km², w tym: 39,8% to wody, 30% lasy i 30,2% grunty rolne, tereny podmokłe i torfowiska. Teren gminy ma charakter nizinny o dużym zalesieniu.

Administracyjnie w skład gminy wchodzi:

- wieś gminna: Stepnica;
- sołectwa: Bogusławie, Budzień, Czarnocin, Gąsierzyno, Jarszewko, Kopice, Łąka, Miłowo, Piaski Małe, Racimierz, Stepniczka, Widzieńsko, Zielonczyn, Żarnowo, Żarnówko;
- osady leśne: Borowice, Krokorzycy;
- gajówki: Rogów.

Gmina nie jest położona na głównych szlakach komunikacyjnych, najbliższą drogą krajową jest droga krajowa nr 3, przechodząca przez niewielki fragment gminy na wschód od Widzieńska. Miejscowości posiadają, przez dość dobrze rozbudowaną sieć asfaltowych dróg kołowych, połączenia z tą trasą, prowadzącą nad morze i do Szczecina. Do Stepnicy prowadzi droga wojewódzka nr 112 łącząca wieś z Modrzewiem (16 km) i dalej do Goleniowa (20 km) oraz droga powiatowa przez Żarnowo do Wolina. Stepnica leży w strefie oddziaływań Goleniowa i Szczecina, przez co ma duże szanse rozwoju w dziedzinie transportu.

Na terenie gminy działają cztery szkoły, dwie podstawowe w Stepnicy i Racimierzu, gimnazjum w Stepnicy oraz Niepubliczna Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Stepnicy.

W Stepnicy przyjmuje pacjentów jedna przychodnia NZOZ oraz lekarz stomatolog i pediatra. Znajduje się tu również apteka.

Potencjałem rozwojowym gminy są:

- nadzalewowe położenie z możliwością usytuowania ośrodka portowego i żeglarskiego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym;
- Puszcza Goleniowska o szczególnych walorach przyrodniczo-krajobrazowych, podstawa gospodarki leśnej i turystyki;
- Rezerваты przyrody Białokrzew Kopicki, Wilcze Uroczysko, Olszanka i Czarnocin.

Na obszarze gminy występują równorzędne funkcje wiodące, w tym: rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo, przemysł drzewny, meblarski, usługi, rzemiosło, administracja, usługi społeczno-kulturalne, turystyka i rekreacja.

Gmina Stepnica jest gminą rolniczą nastawioną na produkcję rolną oraz gospodarkę leśną. Największym zakładem przemysłowym w Stepnicy jest tartak należący do szwedzkiej grupy Sweedwood Poland. Natomiast w Bogusławiu znajduje się zakład przemysłu paszowego, należący do firmy Andreas.

Gmina ze względu na swoje położenie nad wodami Zalewu Szczecińskiego i Puszczy Goleniowskiej posiada niepowtarzalne i dogodne warunki dla wędkarzy, żeglarzy, amatorów spływów kajakowych, pieszych i rowerowych wędrówek, zbieraczy runa leśnego

i myśliwych, dzięki posiadaniu kilkudziesięciu kilometrów kanałów, rzeki Gowienicy, jezior, plaż, dobrego systemu dróg biegnących wśród lasów. W rejonie miejscowości Czarnocin płytkie wody Zalewu Szczecińskiego oraz zawsze korzystne wiatry stwarzają najlepsze i najbezpieczniejsze warunki w Polsce do uprawiania windsurfingu, działa tam Szkoła Aktywnego Wypoczynku Frajda. W Stepnicy znajduje się plaża strzeżona i jest to miejsce wykorzystywane do kąpieli i rekreacji. Właścicielem jest Gmina Stepnica.

5.2.10. Gmina Stargard Szczeciński

Gmina Stargard Szczeciński – jest to gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części powiatu stargardzkiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz gminy jest miasto Stargard Szczeciński.



Gmina zajmuje powierzchnię **318,47 km²**, co daje jej 20 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w dniu 31 grudnia 2010 roku **11 976** mieszkańców, co dawało 33 miejsce w województwie. Gęstość zaludnienia wynosiła 37,61 osoby na km². Gmina zajmowała 21,0% powierzchni powiatu.

Gmina leży na równinach Pyrzycko-Stargardzkiej i Nowogardzkiej. Po włączeniu wsi Burzykowo i Słotnica oraz lotniska w Kluczewie w granice Stargardu Szczecińskiego jako odrębnego miasta, obszar gminy został podzielony na dwie części. W zachodniej znajduje się większość jeziora Miedwie, doskonałego do uprawiania sportów wodnych. Przez wschodnią część przepływają rzeki Ina oraz jej dopływy Krąpiel i Mała Ina. W okolicach Stargardu znajduje się rezerwat przyrody Ozy Kiczarowskie. Tereny leśne zajmują 12% powierzchni gminy, a użytki rolne aż 72% obszaru.

W skład gminy Stargard Szczeciński wchodzi:

- sołectwa: Barzkowice, Golina, Grabowo, Grzędzice, Kiczarowo, Klępino, Koszewo, Krąpiel, Kurcewo, Lipnik, Lubowo, Małkocin, Pężino, Poczernin, Rogowo, Skalin, Smogolice, Sowno, Strachocin, Strumiany, Strzyżno, Sułkowo, Święte, Trzebiatów, Tychowo, Ulikowo, Warchlino, Witkowo Pierwsze, Witkowo Drugie, Żarowo;
- miejscowości: Bębniak, Domanowo, Golczewo, Golinka, Kępinka, Kolonia Dolna – Grabowo, Koszewko, Luboń, Mężyki, Omięcín, Piaszcze, Piaśnik, Radziszewo, Siwkowo, Warchlinko, Wierzchląd, Pstrowo, Mokrzyca.

Gmina Stargard styka się aż z 10 innymi gminami, a mianowicie:

- ❖ Stargard Szczeciński (miasto);
- ❖ Dolice, Kobylanka, Marianowo, Stara Dąbrowa, Suchań – powiat stargardzki;
- ❖ Goleniów i Maszewo - powiat goleniowski;
- ❖ Stare Czarnowo – powiat gryfiński;
- ❖ Warnice – powiat pyrzycki.

Przez gminę prowadzą:

- drogi krajowe: Nr **10** łącząca Stargard Szczeciński ze Szczecinem (24 km do autostrady A6) a w drugą stronę z Suchaniem (20 km) i dalej do Bydgoszczy i Warszawy z odcinkiem drogi szybkiego ruchu S10 stanowiącym Obwodnicę Stargardu Szczecińskiego, droga krajowa nr **20** do Chociwła (26 km) i dalej do Gdańska);
- drogi wojewódzkie nr **106** przez Warnice (11 km) do Pyrzyc (28 km) i przez wieś Łęczycę (13 km), Maszewo (20 km), Nowogard (40km) do Rzewnowa (82km) a także droga nr **142** łącząca wieś Sowno z Łęczycą (11 km) i Rzęśnicą (10 km) oraz droga nr **141** z Sowna do wsi Darż (13 km).

Przez gminę przebiegają cztery linie kolejowe łączące Stargard Szczeciński ze Szczecinem, Koszalinem, Piłą i Pyrzycami.

Na terenie gminy funkcjonuje 6 szkół podstawowych w: Grzędzicach, Koszewie, Małkocinie, Pężynie, Sownie i Strachocinie. Gimnazjum Gminy Stargard znajduje się w Stargardzie Szczecińskim. Pozostałe szkoły ponadpodstawowe, szkoły specjalistyczne oraz uczelnie wyższe znajdują się w Stargardzie Szczecińskim i w Szczecinie.

Lekarze POZ przyjmują w NZOZ zlokalizowanym w Pęzinie oraz Stargardzie Szczecińskim, podobnie lekarze stomatolodzy przyjmują w Grzędzicach oraz w Stargardzie Szczecińskim. Lekarze pozostałych specjalności przyjmują w Stargardzie Szczecińskim lub w Szczecinie, gdzie również można uzyskać szpitalne leczenie zamknięte.

Gmina ma bardzo bogate tradycje rolnicze. Stąd jej powierzchnia w znacznej mierze wykorzystywana jest do produkcji rolnej. Istnieją tu zarówno małe gospodarstwa indywidualne oraz duże o powierzchni 1000 ha. Gmina posiada również potencjał ludzki umożliwiający utrzymanie i rozwój produkcji przemysłowej i budownictwa. Korzystne położenie w bliskim sąsiedztwie Szczecina i wokół miasta Stargardu, jak również otwartość władz wobec wszystkich inicjatyw gospodarczych są atutami potwierdzającymi atrakcyjność gminy wobec rosnących oczekiwań potencjalnych inwestorów.

W gminie obowiązuje uchwała o pomocy publicznej dla przedsiębiorstw przewidująca wysokie ulgi podatkowe dla inwestorów. Główne kierunki rozwoju gminy to:

- ❖ działalność małych zakładów produkcyjno-usługowych i handlowych przyjaznych dla środowiska;
- ❖ usługi dla rolnictwa;
- ❖ produkcja żywności.

Na terenie gminy usytuowane są liczne zabytki. Do najcenniejszych należą osady typu ziemiankowego z neolitu, które odkryto w Skalinie i Klępinie oraz w Pęzinie. Do najstarszych osad należy miejscowość Żarowo. Za sprawą nadań ziemskich książąt pomorskich Klępino, Strachocin, Święte i Witkowo znalazły się we władaniu zakonu joannitów, a siedzibą ich Komandorii stało się Pęzino. Na terenie gminy istnieją liczne zabytki sakralne, do których należą: pochodzący z XV wieku salowy kościół św. Józefa Oblubieńca w Małkocinie, neogotycki kościół w Sownie z przełomu XIX i XX wieku, kościół w Poczerninie, zbudowany w XV wieku z głazów narzutowych, kamiennie-ceglany kościół w Skalinie pochodzący z XV wieku, kościół św. Antoniego z Padwy w Świętem, który został wzniesiony w XV przez joannitów, neoromański granitowy kościół z XIX w. z ceglana wieżą w Żarowie. Do ważniejszych zabytków należą również: zamek w Pęzinie (z XII wieku) oraz neorenesansowy pałac w Koszewku wzniesiony w XIX wieku a przebudowany w 1922 roku jako siedziba junkierska wzniesiona w wianie przyszłemu feldmarszałkowi II Rzeszy F. Paulusowi przez jego żonę Benitę.

5.2.11. Miasto Stargard Szczeciński

Miasto Stargard Szczeciński – jest miastem i gminą położoną w zachodniej części powiatu stargardzkiego, wchodzącego w skład województwa zachodniopomorskiego. Siedzibą władz jest miasto Stargard Szczeciński.



Miasto zajmuje powierzchnię **48,08** km², co daje jej 113 miejsce w województwie. Ludność gminy liczyła w dniu 31 grudnia 2010 roku **69 631** mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosiła 1 448,23 osoby na km². Jest trzecim miastem pod względem liczby ludności w województwie i 56 miastem w Polsce.

Miasto leży na Równinie Pырzycko-Stargardzkiej nad rzeką Iną oraz na terenie mikroregionów: Równinna Kluczewska, Równinna Klępińska, Drumliny Grzędzickie oraz w dolinach Iny i Małej Iny. Obecna rzeźba powierzchni Stargardu powstała w wyniku działalności lądolodu skandynawskiego, który uformował tzw. linię moren czołowych.

Miasto znajduje się w dorzeczu Iny i Płoni. Do Iny na terenie miasta wpływają: Krąpiel (prawy dopływ), Mała Ina, Rzepliński Kanał, Kanał Ulgi oraz Kanał Młyński oraz Młynówka, do której wcześniej wpływa Kruczy Gród. Ciekim należącym do dorzecza Płoni jest Gowienica Miedwiańska. Na terenie miasta nie występują naturalne zbiorniki wodne. Jedynie w Kluczewie znajdują się sztuczne obwałowania odstożników należące do cukrowni. Pod miastem znajduje się jeden z Głównych Zbiorników Wód Podziemnych w Polsce.

Miasto leży na pograniczu dwóch krain geograficznych: Niziny Szczecińskiej i Pojezierza pomorskiego, co ma duży wpływ na zróżnicowanie typów krajobrazu

w najbliższej okolicy. Miasto usytuowane jest w tak zwanej bramie wjazdowej do zespołu wielkomiejsko-portowego Szczecina. Spełnia funkcję dużego węzła komunikacyjnego.

Na terenie miasta funkcjonują trzy żłobki (w tym dwa miejskie) oraz 15 przedszkoli (z czego 6 miejskich), a także 9 szkół podstawowych, 8 gimnazjów, 15 państwowych szkół ponadgimnazjalnych w tym 6 szkół zawodowych, 6 liceów ogólnokształcących, 2 szkoły średnie zawodowe, oraz państwowa Szkoła Muzyczna I i II stopnia. Ponadto funkcjonują szkoły niepubliczne ponadgimnazjalne. Pierwszą szkołą wyższą w mieście jest otwarta w 2005 roku Stargardzka Szkoła Wyższa „Stargardinum”. Swój Wydział Przedsiębiorczości posiada Zachodniopomorska Szkoła Biznesu, punkty dydaktyczne Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych oraz Zamiejskowy Ośrodek Dydaktyczny Społecznej Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi.

W Stargardzie działają 22 apteki a także funkcjonują 10 przychodni skupiających lekarzy rodzinnych, 24 przychodnie lekarzy specjalistów, 4 przychodnie stomatologiczne oraz szpital powiatowy jako Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej wraz z Ośrodkiem Rehabilitacji oraz Oddziałem Okulistycznym i Otolaryngologicznym.

Miasto Stargard stanowi regionalny ośrodek równoważenia rozwoju z wyraźną przewagą przemysłu lekkiego. Jest silnym ośrodkiem gospodarczym i przemysłowym, w którym ważny udział ma przemysł spożywczy (cukrowniczy, mleczarski, cukierniczy) i maszynowy (produkcja taboru kolejowego, produkcja maszyn przeładunkowych, produkcja elementów napędowych maszyn).

W 2003 roku utworzono na powierzchni 150 ha Stargardzki Park Przemysłowy, pełniący rolę inkubatora przedsiębiorczości. Na terenie byłego lotniska w Kluczewie utworzono drugi park przemysłowy – Regionalny Stargardzki Park Nowoczesnych Technologii, na terenie którego funkcjonują dwie fabryki. W 2009 roku Koncern Bridgestone uruchomił fabrykę opon na byłym lotnisku. Tuż obok w 2010 roku działalność rozpoczęła fabryka maszyn przeładunkowych fińskiego koncernu Cargotec. Na tym obszarze inwestycję planuje belgijska firma Van Heyghen Staal.

Oprócz firm wymienionych powyżej na terenie miasta działają:

- ❖ spółki miejskie (Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o., Stargardzkie Towarzystwo Budownictwa Społecznego Sp. z o.o.)
- ❖ zakłady przemysłu spożywczego (Cukrownia Kluczewo Sp. z o.o., RARYTAS Sp. z o.o., STARCO Zakład Mleczarski Sp. z o.o.)
- ❖ zakłady produkcji środków transportu ("CARGOTEC" – Sp. z o.o.; Przedsiębiorstwo Transportu i Maszyn Drogowych TRANS-MASZ S.A., Zakład Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.)
- ❖ zakłady przemysłu maszynowego (Z.U.M.-Stargard Sp. z o.o., Backer OBR Sp. z o.o. Zakład w Stargardzie Szczecińskim, Klippan Safety Sp. z o.o.,
- ❖ zakłady remontowo-budowlane (Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Remontowo – Budowlane Maxbud Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Robót Mostowych Mostar Sp. z o.o., Stargardzkie Przedsiębiorstwo Budowlane Marbud Sp. z o.o.)
- ❖ zakład dziewiarski (Suzan Polska Sp. z o.o.)
- ❖ zakład wyrobów szcztokarskich (Stargard Borst Sp. z o.o.)

Na terenie Stargardu Szczecińskiego i w jego okolicy znajdują się 22 zabytki. Na obszarze Starego Miasta zachowały się w niewiele zmienionym stanie prawie wszystkie architektoniczne dominanty z najświetniejszego okresu jego dziejów. Wiele obiektów wykonano w stylu późnego gotyku, a nieco mniej w baroku. Przeważającym materiałem budowlanym jest duża średniowieczna cegła, nadająca najczęściej nietynkowanym elewacjom charakterystyczną, ciemnoczerwoną barwę. Do ważniejszych zabytków należą: kolegiata NMP Królowej Świata (z XIII wieku), kościół św. Jana (z XV wieku), ratusz z XIII wieku, system obwarowań miejskich pochodzący z drugiej połowy XIII wieku wraz

z ośmioma bramami i arsenalem. Znajduje się również krzyż pokutny (z 1542 roku, największy w Polsce), wieża ciśień – największy wodozbiór w Polsce (67 m) oraz Czerwone Koszary – największy kompleks koszarowy na Pomorzu. Na terenie miasta znajduje się 19 pomników przyrody, wśród których najliczniejszą grupę stanowią platany klonolistne. Ponadto: klon jawor, klon zwyczajny, topola geldryjska, dąb szypułkowy, wierzba biała, grab pospolity, topola czarna i wiąz szypułkowy.

Do najważniejszych placówek kulturalnych należą: Stargardzkie Centrum Kultury, Młodzieżowy Dom Kultury, Stargardzki Dom Kultury Kolejarza, Książnica Stargardzka i Klub Garnizonowy. W mieście istnieje obecnie jedno kino. Największą miejską widownią przystosowaną do imprez artystycznych jest amfiteatr, położony na stromej skarpie w Parku Chrobrego. Widownia może pomieścić 2500 osób. W mieście istnieje jedno muzeum z siedzibą przy Rynku Staromiejskim wraz z dwiema filiami w Bastei (eksponowane są tam militaria) oraz w Bramie Pyrzyckiej.

Miasto posiada nowoczesną bazę sportowo-rekreacyjną, zapewniającą warunki uprawiania sportu i rekreacji, zarówno sportowcom wykwalifikowanym jak i amatorom, w tym: stadion lekkoatletyczny, dwa stadiony piłkarskie oraz halę sportową. Ponadto w mieście funkcjonują: 3 kryte pływalnie, kregielnia, 4 zespoły kortów tenisowych, skateplaza, 2 skateparki, ośrodki jazdy konnej, strzelnica, boiska piłkarskie ze sztuczną trawą oraz sezonowe lodowisko.

Dla wioślarzy rzeką Iną wytyczono szlak kajakowy, który prowadzi od Recza przez Stargard i Goleniów aż do ujścia do Domiędzy. Planowane jest zagospodarowanie odcinka Iny do celów turystycznych wraz z budową przystani kajakowej, stanowisk wodnych, miejsc biwakowych i ogniskowych.

5.2.12. Miasto Szczecin

Miasto Szczecin – jest jednostką samorządu terytorialnego na prawach powiatu. Miasto położone jest w zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Jest siedzibą władz miasta i zarazem powiatu oraz władz wojewódzkich.



Miasto zajmuje powierzchnię **300,55** km², co daje 3 miejsce w kraju. Ludność miasta liczyła w dniu 31 grudnia 2010 roku **397 631** mieszkańców, przy czym gęstość zaludnienia wynosiła 1 323 osoby na km². Pod względem liczby ludności jest siódmym miastem w Polsce a największym w województwie (prawie 25% wszystkich mieszkańców).

Szczecin leży w zachodniej części województwa przy granicy polsko-niemieckiej. Miasto położone jest nad rzeką Odrą oraz jeziorem Dąbie, obejmując część Międzyodrza. Miasto leży na obszarze czterech mezoregionów geograficznych: Dolina Dolnej Odry, Wzniesienia Szczecińskie, Wzgórza Bukowe i Równina Goleniowska. Wszystkie te regiony wchodziły w skład Pobrzeża Szczecińskiego.

Szczecin graniczy z miastem i gminą Police (od północy) oraz gminami: Dobra, Kołbaskowo od zachodu, Gryfino i Stare Czarnowo od południa oraz Kobylanką i Goleniowem od wschodu. Wieś Pilchowo i osiedle Pilchowo jest podzielone granicą administracyjną między miastem Szczecin a wiejską częścią gminy Police, osiedle Bezrzecze – między Szczecinem a gminą Dobra, zaś osiedle Załom – pomiędzy Szczecinem a gminą Goleniów.

Średnia rzędna terenu w mieście wynosi 25 m n.p.m. Najniżej teren opada pomiędzy ramionami Odry, gdzie występują obszary depresyjne sięgające 0,1 m p.p.m. Przy granicach miasta leży wzniesienie zwane Wielecką Górą (131 m n.p.m.), będące częścią Wzgórz Warszawskich.

W granicach administracyjnych Szczecina znajdują się niewielkie fragmenty Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa” oraz północna część obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Dolnej Odry”. Na południu miasto graniczy z Parkiem Krajobrazowym Dolina Dolnej Odry. Miasto otoczone jest przez trzy puszcze:

Wkrzańską, Bukową i Goleniowską. Przez miasto przepływają: rzeka Odra oraz jej wschodnie ramię zwane Regalicą, która wpada do jeziora Dąbie. Jezioro to w całości leży w granicach miasta.

Na terenie miasta występują duże skupiska zieleni miejskiej w postaci miejskich lasów, parków, cmentarzy, zieleńców, skwerów i zieleni ulicznej. Lasy Miejskie zajmują łącznie 2.780 ha. Do największych parków należą: Park Kasprowicza (o powierzchni 49 ha), Park Żeromskiego (24 ha) oraz Ogród Dendrologiczny. Dużym skupiskiem zieleni są cmentarze o ogólnej powierzchni 182,6 ha. W mieście istnieją ponadto 93 zieleńce o powierzchni 48,5 ha.

Szczecin to znaczący ośrodek gospodarki morskiej. Port morski obsługuje armatorów z całego świata i jest portem macierzystym dwóch dużych przedsiębiorstw żeglugowych o nazwach: Polska Żegluga Morska oraz Euroafrica. Mają tu swoje siedziby liczne inne firmy powiązane z gospodarką morską, w tym firma InterOceanmetal, dysponująca działką morską na polu Clapayron na Oceanie Spokojnym, gdzie zalegają duże złoża koncentracji żelazowo-manganowych. Na terenie portu, na wyspie Ostrów Grabowski działa Spółka Wodna Międzyodrze zajmująca się oczyszczaniem ścieków. Rozwinięty był też przemysł stoczniowy, zarówno budowy, jak i remontu statków. W północnej dzielnicy funkcjonowała Huta Szczecin, będąca jedyną hutą żelaza na polskim wybrzeżu.

W Szczecinie funkcjonuje 59 szkół podstawowych, 51 gimnazjów, 31 liceów ogólnokształcących, 22 technika, 10 liceów profilowanych, 14 zasadniczych szkół zawodowych, 5 szkół policealnych, 11 szkół artystycznych. W mieście działa jedno z dwóch takich szkół w kraju - Państwowe Ognisko Baletowe.

W Szczecinie funkcjonują następujące uczelnie i szkoły wyższe:

- ❖ Akademia Morska w Szczecinie;
- ❖ Arcybiskupie Wyższe Seminarium Duchowne;
- ❖ Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie;
- ❖ Uniwersytet Szczeciński;
- ❖ Akademia Sztuki w Szczecinie;
- ❖ Wyższa Szkoła Administracji Publicznej;
- ❖ Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna;
- ❖ Wyższa Szkoła Humanistyczna TWP;
- ❖ Wyższa Szkoła Pedagogiczna TWP;
- ❖ Wyższa Szkoła Integracji Europejskiej;
- ❖ Wyższa Szkoła Języków Obcych;
- ❖ Wyższa Szkoła Sztuki Użytkowej;
- ❖ Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna;
- ❖ Wyższa Szkoła Teologiczno-Humanistyczna;
- ❖ Szczecińska Szkoła Wyższa – Collegium Balticum;
- ❖ Wyższa Szkoła Zawodowa „OECONOMICUS: PTE”;
- ❖ Wyższa Szkoła Zarządzania;
- ❖ Zachodniopomorska Szkoła Biznesu;
- ❖ Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny powołany na bazie Politechniki Szczecińskiej oraz Akademii Rolniczej.

Szczecin jest ważnym i prężnym ośrodkiem akademickim przyciągającym studentów z terenu całego województwa a nawet województw ościennych.

Miasto jest również ważnym ośrodkiem kulturalnym, gdyż działa tu dużo instytucji kultury, takich jak: teatry Polski, Współczesny, Kana, Krypta, Lalek Pleciuga oraz Nie Ma, Filharmonia Szczecińska i Opera na Zamku. Na terenie miasta funkcjonuje też amfiteatr położony w Parku Kasprowicza.

W Szczecinie działa 6 kin, w tym najstarsze na świecie Kino Pionier 1909, działające nieprzerwanie w tym samym miejscu od 1907 r. Pozostałe 3 kina to: Helios (4 sale), Multikino (9 sal), Kino Zamek oraz kino 5D Extreme w CH Turzyn.

Miasto jest organizatorem wielu imprez kulturalnych. Największa liczba imprez towarzyszy corocznym Dniom Morza. Lista imprez cyklicznych jest dość długa, obejmująca między innymi: Ogólnopolski Przegląd Teatrów Małych Form "Kontrapunkt", Międzynarodowy Festiwal Sztuki Wizualnej inspiracje, Międzynarodowy Festiwal Artystów Ulicy "Spoiwa Kultury", Międzynarodowy Konkurs Baletowy "Złote Pointy", Festiwal Młodych Talentów "Gramy", Festiwal Teatrów Niezależnych PRO-CONTRA, Szczeciński Festiwal Muzyki Dawnej; Boogie Brain – International Music Festival Szczecin, Szczecin Music Fest oraz Międzynarodowy Festiwal Ognia Sztucznych Pyromagic. Imprezy te przyciągają nie tylko mieszkańców Szczecina ale również wielu mieszkańców województwa a także gości z Niemiec.

Szczecin to także miasto sportowe. Największymi obiektami sportowymi są Stadion Miejski im. Floriana Krygiera oraz Miejski Stadion Lekkoatletyczny im. Wiesława Maniaka, jak również jeden z najstarszych obiektów, zbudowany przed II wojną światową tor kolarski im. Zbysława Zająca. W mieście działa także Aeroklub Szczeciński oraz liczne kluby sportowe. W kwietniu odbywa się Rajd Magnolii, najbardziej prestiżowa impreza motoryzacyjna w województwie, będąca III rundą Pucharu Polski Automobilklubów.

W Szczecinie znajduje się duża liczba zabytków a ochroną prawną objętych jest około 270 obiektów a samo miasto znajduje się na Europejskim Szlaku Gotyku Ceglanego. Reprezentacyjną część Szczecina stanowią Wały Chrobrego, tworzące nad Odrą tarasy widokowe o długości 500 m. Sąsiadują one z budynkami użyteczności publicznej o monumentalnej architekturze, takimi jak Muzeum Morskie, gmach Akademii Morskiej i Gmach Urzędu Wojewódzkiego. Szczecin stanowił siedzibę książęcą, dzięki czemu w mieście powstał Zamek Książąt Pomorskich. O przeszłości miasta świadczą również pozostałości umocnień miejskich, jak Baszta Siedmiu Płaszczy lub bogato zdobione Brama Portowa i Brama Królewska.

Jedną z wyróżniających się budowli w Szczecinie jest bazylika św. Jakuba, która stanowi dominantę ulicy Wyszyńskiego. Kilka innych kościołów ma dużą wartość historyczną, w tym budowle pod wezwania: św. Jana Ewangelisty, św. Piotra i św. Pawła oraz św. Jana Chrzyciela, a ponadto niewielkie kościoły, o średniowiecznym rodowodzie, położone w peryferyjnych osiedlach miasta. W mieście znajduje się wiele byłych rezydencji, takich jak: Pałac Pod Głowami, Pałac Klasycystyczny, Pałac pod Globusem, Pałac Joński, Pałac Sejmu Stanów Pomorskich, Pałac Ziemstwa Pomorskiego oraz kamienice: Kamienica Loitzów a nawet położone tuż przy Zamku Domki Profesorskie. W Szczecinie będącym jedną z ważniejszych republik miejskich w średniowieczu wybudowano Ratusz Staromiejski z Rynkiem Siennym, a następnie miasto jako siedziba prowincji wzbogaciło się o kolejne okazałe budynki administracji publicznej takie jak: Czerwony Ratusz, Urząd Miejski w Szczecinie oraz gmachy pocztowe przy al. Niepodległości i przy ul. Dworcowej.

Do listy najważniejszych muzeów należą:

- ❖ Muzeum Narodowe przy ul. Staromłyńskiej na Starym Mieście;
- ❖ Muzeum Historii Miasta na starym rynku;
- ❖ Muzeum Morskie na Wałach Chrobrego;
- ❖ Muzeum Zamkowe w Zamku Książąt Pomorskich,
- ❖ Muzeum Geologiczne Instytutu Nauk o Morzu Uniwersytetu Szczecińskiego;
- ❖ Muzeum Oświaty Szczecińskiej;
- ❖ Muzeum Katedralne przy bazylice archikatedralnej św. Jakuba;
- ❖ Muzeum Techniki i Komunikacji;
- ❖ Muzeum Literatury.

Na terenie miasta działa 37 placówek bibliotecznych. Największą biblioteką jest Książnica Pomorska. Od 1995 roku w mieście działa również prężnie Miejska Biblioteka Publiczna wraz z 34 filiami rozlokowanymi we wszystkich częściach miasta. Funkcjonują również biblioteki uczelniane, a także kilka jeszcze bibliotek specjalistycznych.

Według danych z 31 sierpnia 2009 roku Szczecin posiadał 19 obiektów hotelowych, które łącznie dysponowały 3608 miejsc noclegowych. W ciągu całego 2009 r. skorzystało z nich 289 tys. osób, z czego 44,0% stanowili turyści zagraniczni. Miasto dysponuje również 42 turystycznymi obiektami zbiorowego zakwaterowania, które posiadały 5.431 miejsc noclegowych.

Ze względu na rozliczne instytucje i obiekty Szczecin jest niewątpliwie stolicą regionu wykraczającego poza obszar województwa zachodniopomorskiego, bowiem jest największym miastem na Pomorzu od Berlina po Gdańsk. Z tej racji niewątpliwie pełni też funkcje metropolitalne wobec gmin i powiatów ościennych, nie koniecznie stykających się bezpośrednio z terytorium miasta

5.3. Charakterystyka ludnościowa Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Liczba ludności zamieszkującej teren gmin tworzących Szczeciński Obszar Metropolitalny wyniosła w grudniu 2010 roku **628.071 osób** mających stały meldunek, co uzasadnia stosowanie dla tego obszaru określenia Metropolia. Ogólną charakterystykę ludnościową tego obszaru przedstawiono w tabeli nr 1.

Tabela Nr 1.

Wskaźniki charakteryzujące parametry ludnościowe gmin w 2009 roku																
Wskaźniki:	wymiar	Dobra	Goleniów miasto	Goleniów wieś	Gryfino miasto	Gryfino wieś	Kobylanka	Kolbaskowo	Nowe Warpno	Police miasto	Police wieś	Stargard miasto	Stargard wieś	Stare Czarnowo	Stepnica	Szczecin
ludność	osób	15 569	22 485	11 731	21 314	10 138	4 188	10 090	1 625	33 814	7 541	69 868	11 827	3 833	4 785	398 332
udział w ludności SOM	%	2,48	3,59	1,87	3,40	1,62	0,67	1,61	0,26	5,39	1,20	11,14	1,89	0,61	0,76	63,52
ludność na 1 km ² (gęstość zaludnienia)	osób	141	1 902	27	2 225	42	34	95	8	916	36	1 453	37	25	16	1 352
kobiety na 100 mężczyzn	-	103	108	100	105	101	102	105	107	103	101	109	99	93	100	111
udział w wieku przedprodukcyjnym	%	22,2	18,7	22,3	18,4	21,3	20,5	23,2	21,5	18,9	21,2	18,1	22,9	19,1	20,2	15,7
udział w wieku produkcyjnym	%	68,7	65,9	67,1	68,9	66,4	67,3	68,7	66,3	70,6	66,0	67,0	65,3	67,3	65,9	66,0
udział w wieku poprodukcyjnym	%	9,1	15,5	10,6	12,7	12,3	12,2	8,1	12,2	10,5	12,8	14,9	11,7	13,6	13,9	18,3
małżeństwa na 1000 ludności	-	4,3	6,3	6,8	7,4	7,7	6,1	7,8	5,0	7,1	7,3	6,4	7,4	5,7	7,1	6,2
urodzenia żywe na 1000 ludności	-	8,9	12,6	11,3	11,5	10,3	10,5	13,5	8,7	11,3	9,9	10,4	12,7	10,2	9,4	9,7
zgony na 1000 ludności	-	5,2	9,8	6,9	7,8	7,8	7,8	4,9	8,7	7,1	10,8	8,5	10,3	9,1	10,2	10,9
przyrost naturalny na 1000 ludności	-	3,7	2,8	4,4	3,7	2,5	2,7	8,6	0,0	4,2	-0,9	2,0	2,4	1,0	-0,8	-1,2

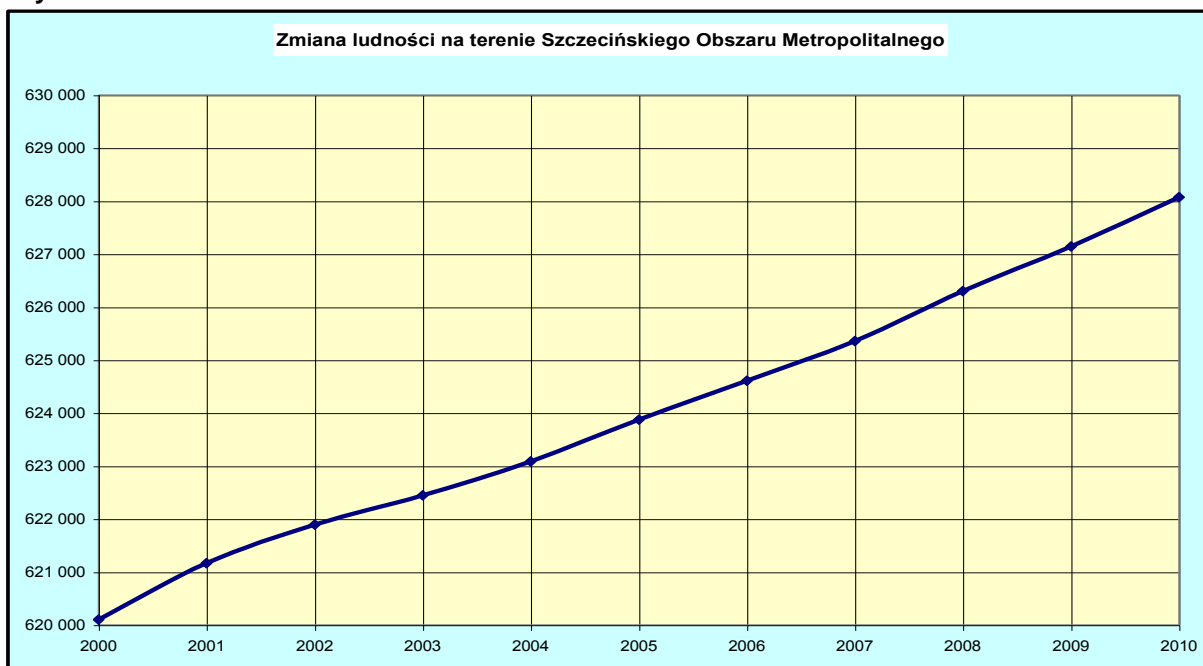
Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

W samym Szczecinie mieszkało w grudniu 2009 roku 63,5% ludności całego obszaru metropolitalnego. W pozostałych miastach jeszcze 23,5% ludności, co daje łącznie 87% ludności tego obszaru. Na terenach wiejskich zamieszkiwało zaledwie 13% ludności a w poszczególnych gminach od 0,26% (Nowe Warpno) do 2,48% (Dobra).

Gęstość zaludnienia wykazywała olbrzymie różnice pomiędzy terenami miejskimi a wiejskimi. Największa gęstość występowała w Gryfinie, 2 225 osób na 1 km². W samym Szczecinie nieco mniej bo 1 352 osób na 1 km². Najmniejsza gęstość zaludnienia była w gminie Nowe Warpno (8 osób na 1 km²). W pozostałych gminach wiejskich kształtowała się na poziomie od 16 (Stepnica) do 42 (Gryfino wieś) osób na 1 km².

Sumarycznie ludność Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego miała stałą tendencję wzrostową, co ilustruje wykres nr 1.

Wykres Nr 1.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Zmianę liczby ludności w poszczególnych gminach wchodzących w skład SOM w latach 2000 – 2010 przedstawiono w tabeli nr 2.

Tabela Nr 2.

Ludność zameldowana w gminie w dniu 31 grudnia danego roku:

Lp.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 Dobra	8 542	8 956	9 440	10 256	11 140	11 811	12 708	13 748	14 675	15 569	16 589
2 Goleniów	31 785	31 976	32 240	32 443	32 731	33 080	33 289	33 607	33 883	34 216	34 490
3 Gryfino	30 896	31 015	31 067	31 122	31 156	31 261	31 307	31 414	31 443	31 452	31 425
4 Kobyłanka	3 150	3 207	3 285	3 408	3 513	3 613	3 688	3 816	3 986	4 188	4 346
5 Kołbaskowo	7 099	7 427	7 689	7 953	8 280	8 575	8 949	9 454	9 836	10 090	10 378
6 Nowe Warpno	1 592	1 594	1 599	1 599	1 619	1 597	1 605	1 606	1 611	1 625	1 635
7 Police	40 642	40 803	40 885	40 888	41 061	41 071	41 099	41 188	41 374	41 355	41 330
8 Stare Czarnowo	3 865	3 864	3 872	3 873	3 878	3 875	3 860	3 850	3 825	3 833	3 864
9 Stargard M	71 160	71 195	71 107	70 980	70 920	70 607	70 374	70 135	70 042	69 868	69 631
10 Stargard G	11 189	11 271	11 291	11 342	11 391	11 462	11 526	11 556	11 633	11 827	11 976
11 Stepnica	4 704	4 740	4 729	4 735	4 751	4 742	4 770	4 785	4 808	4 785	4 776
12 Szczecin	405 478	405 121	404 687	403 844	402 648	402 181	401 437	400 199	399 186	398 332	397 631
SOM	620 102	621 169	621 891	622 443	623 088	623 875	624 612	625 358	626 302	627 140	628 071

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

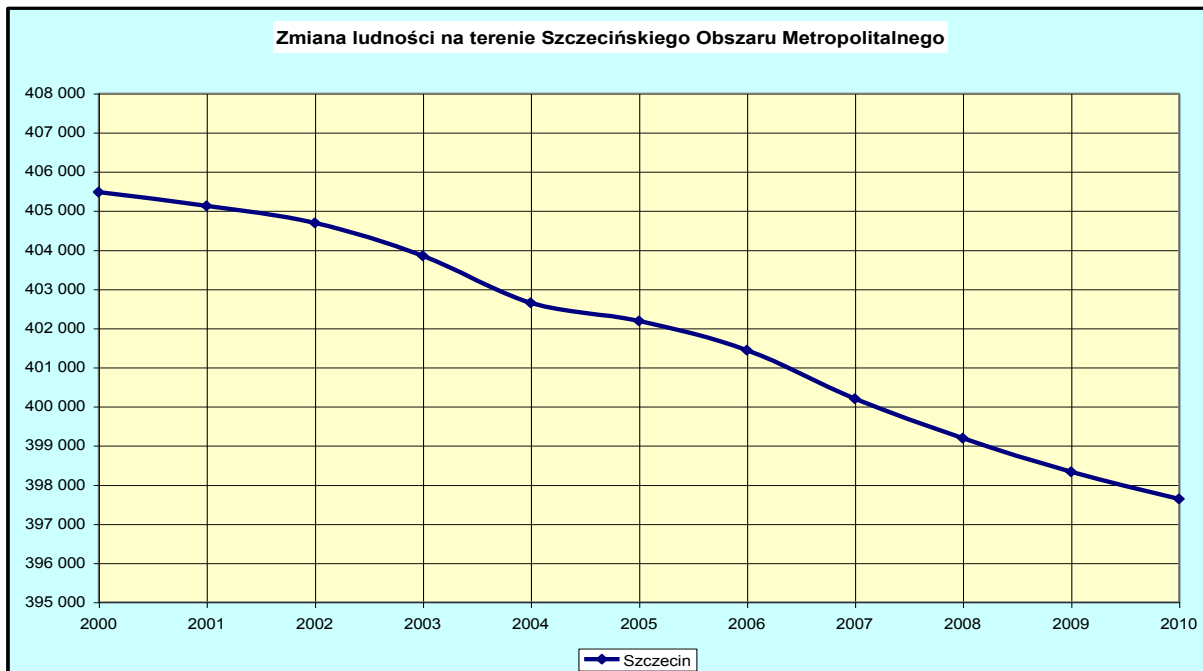
Dynamika zmian ludnościowych na poszczególnych obszarach miast i gmin tworzących obszar metropolitalny, wskazała że obszary miejskie wykazują wyraźny spadek liczby ludności. Dotyczy to szczególnie Szczecina, co pokazano na wykresie nr 2.

Również Stargard Szczeciński wykazywał lekką tendencję **spadkową** liczby ludności. Natomiast pozostałe miasta obszaru wykazywały lekką tendencję **wzrostu** ludności (szczególnie Goleniów z 31.785 osób w 2000 roku do 34.490 w 2010 roku, czyli o ponad 2.700 osób). Poszczególne gminy wykazywały wzrost ludności, co przedstawiono na wykresie nr 3.

Szczególnie duży wzrost ludności wykazała gmina Dobra, z 8 542 osób w 2000 roku do 16 589 mieszkańców w 2010 roku, czyli prawie dwukrotny wzrost liczby mieszkańców. Nieco mniejszy wzrost liczby ludności odnotowano w gminie Kołbaskowo, z 7.099 osób w 2000 roku do 10.378 mieszkańców w 2010 roku, czyli wzrost o 3.279 osób (wzrost o 46,2%). Liczba ludności wzrastała również w gminie Kobyłanka, z 3.150 osób w 2000 roku do 4.346 mieszkańców w 2010 roku, czyli o 1.196 osób (wzrost o 38%), w gminie Stargard wieś (o 787 osób, czyli 7%). W pozostałych gminach liczba ludności utrzymywała się na stałym poziomie. W gminie Stepnica wzrost mieszkańców wyniósł zaledwie 72 osoby

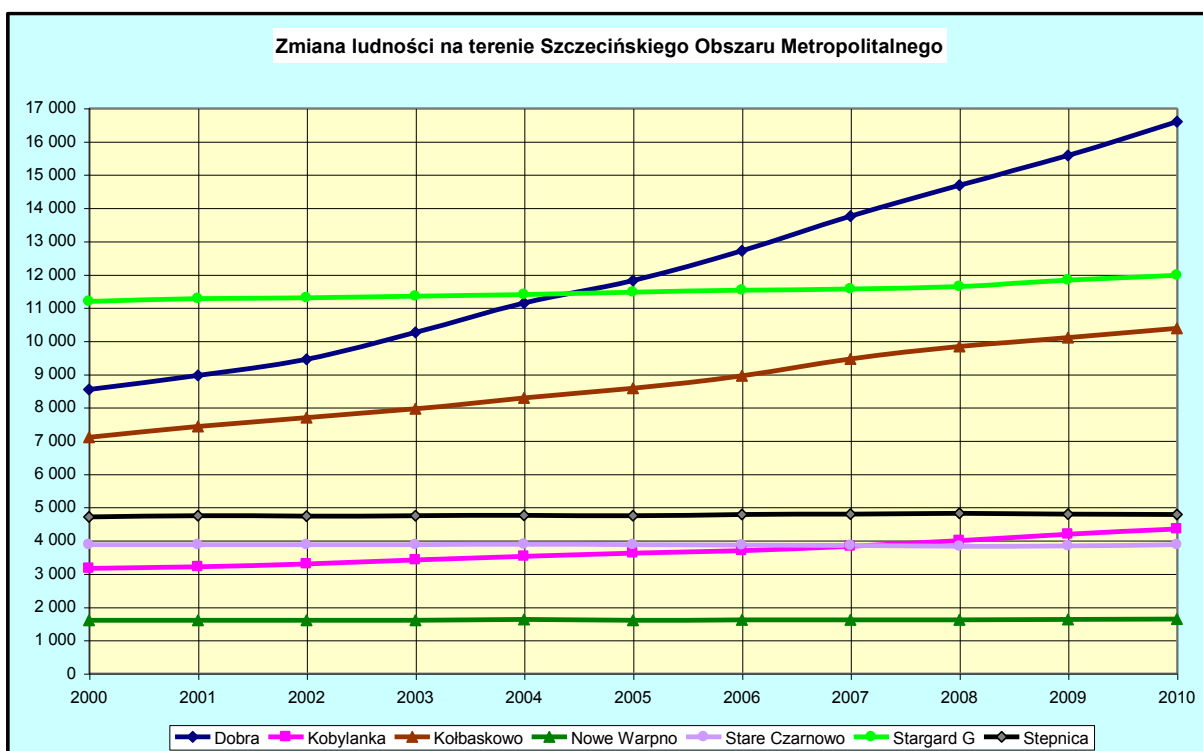
a w gminie Nowe Warpno 43 osoby. W gminie Stare Czarnowo liczba ta spadła o jedną osobę.

Wykres Nr 2.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Wykres Nr 3.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Przyrost naturalny w gminach tworzących SOM kształtował się bardzo różnie, co przedstawiono również w tabeli nr 3.

Tabela Nr 3.

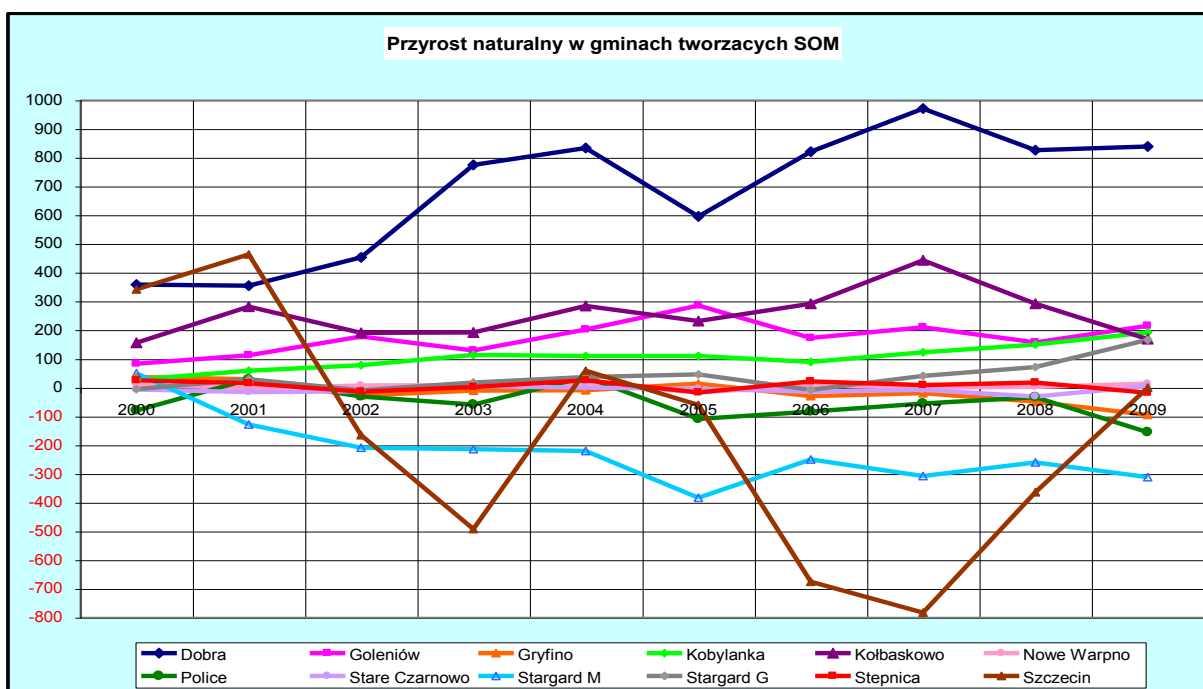
Przyrost naturalny w okresie roku:

Lp.		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Dobra	44	60	31	42	51	76	76	69	101	56
2	Goleniów	84	79	87	74	86	64	36	108	119	115
3	Gryfino	91	90	79	66	44	91	76	127	78	105
4	Kobylanka	13	-1	0	10	-4	-9	-14	5	21	11
5	Kolbaskowo	50	47	72	73	43	64	83	62	91	85
6	Nowe Warpno	-9	5	-2	-9	4	-5	1	2	3	0
7	Police	103	133	113	63	136	120	112	145	194	136
8	Stare Czarnowo	0	15	22	-3	5	2	0	-2	6	4
9	Stargard M	160	164	121	88	161	70	18	69	167	138
10	Stargard G	51	53	29	34	13	26	72	-11	6	28
11	Stepnica	15	21	4	4	-9	8	7	6	5	-4
12	Szczecin	-662	-698	-897	-677	-704	-525	-683	-562	-204	-489
	SOM	-60	-32	-341	-235	-174	-18	-216	18	587	185

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Zdecydowanie największym przyrostem naturalnym mogła poszczycić się gmina Police oraz miasto Stargard a także (choć już nieco mniejszym) gminy Goleniów i Gryfino. Przyrost naturalny w gminie Kobylanka miał wartość ujemną w czterech latach z analizowanego okresu, w gminach Stare Czarnowo i Stepnica w dwóch latach, a w gminie Stargard Szczeciński w jednym roku. Największa wartość ujemna w tych gminach wynosiła 14 osób. Te cztery gminy wykazywały w analizowanym okresie przyrost naturalny oscylujący w pobliżu wartości zerowej. Można też wskazać na pewną prawidłowość związaną z lokalizacją tych gmin, albowiem leżą one na południe i wschód od miasta Szczecina.

Wykres Nr 4.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Drugim ważnym czynnikiem wpływającym na zmianę liczby ludności jest migracja do oraz z terenu danej gminy. Dane o bilansie migracji dla poszczególnych gmin przedstawiono w tabeli nr 4.

Tabela Nr 4.

Saldo migracji w okresie roku:

Lp.		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Dobra	358	354	453	774	833	595	821	971	826	838
2	Goleniów	83	112	177	129	202	285	173	210	157	215
3	Gryfino	37	29	-27	-11	-10	14	-30	-20	-49	-96
4	Kobylanka	27	58	78	113	109	109	89	123	149	191
5	Kołbaskowo	156	281	190	191	284	231	291	443	291	169
6	Nowe Warpno	11	-3	7	9	16	-17	7	-1	2	14
7	Police	-80	28	-31	-60	37	-110	-84	-56	-34	-155
8	Stare Czarnowo	-7	-16	-14	4	0	-5	-15	-8	-31	4
9	Stargard M	49	-129	-209	-215	-221	-383	-251	-308	-260	-312
10	Stargard G	-6	29	-9	17	36	45	-8	41	71	166
11	Stepnica	25	15	-15	2	25	-17	21	9	18	-19
12	Szczecin	341	463	-166	-492	58	-61	-676	-783	-365	0
	SOM	994	1 221	434	461	1 369	686	338	621	775	1 015

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Zdecydowanie najwięcej ludności przenosi się do gminy Dobra, a nieco mniej do Kołbaskowa i Goleniowa, natomiast najwięcej wyjeżdża ze Szczecina (szczególnie po 2002 roku) i miasta Stargard Szczeciński. W pozostałych gminach migracje mają znikome wartości.

Przyrost naturalny oraz saldo migracji decydują o zmianie ludności poszczególnych gmin, co przedstawiono w tabeli nr 5.

Na podstawie tych danych można więc przyjąć, iż zarówno mieszkańcy Szczecina, jak i Stargardu Szczecińskiego przenoszą się do okolicznych gmin, w szczególności Dobrej, Goleniowa, Kołbaskowa, Kobylanki i Stargardu Szczecińskiego. Nie można pominąć również wpływu osób, które przeniosły się do tych gmin spoza obszaru Metropolii Szczecińskiej, jednakże ich wpływ nie był istotny. Zmiany ludności w pozostałych gminach mają wyraźnie mniejszą skalę, choć zdecydowanie (poza małymi wahnięciami) ludności w nich przybywa.

Tabela Nr 5.

Zmiana liczby ludności wskutek przyrostu i migracji:

Lp.		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Dobra	402	414	484	816	884	671	897	1040	927	894
2	Goleniów	167	191	264	203	288	349	209	318	276	330
3	Gryfino	128	119	52	55	34	105	46	107	29	9
4	Kobylanka	40	57	78	123	105	100	75	128	170	202
5	Kołbaskowo	206	328	262	264	327	295	374	505	382	254
6	Nowe Warpno	2	2	5	0	20	-22	8	1	5	14
7	Police	23	161	82	3	173	10	28	89	160	-19
8	Stare Czarnowo	-7	-1	8	1	5	-3	-15	-10	-25	8
9	Stargard M	209	35	-88	-127	-60	-313	-233	-239	-93	-174
10	Stargard G	45	82	20	51	49	71	64	30	77	194
11	Stepnica	40	36	-11	6	16	-9	28	15	23	-23
12	Szczecin	-321	-235	-1063	-1169	-646	-586	-1359	-1345	-569	-489
	SOM	934	1189	93	226	1195	668	122	639	1362	1200

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Prognozy zmiany liczby ludności powiatów, których gminy wchodzą w obszar SOM przedstawiono w tabeli nr. 6.

Tabela Nr 6.

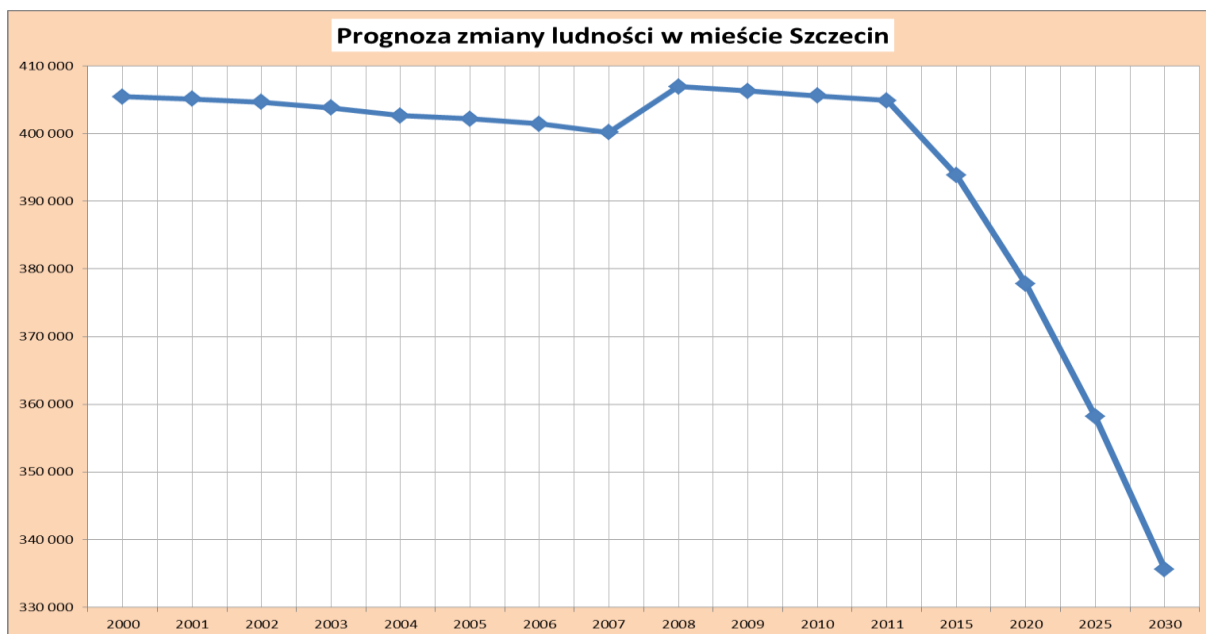
Prognoza zmiany liczby ludności powiatów w obszarze SOM

Lp.	powiat	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2015	2020	2025	2030	2035
1	goleniowski	82 196	82 556	78 080	78 334	78 685	79 060	79 349	79 772	80 101	80 454	80 305	81 001	82 394	83 576	84 152	84 094	83 633
2	gryfiński	83 486	83 616	83 698	83 674	83 584	83 556	83 569	83 638	83 697	83 609	83 506	83 099	82 902	82 247	80 964	79 001	76 608
3	policki	57 875	58 780	59 613	60 696	62 100	63 054	64 361	65 996	67 496	68 639	70 380	71 883	76 866	81 990	86 203	89 785	92 921
4	stargardzki	142 522	142 656	120 287	120 264	120 323	120 121	119 982	119 853	119 940	120 085	119 306	118 631	117 830	116 546	114 575	111 689	108 205
5	Szczecin	405 478	405 121	404 687	403 844	402 648	402 181	401 437	400 199	406 941	406 307	405 606	404 900	393 900	377 800	358 200	335 600	

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Z danych tych wynika bardzo pesymistyczna pod względem liczby ludności prognoza dla stolicy obszaru, czyli Szczecina, co przedstawiono na wykresie nr.5.

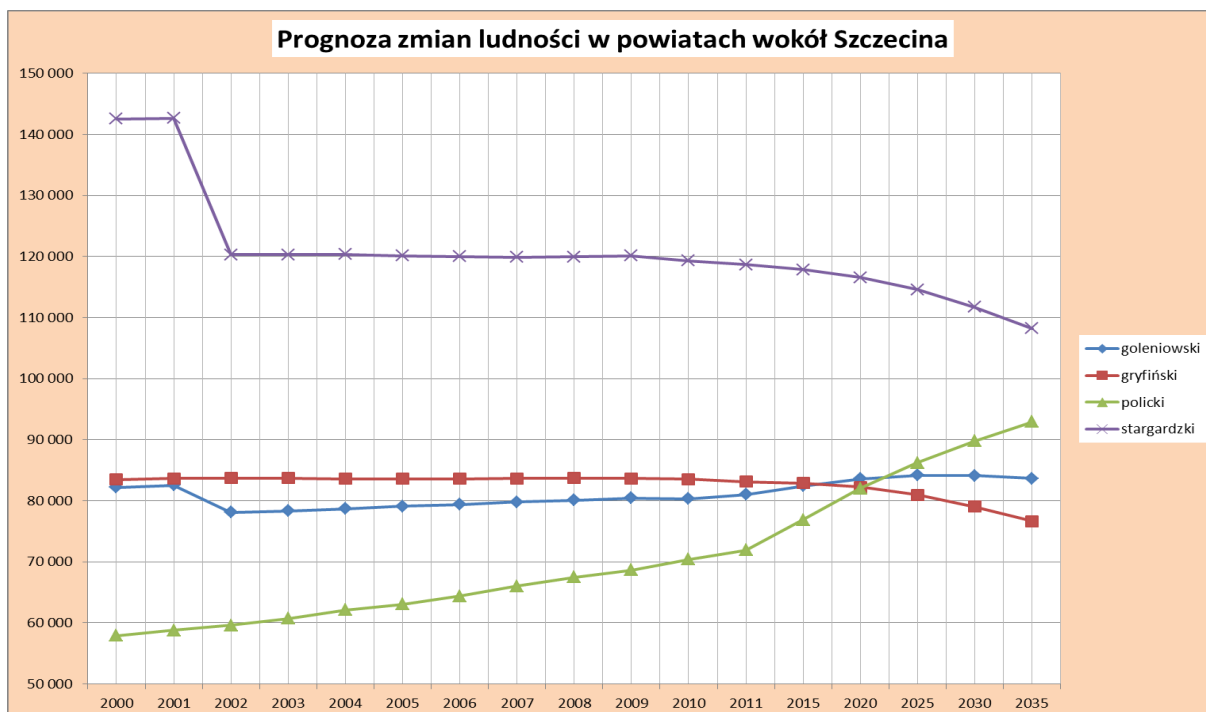
Wykres Nr 5.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Natomiast dla pozostałych powiatów, szczególnie polickiego i goleniowskiego prognoza ta jest bardzo optymistyczna, wskazująca na znaczący wzrost liczby ludności, co przedstawiono na wykresie nr 6.

Wykres Nr 6.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Udział ludności w wieku przedprodukcyjnym, w tym głównie dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz młodzieży uczęszczającej do gimnazjów i szkół średnich przedstawiono w tabeli nr 7 oraz na wykresie nr 7.

Tabela Nr 7.

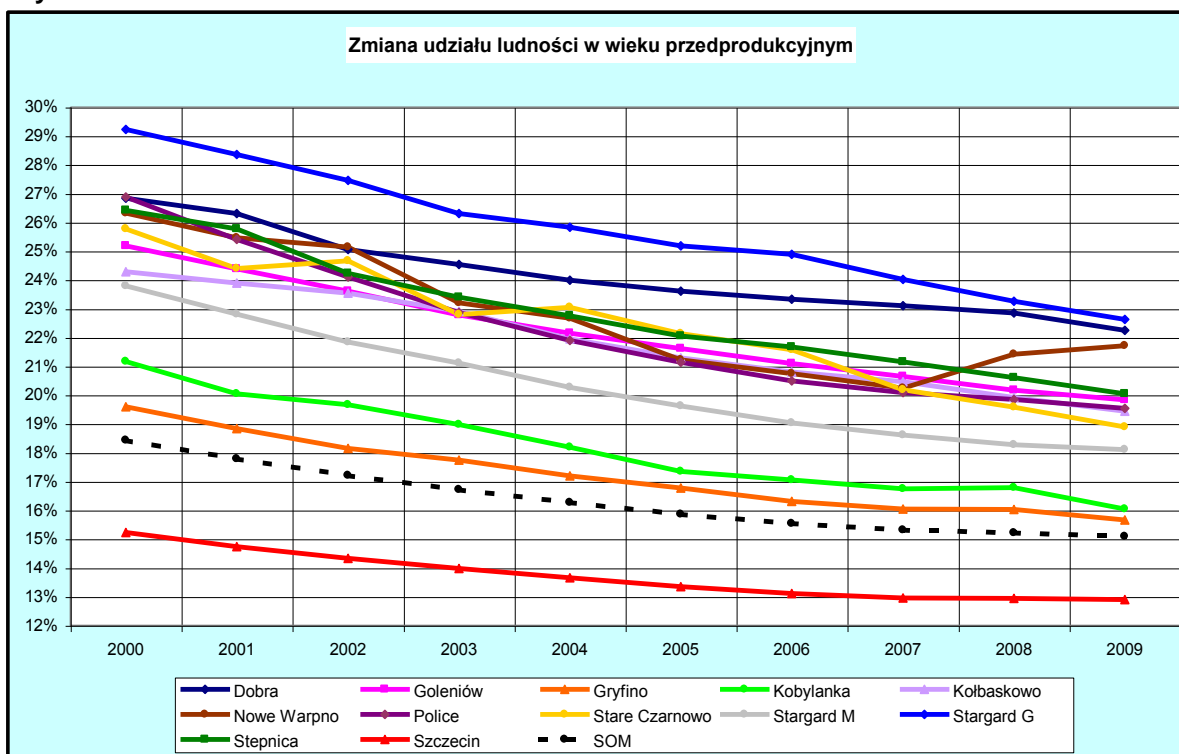
Ludność w wieku przedprodukcyjnym

Lp.		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Dobra	2 293	2 356	2 365	2 517	2 672	2 788	2 965	3 177	3 354	3 464
2	Goleniów	8 004	7 798	7 612	7 392	7 250	7 151	7 025	6 939	6 836	6 788
3	Gryfino	6 054	5 841	5 640	5 521	5 356	5 244	5 105	5 038	5 039	4 928
4	Kobylanka	667	643	646	647	639	627	629	639	669	672
5	Kolbaskowo	1 724	1 775	1 810	1 822	1 818	1 826	1 862	1 935	1 959	1 961
6	Nowe Warpno	419	406	402	371	367	339	333	325	345	353
7	Police	10 923	10 369	9 852	9 350	8 990	8 683	8 422	8 273	8 215	8 079
8	Stare Czarnowo	996	943	955	883	894	858	833	777	749	724
9	Stargard M	16 928	16 244	15 532	14 989	14 377	13 859	13 400	13 059	12 804	12 651
10	Stargard G	3 270	3 196	3 101	2 984	2 942	2 886	2 868	2 775	2 706	2 676
11	Stepnica	1 243	1 222	1 146	1 108	1 081	1 046	1 034	1 012	991	959
12	Szczecin	61 735	59 688	58 001	56 447	54 989	53 688	52 606	51 850	51 635	51 384
	SOM	114 256	110 481	107 062	104 031	101 375	98 995	97 082	95 799	95 302	94 639

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Udział ludności w wieku przedprodukcyjnym ma zdecydowaną tendencję malejącą, i to zarówno w całym obszarze metropolitalnym, jak i w poszczególnych gminach oraz miastach. Spośród gmin najwyższym udziałem dzieci i młodzieży mogła pochwalić się gmina Stargard oraz Dobra, choć i tam udział tej grupy mieszkańców spadł z ponad 29% w roku 2000 do ponad 22% w roku 2009. Wyraźnie mniej ludności tej grupy wiekowej występuje w miastach, szczególnie Szczecinie (tylko 13% w latach 2007-2009), Gryfinie i Stargardzie Szczecińskim. Do tej grupy dołączyła też gmina Kobylanka. W pozostałych gminach udział dzieci i młodzieży był bardzo zbliżony i wahał się od 24-27% w roku 2000 do zdecydowanie niższego poziomu w 2009 roku wynoszącego 19-20%.

Wykres Nr 7.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Udział ludności w wieku produkcyjnym w ogólnej liczbie ludności w poszczególnych latach analizowanego okresu przedstawiono w tabeli nr 8 oraz na wykresie 8.

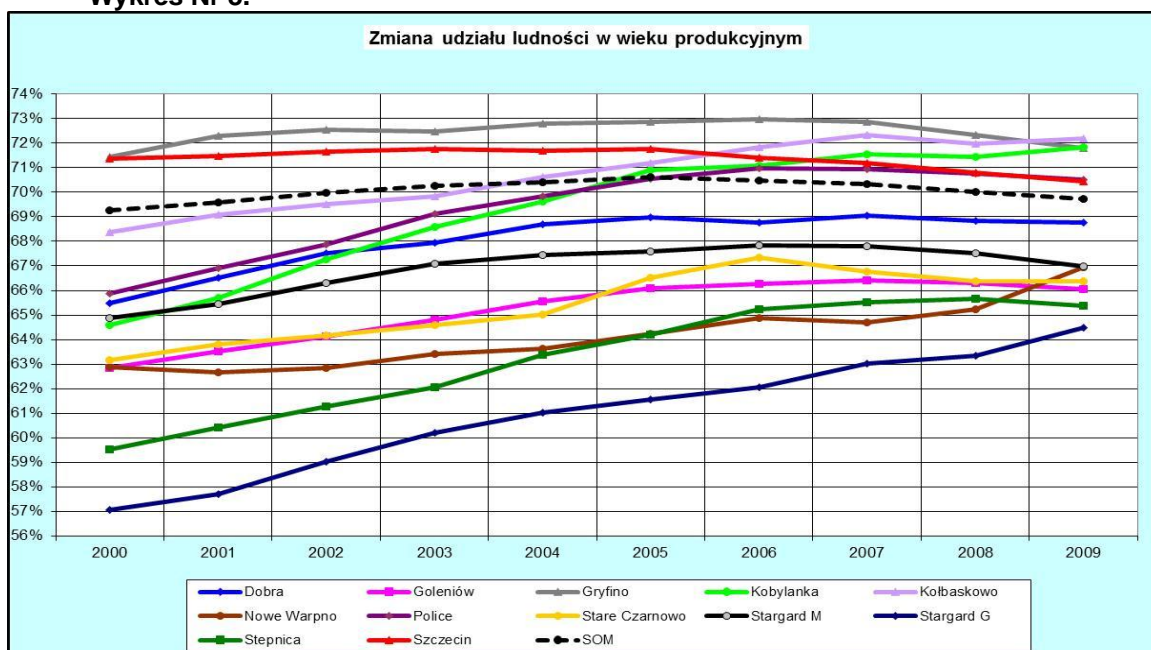
Tabela Nr 8.

Ludność w wieku produkcyjnym

Lp.		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Dobra	5 595	5 957	6 374	6 968	7 651	8 146	8 740	9 492	10 103	10 706
2	Goleniów	19 973	20 307	20 677	21 030	21 456	21 867	22 063	22 320	22 471	22 600
3	Gryfino	22 071	22 423	22 543	22 558	22 678	22 782	22 850	22 891	22 742	22 581
4	Kobylanka	2 035	2 107	2 210	2 338	2 446	2 562	2 622	2 731	2 848	3 008
5	Kolbaskowo	4 853	5 132	5 346	5 553	5 847	6 105	6 427	6 840	7 079	7 285
6	Nowe Warpno	1 001	999	1 005	1 014	1 030	1 026	1 041	1 039	1 051	1 088
7	Police	26 776	27 304	27 752	28 259	28 682	28 972	29 172	29 226	29 278	29 164
8	Stare Czarnowo	2 441	2 465	2 484	2 502	2 522	2 577	2 599	2 571	2 539	2 544
9	Stargard M	46 159	46 605	47 153	47 609	47 834	47 730	47 738	47 546	47 288	46 806
10	Stargard G	6 386	6 503	6 663	6 830	6 952	7 057	7 154	7 284	7 368	7 626
11	Stepnica	2 800	2 863	2 898	2 939	3 011	3 045	3 111	3 135	3 157	3 128
12	Szczecin	289 411	289 583	290 009	289 784	288 619	288 621	286 597	284 885	282 632	280 659
	SOM	429 501	432 248	435 114	437 384	438 728	440 490	440 114	439 960	438 556	437 195

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Wykres Nr 8.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Na podstawie tych danych można stwierdzić, że w latach 2000-2005 liczba ludności w wieku produkcyjnym wykazywała lekką tendencję wzrostową, by w latach następnych uległa niewielkiemu zmniejszeniu. Natomiast jej udział w ogólnej liczbie ludności miał stałą tendencję wzrostową, szczególnie dla obszarów wiejskich, na których udział ludności w wieku produkcyjnym powoli zbliżał się do poziomu obszarów miejskich.

Liczbę ludności w wieku poprodukcyjnym w poszczególnych gminach i miastach przedstawiono w tabeli nr 9.

Tabela Nr 9.

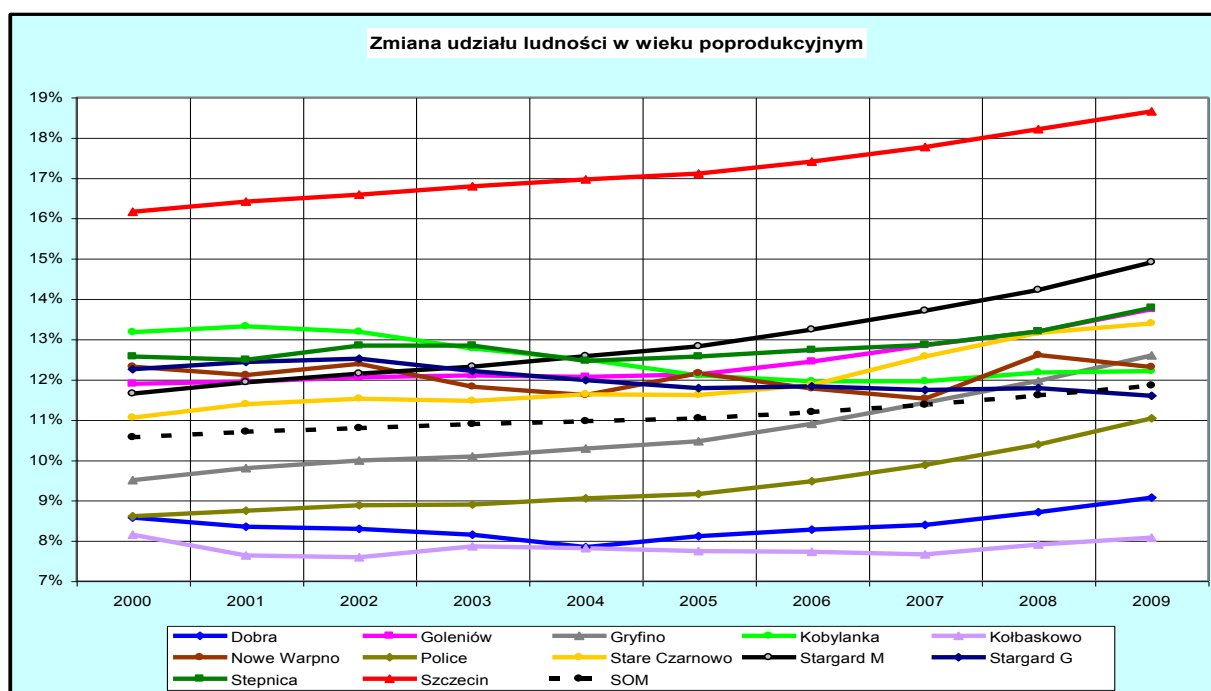
Ludność w wieku poprodukcyjnym

Lp.		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	Dobra	732	747	783	835	873	958	1 051	1 153	1 278	1 411
2	Goleniów	3 780	3 819	3 887	3 926	3 948	4 011	4 141	4 318	4 469	4 702
3	Gryfino	2 936	3 039	3 103	3 138	3 204	3 270	3 412	3 587	3 762	3 960
4	Kobylanka	415	427	433	435	439	437	441	456	485	511
5	Kolbaskowo	578	567	583	625	647	664	691	724	777	815
6	Nowe Warpno	196	193	198	189	188	194	189	185	203	200
7	Police	3 499	3 568	3 628	3 638	3 714	3 761	3 892	4 067	4 295	4 561
8	Stare Czarnowo	427	440	446	444	451	450	458	484	503	513
9	Stargard M	8 287	8 489	8 636	8 739	8 917	9 050	9 315	9 612	9 959	10 413
10	Stargard G	1 371	1 401	1 413	1 384	1 365	1 350	1 363	1 356	1 371	1 371
11	Stepnica	591	592	607	608	592	596	607	615	634	659
12	Szczecin	65 511	66 477	67 107	67 801	68 292	68 810	69 865	71 076	72 674	74 264
	SOM	88 323	89 759	90 824	91 762	92 630	93 551	95 425	97 633	100 410	103 380

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Udział ludności w wieku poprodukcyjnym (kobiet w wieku powyżej 60 lat a mężczyzn w wieku powyżej 65 lat) przedstawiono na wykresie nr 9.

Wykres Nr 9.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Można stwierdzić, że liczba ludności w wieku poprodukcyjnym na całym obszarze metropolitalnym miała tendencję **zwyżkową**, sumarycznie dla całej aglomeracji od 88 tysięcy w 2000 roku do 103 tysięcy w 2009 roku, czyli o ponad 15 tysięcy mieszkańców. W samym Szczecinie liczba mieszkańców w wieku emerytalnym wzrosła w tym okresie o blisko 9 tysięcy, natomiast w gminie Dobra podwoiła się (z 732 do 1411 osób). Jedynie w gminie Stargard liczba emerytów nie uległa zmianie, a w gminie Nowe Warpno wzrosła jedynie o 4 osoby. Udział emerytów miał stałą, choć niewielką tendencję wzrostową w całym obszarze metropolii (od 10,56% w 2000 roku do 11,84% w 2009 roku). Oznacza to, że społeczeństwo zamieszkujące ten obszar starzeje się. Szczególnie silnie proces wystąpił w Szczecinie, w którym udział tej grupy wzrósł z 16% w 2000 roku do blisko 19% w 2009 roku. Podobnie proces ten przebiega w mieście Stargardzie Szczecińskim (od 11,5 do 15%). Najmniejszą grupę emeryci stanowią w gminach Kołbaskowo, Dobra, Police i Gryfino. Dwie grupy wiekowe, młodzież dojeżdżająca do szkół i uczelni oraz emeryci i renciści, stanowią znaczącą grupę osób korzystających z komunikacji publicznej.

5.4. Charakterystyka gospodarcza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Dane o liczbie firm zarejestrowanych w systemie REGON przedstawiono w tabeli nr 10. Liczba firm zarejestrowanych w poszczególnych miastach i gminach wykazywała w okresie od 2000 do 2010 roku stałą tendencję wzrostową.

Przykładowo w gminie Dobra liczba firm wzrosła aż o 1 667 podmiotów, w Goleniowie o 1 145, w Policach o 908, w Kołbaskowie o 592, w Gryfinie o 567 podmiotów. Pozostałe gminy wykazywały mniejsze przyrosty. Jedynie w gminie Nowe Warpno liczba firm spadła o 5 podmiotów.

Zmiany te przedstawiono również na wykresie nr 10.

Tabela Nr 10.

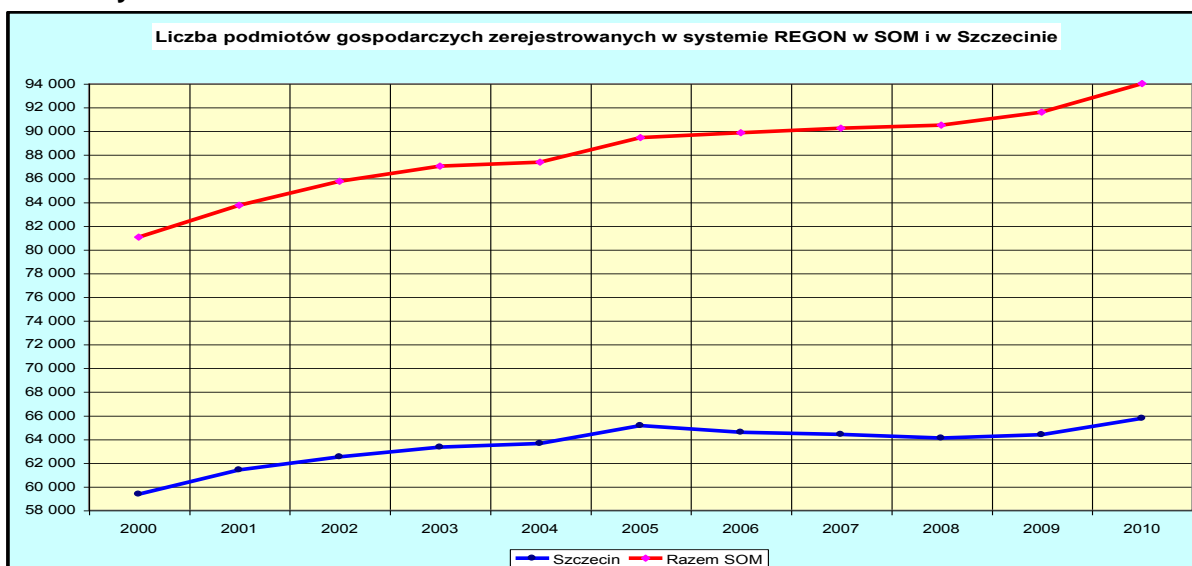
Liczba firm zarejestrowanych w systemie REGON

lata:

Lp.	gmina:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	różnica
1	Dobra	1 256	1 210	1 339	1 457	1 596	1 739	1 888	2 045	2 283	2 570	2 923	1 667
2	Goleniów	3 150	3 259	3 369	3 510	3 562	3 700	3 853	3 945	3 948	4 137	4 295	1 145
3	Gryfino	3 329	3 360	3 555	3 688	3 618	3 656	3 743	3 766	3 797	3 862	3 896	567
4	Kobyłanka	400	350	366	384	381	413	439	467	500	530	579	179
5	Kołbaskowo	919	886	942	1 005	1 033	1 082	1 145	1 227	1 279	1 404	1 511	592
6	Nowe Warpno	179	177	200	201	184	178	188	182	172	167	174	-5
7	Police	3 794	4 015	4 137	4 143	4 133	4 220	4 451	4 509	4 548	4 558	4 702	908
8	Stare Czarnowo	335	330	349	364	367	387	418	421	427	447	459	124
9	Stargard Miasto	7 444	7 779	8 003	7 939	7 830	7 886	8 044	8 055	8 185	8 229	8 340	896
10	Stargard Wieś	581	630	647	669	661	691	720	800	848	899	944	363
11	Stepnica	308	325	337	343	354	361	380	415	417	410	416	108
12	Szczecin	59 355	61 399	62 516	63 338	63 641	65 133	64 593	64 394	64 098	64 373	65 761	6 406
	Razem SOM	81 050	83 720	85 760	87 041	87 360	89 446	89 862	90 226	90 502	91 586	94 000	12 950

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

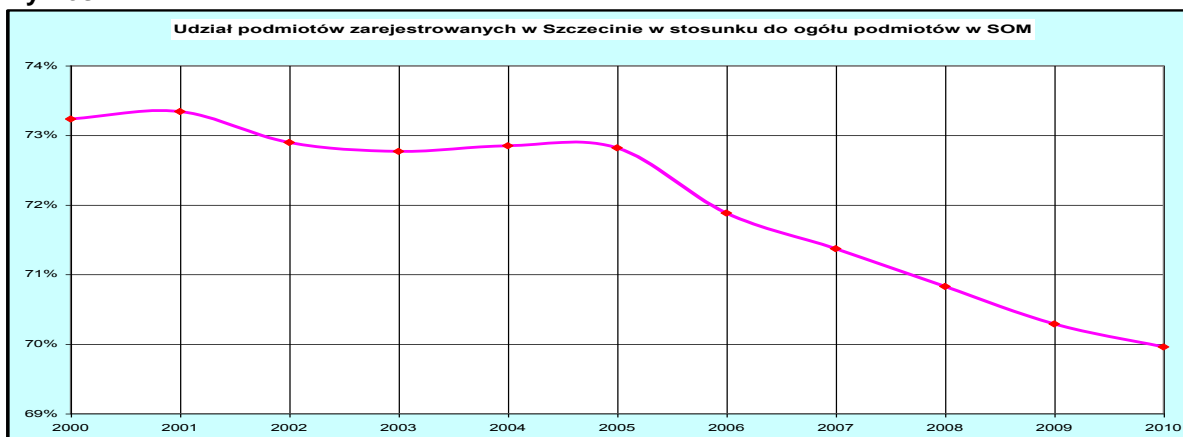
Wykres Nr 10.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Na tym wykresie przedstawiono wzrost liczby firm w całej aglomeracji oraz w Szczecinie. Obie zależności mają bardzo zbliżonych charakter. Liczba podmiotów zarejestrowanych w Szczecinie rosła jednak wolniej niż na całym obszarze metropolitalnym, co przedstawiono na wykresie nr 11.

Wykres Nr 11.

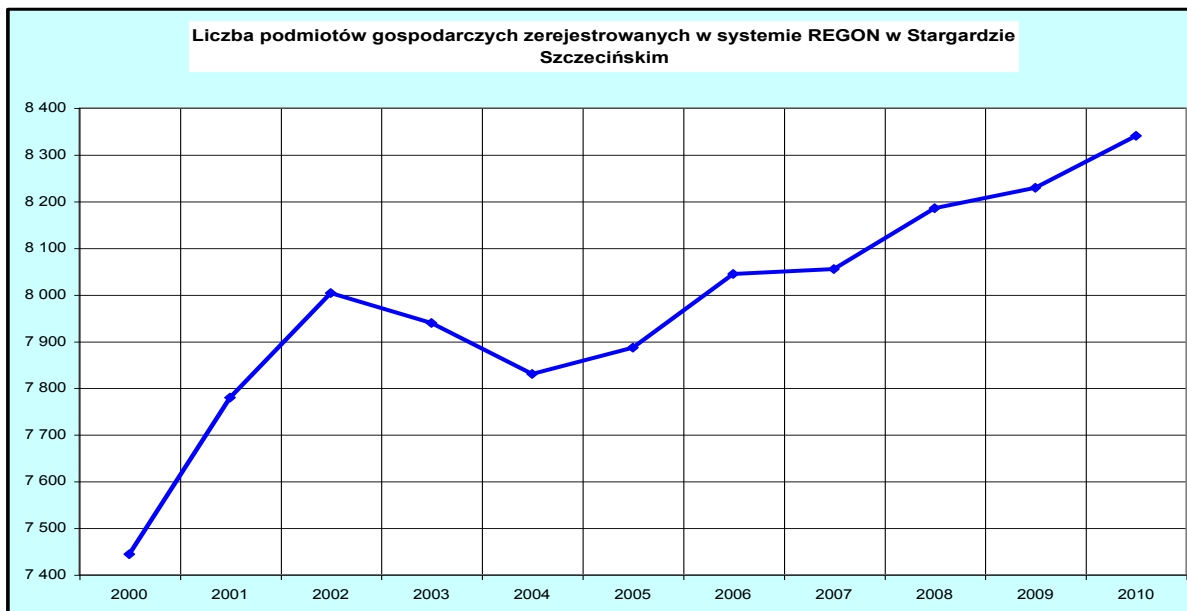


Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Oznacza to, że na terenie SOM coraz większe znaczenie miały firmy rejestrowane poza Szczecinem, albowiem liczba firm rejestrowanych w stolicy aglomeracji spadła z początkowych 73,2% w 2000 roku do poniżej 70% w 2010 roku.

Liczbę firm zarejestrowanych w Stargardzie Szczecińskim w latach 2000-2010 przedstawiono na wykresie nr 12.

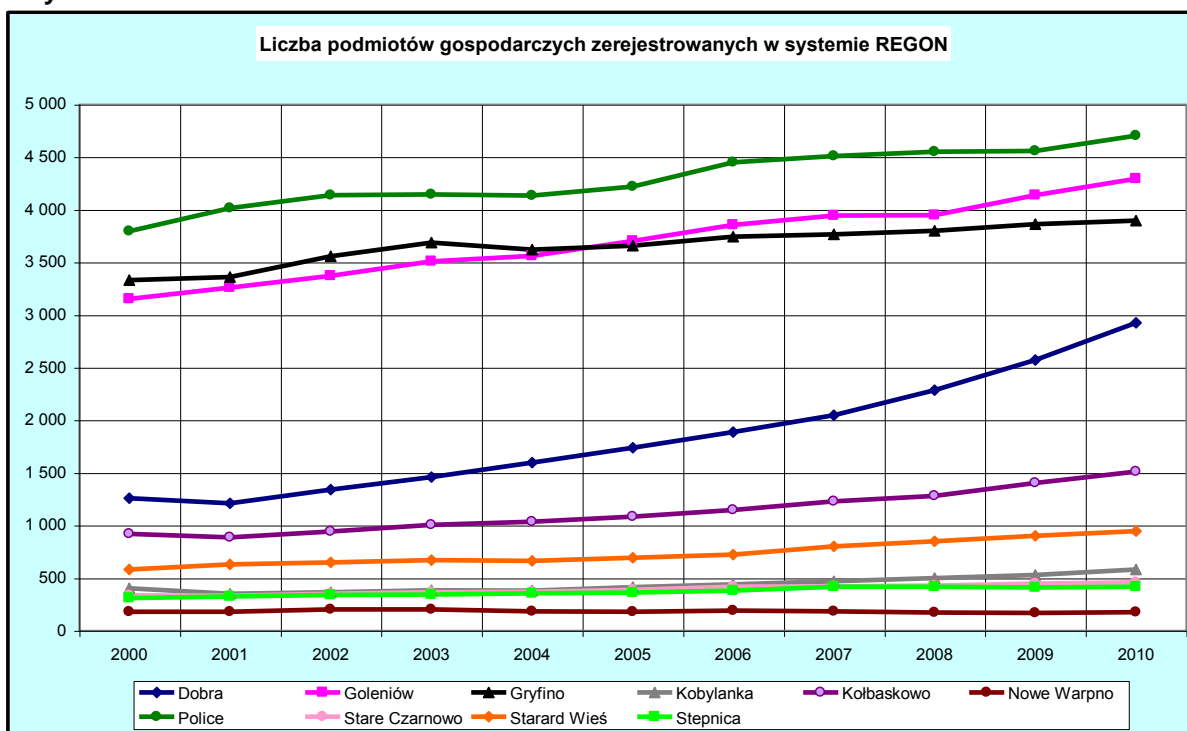
Wykres Nr 12.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Liczba firm zarejestrowanych w Stargardzie wzrosła w latach 2000-2010 o blisko tysiąc (z początkowych 7 444 do 8 340 jednostek), choć przyrosty roczne w latach 2001 i 2002 były zdecydowanie większe niż w latach następnych, a ponadto w latach 2003 i 2004 nastąpił spadek liczby zarejestrowanych firm. Zmianę liczby firm w pozostałych gminach pokazano na wykresie nr 13.

Wykres Nr 13.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Dla prawidłowej oceny stopnia rozwoju gospodarki należy wziąć pod uwagę również formy prawne podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON. Zbiorcze dane dla całego obszaru SOM zamieszczono w tabeli nr 11.

Tabela Nr 11.

Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON w podziale na formy prawne w 2010 roku															
Lp.	rodzaj podmiotu	/gmina:	Dobra	Goleniów	Gryfino	Kobyłanka	Kolbaskowo	Nowe Warpno	Police	Stare Czarnowo	Stargard M	Stargard W	Stepnica	Szczecin	razem
1	podmioty gospodarki narodowej ogółem		2 923	4 295	3 896	579	1 511	174	4 702	459	8 340	944	416	65 761	94 000
2	sektor publiczny - ogółem		17	147	78	11	12	7	217	8	271	9	12	1 796	2 585
3	sektor publiczny - państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego		12	51	57	8	10	6	71	4	92	7	8	455	781
4	sektor publiczny - przedsiębiorstwa państwowe		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
5	sektor publiczny - spółki prawa handlowego		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	sektor publiczny - spółki handlowe		2	12	4	0	0	0	12	2	8	0	0	90	130
7	sektor publiczny - spółki prawa handlowego z udziałem kapitału zagranicznego		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	sektor publiczny - spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5
9	sektor publiczny - państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego, gospodars		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
10	sektor prywatny - ogółem		2 906	4 148	3 818	568	1 499	167	4 485	451	8 069	935	404	63 965	91 415
11	sektor prywatny - zakłady osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	sektor prywatny - osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą		2 469	3 419	3 195	478	1 244	122	3 755	377	6 444	794	337	47 880	70 514
13	sektor prywatny - spółki prawa handlowego		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	sektor prywatny - spółki handlowe		188	261	191	35	115	20	252	17	401	45	24	6 639	8 188
15	sektor prywatny - spółki prawa handlowego z udziałem kapitału zagranicznego		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	sektor prywatny - spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego		61	95	76	12	31	5	66	3	108	20	20	1 955	2 452
17	sektor prywatny - spółdzielnie		5	20	12	1	5	2	19	3	19	6	4	238	334
18	sektor prywatny - fundacje		3	5	4	0	1	2	7	0	9	0	0	176	207
19	sektor prywatny - stowarzyszenia i organizacje społeczne		32	76	59	22	24	9	85	15	102	17	8	1 102	1 551

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Z danych przedstawionych w powyższej tabeli wynika, iż wśród podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON miążdzącą przewagę mają podmioty prywatne (ponad 97% firm).

W sektorze przedsiębiorstw publicznych największą grupę stanowią państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego (ponad 30%) oraz spółki handlowe. W całym obszarze SOM funkcjonowała zaledwie 5 przedsiębiorstw państwowych (wszystkie w Szczecinie).

W sektorze przedsiębiorstw prywatnych zdecydowanie największą grupę stanowią osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (ponad 77%). Dużą grupę stanowiły spółki handlowe (prawie 9%). Kolejną stanowiły spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego (ponad 2,5%). Na terenie SOM pozostały jeszcze 334 spółdzielnie, które występowały w liczbie kilka na terenie każdej gminy.

Wykres Nr 14.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Wielkość podmiotu, czyli liczba pracujących w nim osób podmiotów zarejestrowanych na terenie SOM przedstawiono w tabeli 12.

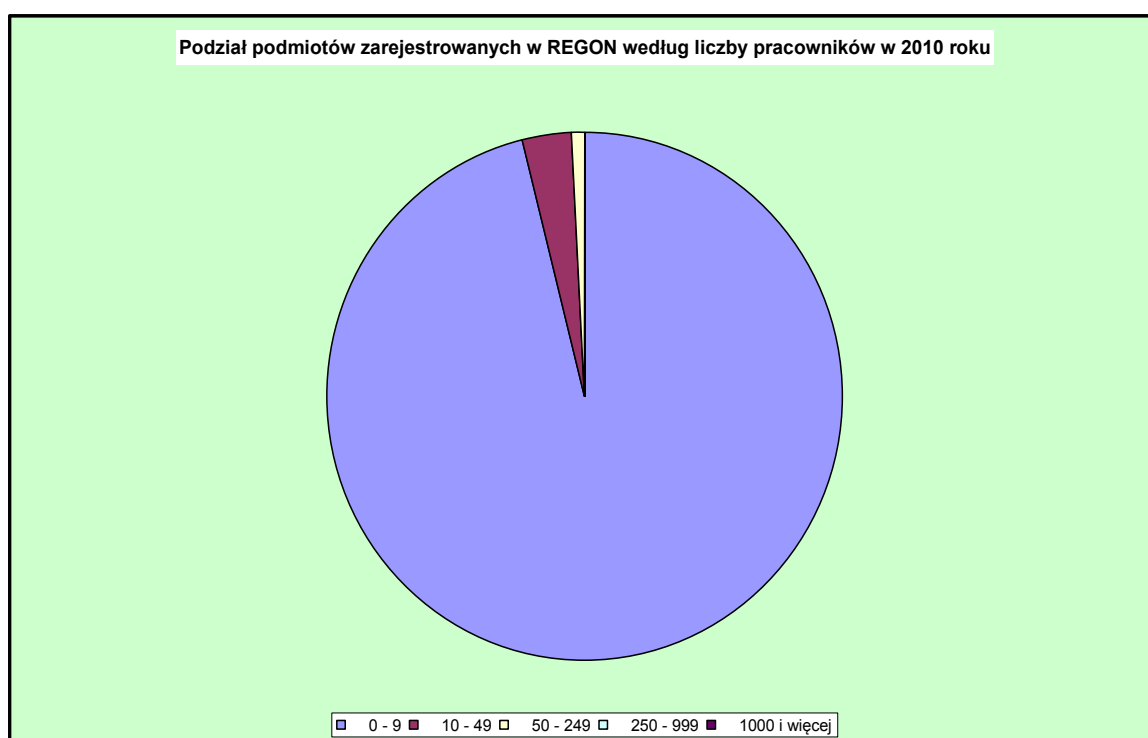
Tabela Nr 12.

Podmioty gospodarcze według wielkości (liczby zatrudnionych osób) w 2010 roku															
Lp.	wielkość podmiotu	/gmina:	Dobra	Goleniów	Gryfino	Kobyłanka	Kolbaskowo	Nowe Warpno	Police	Stare Czarnowo	Stargard M	Stargard W	Stepnica	Szczecin	razem
1	0 - 9		2 812	4 100	3 732	554	1 457	168	4 500	444	8 016	915	398	63 286	90 382
2	10 - 49		100	149	128	22	46	6	164	12	248	25	17	1 998	2 915
3	50 - 249		8	39	33	2	8	0	36	3	72	1	1	407	610
4	250 - 999		3	6	2	1	0	0	1	0	4	2	0	59	78
5	1000 i więcej		0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	11	15

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Dane te również przedstawiono na wykresie nr 15.

Wykres Nr 15.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Przytłaczającą grupę stanowią podmioty zatrudniające do 9 osób, albowiem było ich 96,15% w 2010 roku. Drugą grupę stanowiły podmioty zatrudniające od 10 do 49 osób (3,10%), zaś trzecią grupę firmy zatrudniające od 50 do 249 pracowników (0,65%). Pozostałe podmioty występowały tylko w śladowych ilościach.

Firm zatrudniających od 250 do 999 pracowników było tylko 78, przy czym aż 59 w samym Szczecinie. Natomiast firm zatrudniających powyżej tysiąca pracowników były zaledwie 15, w tym aż 11 w samym Szczecinie. Właśnie te wielkie firmy mają znaczący wpływ na potrzeby komunikacyjne, związane z dowiezieniem i odwiezieniem zatrudnionych w nich pracowników po zakończonych zmianach. Problem ten dotyczy również obszarów ba których zlokalizowano większą liczbę różnych (co do wielkości) firm, które w rezultacie również powodowały okresowy wzrost zapotrzebowania na zorganizowane przewozy pracowników.

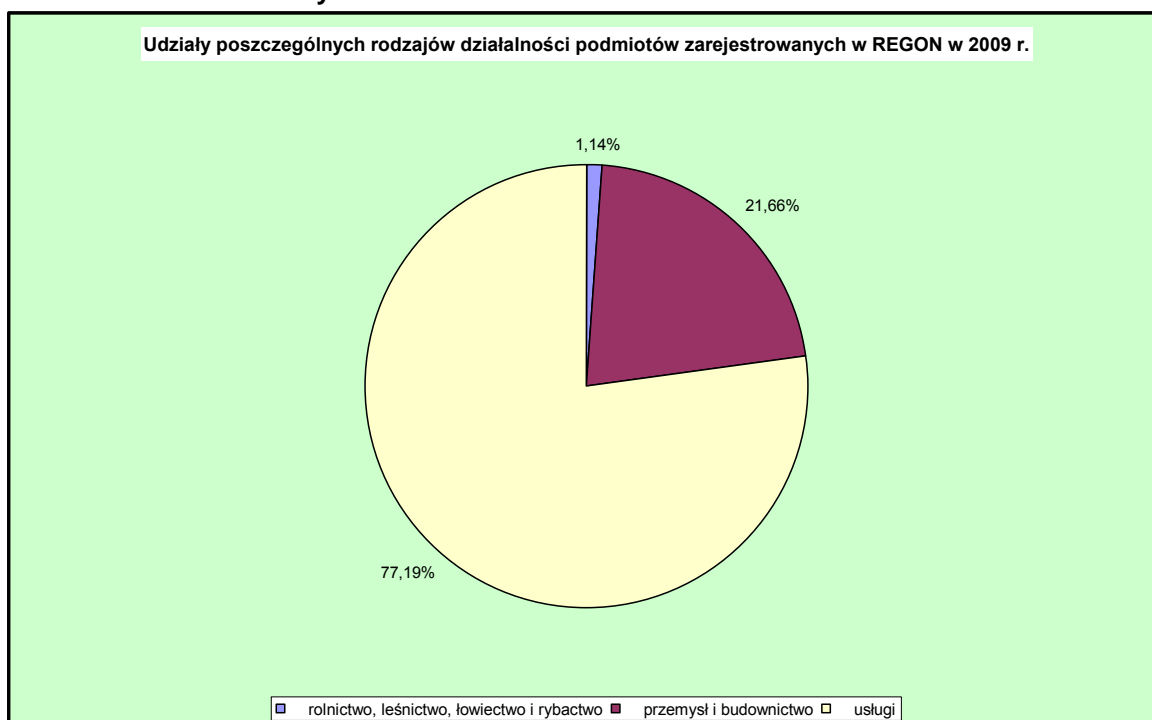
Podmioty gospodarcze prowadzą działalność w bardzo wielu obszarach. Główne obszary działalności w 2009 roku przedstawiono w tabeli 13 oraz na wykresie nr 16.

Tabela Nr 13.

Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności w 2009 roku														
Lp.	Podmioty według rodzaju działalności	Dobra	Goleniów	Gryfino	Kobyłanka	Kołbaskowo	Nowe Warpno	Police	Stare Czarnowo	Stargard M	Stargard W	Stepnica	Szczecin	razem
1	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	32	123	127	36	23	12	96	24	72	73	46	384	1 048
2	przemysł i budownictwo	508	977	1 149	148	279	51	1 356	142	1 877	336	129	12 886	19 838
3	usługi	2 030	3 037	2 586	346	1 102	104	3 106	281	6 280	490	235	51 095	70 692

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Wykres Nr 16.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Powyższe dane wskazują na to, że w obszarze rolnictwa działało zaledwie nieco ponad tysiąc podmiotów, czyli 1,14% wszystkich podmiotów. W obszarze przemysłu i budownictwa działało 19 838 podmiotów, czyli 21,66%, zaś w obszarze usług aż 70 692 firmy, czyli 77,19% wszystkich podmiotów. Liczba firm działających w wyróżnionych obszarach. Najwięcej firm w obszarze rolnictwa działało na terenie gminy Stepnica (ponad 11%), Stargard Szczeciński wieś (ponad 8%) oraz w Nowym Warpnie (ponad 7%) i Kobyłance (prawie 7%), czyli na terenie gmin gdzie przeważały gospodarstwa rolnicze. W pozostałych gminach tych firm nie było więcej niż parę procent.

Największy udział firm działających w obszarze przemysłu i budownictwa występował na terenie gmin: Stargard Szczeciński wieś (37,4%), Stare Czarnowo (31,8%), Nowe Warpno (30,5%) oraz Police (29,8%) i Gryfino (29,8%). W samym Szczecinie działało tylko 20% firm w tym obszarze. Udział firm działających w obszarze usług był wysoki we wszystkich gminach SOM, ale najwyższy w Szczecinie (77,2%), a nieco niższy w Dobrej (79%), Kołbaskowie (78,5%) i Goleniowie (73,4%). W pozostałych gminach był wyższy od 54,5%).

Istotnym jest również analiza działalności gospodarczej podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON, w dziedzinach wyróżnionych w klasyfikacji PKD z 2007 roku. Dane za 2010 rok dla wszystkich analizowanych gmin przedstawiono w tabeli 14 oraz na wykresie 17.

Z danych tych wynika, iż na całym obszarze SOM największa grupa firm zajmuje się handlem (16 168 firm, czyli aż 24,65% ogółu firm). Drugie miejsce zajmują firmy zajmujące się budownictwem (11 963 firmy, czyli 12,73%). Kolejną grupą działa w obszarze profesjonalnym, naukowym i technicznym (9 248 firm, czyli 9,84%) oraz przetwórstwem przemysłowym (8 006 firm, czyli 8,52%), transportem i gospodarką magazynową (7 486 firm, czyli 7,96%). Rolnictwem, leśnictwem, łowiectwem i rybactwem zajmuje się zaledwie 1 095 firm, czyli 1,16%, to jest mniej niż kulturą, rozrywką i rekreacją (1 380 firm, czyli 1,47% ogółu). Dość duża liczba podmiotów zajmuje się opieką zdrowotną i pomocą publiczną (5 814 firm, czyli 6,19% ogółu) oraz edukacją (2 399 podmiotów, czyli 2,55% ogółu). Pozostała działalność usługową prowadzi 5 244 firmy, czyli 5,56% ogólnej liczby podmiotów.

Tabela Nr 14.

Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności w 2010 roku zakwalifikowane zgodnie z PKD 2007														
Lp.	Podmioty według rodzaju działalności /gmina:	Dobra	Goleniów	Gryfino	Kobyłanka	Kolbaskowo	Nowe Warpno	Police	Stare Czarnowo	Stargard M	Stargard W	Stepnica	Szczecin	razem
1	Sekcja A - rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo	30	127	134	40	23	12	91	30	80	74	46	408	1 095
2	Sekcja B - górnictwo i wydobywanie	0	1	0	0	0	0	2	0	3	1	0	34	41
3	Sekcja C - przetwórstwo przemysłowe	279	405	399	72	139	15	672	50	652	103	42	5 178	8 006
4	Sekcja D - wytwarzanie i zaopatrywanie w energię el., gaz i gorącą wodę	4	8	5	0	1	0	3	0	10	0	0	175	206
5	Sekcja E - dostawy wody, gospodarka ściekowa i gospodarka odpadami	3	14	5	2	5	1	19	2	9	3	1	139	203
6	Sekcja F - budownictwo	309	579	740	78	161	33	704	87	1 238	256	85	7 693	11 963
7	Sekcja G - handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów	713	1 057	966	145	420	29	1 145	105	2 073	222	100	16 198	23 173
8	Sekcja H - transport i gospodarka magazynowa	143	386	302	31	115	14	386	70	637	63	30	5 309	7 486
9	Sekcja I - usługi gastronomiczne	73	133	129	23	53	10	109	7	235	14	19	1 872	2 677
10	Sekcja J - informacja i komunikacja	96	70	43	8	40	2	88	2	150	3	3	1 791	2 296
11	Sekcja K - działalność finansowa i ubezpieczeniowa	122	143	109	11	65	3	134	7	315	19	9	2 344	3 281
12	Sekcja L - obsługa rynku nieruchomości	99	247	100	12	30	14	261	10	789	13	6	4 624	6 205
13	Sekcja M - działalność naukowa i techniczna	405	307	230	40	165	5	304	21	604	30	8	7 129	9 248
14	Sekcja N - działalność administracyjna	75	136	122	12	52	5	119	8	223	16	12	2 303	3 083
15	Sekcja O - administracja publiczna i obrona narodowa	5	18	17	9	4	4	13	6	21	6	3	106	212
16	Sekcja P - edukacja	78	115	82	12	42	5	95	4	244	16	8	1 698	2 399
17	Sekcja Q - opieka zdrowotna i pomoc społeczna	315	234	185	43	116	6	214	8	466	41	15	4 171	5 814
18	Sekcja R - kultura, rozrywka i rekreacja	33	54	68	12	26	5	75	20	103	9	7	968	1 380
19	Sekcja S - pozostała działalność usługowa	141	261	260	29	54	11	268	22	488	55	22	3 613	5 224
20	Sekcja T - gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
21	Sekcja U - organizacje eksterytorialne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
	RAZEM	2 923	4 295	3 896	579	1 511	174	4 702	459	8 340	944	416	65 761	94 000

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

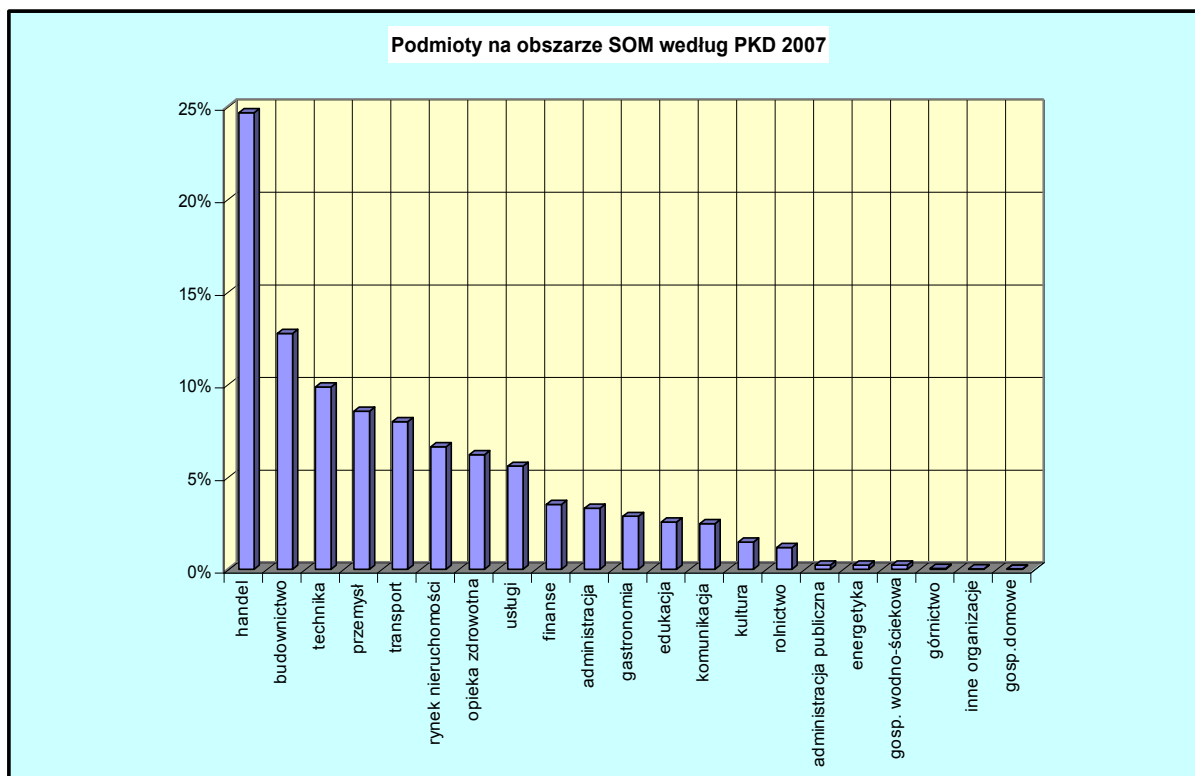
Powyżej opisane udziały poszczególnych dziedzin działalności w ogólnej liczbie firm zarejestrowanych w systemie REGON a działających na obszarze SOM przedstawiono na wykresie nr 17.

Każda gmina wykazuje swoją specyfikę dziedzin firm istniejących na jej terytorium, wynikającą z możliwości do prowadzenia na danym terenie określonej działalności. Analizując poszczególne obszary można wskazać, iż udział firm przemysłowych był największy w gminie Police (672 podmioty stanowiące 14,3% ogółu firm działających w tej gminie). Kolejne miejsce zajmowała gmina Kobyłanka, Stare Czarnowo i gmina Stargard Szczeciński. W Szczecinie działało natomiast 5 178 podmiotów dających tylko 7,9% ogółu firm.

Największą grupę firm stanowiły podmioty zajmujące się handlem, których udział we wszystkich gminach pozostawał na podobnym poziomie 25%. W obszarze budownictwa działało na obszarze metropolitalnych 11 963 podmioty, które stanowiły zaledwie połowę firm zajmujących się handlem. Najwięcej tych firm działało w Szczecinie, natomiast największy udział miały firmy budowlane w gminie Stargard Szczeciński (27,1% ogółu firm).

W obszarze opieki zdrowotnej oraz opieki społecznej na terenie SOM działało 5 814 firm, stanowiących 6,19% ogółu podmiotów. Najwięcej takich podmiotów działało w Szczecinie (4 171 podmiotów, stanowiących 6,3% ogółu firm), natomiast największy udział miały takie podmioty w gminie Dobra (10,8% ogółu). Najmniej takich podmiotów działało w gminie Stare Czarnowo (8 podmiotów) oraz Nowym Warpnie (6 firm). Mała liczba podmiotów działających w obszarze opieki zdrowotnej wynikać może z faktu korzystania przez mieszkańców tych gmin z opieki medycznej w położonym obok Szczecinie.

Wykres Nr 17.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

W obszarze edukacji działało na terenie SOM 2 399 podmiotów, czyli 2,55% ogółu firm. Najwięcej było takich podmiotów w Szczecinie (1 698 podmiotów), a największy udział miały te podmioty w mieście Stargard Szczeciński (zaledwie 2,9% ogółu). Najmniejszy udział miały podmioty zajmujące się edukacją w gminie Stare Czarnowo (4 podmioty, 0,9% ogółu).

Szczegółowa analiza liczby podmiotów działających w wyróżnionych w PKD obszarach działalności oraz wielkość zatrudnienia powinny pozwolić na określenie potencjalnych strumieni pasażerów dowożonych do pracy i odwożonych po pracy. Natomiast oferta w zakresie opieki zdrowotnej i szkolnictwa powinna wskazać na strumienie pasażerów udających się do dużych ośrodków (Szczecin, Stargard Szczeciński, a w mniejszym stopniu Police, Gryfino i Goleniów) w drodze do szkoły lub po pomoc medyczną.

5.5. Charakterystyka szkolnictwa na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Ludność w wieku przedprodukcyjnym w całym obszarze Szczecińskiego Obszaru Terytorialnego wykazywała stałą tendencję spadkową (patrz Tabela 6), i to w dość dużej skali albowiem o okresie od 2000 do 2009 liczba ta spadła o 19 639 osób. Oznacza to również spadek liczby dzieci i młodzieży uczęszczających do wszelkich typów szkół.

Liczbę dzieci i młodzieży uczęszczających do wszelkich typów szkół podstawowych, gimnazjów oraz szkół średnich w roku szkolnym 2009/2010 przedstawiono w tabeli 15. Sumarycznie liczba uczniów wyniosła 105 077 osób, przy czym największą grupę stanowiły dzieci uczęszczające do szkół podstawowych (31 941 osób, czyli 30,4% ogółu). W gimnazjach uczyło się już tylko 18 567 osób, czyli 17,7% ogółu uczniów. Natomiast w szkołach średnich uczyło się 33 983 uczniów, czyli 32,3% wszystkich uczniów. W poszczególnych rodzajach szkół uczyło się:

- w liceach ogólnokształcących - 13 279 uczniów, czyli 12,6% ogółu;
- w technikach - 9 343 uczniów, czyli 8,9% ogółu;
- w szkołach zawodowych - 3 583 uczniów, czyli 3,4% ogółu;
- w liceach profilowanych - 104 uczniów, czyli 0,1% ogółu.

W szkołach policealnych uczyło się 5 467 uczniów, czyli 5,2% ogółu, a w szkołach dla dorosłych już 5 894 osób, czyli 5,6% ogółu.

Tabela Nr 15.

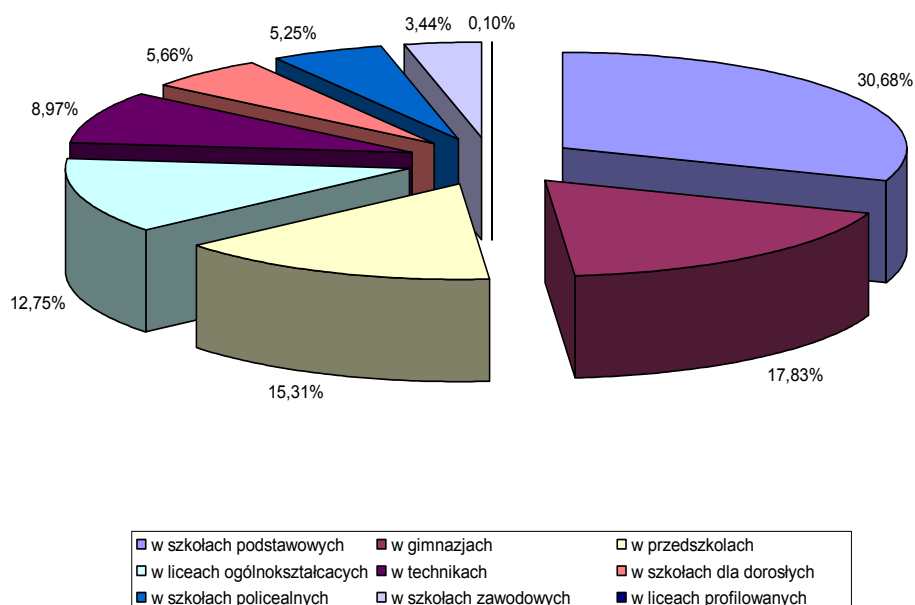
Liczba uczniów w szkołach w roku szkolnym 2009/2010	Dobra	Goleniów	Gryfino	Kobyłanka	Kołbaskowo	Nowe Warpno	Police	Stare Czarnowo	Stargard M	Stargard W	Stepnica	Szczecin	Razem
1 w przedszkolach	195	1 133	0	55	221	50	1 208	67	1 717	106	112	11 072	15 936
2 w szkołach podstawowych	546	2 065	1 852	257	593	107	2 310	206	3 902	585	320	19 198	31 941
3 w gimnazjach	119	1 163	1 012	124	311	55	1 417	103	2 627	0	174	11 462	18 567
4 w szkołach zawodowych	0	508	564	0	0	0	84	0	871	0	0	1 556	3 583
5 w liceach ogólnokształcących	0	1 120	865	0	0	0	435	0	2 075	0	0	8 784	13 279
6 w liceach profilowanych	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	68	104
7 w technikach	0	1 072	846	0	0	0	222	0	1 810	0	0	5 393	9 343
8 w szkołach policealnych	0	231	13	0	0	0	6	0	567	0	0	4 650	5 467
9 w szkołach dla dorosłych	0	730	413	0	0	0	176	0	1 038	0	0	3 537	5 894
10 Liczba uczniów ogółem	860	8 022	5 565	436	1 125	212	5 858	376	14 643	691	606	65 720	104 114

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Dla zilustrowania udziałów liczby uczniów w poszczególnych rodzajów szkół dane z powyższej tabeli przedstawiono również na wykresie nr 18.

Wykres Nr 18.

Udział liczby uczniów w poszczególnych typach szkół w roku szkolnym 2009/2010

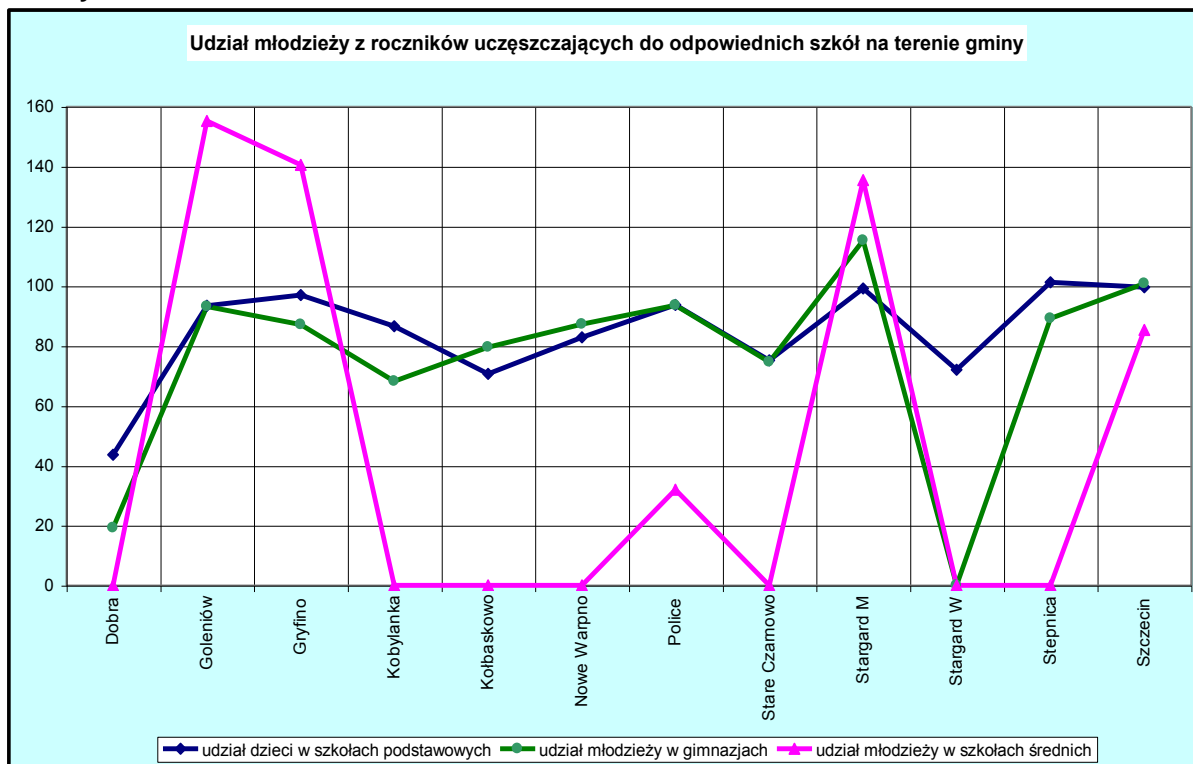


Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Interesującym jest porównanie liczebności wybranych roczników z liczbą dzieci i młodzieży uczęszczających do szkół położonych na terenie danej gminy. Takie zestawienie dla trzech rodzajów szkół: podstawowej, gimnazjum i średniej przedstawiono na wykresie nr 19.

Wydawałoby się, że w szkołach podstawowych powinny się kształcić wszystkie dzieci zamieszkujące daną gminę. Tymczasem w gminach takich jak: Dobra kształci się tylko 43,6% dzieci w wieku od 7 do 12 lat. Pozostałe dzieci muszą być zatem przewożone do Szczecina. Podobnie jest w gminie Kołbaskowo (tylko 70,7% dzieci), Kobyłanka (na miejscu kształci się 86,5% dzieci), Stare Czarnowo (75,2%) oraz Stargard Szczeciński (72%). Bardzo podobnie wygląda sytuacja z młodzieżą uczęszczającą do gimnazjum.

Wykres Nr 19.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Wydawałoby się, że w szkołach podstawowych powinny się kształcić wszystkie dzieci zamieszkujące daną gminę. Tymczasem w gminach takich jak: Dobra kształcą się tylko 43,6% dzieci w wieku od 7 do 12 lat. Pozostałe dzieci muszą być zatem przewożone do Szczecina. Podobnie jest w gminie Kołbaskowo (tylko 70,7% dzieci), Kobyłanka (na miejscu kształcą się 86,5% dzieci), Stare Czarnowo (75,2%) oraz Stargard Szczeciński (72%). Bardzo podobnie wygląda sytuacja z młodzieżą uczęszczającą do gimnazjum.

W gminie Dobra tylko 19,3% młodzieży zamieszkującej tą gminę uczęszcza w niej do gimnazjum a reszta jest wożona lub dojeżdża sama do innej miejscowości, prawdopodobnie Szczecina. W gminie Stargard Szczeciński cała młodzież tam zamieszkująca do gimnazjum dojeżdża do miasta Stargardu Szczecińskiego. W przypadku szkół średnich sytuacja przedstawia się jeszcze gorzej, albowiem w gminach Dobra, Kobyłanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stare Czarnowo, Stargard Szczeciński i Stepnica cała młodzież tam zamieszkująca aby kształcić się musi dojeżdżać do sąsiednich miast, takich jak Goleniów, gdzie kształcą się 55,3% więcej młodzieży niż liczy lokalna populacja, Gryfino (o 40,5% więcej), czy miasto Stargard Szczeciński (o 35,4% więcej). Oznacza to, że do tych szkół uczęszcza również młodzież z gmin ościennych.

Taka sytuacja wywołuje spore zapotrzebowanie na usługi przewozowe. Łącznie w tych gminach, w których nie ma szkół średnich mieszkało 2 933 osoby. Dla ich przewozu potrzebnych byłoby prawie 60 autobusów jednoczłonowych, czyli o długości około 12 metrów.

Na terenie aglomeracji funkcjonuje 26 szkół wyższych, zarówno państwowych, jak i prywatnych. W Szczecinie kształcą młodzież 22 szkoły wyższe, w Goleniowie 2 i w Stargardzie również 2. Szkoły te wymieniono w opisach poszczególnych miast.

Ogólną liczbę studentów studiujących na wszystkich uczelniach zlokalizowanych na terenie SOM przedstawiono w tabeli nr 16, natomiast zmianę liczby studentów ogółem w latach 2004-2010 na wykresie nr 20.

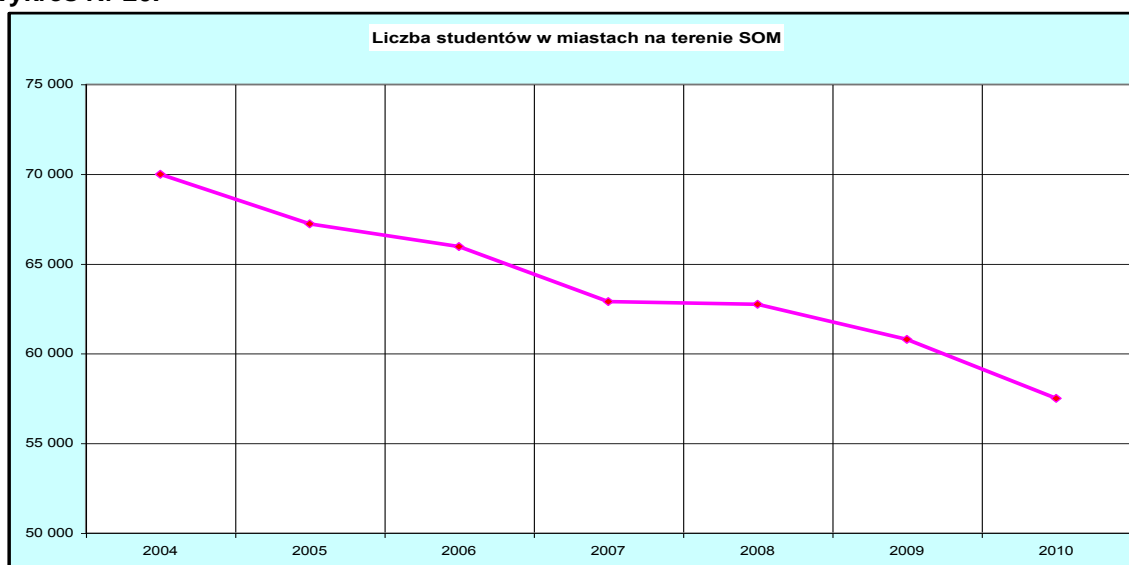
Tabela Nr 16.

Miasto	Studenci ogółem:						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Goleniów	739	262	500	417	336	387	328
Stargard Szczeciński	2 082	1 413	1 664	1 194	1 202	931	690
Szczecin	67 167	65 547	63 788	61 269	61 196	59 457	56 474
Razem:	69 988	67 222	65 952	62 880	62 734	60 775	57 492

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Sumaryczna liczba studentów miała stałą tendencję spadkową, z poziomu 70 tysięcy w roku 2004 do poziomu 57,5 tysiąca w 2010 roku, czyli o 12,5 tysiąca, co daje spadek wynoszący prawie 18%. Trudno jest jednoznacznie wskazać na przyczyny tego stanu, lecz niewątpliwie ma na to wpływ zmniejszająca się liczba ludności oraz coraz bardziej dostępne studia w krajach Unii Europejskiej.

Wykres Nr 20.



Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Liczba studiujących stwarza spore zapotrzebowanie na usługi transportowe, zarówno w samym ośrodku akademickim, jak i na trasach doń prowadzących, zarówno w dni robocze (studenci studiów dziennych), jak i w dni wolne od pracy (studenci studiów zaocznych).

Tabela Nr 17.

Miasto	Rok akademicki 2009/2010									
	szkoły publiczne			szkoły niepubliczne			szkoły wyższe			udział razem
	dzienne	zaoczne	razem	dzienne	zaoczne	razem	dzienne	zaoczne	ogółem	
Goleniów	0	0	0	0	328	328	0	328	328	0,57%
Stargard	0	5	5	0	685	685	0	690	690	1,20%
Szczecin	31 627	13 922	45 549	1 296	9 629	10 925	32 923	23 551	56 474	98,23%
razem:	31 627	13 927	45 554	1 296	10 642	11 938	32 923	24 569	57 492	100,00%
udział w razem:	69,43%	30,57%	100,00%	10,86%	89,14%	100,00%	57,27%	42,73%	100,00%	
udział w ogółem:	55,01%	24,22%	79,24%	2,25%	18,51%	20,76%	57,27%	42,73%	100,00%	

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

W roku akademickim 2009/2010 studiowało w aglomeracji szczecińskiej ogółem 57,5 tysiąca osób, z czego tylko 0,57% (ściśle 328 osób) w Goleniowie, 1,20% (dokładnie 680 osób) w Stargardzie Szczecińskim i 98,23%, czyli 56 474 osoby w Szczecinie, a więc przytłaczająca większość studentów wybierała Szczecin.

W szkołach publicznych 70% studentów stanowili studenci stacjonarni a w szkołach prywatnych odwrotnie, gdyż studenci stacjonarni stanowili w nich zaledwie 11% ogółu osób w nich studiujących. Można przyjąć, iż studenci studiów dziennych, czyli 33.000 osób, generowali potrzeby w zakresie transportu lokalnego, zaś studenci studiów zaocznych, czyli blisko 25.000 osób, raczej zapotrzebowanie w komunikacji dalekobieżnej i to w dni wolne.

5.6. Charakterystyka służby zdrowia na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Najlepiej służbę zdrowia na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego obrazują dane statystyczne zawarte w tabeli 18.

Tabela Nr 18.

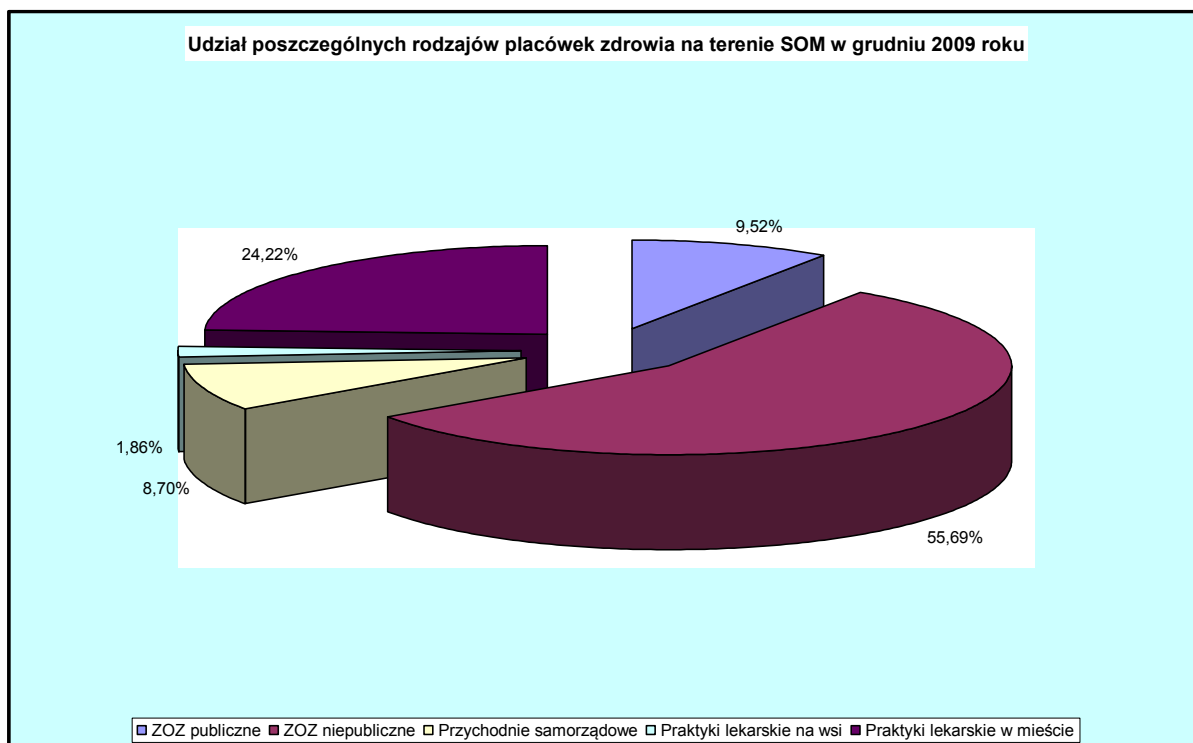
Lp	Zakłady Opieki Zdrowotnej w roku 2009	Dobra	Goleniów	Gryfino	Kobyłanka	Kolbaskowo	Nowe Warpno	Police	Stare Czarnowo	Stargard M	Stargard W	Stepnica	Szczecin	Razem
1	ZOZ ogółem	4	12	13	1	3	1	21	3	36	1	5	215	315
2	ZOZ niepubliczne	4	11	12	1	3	1	20	3	30	1	5	178	269
3	Przychodnie samorządowe	0	1	1	0	0	0	0	0	6	0	0	34	42
4	Praktyki lekarskie na wsi	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	9
5	Praktyki lekarskie w mieście	0	9	3	0	0	0	3	0	24	0	0	78	117
6	ZOZ i praktyki indywidualne	6	23	18	2	4	1	25	4	66	2	5	327	483
7	udzielone porady ogółem	10 531	174 662	158 991	14 750	31 419	5 481	146 127	15 263	322 975	5 820	21 580	1 578 647	2 486 246
8	liczba aptek	2	6	7	0	1	0	10	0	19	0	1	134	180
9	liczba punktów aptecznych	2	1	2	0	0	0	2	1	1	0	0	2	11
10	liczba szpitali	0	2	1	0	0	0	1	0	1	0	0	7	12
11	liczba łóżek w szpitalach	0	237	86	0	0	0	165	0	305	0	0	3 295	4 088
12	liczba łóżek - stan średnioroczny	0	237	86	0	0	0	116	0	305	0	0	3 345	4 089
13	średnie wykorzystanie łóżek [dni w roku]	0,0	172,4	180,7	0,0	0,0	0,0	267,2	0,0	259,8	0,0	0,0	268,2	250,1
14	średnie wykorzystanie łóżek [%]	0,0	47,2	49,5	0,0	0,0	0,0	73,2	0,0	71,2	0,0	0,0	73,5	68,5
15	liczba leczonych w szpitalach w okresie roku	0	9 482	4 176	0	0	0	7 594	0	13 626	0	0	139 832	174 710
16	liczba leczonych na jedno łóżko w szpitalu	0,0	40,0	48,6	0,0	0,0	0,0	65,5	0,0	44,7	0,0	0,0	41,8	41,8
17	średni czas pobytu chorego [dni]	0,0	4,3	3,7	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	5,8	0,0	0,0	6,4	6,0

Źródło: Baza Danych Regionalnych Główny Urząd Statystyczny

Informator Statystyczny ochrony zdrowia województwa zachodniopomorskiego za 2009 rok.

Na terenie omawianego obszaru funkcjonują zarówno publiczne, jak i niepubliczne Zakłady Opieki Zdrowotnej (ZOZ), przychodnie samorządowe oraz indywidualne praktyki lekarskie na wsi i na terenie miast. W sumie funkcjonowało w grudniu 2009 roku 483 placówek służby zdrowia.

Wykres Nr 21.

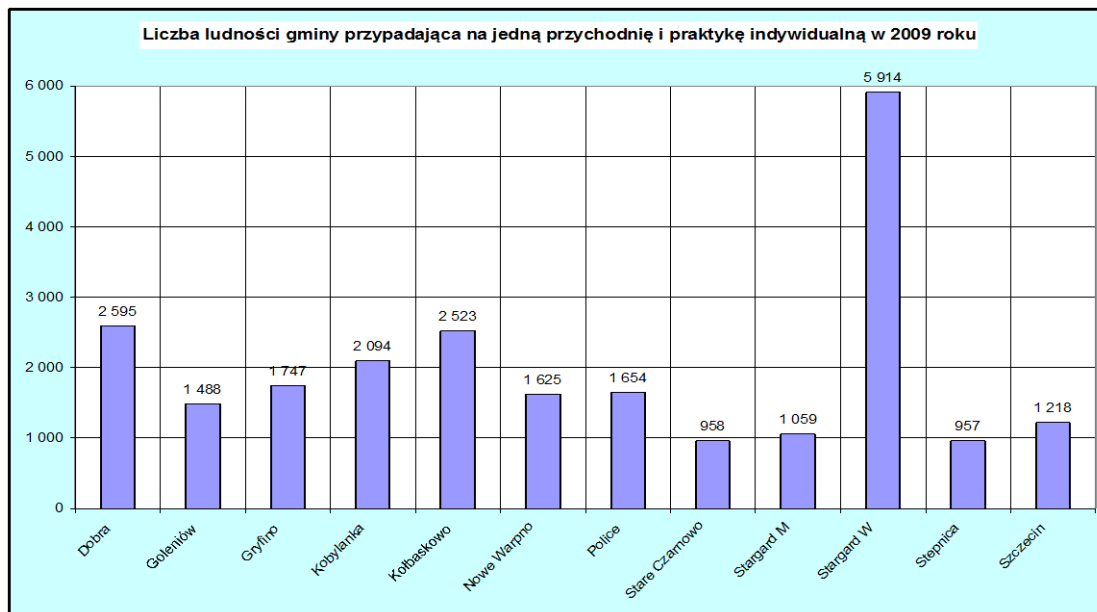


Źródło: Baza Danych Lokalnych Główny Urząd Statystyczny

Dostępność ludności poszczególnych gmin do tych placówek była dość zróżnicowana, co przedstawiono na wykresie nr 22.

Jak z tych danych wynika, najgorzej statystycznie sytuacja przedstawiała się w gminie Stargard Szczeciński, na terenie której funkcjonował tylko jeden Niepubliczny ZOZ oraz jedna indywidualna praktyka lekarska, wskutek czego liczba mieszkańców na placówkę przekroczyła poziom 5 900 osób. Nie można jednak zapominać, że duża liczba placówek była dostępna w mieście Stargard Szczeciński, gdzie na jedną placówkę przypadało nieco ponad tysiąc mieszkańców.

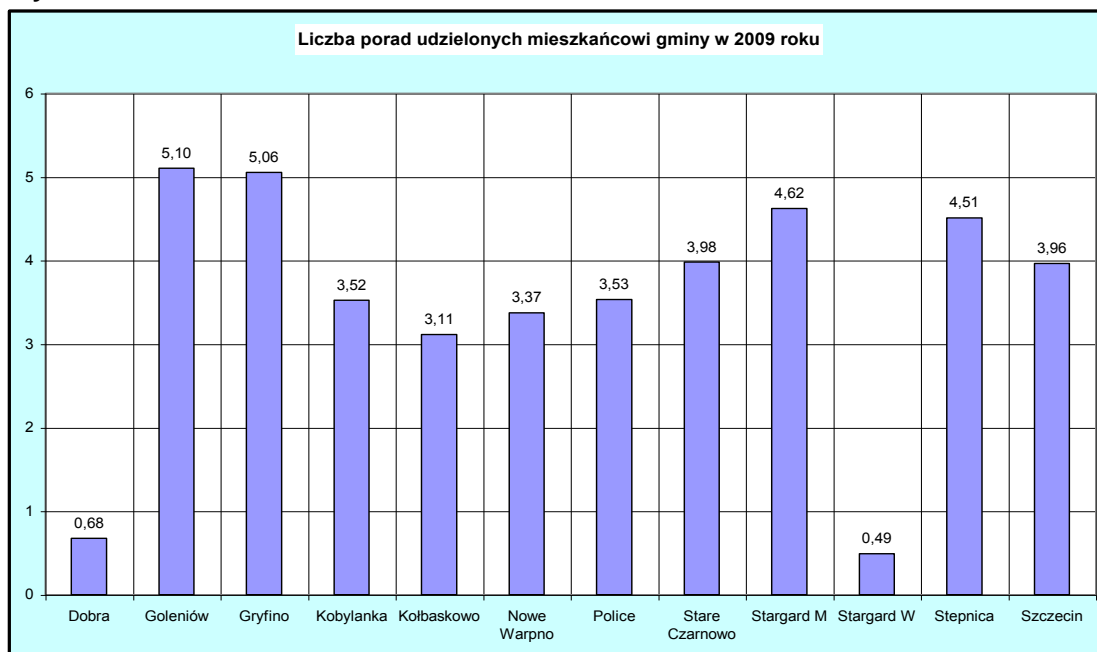
Wykres Nr 22.



Źródło: Baza Danych Lokalnych Główny Urząd Statystyczny

W podobnej sytuacji byli mieszkańcy gmin Dobra i Kołbaskowo, gdzie na jedną placówkę przypadało ponad 2,5 tysiąca mieszkańców. Nieco lepiej było w gminie Kobyłanka (2,1 tysiąca mieszkańców na placówkę). W pozostałych gminach przypadało około 1,0 do 1,7 tysiąca mieszkańców na placówkę.

Wykres Nr 23.



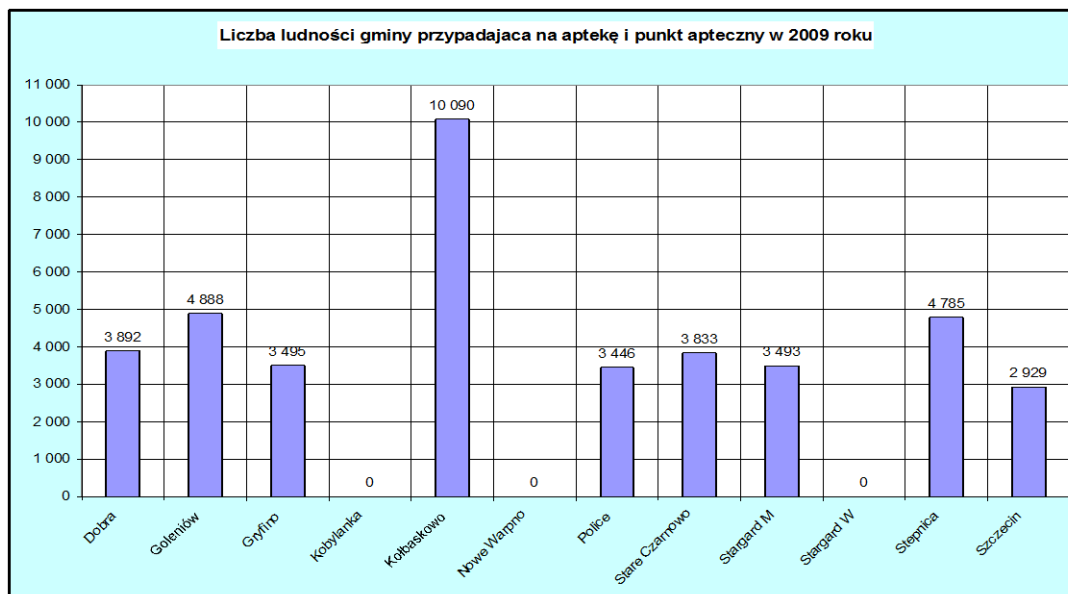
Źródło: Baza Danych Lokalnych Główny Urząd Statystyczny

Wszystkie te placówki udzieliły w 2009 roku prawie 2,5 mln porad, przy czym w poszczególnych gminach liczba udzielonych porad na jednego mieszkańca była bardzo różna, co przedstawiono na wykresie nr 23.

Zdecydowanie najmniej porad udzielono mieszkańcom gmin Dobra i Stargard Szczeciński (około pół porady na mieszkańca w ciągu roku). W pozostałych gminach poziom był zbliżony i wynosił w granicach 3,1 – 4,6 porady na mieszkańca, z wyjątkiem gmin Goleniów i Gryfino, gdzie poziom ten wyniósł około 5,1 porady na mieszkańca w ciągu roku. W samym Szczecinie udzielono około 4 porady na mieszkańca.

Liczba mieszkańców przypadających na jedną aptekę lub punkt apteczny była zróżnicowana, co przedstawiono na wykresie nr 24.

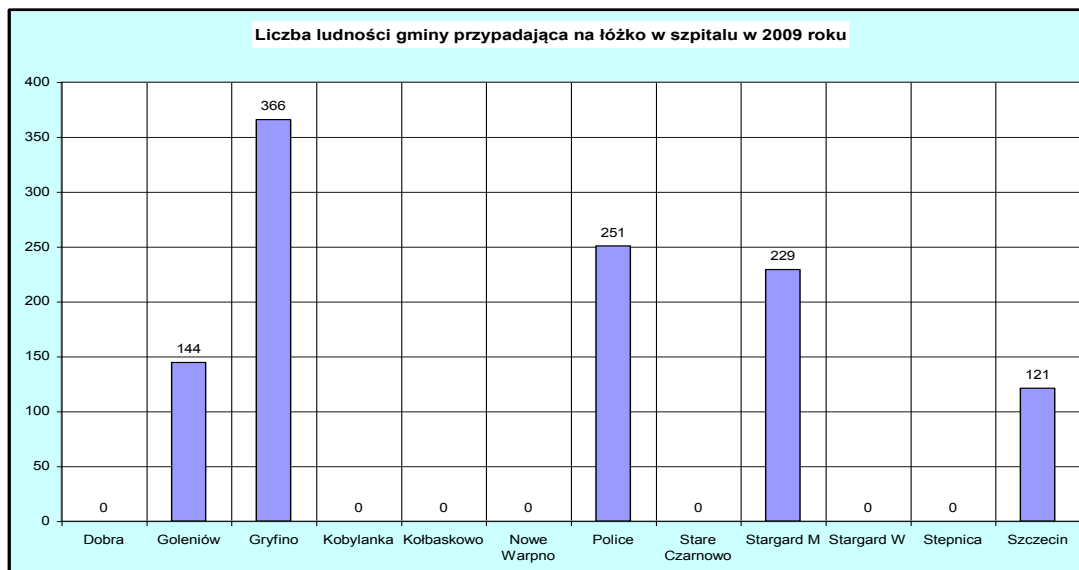
Wykres Nr 24.



Źródło: Baza Danych Lokalnych Główny Urząd Statystyczny

W trzech gminach Kobyłanka, Nowe Warpno i Stargard Szczeciński nie było ani jednej apteki lub punktu aptecznego. Tylko nieco lepiej było w Kołbaskowie, gdzie była jedna apteka i stąd liczba mieszkańców na nią przypadających wynosiła ponad 10 tysięcy osób. W pozostałych gminach na jedną aptekę lub punkt apteczny przypadało od 3 do 5 tysięcy osób, a w Szczecinie najmniej, bo 2 929 osób.

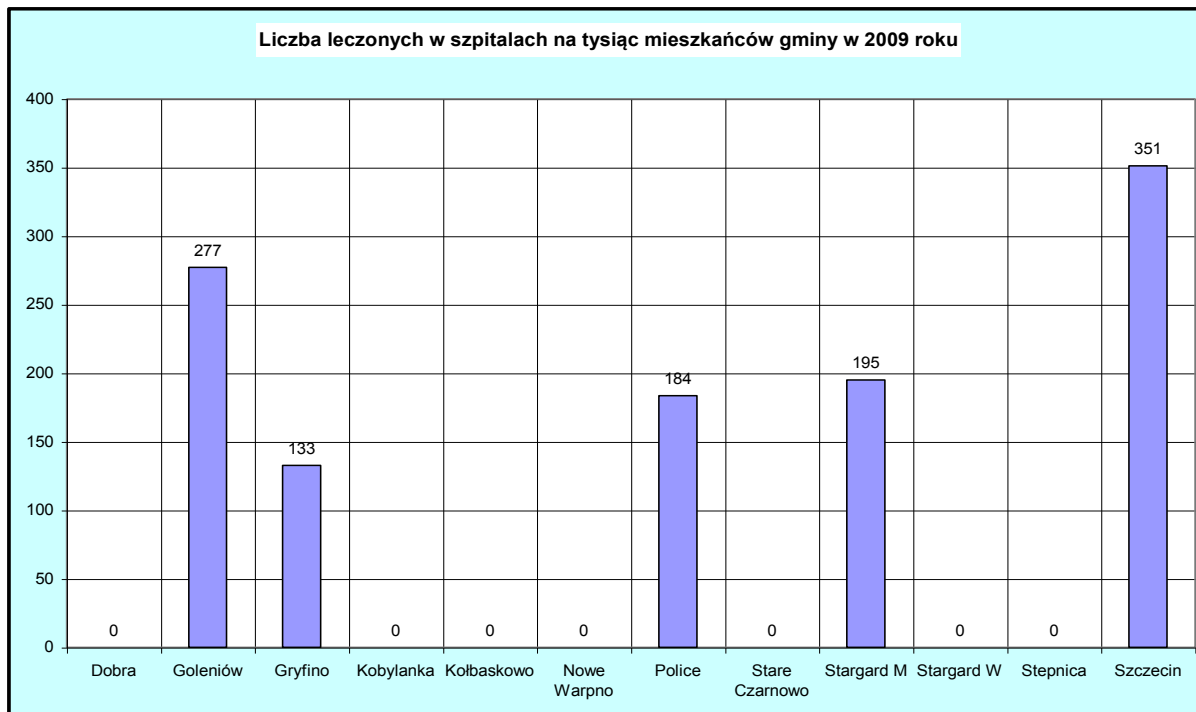
Wykres Nr 25.



Źródło: Baza Danych Lokalnych Główny Urząd Statystyczny

Szpitaly (niezależnie od organu założycielskiego) funkcjonowały w 5 miast położonych na terenie SOM: w Goleniowie, Gryfinie, Policach i Stargardzie Szczecińskim (po jednej placówce) oraz 9 szpitali w Szczecinie (2 szpitale kliniczne, szpital wojewódzki, szpital wojskowy i MSWiA oraz 4 szpitale specjalistyczne). Liczbę mieszkańców danej gminy przypadających na jedno łóżko szpitalne przedstawiono na wykresie nr 25.

Wykres Nr 26.



Źródło: Baza Danych Lokalnych Główny Urząd Statystyczny

Liczbę leczonych w tych szpitalach przypadającą na tysiąc mieszkańców przedstawiono na wykresie nr 26. Zdecydowanie największą (ze zrozumiałych powodów) liczbę leczonych wykazywały szpitale położone w Szczecinie, które przyjmowały pacjentów z terenu całego województwa. Dużą liczbę leczonych pacjentów wykazał też szpital w Goleniowie. Można przyjąć, iż leczenie tam byli mieszkańcy wielu ościennych powiatów. Najmniejszą liczbę leczonych wykazał szpital w Gryfinie, co można tłumaczyć ograniczoną rolą tej placówki służby zdrowia mającej silne zaplecze w leżącym stosunkowo blisko Szczecinie.

Średnie wykorzystanie łóżek w tych szpitalach było na dwóch poziomach, jednym niskim (około 50%) występującym w szpitalach w Goleniowie i Gryfinie oraz średnim (71-73%) w szpitalach w Policach, Stargardzie i Szczecinie. Średni czas pobytu chorego najniższy był w szpitalu w Gryfinie (3,7 dni), co może świadczyć o prostych zabiegach tam wykonywanych. Nieco dłużej chory przebywał średnio w Policach (4,1 dni) i w Goleniowie (4,3 dni). Najdłużej zaś w Stargardzie Szczecińskim (5,8 dnia) i w Szczecinie (6,4 dni), co można uznać za charakterystyczne dla chorych leczonych na kilka chorób lub w stanach ciężkich.

Rozmieszczenie zarówno placówek pierwszego kontaktu (ZOZ'ów) jak i szpitali na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wskazuje na konieczność wędrowek pacjentów do lekarza w mieście powiatowym lub nawet do Szczecina. Podobnie jak wykupienie leków, które w gminach Kobyłanka, Nowe Warpno i Stargard było po prostu niemożliwe. Takie położenie placówek służby zdrowia wpływało również na wzrost zapotrzebowania na publiczne środki transportu, które powinny umożliwiać dojazd pacjentów do lekarza, szpitala czy apteki położonych w sporej odległości od miejsca ich zamieszkania.

5.7. Charakterystyka placówek kulturalnych na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Najpełniej sytuację instytucji związanych z kulturą na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego obrazują dane statystyczne zawarte w tabeli 19.

Tabela Nr 19.

Lp	Dane z a 2009 rok	Dobra	Goleniów	Gryfino	Kobylanka	Kołbaskowo	Nowe Warpno	Police	Stare Czarnow	Stargard M	Stargard W	Stepnica	Szczecin	Razem
0	Ludność gminy w grudniu 2009 roku	15 569	34 216	31 452	4 188	10 090	1 625	41 355	3 833	69 868	11 827	4 785	398 332	627 140
1	Biblioteki i filie	4	7	8	1	2	1	5	2	2	7	2	37	78
2	Pracownicy bibliotek	4	14	25	1	3	1	19	2	15	10	2	196	292
3	Księgozbiór	42 597	73 064	186 199	13 408	18 697	9 847	95 948	24 932	107 003	74 757	26 637	1 676 508	2 349 597
4	Czytelnicy w ciągu roku	845	4 772	8 122	245	498	291	6 172	787	8 994	1 373	564	83 500	116 163
5	Wypożyczenia księgozbioru na zewnątrz	11 584	108 038	138 509	2 417	9 815	14 350	102 683	13 179	128 473	24 125	10 282	1 140 769	1 704 224
6	Liczba kin	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	4	8
7	Liczba sal kinowych	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	16	20
8	Liczba miejsc na widowni	0	246	139	0	0	0	250	0	394	0	0	3 593	4 622
9	Liczba seansów ogółem	0	273	503	0	0	0	86	0	999	0	0	29 014	30 875
10	Liczba seansów filmów produkcji polskiej	0	68	102	0	0	0	9	0	358	0	0	4 871	5 408
11	Liczba widzów w ciągu roku	0	6 657	6 576	0	0	0	1 639	0	38 539	0	0	1 128 207	1 181 618
12	Liczba widzów na seansach polskich filmów	0	2 055	1 346	0	0	0	490	0	17 089	0	0	189 764	210 744
13	Liczba domów kultury	0	1	1	1	3	0	12	0	2	0	5	17	42
14	Liczba imprez	0	63	41	25	7	0	317	0	1 203	0	54	2 351	4 061
15	Liczba uczestników imprez	0	9 500	3 250	17 210	53	0	39 085	0	68 242	0	4 104	386 936	528 380
16	Liczba zespołów artystycznych	0	8	5	5	0	0	12	0	19	0	5	130	184
17	Liczba członków zespołów	0	285	88	36	0	0	283	0	262	0	56	1 505	2 515
18	Liczba kół i klubów	0	3	16	2	0	0	15	0	24	0	5	79	144
19	Liczba członków kół i klubów	0	200	259	22	0	0	451	0	444	0	133	1 685	3 194
20	Liczba muzów łącznie z oddziałami	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	7
21	Liczba zwiedzających muzea i oddziały	0	0	0	0	0	0	0	0	7 930	0	0	127 823	135 753

Źródło: Baza Danych Lokalnych Główny Urząd Statystyczny

W każdej gminie wchodzącej w skład SOM funkcjonowała biblioteka, która dysponowała określonym księgozbiorem. Zdecydowanie najwięcej książek na mieszkańca przypadało w Starym Czarnowie (6,5 książek na mieszkańca), gminie Stargard (6,3 książki) i Nowym Warpnie (6,1 książki). Najmniejszym księgozbiorem dysponowały gminy Police (2,3 książki), Goleniów (2,1 książki), Kołbaskowo (1,9 książki) oraz miasto Stargard (1,5 książki). Można przyjąć, iż te księgozbiory w dużym stopniu zaspakają potrzeby mieszkańców.

Kina funkcjonowały zaledwie w pięciu miastach pełniących funkcję powiatów. Najwięcej mieszkańców przypadało na jedno miejsce w kinie Gryfinie (226 osób) a najmniej w Szczecinie (111 osób). Z danych tych wynika, iż seanse filmowe w miastach powiatowych cieszyły się niewielką frekwencją, w przeciwieństwie do Szczecina, w którym statystycznie każdy z mieszkańców był w kinie 2,8 razy w ciągu roku.

Za inną formę aktywności kulturalnej można uznać prowadzone przez władze gminy Domy Kultury. W gminach: Dobra, Nowe Warpno, Stare Czarnowo i Stargard Szczeciński takie domy nie były prowadzone. Pierwsze trzy z wymienionych należą do najmniejszych gmin w analizowanym obszarze. W gminie Kołbaskowo prowadzone były trzy domy kultury a w gminie Stepnica aż 5 takich domów.

Pewnym wskaźnikiem aktywności domów kultury może być liczba uczestników tych imprez. Pod tym względem wyróżnia się gmina Kobylanka, gdyż w liczącej 4 188 mieszkańców, w takich imprezach uczestniczyło ponad 17 tysięcy widzów, czyli ponad 4 razy więcej niż mieszkańców. Był to jednak jedyny wyjątek, albowiem w innych gminach liczba uczestników była zbliżona do liczby mieszkańców.

Analiza danych statystycznych dotyczących kultury wskazuje na potrzebę podróży większości mieszkańców do miejsc, w których takie imprezy były organizowane. Ze względu na ich masowość użycie prywatnych środków transportu nie mogło być zbyt powszechne. Należy przyjąć, że uczestnicy takich imprez woleliby korzystać z publicznych środków transportu.

5.8. Charakterystyka terytorium Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego pod względem potrzeb komunikacji publicznej.

Obszar aglomeracji szczecińskiej charakteryzuje się nie tylko rozległością ale również dużym zróżnicowaniem pod każdy analizowanym względem.

Przeprowadzone analizy wskazują na:

- bardzo duże zróżnicowanie pod względem gęstości zaludnienia, a tym samym liczby mieszkańców na obszarze poszczególnych jednostek administracyjnych;
- wyraźnie zaznaczał się proces wyludniania obszarów dużych miast (Szczecina i Stargardu Szczecińskiego) na rzecz gmin ościennych, głównie gmin: Dobra, Kołbaskowo, Kobyłanka i Goleniów;
- zmniejszanie się liczebności mieszkańców w wieku przedprodukcyjnych (dzieci i młodzieży) a wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym;
- powolny ale systematyczny wzrost liczby podmiotów gospodarczych na terenie prawie wszystkich gmin ościennych Szczecina, wraz z jednoczesnym, sporym spadkiem udziału firm działających w Szczecinie w stosunku do liczby firm rejestrowanych w całym obszarze metropolitalnym;
- zdecydowana przewaga liczby firm zatrudniających do dziewięciu osób, charakteryzujących się sporą łatwością powstawania i kończenia działalności;
- zdecydowana przewaga firm działających w obszarze usług (3/4 ogółu), a w szczególności handlu (1/4 firm);
- niepełne zaspokojenie potrzeb w zakresie szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego w gminach wiejskich skutkujące nauczaniem dzieci w większych ośrodkach;
- funkcjonowanie szkół średnich prawie wyłącznie na terenie miast powiatowych;
- funkcjonowanie szkolnictwa wyższego wyłącznie w Szczecinie oraz w Stargardzie Szczecińskim;
- dostępność usług lekarzy specjalistów oraz leczenia zamkniętego w szpitalach głównie na terenie miast powiatowych, wraz z szczególną rolą Szczecina jako ośrodka wiodącego pod względem wszechstronności usług medycznych;
- koncentrowanie imprez kulturalnych w dużych ośrodkach miejskich.
- Te wszystkie wymienione powyżej czynniki wpływają w znacznym stopniu na zapotrzebowanie na transport międzygminny, w tym również nie malejącą rolę transportu publicznego, z którego korzystają głównie takie grupy społeczne jak:
 - młodzież szkół gimnazjalnych i średnich;
 - studenci szkół wyższych;
 - pracujący poza miejscem zamieszkania;
 - ludzie starsi;
 - turyści, zarówno mieszkańcy w dni wolne od pracy oraz osoby przyjezdne;
 - osoby odwiedzające obszar metropolitalny.

Każda z tych grup wymaga innych form transportu publicznego w określonych godzinach dni roboczych oraz dni wolnych.

5.9. Stan infrastruktury transportowej w obszarze SOM.

5.9.1. Charakterystyka sieci drogowej

Sieć drogowa w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest w miarę dobrze rozwinięta a ogólna długość dróg o nawierzchni utwardzonej wynosi 2336 km. W odniesieniu do całego Województwa Zachodniopomorskiego stanowią one 17,8 % wszystkich dróg. Wskaźnik gęstości dróg publicznych wyniósł 89,9 km/100km² przy wskaźniku dla województwa 57,3 km/100 km². Drogi publiczne dzielą się na następujące kategorie:

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

Drogi krajowe

Podstawowy układ dróg tranzytowych stanowią drogi krajowe, które charakteryzują się najwyższymi parametrami technicznymi. Drogi te poza tym, że łączą większość gmin obszaru ze Szczecinem, stanowią także dogodnie połączenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z i innymi obszarami w Województwie Zachodniopomorskim, innymi województwami i obszarami w sąsiednich Landach Niemieckich. Główna sieć dróg krajowych w SOM jest następująca:

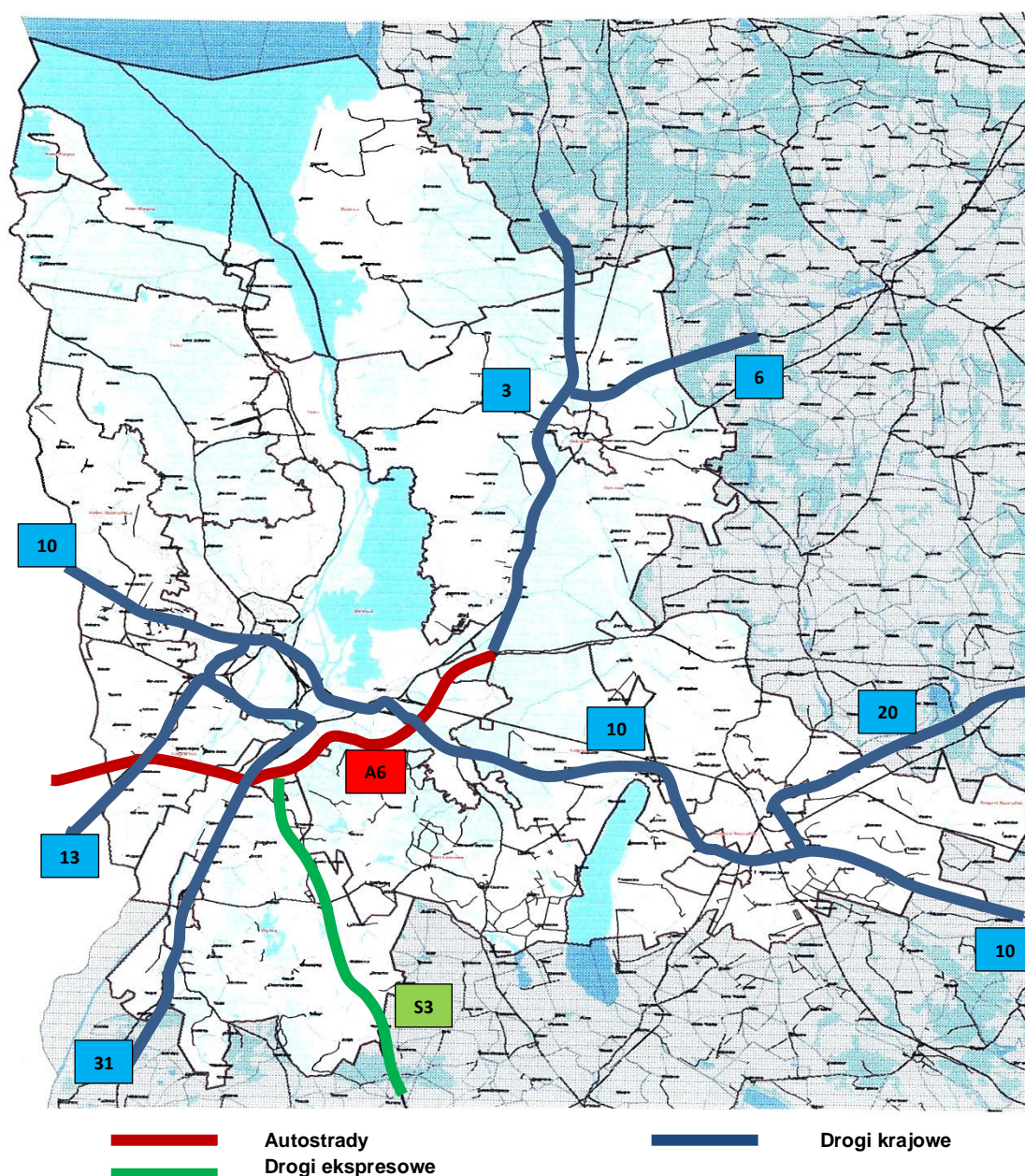
- autostrada A6 – stanowi południową obwodnicę Szczecina oraz umożliwiającą dogodnie połączenie SOM z międzynarodową siecią transportową Niemiec poprzez przejście graniczne w Kołbaskowie,
- droga ekspresowa S3 – łączy SOM z krajową siecią transportową w kierunku południowym,
- droga krajowa S3 – łączy Szczecin z Goleniowem a także umożliwia połączenia SOM z obszarem nadmorskim,
- droga krajowa nr 6 – łączy SOM z północno-wschodnimi obszarami kraju,
- droga krajowa nr 10 – łączy Szczecin ze Stargardem Szczecińskim i dalej z centrum kraju oraz z siecią transportową Niemiec poprzez przejście graniczne w Lubieszynie,
- droga krajowa nr 13 – łączy SOM z sąsiednim obszarem Niemiec poprzez przejście graniczne w Rosówku,
- droga krajowa nr 20 – łączy SOM ze wschodnią częścią regionu
- droga krajowa nr 31- łączy Szczecin z Gryfinem a także z miejscowościami nadgranicznymi regionu.

W ostatnim okresie stan dróg krajowych uległ znacznej poprawie dzięki budowie nowej drogi ekspresowej S3, przebudowie autostrady A6, modernizacji drogi krajowej nr 10 z budową obwodnicy Kobylanki i Stargardu Szczecińskiego i modernizacji drogi krajowej nr 31.

Schemat sieci dróg krajowych przedstawia rysunek nr 3.

Plan budowy i modernizacji dróg krajowych na najbliższe lata zawarty jest w dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 25 stycznia 2011 roku pt. „Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015”. Plan ten przewiduje budowę następujących dróg w obszarze SOM:

- budowa węzła „Tczewska” wraz z przebudową autostrady A6 na odcinku od Kijewa do węzła Rzęśnica,
- dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo – Rurka i Rurka – Rzęśnica,
- budowa drugiej jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa w ciągu drogi S10,
- budowa obwodnicy Gryfina w ciągu drogi nr 31.



Rys. 3. Sieć dróg krajowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Źródło: badania własne.

Ważnym projektem dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest budowa zachodniego obejścia Szczecina z przeprawą Police Święta. To obejście drogowe Szczecina o długości 50 km pozwoli na znaczne odciążenie ruchu kołowego w lewobrzeżnej części Szczecina i ułatwienie dojazdu z Goleniowa do Polic. Ułatwi dojazd do przejść granicznych w Rosówku, Kołbaskowie, Lubieszynie i Dobieszczynie ale także drogą S6 do Polski północnej. Tereny inwestycyjne w gminach Goleniów, Police, Dobra i Kołbaskowo uzyskają dogodne połączenia transportowe. Po realizacji obejścia zwiększy się przede wszystkim dostępność komunikacyjna SOM-u w układzie północ-południe i wschód-zachód. Dzięki obejściu będzie można racjonalnie uporządkować transport drogowy w mieście Szczecinie, jak również w gminach ościennych.

Obecnie gotowe jest studium wykonalności zlecone przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego we współpracy z samorządami zainteresowanych gmin. Dokument ten jest niezbędny do podjęcia starań o wpisanie obwodnicy do sieci dróg krajowych, co z kolei umożliwi finansowanie jej budowy z budżetu centralnego lub ze środków unijnych. Dzięki wykonaniu *Studium Wykonalności* możliwe będzie przystąpienie do dalszych prac projektowych, a w kolejnych okresach finansowania do realizacji inwestycji.

Drogi wojewódzkie

Drogi wojewódzkie stanowią uzupełnienie sieci dróg krajowych i zapewniają obsługę transportową Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego pomiędzy gminami a także z sąsiednimi powiatami. Są to następujące drogi:

- droga nr 106 – Nowogard – Stargard Szcz. – Pyrzyce
- droga nr 112 – Stepnica – Krępsko – Modrzewie
- droga nr 113 – Święte – Goleniów – Maszewo
- droga nr 114 – Nowe Warpno – Trzebież – Police – Tanowo
- droga nr 115 – Szczecin – Tanowo – Dobieszczyń – Granica Państwa
- droga nr 119 – Radziszewo – Chlebowo – Gardno
- droga nr 120 – Granica Państwa – Gryfino – Stare Czarnowo – Kobylanka
- droga nr 121 – Pniewo - Rów
- droga nr 142 – Szczecin – Łęczycza - Lisowo

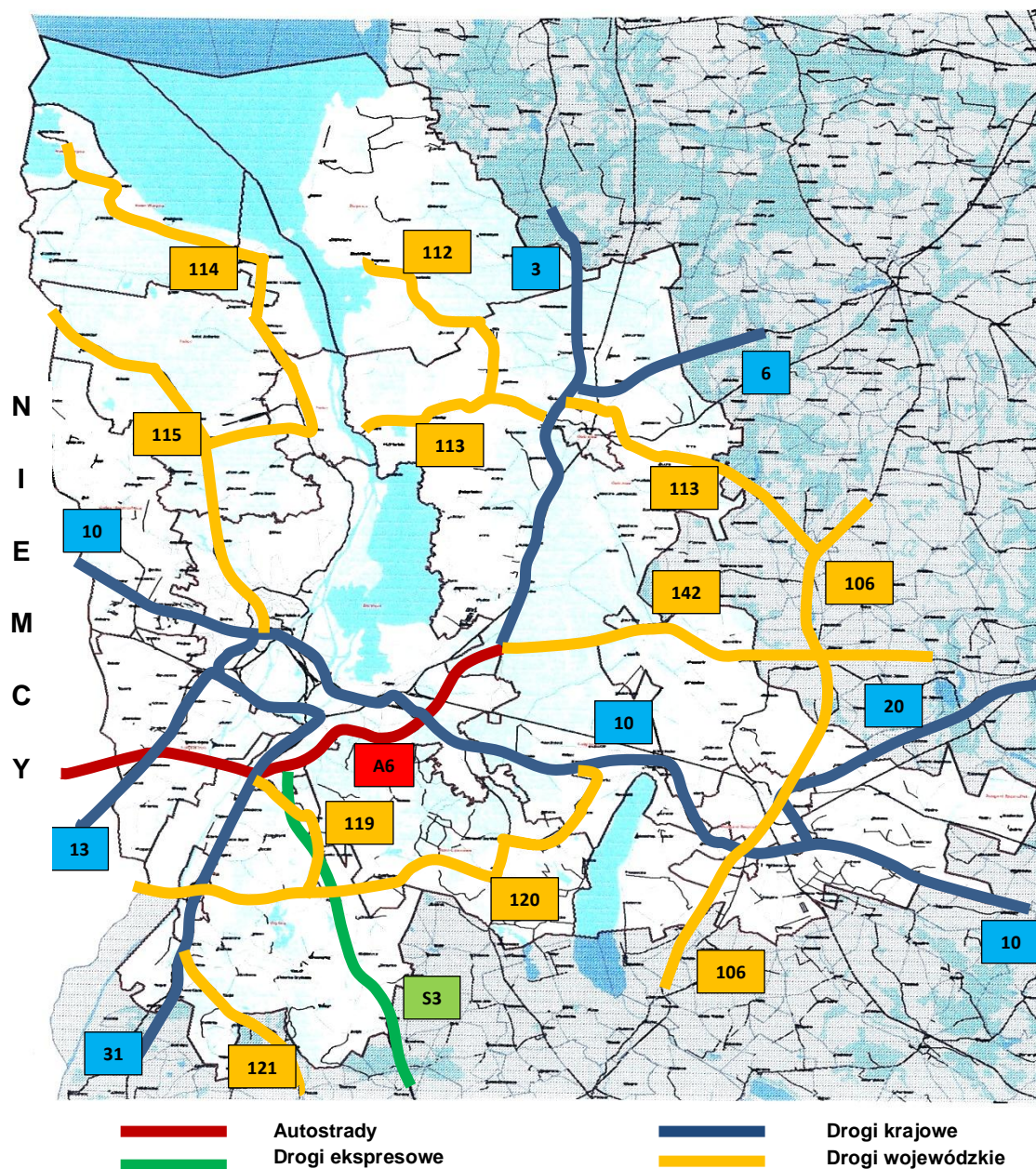
Większość dróg wojewódzkich w poprzednich latach była modernizowana i ich stan można uznać za dobry. Wszystkie drogi mają nawierzchnie twardą. Mapę dróg wojewódzkich w SOM przedstawia rysunek nr 4.

Plan budowy i modernizacji dróg wojewódzkich zawarty jest w „Strategii rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”. W załączniku nr 2 dotyczącej infrastruktury transportu drogowego w „*Wieloletniej Prognozie Finansowania Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2010 -2037*” zawarte są zadania w zakresie modernizacji dróg wojewódzkich. Na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego zrealizowane już zostały niektóre zadania takie jak przebudowa mostu na Odrze Wschodniej w Gryfinie w ciągu drogi nr 120 oraz budowa obejścia Goleniowa w ciągu drogi nr 113 i wykonane studium dokumentacyjne układu komunikacyjnego Gryfino – Stare Czarnowo w ciągu drogi nr 120. Przebudowa drogi nr 114 na odcinku Police – Trzebież jest w trakcie realizacji. Niezbędna jest dalsza modernizacja sieci dróg wojewódzkich w SOM.

Drogi powiatowe

Drogi powiatowe stanowią także uzupełniającą sieć drogową niezbędną dla transportu publicznego. W gminach poza dwoma miastami na prawach powiatu Szczecina i Stargardu Szczecińskiego drogi powiatowe są bardzo ważne dla rozwoju transportu publicznego i powiązania gmin z siecią dróg krajowych i wojewódzkich. Dla wielu miejscowości droga powiatowa jest ważnym elementem dostępu do transportu publicznego. Stan tych dróg jest niezadawalający a ich modernizacja przebiega w wolnym tempie z uwagi na brak środków finansowych. Należałoby w przyszłym podziale środków z budżetu centralnego oraz z programu regionalnego uwzględnić potrzeby rozbudowy i modernizacji dróg powiatowych. Powiaty muszą też w większym stopniu aplikować o środki na modernizację dróg powiatowych.

Odrębnie należy potraktować drogi na terenie miast na prawach powiatu gdzie podstawową sieć dróg stanowią ulice miejskie. Drogi miejskie to zasadnicza sieć układu komunikacyjnego w przewozach pasażerskich w mieście.



Rys. 4. Sieć dróg wojewódzkich w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Źródło: badania własne

• **Drogi miejskie w Szczecinie**

Sieć dróg w Szczecinie stanowią drogi krajowe jako drogi tranzytowe także w relacjach międzynarodowych o długości około 50 km, drogi wojewódzkie o długości ok. 12 km i drogi miejskie o długości ok. 784 km.¹ Drogi miejskie w Szczecinie stanowią podstawową sieć komunikacyjną miasta. W ostatnich latach stan dróg w mieście ulega stopniowej poprawie poprzez modernizację istniejących ulic a także poprzez budowę nowych. Pomimo budowy nowych przepraw przez Odrę i Regalicę, nadal system komunikacyjny pomiędzy prawobrzeżną i lewobrzeżną częścią miasta jest niewydolny. Po oddaniu do eksploatacji drogi szybkiego ruchu S3, wyjazd ze Szczecina na południe kraju

¹ Źródło: Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecinie w latach 2007 - 2015

przeniósł się w znacznym stopniu na Autostradę Poznańską. Dotychczasowa przebudowa tej drogi polegająca na odbudowie mostów wymaga dalszej kontynuacji z efektem powstania drogi dwujezdniowej z bezkolizyjnym przejściem przez Podjuchy i połączeniem z autostradą A6. Także sieć drogowa pomiędzy centrum miasta i dzielnicami północnymi jest mocno zatłoczona. Promienisty układ ulic w centrum miasta powoduje, że praktycznie wszystkie połączenia międz dzielnicowe odbywają się poprzez centralne rejony miasta. W poprzednich latach wybudowano pierwsze odcinki obwodnicy śródmiejskiej a w trakcie budowy jest jej V etap od ul. Duńskiej do ul. Arkońskiej. Dalsze etapy muszą być stopniowo budowane, szczególnie do skrzyżowania Al. Piastów – ul. Mieszka I i ul. Powstańców Wielkopolskich. Ważną inwestycją jest też budowa Trasy Północnej, której I etap od węzła Warcisława/Przyjaciół Żołnierza do ul. Bocianiej jest już w budowie.

• **Drogi miejskie w Stargardzie**

Sieć drogową na terenie Gminy Miasto Stargard Szczeciński tworzą drogi publiczne w tym drogi krajowe o długości 10,4 km, drogi wojewódzkie o długości 6,4 km drogi powiatowe o długości 26,2 km i drogi gminne 86,6 km. W mieście przeważają drogi, których zarządca jest miasto. Długość tych dróg zwiększyła się po wybudowaniu nowej obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 10 kiedy miasto przejęło ulice położone w dotychczasowym przebiegu drogi krajowej nr 10. Stan dróg miejskich jest zróżnicowany a prowadzone w ostatnich latach modernizacje ulic poprawiły stan techniczny tych dróg. Szczególnie ważnymi inwestycjami drogowymi dla miasta była realizacja projektu budowa komunikacji pomiędzy terenami Parku Przemysłowego Nowych Technologii a krajowym systemem dróg oraz budowa infrastruktury drogowej dla terenów przemysłowych. Inwestycje te poprawiły skomunikowanie obszarów inwestycyjnych z siecią komunikacyjną regionu. Miasto w lutym 2010 roku opracowało nowy „*Harmonogram remontów i modernizacji ulic*” uwzględniający aktualny stan dróg miejskich oraz plan ich modernizacji. Harmonogram będzie służył jako materiał pomocniczy do planowania robót drogowych w kolejnych latach. *Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020* zakłada następujące cele szczegółowe w zakresie polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej miasta:

- Budowa obwodnicy północnej miasta
- Przebudowa układu drogowego wokół dworca PKP i PKS związane z budową Centrum Komunikacyjnego.

Drogi gminne

W transporcie publicznym szczególnie dla mieszkańców małych miejscowości ważną rolę odgrywają także drogi gminne. Uzupełniają one sieć drogową w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Stan techniczny dróg gminnych jest jednak niezadawalający. Większość dróg wymaga modernizacji ale gminy nie mają wystarczających środków finansowych na ich przebudowę. Niezbędnym jest stworzenie na następne lata programu modernizacji dróg gminnych z zapewnieniem środków finansowych. Modernizacja tych dróg zwiększy dostęp do transportu publicznego dla mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z małych miejscowości.

5.9.2. Charakterystyka sieci kolejowej

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym sieć linii kolejowych ma długość ok. 212 km. Sieć linii kolejowych jest w miarę dobrze rozwinięta. Jest to sieć uformowana jeszcze w końcu XIX wieku z kilkoma korektami wprowadzonymi w okresie po drugiej wojnie światowej. Niestety część połączeń kolejowych istniejących przed 1945 rokiem została zlikwidowana. Sieć kolejowa w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym opiera się na szczecińskim węzle kolejowym, z obszaru którego rozchodzą się główne linie kolejowe łączące większość gmin w Obszarze Metropolitalnym. Są to następujące linie kolejowe:

- linia kolejowa nr 351 Szczecin Główny – Poznań
- linia kolejowa nr 273 Szczecin Główny – Kostrzyn n/Odrą
- linia kolejowa nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczecińska

- linia kolejowa nr 431 Police – Police Chemia
- linia kolejowa nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście
- linia kolejowa nr 409 Szczecin Gumieńce – Tantow (Niemcy)
- linia kolejowa nr 408 Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce – Grambow (Niemcy)
- linia kolejowa nr 429 Stobno Szczecińskie – Dołuje
- linia kolejowa nr 202 Stargard Szczeciński – Gdynia
- linia kolejowa nr 403 Ulikowo – Piła
- linia kolejowa nr 411 Stargard Szczeciński – Pyrzyce
- linia kolejowa nr 402 Goleniów – Koszalin

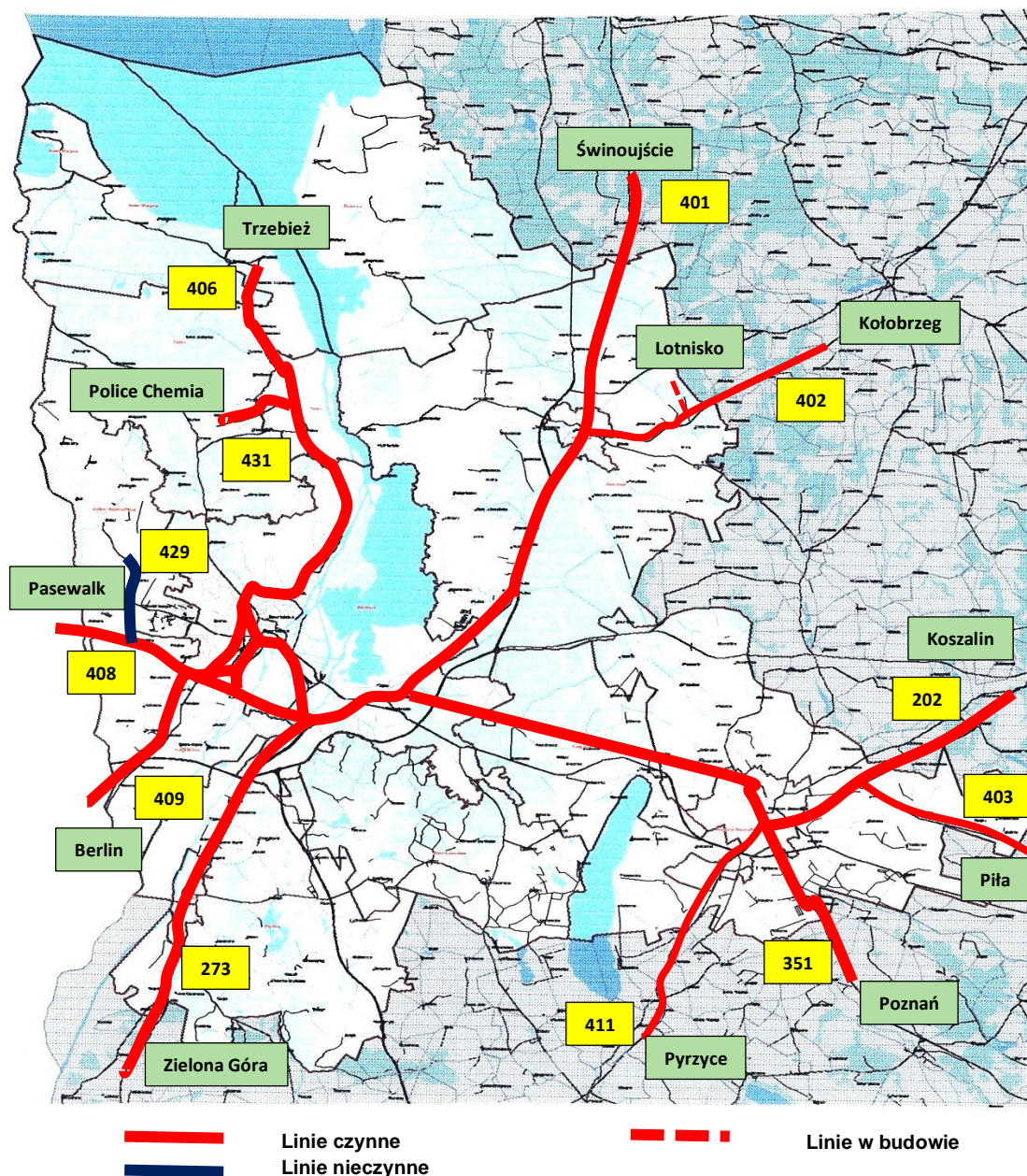
Najważniejsze stacje węzła szczecińskiego to: Szczecin Główny, Szczecin Dąbie, Szczecin Gumieńce, W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym ważną rolę odgrywają także stacje węzłowe jak: stacja Stargard Szczeciński z której odgałęzia się linia kolejowa nr 202 Stargard Szczeciński – Gdynia a ze stacji Ulikowo linia kolejowa nr 403 do Kalisza Pomorskiego oraz linia kolejowa nr 411 ze Stargardu Szczecińskiego do Pyrzyc. Ze stacji Goleniów odgałęzia się linia kolejowa nr 402 Goleniów – Kołobrzeg.

Sieć linii kolejowej w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest dobrze rozwinięta, gdyż łączy większość gmin. Największe gminy takie jak Szczecin, Stargard Szczeciński, Goleniów, Police i Gryfino posiadają na swoim terenie linie kolejowe. Są to linie dwutorowe i zelektryfikowane. Trzy podstawowe linie kolejowe a mianowicie linie nr 351, 401 oraz 273 stanowią sieć linii o znaczeniu europejskim E59 (nr 351) i CE59 (nr 401 i 273). Dwie linie kolejowe tj. nr 408 i 409 łączą Szczecin z niemiecką siecią kolejową. Nie wszystkie linie kolejowe są jednak wykorzystywane do realizacji przewozów pasażerskich w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Mapę linii kolejowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym przedstawia rys nr 5.

Stan techniczny linii kolejowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest zróżnicowany. Większość linii kolejowych jest mocno wyeksploatowana i wymaga modernizacji. Z uwagi na stan techniczny szybkość pociągów jest w wielu przypadkach ograniczana. Poszczególne linie kolejowe posiadają następujące parametry techniczne:

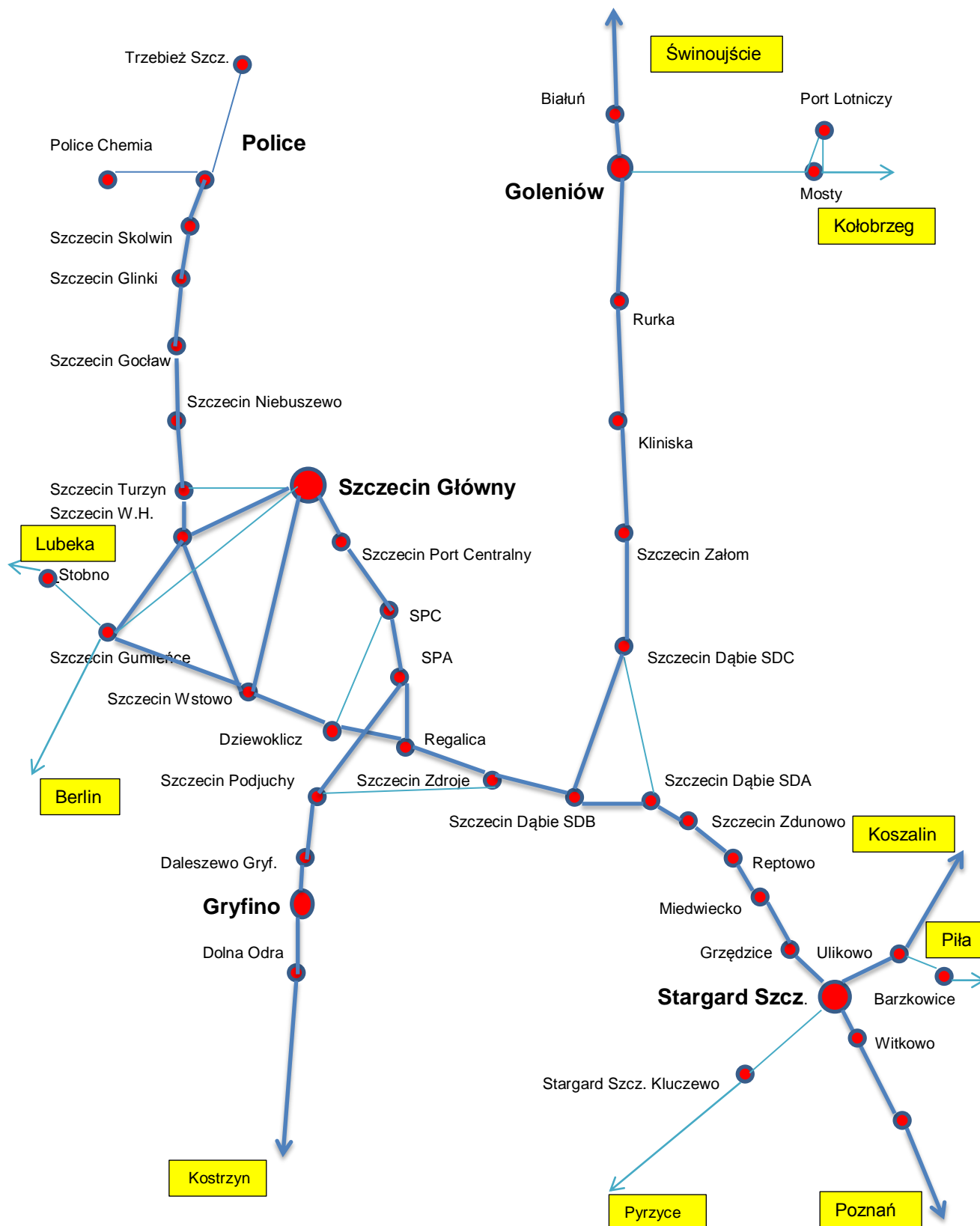
- linia kolejowa **nr 351** o długości 46 km w SOM, jest linią dwutorową, zelektryfikowaną o stanie nawierzchni torowej dobrej i bardzo dobrej i szybkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich od 100 km/h do 130 km/h;
- linia kolejowa **nr 273** o długości 32 km w SOM, jest linią dwutorową, zelektryfikowaną o stanie nawierzchni torowej dostatecznej i dobrej i szybkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich od 30 km/h do 60 km/h;
- linia kolejowa **nr 401** o długości 31 km w SOM, jest linią dwutorową, zelektryfikowaną o stanie nawierzchni torowej bardzo dobrej, dobrej i dostatecznej i szybkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich od 70 km/h do 120 km/h;
- linia kolejowa **nr 406** o długości 37 km w SOM, jest linią dwutorową na odcinku Szczecin Turzyn – Police. Od Polic do Trzebieży jest linią jednotorową. Linia ta jest zelektryfikowana na całej długości. Stan nawierzchni torowej w torze nr 2 jest bardzo dobry i dobry natomiast w torze nr 1 stan jest zły i dostateczny. Szybkość dla pociągów pasażerskich po torze nr 2 (parzystym) od stacji Szczecin Niebuszewo do Polic wynosi 80 km/h. Tor nr 1 (nieparzysty) wymaga remontu;
- linia kolejowa **nr 431** o długości 7 km jest linią jednotorową służącą do przewozów towarowych na stację zakładową ZCH Police - Police Chemia;
- linia kolejowa **nr 408** o długości 13 km w SOM, jest linią jednotorową na odcinku od stacji Szczecin Główny do stacji Szczecin Gumieńce oraz od stacji Stobno do granicy Państwa. Linia od stacji Szczecin Gumieńce nie jest zelektryfikowana. Stan nawierzchni torowej bardzo dobry i dobry. Maksymalna szybkość dla pociągów pasażerskich wynosi 80 km/h;
- linia kolejowa **nr 409** o długości 10 km w SOM, jest linią jednotorową, nieelektryfikowaną o stanie nawierzchni torowej dobrej i bardzo dobrej. Maksymalna szybkość dla pociągów pasażerskich wynosi 120 km/h;



Rys. 5 Sieć linii kolejowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Źródło: badania własne

- linia kolejowa nr 429 o długości 5 km jest linią jednotorową nieczynną;
- linia kolejowa nr 202 o długości 9 km w SOM, jest linią dwutorową, zelektryfikowaną o szybkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 100 km/h;
- linia kolejowa nr 402 o długości 9 km w SOM, jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną o szybkości dla pociągów pasażerskich 80 km/h. Obecnie trwają prace remontowe na tej linii a także budowa toru do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów odgałęziającego się w miejscowości Mosty. W 2013 r. po ukończeniu budowy do Portu Lotniczego uruchomiona zostanie komunikacja kolejowa ze Szczecina i Koszalina;
- linia kolejowa nr 403 o długości 11 km w SOM, jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną o szybkości dla pociągów pasażerskich 80 km/h;



Rys. nr 6 Mapa stacji kolejowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Źródło: Opracowanie własne

- linia kolejowa nr 411 o długości 7 km w SOM, jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną o szybkości dla pociągów pasażerskich 50 km/h².

Można stwierdzić, że sieć linii kolejowych w SOM umożliwia stworzenie dogodnych połączeń pociągami większości gmin. Na wszystkich liniach kolejowych niedostateczny jest stan techniczny i estetyczny dworców kolejowych i przystanków.

Mapę stacji na poszczególnych liniach kolejowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym przedstawia rys nr 6.

5.9.3. Charakterystyka portów lotniczych

System transportu lotniczego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym opiera się na regionalnym międzynarodowym porcie lotniczym Szczecin – Goleniów oraz lotnisku Szczecin Dąbie.

Port Lotniczy Szczecin – Goleniów

Obsługę mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w zakresie transportu lotniczego zapewnia Port Lotniczy Szczecin-Goleniów. Dotyczy to przelotów krajowych jak i międzynarodowych. Jest to lotnisko położone na terenie Gminy Goleniów w odległości 40 km od Szczecina i 35 km od drugiego co do wielkości miasta Stargardu Szczecińskiego. Udziałowcami tego Portu Lotniczego jest Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze z większościowym udziałem a także Województwo Zachodniopomorskie oraz Gmina Miasto Szczecin i Gmina Goleniów. Port Lotniczy posiada dogodne połączenia drogowe ze Szczecinem a także gminami Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Brak jest obecnie bezpośrednich połączeń kolejowych ze Szczecinem. Takie połączenie jest realizowane i Port Lotniczy uzyska dogodne połączenie kolejowe w 2013 roku jako odgałęzienie od linii kolejowej nr 402 Goleniów – Kołobrzeg.

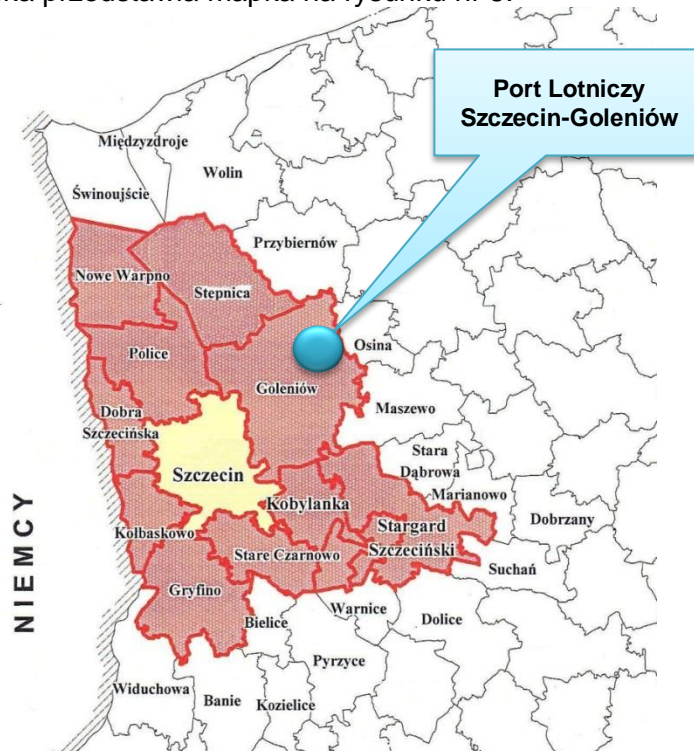
Lotnisko obsługuje ruch lotniczy ze Szczecina ale także z innych ośrodków miejskich Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Regularny i nieregularny ruch pasażerski z tego lotniska systematycznie rośnie. Obecnie Port Lotniczy obsługuje regularne loty krajowe do Warszawy, Krakowa i Rzeszowa oraz połączenia międzynarodowe do Londynu, Liverpoolu, Dublina, Oslo a także loty czarterowe do Tunezji, Egiptu i Turcji. Terminal tego lotniska ma przepustowość w granicach 700 – 750 tys pasażerów rocznie. Obecnie obsługuje rocznie około 300 tys pasażerów co wskazuje na znaczne rezerwy portu lotniczego i możliwości jego dalszego rozwoju. Przewiduje się, że przewozy lotnicze z Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów wyniosą w 2020 roku około 900 000 podróżnych³. Wymagać to będzie dalszej rozbudowy tego portu lotniczego. Położenie Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów wskazuje mapa na rys nr 7.

Lotnisko Szczecin Dąbie położone na terenie miasta przy głównej osi komunikacyjnej łączącej prawobrzeżną i lewobrzeżną część miasta. Jest też w miarę dobrze skomunikowane ze wszystkimi gminami w SOM. Obszar lotniska znajduje się od strony wschodniej przy ul. Przestrzennej a od strony zachodniej przy ul. Eskadrowej. Wzdłuż ul. Eskadrowej planowana jest budowa linii tramwajowej Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju z przystankiem Lotnisko. Planowane jest skomunikowanie terenów lotniska z istniejącą siecią drogową za pomocą planowanej ulicy Nowoprzestrzennej od mostu Cłowego do węzła Tczewska autostrady A6. Ulica ta pozwoli na ominąć osiedla mieszkaniowe w Dąbiu i stanowić będzie drugie wspomagające połączenie na kierunku wschód – zachód. Lotnisko znajduje się w bliskiej odległości istniejących i planowanych marin usytuowanych nad brzegiem Jeziora Dąbskiego. Obecnie służy jako lotnisko sportowe ale planowana modernizacja rozszerzy działalność tego lotniska jako lotniska biznesowo – turystycznego.

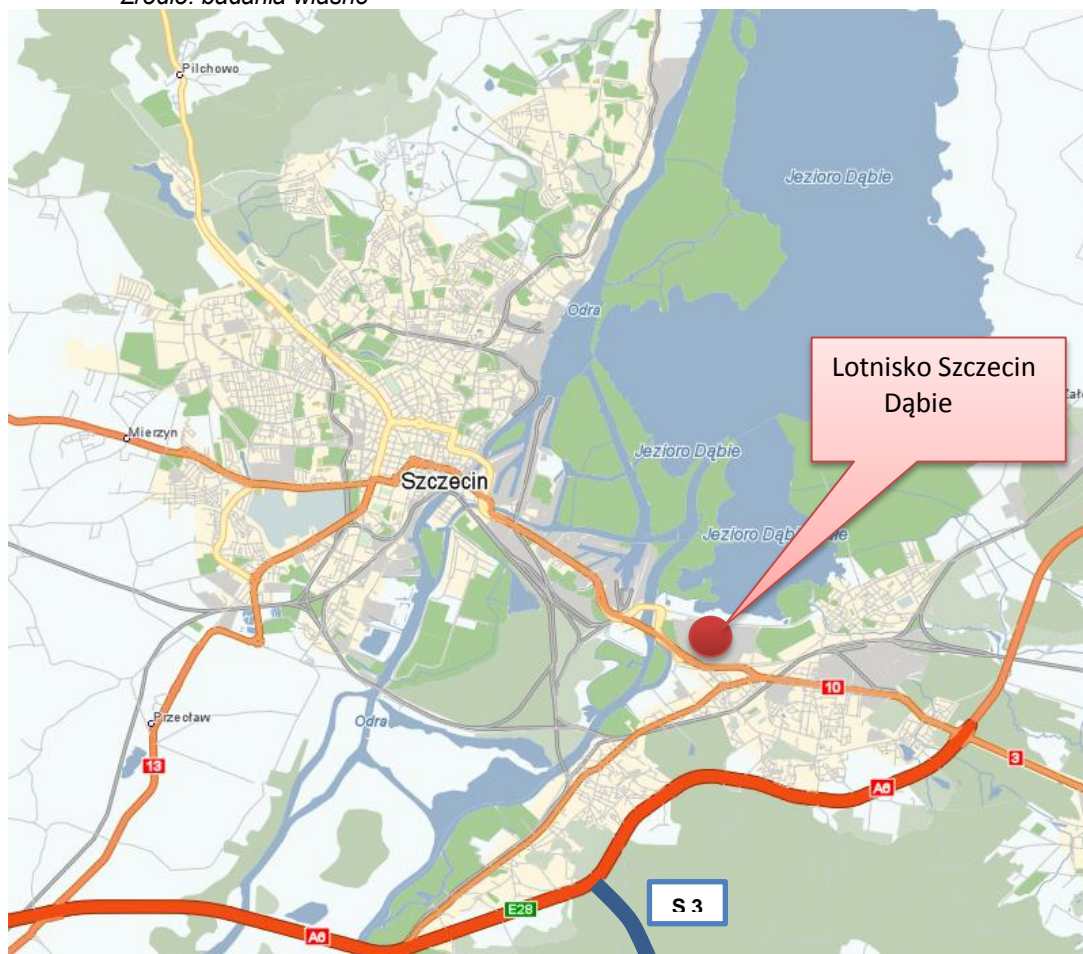
² Dane PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie

³ Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Usytuowanie lotniska przedstawia mapka na rysunku nr 8.



Rys. nr 7. Usytuowanie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów
Źródło: badania własne



Rys. nr 8. Usytuowanie Lotniska Szczecin Dąbie

Źródło: badania własne

5.9.4. Charakterystyka portów i przystani wodnych

Gminy tworzące Szczeciński Obszar Metropolitalny leżą nad ujściem rzeki Odry do Zalewu Szczecińskiego. W sposób naturalny można zatem wykorzystać tą drogę wodną do przewozu osób pomiędzy poszczególnymi miejscowościami. Niestety tak się nie dzieje, gdyż w obszarze SOM funkcjonują jedynie okazjonalne przewozy turystyczne, natomiast brak regularnych pasażerskich przewozów transportem wodnym.

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym funkcjonują cztery porty położone w następujących miejscowościach:

- port handlowy morsko-rzeczny w Szczecinie, wyposażony w 103 nabrzeża o łącznej długości ponad 23 km, przy czym przy części z nich głębokość wynosi ponad 10,9 metra;
- port rzeczno-morski w pobliżu Zakładów Chemicznych w Policach, który posiada cztery nabrzeża o łącznej długości 1.000 metrów, przy części z nich mogą cumować statki o zanurzeniu do 12,5 m;
- port nad Zalewem Szczecińskim w Stepnicy dla przeładunku ładunków masowych, drobnicowych i wielkogabarytowych o łącznej długości nabrzeży 450 m oraz głębokości do 4,5 m;
- port morsko-rzeczny w Nowym Warpnie wyposażony w 4 nabrzeża o łącznej długości 308 m oraz głębokości do 3,0 m.

Regularne przeładunki prowadzone są obecnie w trzech portach, w Szczecinie, Policach i Trzebieży. Port w Stepnicy jest w trakcie rozbudowy. Tylko do portów w Szczecinie i Policach zawijają statki pełnomorskie.

Dla obsługi pasażerów przeznaczone są porty/przystanie:

- Dworzec Morski Żeglugi Szczecińskiej w Szczecinie;
- Nabrzeże Ligi Morskiej i Rzecznej w Szczecinie-Dąbiu przy ul. Portowej, gdzie przybijały pasażerskie jednostki turystyczne;
- Nabrzeże miejskie w Gryfinie, przy którym cumują okazyjnie jednostki turystyczne;
- Port w Trzebieży, gdzie przybijają jednostki turystyczne;
- Port w Nowym Warpnie, który był wykorzystywany do przyjmowania promów kursujących do niemieckiego portu w Altwarp;
- Port w Stepnicy przebudowywany również dla przyjmowania promów pasażersko-samochodowych.

Usytuowanie portów pasażerskich w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym przedstawia mapka na rysunku nr 9.

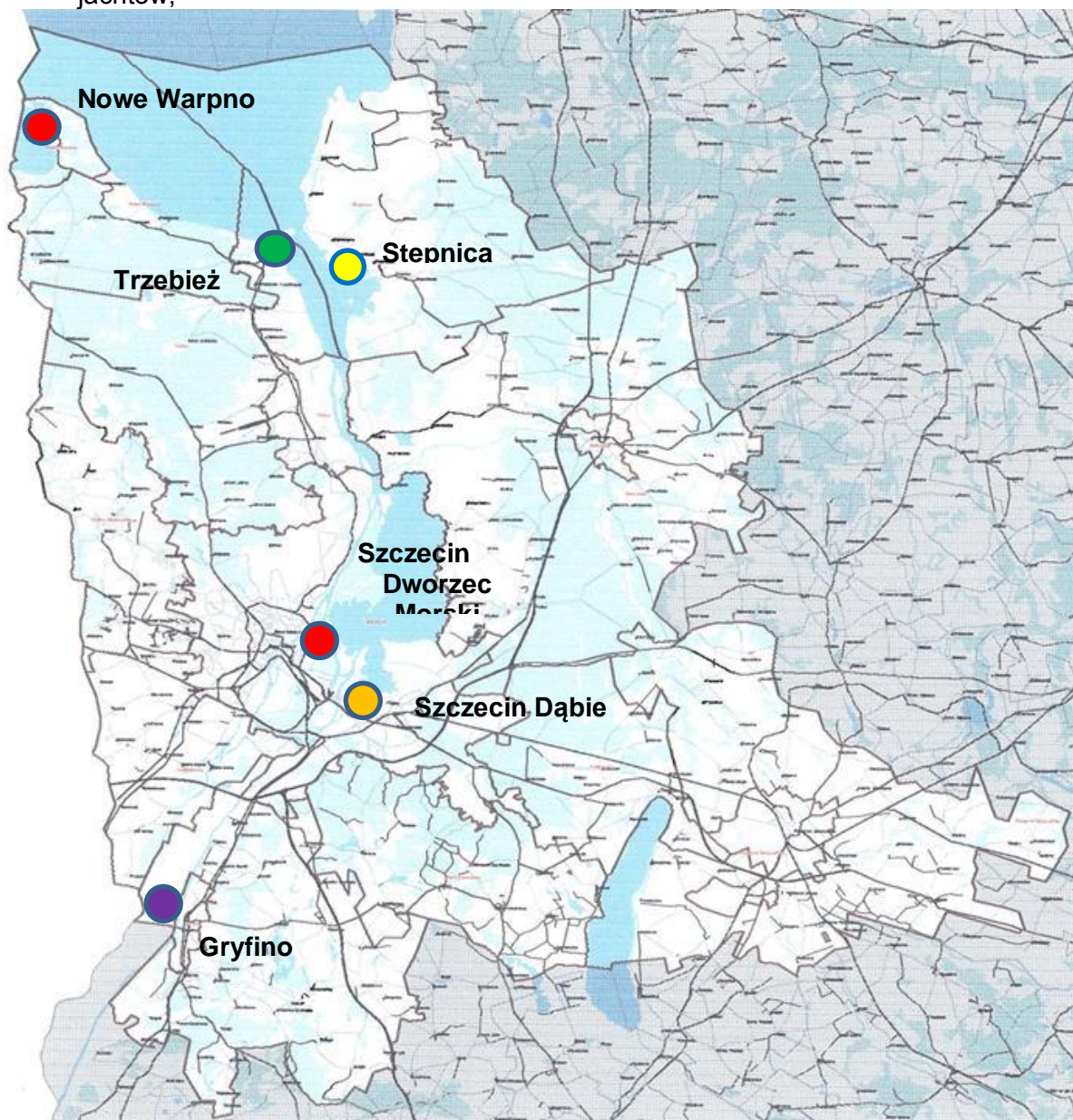
Regularna żegluga pasażerska realizowana jest jedynie z Dworca Morskiego w Szczecinie, z którego odpływają statki żeglugi przybrzeżnej w godzinne rejsy po porcie oraz wodoloty kursujące do Świnoujścia. Do pozostałych portów i przystani wpływają jedynie incydentalnie jednostki pasażerskie przewożące turystów, głównie zresztą niemieckich.

Można przyjąć, iż na terenie SOM istnieją potencjalne możliwości rozwijania żeglugi pasażerskiej, zarówno wykonujące zadania związane z transportem publicznym, jak i przewożące turystów. Trzeba jedynie stworzyć warunki do rozwoju tej żeglugi i włączyć je w struktury regularnych połączeń pasażerskich.

Na terenie SOM funkcjonują następujące, ważniejsze przystanie żeglarskie:

- ❖ przystań w Lubczynie (gmina Goleniów) położona na brzegu Jeziora Dąbie jest typową stacją wodną dla ruchu turystycznego, która może pomieścić 60 jachtów;
- ❖ przystań w Gryfinie położona na Ciepłym Kanale – odnodze Odry Wschodniej, może pomieścić się 20 jachtów;
- ❖ marina żeglarska w miejscowości Moczyły (gmina Kołbaskowo) położona nad brzegiem Odry (planowana budowa);
- ❖ przystań żeglarska w Stepnicy nad Zalewem Szczecińskim, która dysponuje 48 miejscami do cumowania jachtów;

- ❖ przystań żeglarska w Kopicach nad Zalewem Szczecińskim, która może pomieścić do 40 jachtów lub łodzi;
- ❖ przystań żeglarska w Gąsierzynie nad Zalewem Szczecińskim, która mieści do 10 jachtów;



Rys. nr 9. Usytuowanie portów pasażerskich w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Źródło: badania własne

- ❖ przystań żeglarska w Trzebieży nad Zalewem Szczecińskim, która może pomieścić około 100 jachtów;
- ❖ Marina Goćław w Szczecinie, która może pomieścić 30 jachtów przy kei oraz 15 przy bojach;
- ❖ przystań „Zielona Marina” w Szczecinie dla 30 jednostek;
- ❖ przystań kajakowa Wiskord w Szczecinie;
- ❖ przystań WOPR w Szczecinie;
- ❖ Ośrodek Sportów Wodnych LOK w Szczecinie;
- ❖ Ośrodek Morski Pałacu Młodzieży w Szczecinie dla 70 jednostek;
- ❖ Camping „Marina” PTTK w Szczecinie dla 40 jednostek;
- ❖ Ośrodek Sportów Wodnych, Wyspa Wenecja w Szczecinie;
- ❖ MKSW Delfin w Szczecinie;

- ❖ Przystań PTTK „Międzyodrze” w Szczecinie;
- ❖ Jacht Klub AZS w Szczecinie dla 80 jednostek;
- ❖ Przystań wioślarska, Wyspa Grodzka w Szczecinie;
- ❖ Przystań Ligi Morskiej i Rzecznej w Szczecinie;
- ❖ Przystań Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Szczecinie dla 80 jednostek;
- ❖ Przystań żeglarska Porta Hotele w Szczecinie dla 80 jachtów.

Można zatem uznać, że na obszarze SOM zlokalizowano wiele przystani żeglarskich, kajakowych i ośrodków sportów wodnych, które stwarzają turystom możliwość czynnego wypoczynku nad wodą. Generują również zapotrzebowanie na transport publiczny zapewniający regularne kursy do tych miejscowości, w tym również drogą wodną.

Nie wszystkie gminy SOM mają dostęp do dróg wodnych. Do takich obszarów należą gminy: Dobra, Kobylanka, Stare Czarnowo oraz Stargard Szczeciński, zarówno gmina, jak i miasto. Pozostałe gminy mają dostęp do obszarów wodnych.

5.10. Ocena stanu obecnego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Autorzy niniejszego opracowania odwiedzili w czerwcu i lipcu 2011 roku wszystkie gminy tworzące Szczeciński Obszar Metropolitalny i rozmawiali z przedstawicielami władz samorządowych na tematy związane z aktualnym stanem transportu publicznego na terenie gminy oraz oczekiwaniami związanymi z polepszeniem tego stanu. Jednocześnie autorzy przeprowadzili ankietę, której wyniki zebrano w tabeli nr 20.

Analiza stanu transportu publicznego ograniczyła się do analizy transportu drogowego i kolejowego z uwagi na to, że w wewnętrznych przewozach w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym regularne przewozy transportem lotniczym i wodnym nie są realizowane.

5.10.1. Transport drogowy

Przewozy pasażerskie w regularnym transporcie drogowym w obszarze metropolitalnym realizowane są dotychczas przez przewoźników na podstawie zezwoleń wydawanych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym. Przewozy realizowane są według rozkładu jazdy, który jest załącznikiem do zezwolenia. Sytuacja prawna uległa zmianie po wejściu w życie z dniem 1 marca 2011 r. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, gdzie gminy lub związek międzygminny stają się organizatorem transportu publicznego na swoim terenie.

Wyniki przeprowadzonych ankiet wskazują, iż samorządy gminne w bardzo różnorodny sposób podchodzą do obowiązku zapewnienia swoim mieszkańcom transportu publicznego. Pewną miarą tego podejścia może być wielkość rocznej dopłaty do komunikacji publicznej przewidzianej w ramach budżetu gminy na 2011 rok. Udzielone przez władze gmin odpowiedzi wskazują, iż samorządy dopłacały jedynie do komunikacji drogowej, a ściślej do komunikacji autobusowej.

Autorzy opracowania za miarę zaangażowania władz gminy w rozwój komunikacji publicznej uznali wskaźnik wielkości dopłat do komunikacji publicznej w gminach odniesiony do jednego mieszkańca danego obszaru, czyli gminy. Wartości tego wskaźnika przedstawiono na wykresie nr 27.

W obszarze metropolitalnym występują trzy gminy, których władze nie stosują dopłat do komunikacji publicznej. Są to gminy Nowe Warpno, Stare Czarnowo i Stepnica. Nie oznacza to, że do tych gmin nie ma komunikacji publicznej, lecz tylko to, że władze pozostawiły ten problem mieszkańcom i przewoźnikom. Najwięcej do podróży swego mieszkańca dopłaca Szczecin ale na drugim miejscu znalazła się gmina Dobra, a dopiero po niej Police. Kolejno gmina Kołbaskowo, Stargard miasto i Stargard gmina, Gryfino, Kobylanka i Goleniów. Niewielka dopłata gminy Goleniów związana jest z opłacaniem tylko do jednej linii miejskiej obsługiwanej przez jednego przewoźnika. Gmina ta nie stosowała dopłat do innych przewoźników. Łączne dofinansowanie gmin do transportu publicznego wynosi obecnie **102 592 304 zł.**

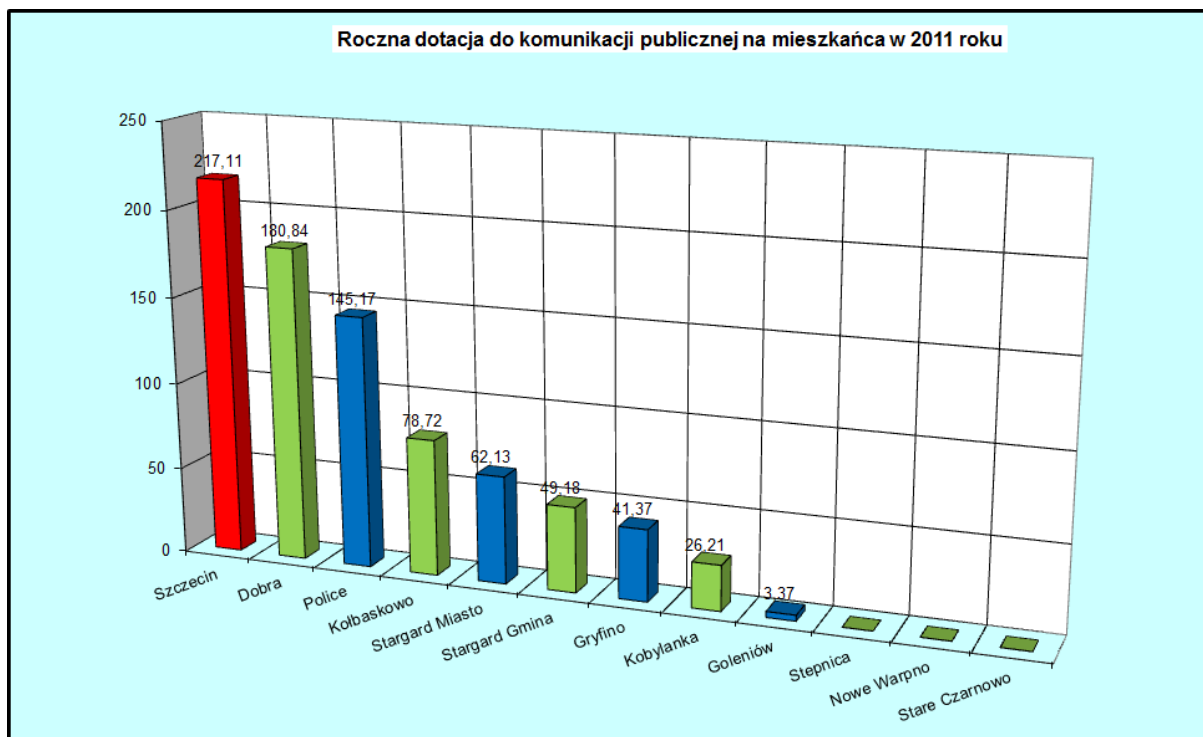
Tabela 20

Ankieta dotycząca komunikacji publicznej w gminach SOM

gmina: data wizyty:	Dobra	Nowe Warpno	Gryfino	Kolbas- kowo	Stargard gmina	Kobyłanka	Stare Czarnowo	Goleniów	Stepnica	Stargard miasto	Police	Szczecin
Nazwisko osoby kontaktowej:	10-06-2011	14-06-2011	21-06-2011	21-06-2011	27-06-2011	27-06-2011	27-06-2011	28-06-2011	28-06-2011	30-06-2011	01-07-2011	04-07-2012
slanowski osoby kontaktowej:	Rozalia Adamska	Mirosław Tokański	Mariusz Tarka	William Łaszcz	Marek Dużewski	Joanna Duszek	Kazimierz Nowicki	Henryk Zajko	Marta na Smolarek	Stanisław Kazimierski	Mariusz Sarnacki	Andrzej Durka
slanowski osoby kontaktowej:	sekretna	zastępca burmistrza	wydziału	sekretna	sekretna	sekretna	sekretna	wiebumistrz	inspektor	inżynier miasta	naczelnik wydziału	z-ca dyrektora wydziału
kod pocztowy:	72-003	72-022	74-100	72-001	73-110	73-108	74-106	72-112	72-110	72-110	72-010	72-010
adres:	Dobra ul. Szczecińska	Nowe Warpno pl. Zwycięstwa 1	Gryfino ul. Maja 16	Kobaskowo 106	Stargard Rynek Stołomski 5	Kobyłanka ul. Sokoła 12	Stare Czarnowo ul. Św. Floriana 10	Goleniów pl. Lomków 1	Stepnica ul. Kościuski 4	ul. Krajałow 1	ul. Stefana Batorego 3	pl. Armii Krajowej 1
telefon:	91-3113048	91-3128660	91-4062011	91-3119553	915613426	91-5610310	91-3124131 w.49	91-4988210	91-4188521 w.18	91-5763887		
Czy jest strategia rozwoju gminy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
W którym roku uchwalono strategię rozwoju gminy:	2004	2005	2008	2008	2008	2008	2003	2008?	2005	2008	2006	2006
na jaki okres uchwalono strategię rozwoju gminy:	?	2007	2013	2020	2020	2013	2007	2015	2013	2020	2020	2025
Czy trwają prace nad aktualizacją tej strategii	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Tak
Czy jest studium zagospodarowania przestrzennego gminy	Tak	Tak	Nie	Nie	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
Studium to opracowano w roku:	2005	2008	-	-	2007	-	2002	2009?	2007	?	2007	?
Czy trwają dalsze prace nad tym studium:	Nie	Nie	Nie	Tak	fragmentami	Nie	Tak	Tak	aktualizowany	aktualizowany	Nie	aktualizowany
Czy jest kompleksowy plan rozwoju komunikacji publicznej	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Tak	Nie	Nie	Nie	Tak
w którym roku opracowano ten plan:	-	-	-	-	-	-	-	2008	-	-	-	2010
Czy taki plan jest w opracowaniu	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Tak
Czy prowadzone ankiety dotyczące potrzeb transportowych?	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	bedzie	-	-	-	?
w którym roku je przeprowadzono:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Czy w gminie funkcjonuje autobusowa komunikacja publiczna na jej zlecenie?	Tak	Nie	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie	Tak	Tak	Tak
ilu jest przewoźników autobusowych?	1	0	1	2	1	1	1	2	1	1	1	5
ilu jest przewoźników autobusowych [z]	3	0	11	5	7	1	0	1- mieska	4	22	9	70
Wielkość rocznej dopłaty do komunikacji autobusowej [z]	3.000.000,-	0,-	1.300.000,-	817.000,-	589.000,-	113.904,-	0,-	116.400,-	0,-	4.326.000,-	6.000.000,-	86.330.000
Czy istnieje bezpośrednie połączenie z siedzibą powiatu?	Nie	Tak	Tak	Nie	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
Czy istnieje bezpośrednie połączenie ze Szczecinem?	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
Czy w gminie funkcjonuje mikrobussowa komunikacja publiczna?	Nie	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
ilu jest przewoźników mikrobussowych?	0	1	0	0	9	5	?	-	2	0	2	0
Liczba regularnych połączeń (linii) mikrobussowych	0	1	0	0	?	?	?	-	2	0	1	0
Wielkość rocznej dopłaty do linii mikrobussowych [tys. zł]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liczba taksówek osobowych [sz]	21	10	21	10	0	0	0	46	1	253	108	2426
Czy w gminie realizowane są publiczne, regularne przewozy kolejowe?	Nie	Nie	Tak	Nie	Tak	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak
Liczba czynnych połączeń pasażerskich:	0	0	1	0	3	1	0	2	0	3	0	5
Liczba czynnych dworców i przystanków kolejowych:	0	0	?	0	?	2	0	5	0	1	0	10 (22)
Czy w gminie realizowane są publiczne połączenia wodne?	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie
Liczba połączeń wodnych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liczba przystanków pasażerskich	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Liczba przystanków turystycznych	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	2	1
Liczba portów i przystanków towarowych	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Czy w gminie funkcjonuje przeprawa promowa?	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie
Liczba czynnych promowych przepraw pasażerskich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wielkość rocznej dopłaty do transportu wodnego [tys. zł]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Czy w gminie funkcjonuje lotnisko pasażerskie:	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie
Jaka jest liczba regularnych połączeń lotniczych?	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
Jaka jest liczba bińskich sportowców?	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Czy gmina jest zainteresowana wprowadzeniem biletu metropolitalnego?	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie	Tak	Tak	Tak
Czy na terenie gminy funkcjonują linie realizowane na zlecenie ZDITM?	Nie	Nie	Nie	Tak	Nie	Nie	Nie	Tak	Nie	Nie	Tak	Tak
Liczba linii realizowanych na zlecenie ZDITM	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	6	70
Czy gmina jest zainteresowana uruchomieniem połączeń realizowanych przez ZDITM?	Tak	Tak	Nie	Tak	Nie	Nie	Tak	Tak	Nie	Nie	Tak	Tak
Czy gmina jest zainteresowana uruchomieniem połączeń realizowanych przez ZDITM?	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie
Czy na terenie gminy funkcjonują linie realizowane przez przewoźników niemieckich?	Tak	Nie	Nie	Tak	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Tak	Tak
Czy mieszkańcy korzystają z tych linii?	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Tak	Tak
Czy na terenie gminy budowane są duże zakłady przemysłowe lub wytwórnie?	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Nie
Czy na terenie gminy funkcjonuje park przemysłowy?	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Tak	Nie	Tak	Tak	Nie

Źródło: badania własne

Wykres Nr 27.



Źródło: badania własne

Autobusową komunikację publiczną realizują przewoźnicy autobusowi i mikrobusowi tak na zlecenie gmin, jak i komercyjnie. W tabeli nr 21 umieszczono dane dotyczące udziału przewoźników komunikacji autobusowej i mikrobusowej w poszczególnych gminach.

Tabela 21

Gmina	przewoźnik	SPAK	SPAD	SPPK	MZK Stargard	Grupa PKS	Inny przewoźnik
Dobra		X				X	
Goleniów			X			X	X
Gryfino						X	X
Nowe Warpno							X
Police				X			X
Kobyłanka					X	X	X
Kołbaskowo	X	X				X	
Stare Czarnowo						X	X
Stargard miasto					X	X	X
Stargard wieś					X	X	X
Stepnica						X	X
Szczecin	X	X	X	X		X	X

Źródło: badania własne

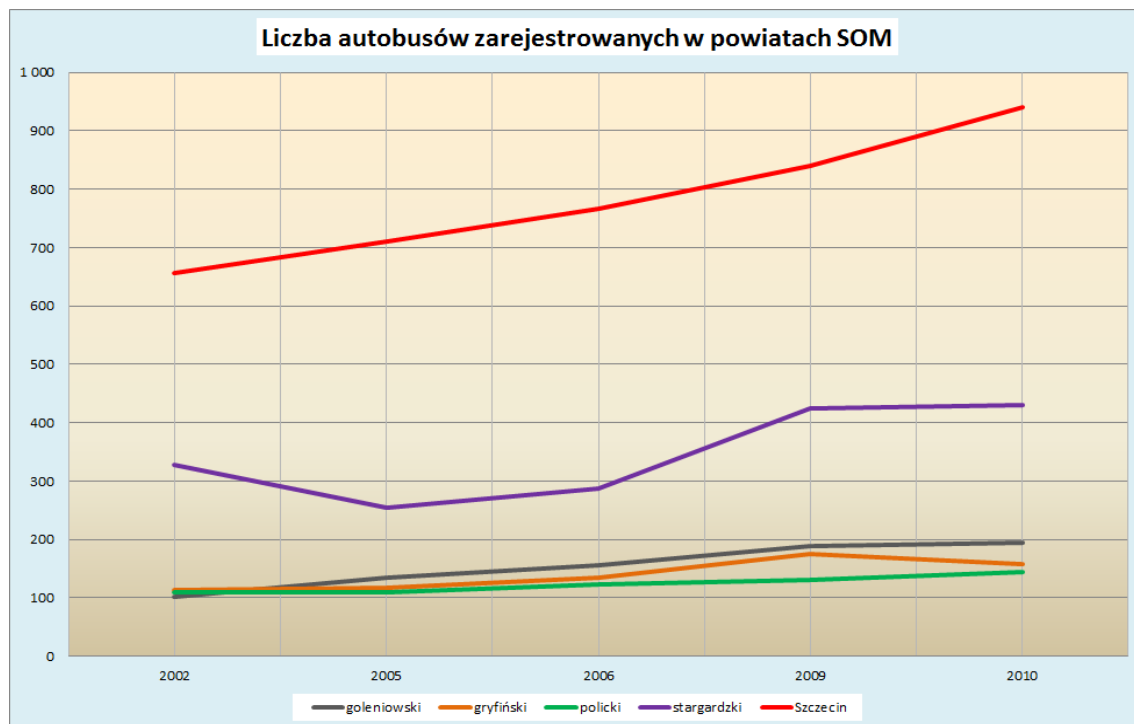
Przewozy pasażerskie w transporcie publicznym w obszarze metropolitalnym realizują przewoźnicy, autobusowi, mikrobusowi. Przewoźnicy ci mają różne formy własnościowe. Są to spółki z pełnym udziałem gmin, zakłady budżetowe gmin, spółki pracownicze, spółki pracownicze, spółki skarbu państwa i firmy prywatne. Przewoźnicy realizują przewozy publiczne na zlecenie gmin lub też komercyjnie. Firmy te dysponują różnorodnym taborem od bardzo nowoczesnego do bardzo wyeksploatowanego.

Autorom nie udało się pozyskać danych dotyczących ilości autobusów i samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie poszczególnych gmin wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, gdyż takie dane nie są dostępne zarówno w Urzędzie Statystycznym, jak i CEPiK'u. W tej sytuacji pozostaje jedynie analiza danych dotyczących powiatów, w skład których wchodzi gminy tworzące SOM, a w szczególności:

- ❖ powiat goleniowski – gminy: Goleniów i Stepnica;
- ❖ powiat gryfiński – gminy: Gryfino i Stare Czarnowo;
- ❖ powiat policki – gminy: Dobra, Kołbaskowo, Nowe Warpno i Police;
- ❖ powiat stargardzki – gminy: Kobyłanka, Stargard miasto, Stargard wieś;
- ❖ powiat-miasto Szczecin.

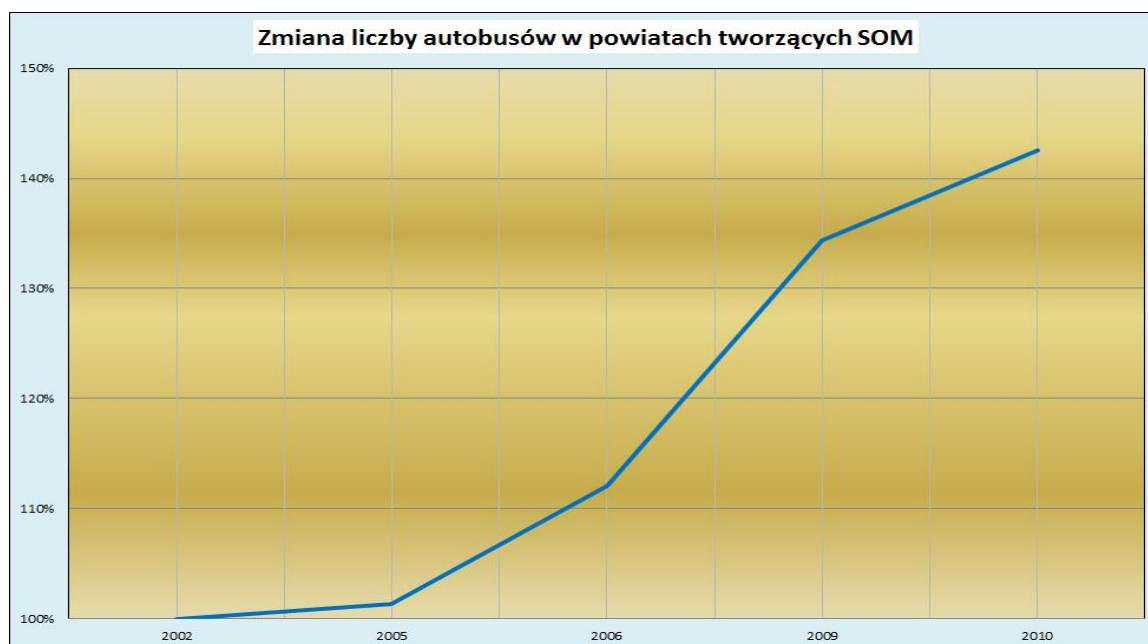
Autorzy zdają sobie sprawę, że jest to duże uśrednienie danych, ale ze względu na brak danych o gminach, muszą z tej możliwości skorzystać.

Wykres Nr 28.



Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

Wykres Nr 29.



Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

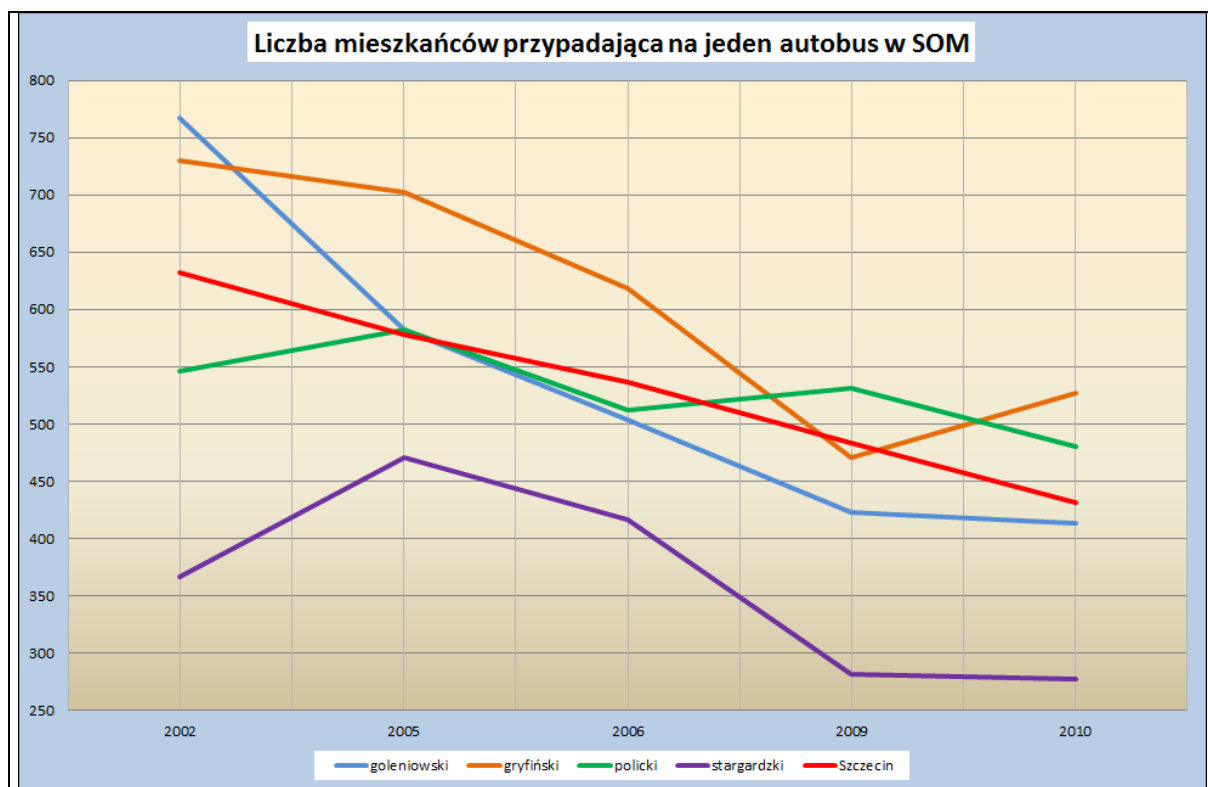
Liczba autobusów, zarówno miejskich, jak i międzymiastowych oraz turystycznych a nawet specjalnych w wyróżnionych latach przedstawiono na wykresie nr 28. Liczba wszystkich autobusów w latach 2002 – 2010 miała wyraźną tendencję wzrostową, co szczególnie jest widoczne w przypadku Szczecina. Jedynie w powiecie stargardzkim liczba ta miała początkowo tendencję spadkową.

Przyrosty (procentowy wzrost liczby autobusów w stosunku do roku 2002) we wszystkich powiatach przedstawiono na wykresie nr 29.

Na tym wykresie widoczny jest początkowo bardzo niewielki (średnio 1,5%) a w latach 2006-2009 znacznie większy (średnio 10%) wzrost liczby wszystkich autobusów. Z pewnością wiele z nich można zaliczyć do grupy autobusów turystycznych ale i tak wzrost ten świadczyć może o rosnącym zapotrzebowaniu na usługi przewozów publicznych. Liczbę mieszkańców przypadających na jeden autobus w powiatach tworzących SOM przedstawiono na wykresie nr 30.

Dane wskazują na nadal zbyt małą liczbę autobusów zarejestrowanych w powiatach SOM, gdyż pomimo dużego wzrostu ich liczby nadal na jeden autobus przypada średnio 400-500 mieszkańców (z wyjątkiem powiatu stargardzkiego, w którym na jeden autobus w 2010 roku przypadało 278 mieszkańców).

Wykres nr 30.



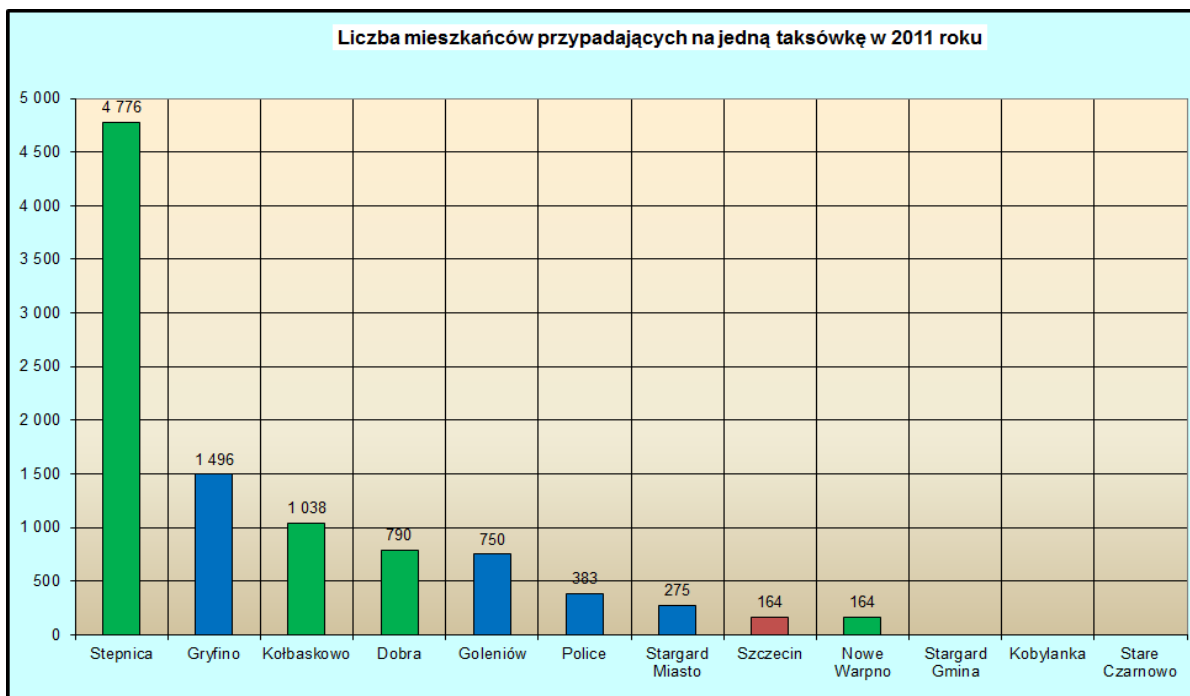
Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

Do transportu publicznego należy zaliczyć również taksówki, które świadczą usługi przewozowe dla wszystkich mieszkańców. Na wykresie nr 31 przedstawiono liczbę mieszkańców przypadających na jedną, zarejestrowaną w gminie taksówkę zarobkową. Bardzo wysoka liczba mieszkańców gminy Stepnica przypadających na taksówkę wiąże się z faktem, iż w gminie tej zarejestrowano tylko jedną taksówkę. W trzech gminach nie zarejestrowano żadnej taksówki (gminy: Kobyłanka, Stare Czarnowo i Stargard).

Świadczenie usług przewozowych przez taksówki poszerza zakres możliwości skorzystania z transportu publicznego, lecz jak wskazuje doświadczenie możliwość ta nie jest przez wszystkich mieszkańców wykorzystywana w jednakowym stopniu (znacznie mniej przez mieszkańców terenów wiejskich).

Bardzo istotnym konkurentem wszystkich środków komunikacji publicznej jest niewątpliwie samochód osobowy, których liczba szybko się zwiększa. Na wykresie nr 32 przedstawiono liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w wybranych latach w powiatach, których wszystkie (powiat policki), lub tylko część gmin tworzy SOM.

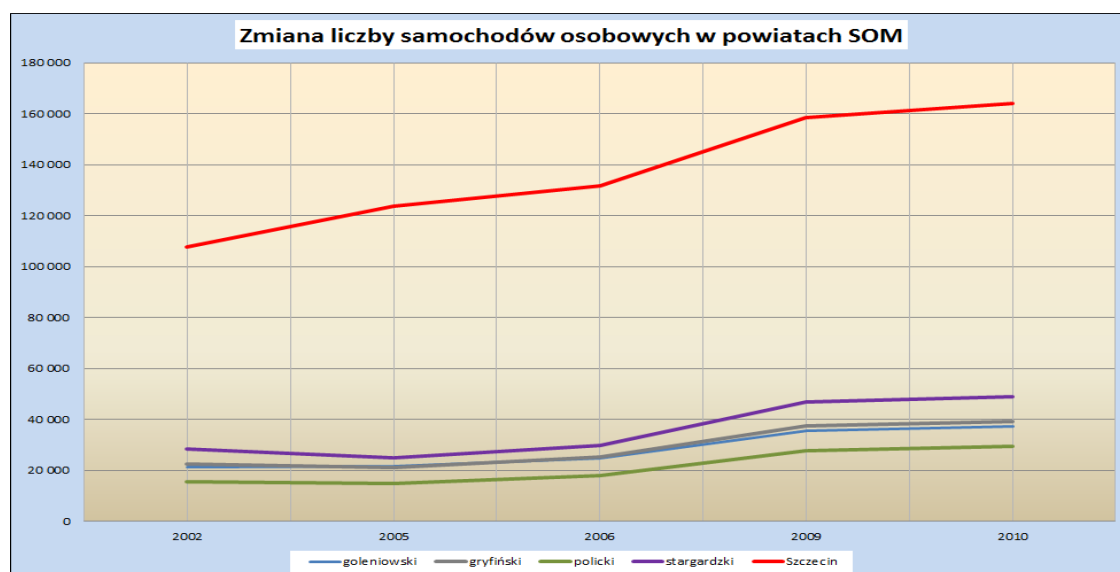
Wykres Nr 31.



Źródło: badania własne

Dane te wskazują na stałą tendencję do wzrostu zarejestrowanych samochodów osobowych, przy czym wyraźnie widoczny jest większy skok liczby zarejestrowanych samochodów pomiędzy latami 2006 a 2009 i to we wszystkich powiatach w podobnym stopniu. Ze względu na liczbę mieszkańców największy przyrost liczby zarejestrowanych samochodów osobowych występował w samym Szczecinie. Istotnym jest również liczba mieszkańców przypadających na jeden samochód osobowy, bez względu na jego wielkość (liczbę pasażerów).

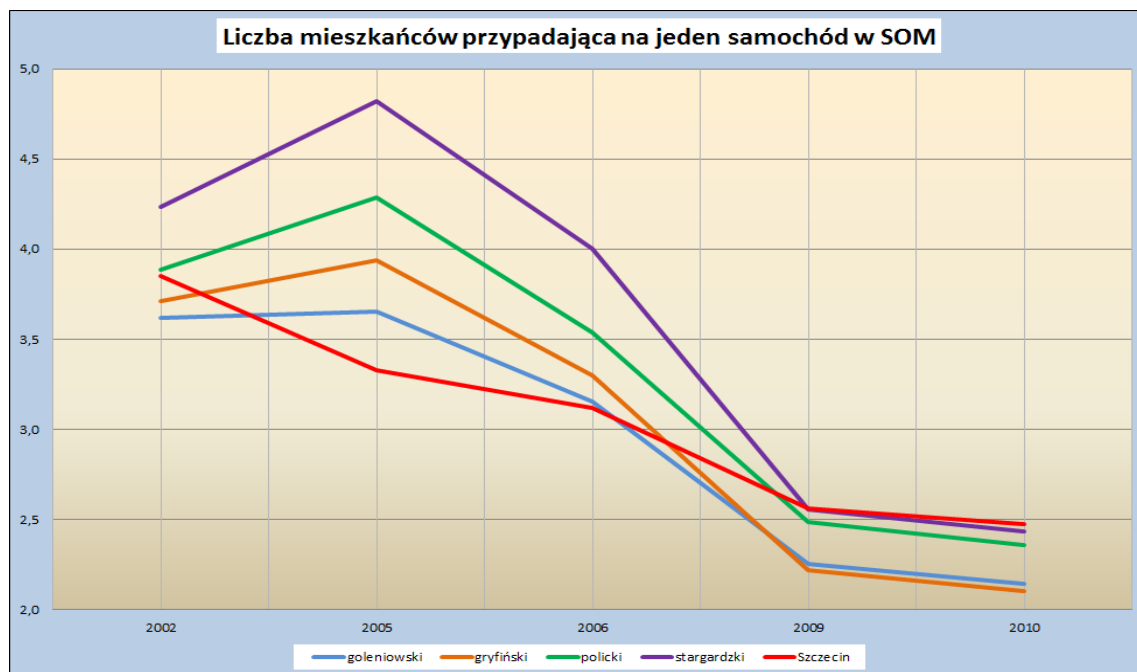
Wykres Nr 32.



Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

Liczbę mieszkańców przypadających na jeden zarejestrowany w danym powiecie samochód przedstawiono na wykresie nr 33.

Wykres Nr 33.



Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

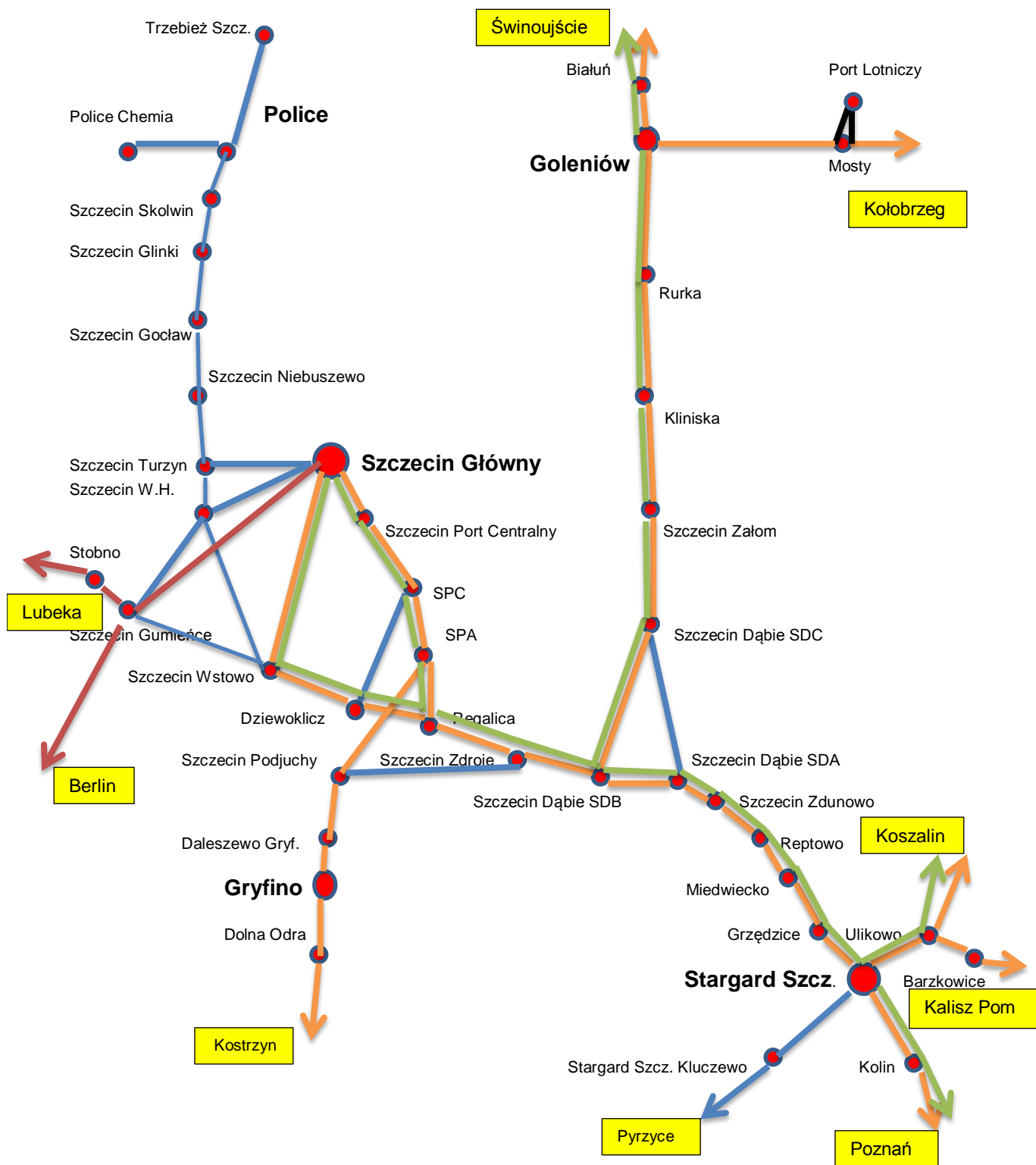
Liczba mieszkańców przypadających na jeden samochód spadła poniżej wielkości 2,5 osób już w 2010 roku. Oznaczało to, że już od 2009 roku wszystkie zarejestrowane na terenie powiatów otaczających Szczecin mogłyby jednorazowo przewieźć wszystkich mieszkańców. W takiej sytuacji można by założyć, że przy tej liczbie samochodów osobowych żaden z mieszkańców nie musiał korzystać z komunikacji publicznej. Tak jednak nie jest i z pewnością przez dłuższy czas nie będzie, albowiem są grupy społeczne, które nie posiadają samochodu osobowego lub z niego nie korzystają. Głównie jest to młodzież szkolna, studenci oraz osoby starsze, którym stan zdrowia nie pozwala na prowadzenie samochodu. Praktyka dużych aglomeracji w Polsce wskazuje na to, iż podczas porannych podróży do pracy lub szkoły w zdecydowanej większości samochodem przemieszcza się zaledwie jedna do dwóch osób.

5.10.2. Transport kolejowy

Kolejowe przewozy pasażerskie w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym realizowane są na następujących liniach kolejowych:

- ❖ linia kolejowa nr 351 dla pociągów ze Szczecina w kierunku Stargardu Szczecińskiego,
- ❖ linia kolejowa nr 273 dla pociągów ze Szczecina w kierunku Gryfina,
- ❖ linia kolejowa nr 401 dla pociągów ze Szczecina w kierunku Goleniowa i Świnoujścia,
- ❖ linia kolejowa nr 202 dla pociągów ze Szczecina i Stargardu Szczecińskiego w kierunku Koszalina i Szczecinka,
- ❖ linia kolejowa nr 403 dla pociągów ze Szczecina i Stargardu Szczecińskiego w kierunku Kalisza Pomorskiego,
- ❖ linia kolejowa nr 402 dla pociągów ze Szczecina w kierunku Goleniowa i Kołobrzegu,
- ❖ linia kolejowa nr 409 dla pociągów ze Szczecina w kierunku Angermunde (Niemcy),
- ❖ linia kolejowa nr 408 dla pociągów ze Szczecina w kierunku Pasewalk (Niemcy).

Mapę linii kolejowych po których kursują pociągi pasażerskie w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym przedstawia rys nr 10.



Rys. nr 10. Linie kursowania pociągów pasażerskich

- | | | | |
|---|------------------------|---|----------------------------|
|  | pociągi IC |  | brak pociągów pasażerskich |
|  | pociągi regionalne |  | linie w budowie |
|  | pociągi międzynarodowe | | |

Źródło: Opracowanie własne

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym przewozy kolejowe realizują następujący przewoźnicy kolejowi, a mianowicie:

- ❖ Przewozy Regionalne sp. o. o – wykonuje przewozy regionalne na podstawie umowy zawartej z Marszałkiem Województwa Zachodniopomorskiego;
- ❖ PKP Intercity SA – wykonuje przewozy dalekobieżne międzywojewódzkie na podstawie umowy z Ministrem Infrastruktury oraz komercyjne przewozy pociągami IC;
- ❖ DB Regio AG – wykonują przewozy międzynarodowe ze Szczecina przez kolejowe przejście graniczne Szczecin Gumieńce – Tantow (kierunek Angermunde) i Szczecin Gumieńce – Grambow (kierunek Pasewalk).

Z analizy ilości pociągów i ilości przewożonych podróżnych w obszarze SOM można stwierdzić, że podstawową rolę w przewozach aglomeracyjnych na tym obszarze spełniają kolejowe przewozy regionalne. Przewozy te realizuje Spółka Przewozy Regionalne, której udziałowcami jest 16 województw. Każde z województw ma procentowe udziały odpowiadające wielkości województwa, przede wszystkim ilości mieszkańców.

Według danych tej spółki⁴ w 2010 roku w obszarze SOM przewiozła ona ponad 1,2 mln pasażerów. Statystykę tych przewozów pasażerskich przedstawia tabela nr 22.

Tabela nr 22

Relacje pociągów	Ilość podróżnych
Szczecin – Stargard Szcz.	776 761
Szczecin – Gryfino	343 011
Szczecin – Goleniów	152 344
Ogółem w SOM	1 272 116

Zródło: dane Przewozów Regionalnych

Z analizy tych danych wynika, że w relacjach przewozowych Szczecin – Stargard Szcz. Szczecin – Goleniów oraz Szczecin – Gryfino kolej regionalna jest najważniejszym przewoźnikiem w transporcie publicznym z tymi miejscowościami.

W tych trzech relacjach Spółka Przewozy Regionalne wykonała w 2010 roku pracę eksploatacyjną w wysokości 1 648 369 pociągokilometrów. Na tej podstawie można przyjąć, że dofinansowanie Samorządu Województwa do kolejowych przewozów regionalnych w obszarze SOM kształtuje się obecnie na poziomie **22 615 000 zł** w ciągu roku, przyjmując stawkę dofinansowania do 1 pociągokilometra ustaloną w umowie Województwa Zachodniopomorskiego ze Spółką Przewozy Regionalne na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych w 2011 r.

Ocena przez podróżnych przewozów kolejowych opiera się na:

- dogodnym czasie dojazdu
- stosownej częstotliwości kursowania pociągów
- odpowiedniego standardu podróżowania
- w miarę dostępna cena przejazdu
- przyjaznych dworcach i przystankach przesiadkowych

W relacjach Szczecin – Stargard, Szczecin – Goleniów i Szczecin – Gryfino czas przejazdu wynosi odpowiednio 36 - 43 min, 36 - 42 min i 28 - 35 min. Są to czasy konkurencyjne w stosunku do transportu drogowego. Po modernizacji na ww. kierunkach czasy te mogą ulec korzystnej zmianie tj. ulec skróceniu.

W relacjach Szczecin – Stargard Szczeciński i Szczecin – Gryfino Spółka Przewozy Regionalne na żądanie Urzędu Marszałkowskiego podjęła próbę wprowadzenia stałego cyklu kursowania pociągów regionalnych. Dla przykładu cykl kursowania pociągów na odcinku Szczecin – Stargard Szcz. – Szczecin wynosi co 15 – 20 minut w godzinach szczytów przewozowych (godz. 6 – 8 rano i 14 – 16 po południu). Według cyklu dwugodzinny kursują pociągi kolei DB Regio ze Szczecina do Angermunde i Pasewalku.

Standard podróżowania pociągami regionalnymi na tych trzech kierunkach nie jest zadowalający. Przewoźnik kolejowy nie dysponuje nowoczesnym taborem. Posiadany tabor elektryczny jest w większości taborem starym, używanym od ponad 30 lat. Niewielka ilość tego taboru została zmodernizowana. Dla zwiększenia odpowiedniego standardu

⁴ Dane Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych

podróżowania niezbędny jest zakup nowoczesnego taboru kolejowego. W latach 2010 -2011 Spółka Przewozy Regionalne otrzymała w użytkowanie 12 nowoczesnych autobusów szynowych SA 136, które zakupił Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. Są to pojazdy o napędzie spalinowym, monitorowane z klimatyzacją o wysokim stopniu czystości spalin dla ochrony naturalnego środowiska. Przeznaczone są do przewozów na liniach niezelektryfikowanych między innymi takich jak Ulikowo – Kalisz Pomorski, Goleniów – Kołobrzeg czy Runowo Pomorskie – Szczecinek. Pociągi kursujące ze Szczecina i Stargardu do Kołobrzegu, Kalisza Pomorskiego i Szczecinka są obsługiwane tym taborem. Dobry standard podróżowania zapewniają pociągi prowadzone przez koleje niemieckie DB Regio w ruchu transgranicznym spalinowymi autobusami szynowymi.

Spółka Przewozy Regionalne wprowadziła specjalną korzystną dla podróżnych taryfę na przejazdy w relacjach do Stargardu Szczecińskiego, Goleniowa i Gryfina. Natomiast w ruchu transgranicznym koleje niemieckie DB Regio w porozumieniu z Miastem Szczecin i Związkiem Komunikacyjnym Berlin – Brandenburgia (VBB) wprowadziły korzystną dla podróżnych taryfę na przejazd ze Szczecina do Berlina i z powrotem umożliwiającą korzystanie przez podróżnych z przejazdów komunikacją miejską w Berlinie i Szczecinie.

Brak jest integracji taryfowej pomiędzy koleją regionalną a pozostałymi gałęziami transportu publicznego. Wprowadzenie jednolitej taryfy i biletu metropolitalnego, co autorzy proponują w jednym z celów operacyjnych, zachęci podróżnych do korzystania z przewozów kolejowych.

W przewozach kolejowych słabą stroną jest standard dworców i przystanków kolejowych. Większość z nich jest od dawna nieremontowana, trudno dostępna dla osób niepełnosprawnych, ze słabą informacją dla podróżnych a na przystankach nie ma w ogóle bieżącej informacji oprócz rozkładu jazdy z nieodpowiednią infrastrukturą obsługi podróżnego. Przystanki tramwajowe i autobusowe są w wielu przypadkach oddalone od peronów kolejowych. Standard ten wymaga szybkiej poprawy.

Można tę ocenę podsumować stwierdzeniem, że kolej regionalna powinna spełniać znacznie większą rolę w transporcie publicznym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

5.11. Opis stanu obecnego transportu publicznego w gminach

5.11.1. Gmina Dobra

Stan obecny

Gmina położona jest na zachód od Szczecina w odległości 14 km od centrum tego miasta oraz w odległości 22 km od Polic, siedziby powiatu. Na terenie gminy znajdują się miejscowości wyróżnione przez GUS z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku.

Tabela 22. Ludność gminy Dobra

Miejscowość	Ludność w grudniu 2009 roku				
	ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
			przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1 Bezrzecze	2 337	1 228	23,3	68,7	8,0
2 Buk	291	134	25,8	63,9	10,3
3 Dobra	2 101	1 050	24,7	67,3	8,0
4 Dołuje	757	372	23,9	69,1	7,0
5 Grzepnica	278	134	28,1	65,1	6,8
6 Kościno	231	120	26,8	64,5	8,7
7 Łęgi	215	114	32,6	60,5	7,0
8 Mierzyn	5 337	2 722	22,8	68,4	8,8
9 Redlica	65	27	23,1	70,8	6,2
10 Rzędziny	247	106	18,6	72,1	9,3
11 Skarbimierzyce	414	201	24,9	66,7	8,5
12 Stolec	251	123	27,9	62,9	9,2
13 Wąwelnica	249	114	16,9	72,7	10,4
14 Wołczkowo	1 183	629	23,0	66,7	10,3

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

W grudniu 2009 roku na terenie gminy zamieszkiwało 15 569 stałych mieszkańców. W roku następnym 16 589 osób, tym samym ludność wzrosła o 1 020 mieszkańców w ciągu roku. Od 2000 roku ludność gminy wzrosła o ponad 8 000 osób. Jest to najbardziej dynamicznie rozwijająca się gmina w całym obszarze SOM. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można założyć, iż ludność gminy w dłuższym okresie wrośnie nawet do około 25 000 mieszkańców.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 23 na następnym stronie.

Przez gminę prowadzi droga krajowa nr 10 od przejścia granicznego w Lubieszynie do Szczecina. Planowana jest przebudowa tej drogi w celu ominięcia niektórych miejscowości. Przez terytorium gminy nie prowadzą drogi wojewódzkie.

Podstawową sieć komunikacyjną w gminie stanowią drogi powiatowe, które łączą większość miejscowości w gminie zapewniając jednocześnie połączenie ze Szczecinem. Po terenie gminy przebiegają następujące drogi powiatowe:

- nr 0607Z łączącą Szczecin z Dobieszczynem przez Wołczkowo, Dobrą, Buk, Stolec;
- nr 0608Z od miejscowości Stolec do Rzędzin;
- nr 0609Z od miejscowości Rzędziny przez Łęgi do Buku;
- nr 0610Z od miejscowości Grzepnica do Płochocina;
- nr 0611Z od miejscowości Dobra przez Sławoszewo do Bartoszewa;
- nr 0612Z od miejscowości Rzędziny do Łęgi;

- nr 0615Z z miejscowości Buk do Lubieszyna;
- nr 0616Z z miejscowości Bezrzecze do Wołczkowa;
- nr 0617Z z miejscowości Dobra do Lubieszyna;
- nr 0618Z z miejscowości Wąwelnica do Dołuj;
- nr 0619Z z miejscowości Kościno do Dołuj;
- nr 0620Z z miejscowości Dołuje przez Stobno, Będargowo, Warzymice do Przeclawia.

Drogi gminne stanowią uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom.

Według oceny powiatu polickiego w gminie mamy do czynienia z niedostatecznym stanem dróg powiatowych, które wymagają pilnych remontów. Ponadto, bardzo szybki rozwój osadnictwa wpływa na pogorszenie stanu tych dróg. Nasila się potrzeba zmiany systemu komunikacyjnego zapewniającego lepszy dojazd do rozbudowujących się w szybkim tempie miejscowości i osiedli.

Tabela 23. Stan istniejący komunikacji publicznej

rodzaj komunikacji	obecność	stopień rozwoju
Infrastruktura drogowa	istnieje	dość dobrze rozwinięta
Autostrady	Brak	-
Drogi krajowe	Nr 10	częściowo przebudowana
Drogi wojewódzkie	brak	-
Drogi powiatowe	Od 0607Z do 0612Z oraz od 0615Z do 0620Z	wymagają pilnych remontów
Drogi gminne	Istnieją	sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	trzech przewoźników PKS Szczecin oraz SPAK a także linie niemieckich przewoźników
Komunikacja mikrobusowa	Nie funkcjonuje	-
Dopłaty z budżetu gminy	Występują	2.093.000,- zł w 2011 roku
Infrastruktura kolejowa	brak	-
Komunikacja kolejowa	Nie istnieje	-
Infrastruktura wodna	brak	-
Komunikacja wodna	Nie istnieje	-
Infrastruktura lotnicza	brak	-
Komunikacja lotnicza	Nie istnieje	-

Źródło: badania własne

Komunikacja autobusowa

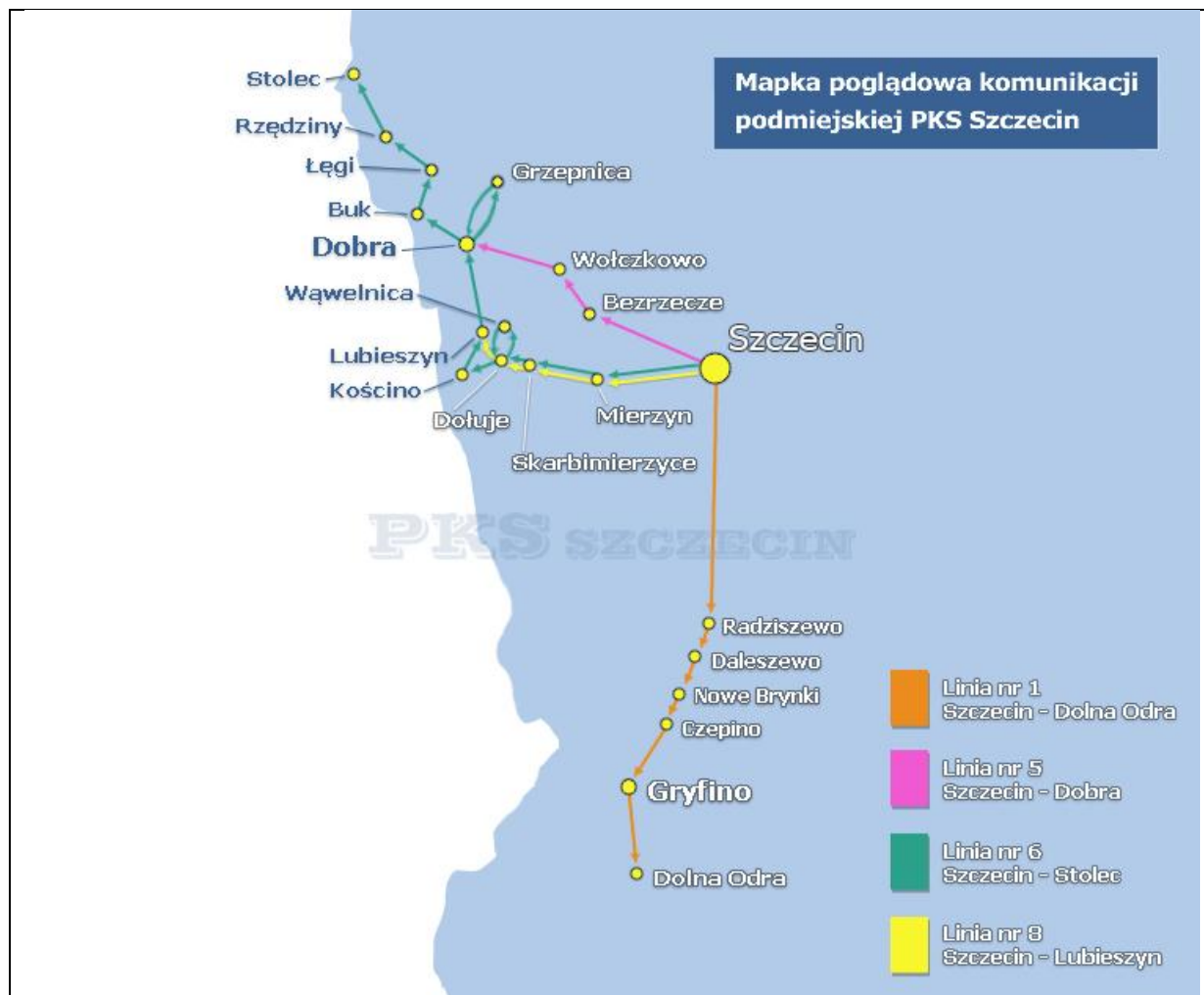
Na zlecenie gminy Dobra pasażerskie przewozy autobusowe organizuje wyłącznie PKS Szczecin, którego autobusy kursują na liniach ze Szczecina do (stan na lipiec 2011):

- Dobrej przez Bezrzecze, Wołczkowo – 26 kursów w dni robocze, 15 kursów w soboty i 15 kursów w dni świąteczne;
- Dobrej przez Dołuje, Lubieszyn – 5 kursów w dni robocze, 2 kursy w soboty i 1 kurs w niedzielę;
- Grzeczka przez Dołuje, Dobrą – 5 kursów w dni robocze, 2 kursy w soboty, 1 kurs w niedzielę;
- Kościno przez Stobno – 2 kursy w dni robocze;
- Kościno przez Mierzyn, Dołuje – 4 kursy w dni robocze, 1 kurs w soboty;
- Lubieszyn Granica przez Mierzyn, Dołuje – 24 kursy w dni robocze, 20 kursów w soboty, 18 kursów w niedzielę;
- Mierzyn – 4 kursy w dni nauki w szkołach;

- Stolec przez Lubieszyn, Dobra – 4 kursy w dni robocze, 2 kursy w soboty, 1 kurs w niedzielę.

Kursy te zostały uwidocznione na mapce poglądowej PKS Szczecin. Liczba kursów na poszczególnych liniach ulega – na wniosek władz gminy - zmianom, ze względu na dodawanie nowych kursów i modyfikacje istniejących).

Rys. 11. Komunikacja podmiejska realizowana przez PKS Szczecin.



Źródło: strona internetowa PKS Szczecin

Przez teren gminy przebiega linia **705** obsługiwana przez niemieckiego przewoźnika VGU z powiatu Uecker-Randow, kursująca na trasie Pasewalk – Locknitz – Szczecin Wały Chrobrego. Autobusy tej linii zatrzymują się w Lubieszynie, Dołujach, Skarbimierzycach, Mierzynie i w Szczecinie. Autobusy wykonują 4 kursy w dni robocze oraz jeden kurs w soboty. Dodatkowo wykonywane są kursy we wtorki i czwartki oraz w poniedziałki i wtorki. Z autobusów tych nie korzystają Polacy ze względu na konieczność wykupienia biletu u kierowcy i zapłaty w Euro.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiega tylko bardzo krótki fragment linii kolejowej nr 408. Nie ma na terenie gminy żadnego czynnego przystanku kolejowego, wobec tego mieszkańcy gminy nie korzystają z komunikacji kolejowej.

Komunikacja wodna

Brak dostępu do rzeki Odry uniemożliwia funkcjonowanie komunikacji wodnej.

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy brak jest lotnisk, w tym nawet sportowych. Nie ma możliwości funkcjonowania komunikacji lotniczej.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Dobra wypada na poziomie zadowalającym, gdyż dociera ona do każdej miejscowości, z wyjątkiem małej miejscowości Redlica, leżącej tuż przy granicy ze Szczecinem oraz miejscowości Sławoszewo. Liczbę kursów na trasie podstawowej do Dobrej i Lubieszyna należy uznać za zadowalającą. Brakuje natomiast kursów, szczególnie w godzinach wieczornych, do mniejszych i dalej od Szczecina położonych miejscowości, co nie zadowala ich mieszkańców. Ponadto komunikacja publiczna w gminie oparta jest wyłącznie o autobusy PKS Szczecin, których bilety nie obowiązują na terenie Szczecina i Polic. Tymczasem miejskie autobusy docierają tuż do granic gminy i istnieje uzasadniona potrzeba ich przedłużenia na teren gminy Dobra. Dotyczy to szczególnie takich miejscowości jak Mierzyn i Wołczkowo, do których kiedyś miejskie autobusy docierały. Mieszkańcy tych miejscowości są zainteresowani przywróceniem tego stanu poprzez niewielkie wydłużenia miejskich linii.

Gmina nie należy do najbardziej zmotoryzowanych obszarów, albowiem na jeden samochód zarejestrowany na terenie powiatu polickiego przypadało w 2010 roku 2,36 mieszkańca. Taki stan wskazuje na potrzebę wzmocnienia drogowej komunikacji publicznej.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) prowadzenie niezbędnych remontów dróg powiatowych i gminnych po których kursują autobusy;
- b) wspieranie budowy nowej drogi łączącej Szczecin z Lubieszynem, jako alternatywnej możliwości komunikacji drogowej do osiedli budowanych wokół zachodniej granicy Szczecina;
- c) udział w budowie drogowej obwodnicy zachodniej Szczecina stwarzającej nowe możliwości połączenia miejscowości i osiedli powstających na terenie gminy;
- d) podjęcie starań dotyczących uruchomienia linii mikrobusowych zapewniających częstsze połączenia do szybko rozbudowujących się osiedli położonych wokół granic Szczecina oraz do odleglejszym i mniejszym miejscowości;
- e) podjęcie działań zmierzających do wspólnej z gminą Szczecin budowy węzłów przesiadkowych na Gumieńcach, przy jeziorze Głębokie i ul. Szafera;
- f) podjąć próby uruchomienia komunikacji mikrobusowej kursującej na życzenie (z telefonicznym lub internetowym powiadomianiem przewoźnika o aktualnym zapotrzebowaniu na przewozy);
- g) rozpocząć prace studialne zmierzające do budowy zachodniej obwodnicy kolejowej Szczecina w kierunku do Polic z jednoczesnym zapewnieniem ruchu pociągów pasażerskich.

Większych zmian w komunikacji publicznej na terenie gminy dziś trudno przewidzieć. Jednakże dynamiczny rozwój osadnictwa ludzi związanych zawodowo ze Szczecinem może wymusić nie tylko budowę nowych połączeń drogowych ale również szybszy rozwój transportu publicznego.

Cele priorytetowe:

- ***budowa Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina;***
- ***modernizacja drogi krajowej nr 10 połączona ze zmianą jej przebiegu;***
- ***pilna modernizacja dróg powiatowych oraz systematyczne remonty dróg gminnych;***
- ***wprowadzenie na terenie gminy linii obsługiwanych przez mikrobusy;***

- *współpraca z władzami Szczecina przy wydłużeniu linii tramwajowej do CH Ster i utworzeniu tam węzła komunikacyjnego dla obsługi transportowej gminy;*
- *współpraca z władzami Szczecina przy tworzeniu węzłów komunikacyjnych przy pętlach tramwajowych na Głębokim i przy ul. Szafera dla obsługi transportowej gminy;*
- *budowa Zachodniego Obejścia Kolejowego Szczecina i wprowadzenie pasażerskich przewozów kolejowych ze Stobna do Polic;*
- *wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.*

5.11.2. Gmina Goleniów

Stan obecny

Gmina ta położona jest na północny-wschód od Szczecina w odległości 26 km od centrum tego miasta. Na terenie gminy Goleniów znajdują się miejscowości wyróżnione przez GUS z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku, której liczebność przedstawiono w tabeli 24.

Tabela 24. Ludność gminy Goleniów w 2009 roku

Miejscowość	Ludność w grudniu 2009 roku				
	ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
			przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1 Goleniów	22 948	11 934	18,4	66,9	14,7
2 Białyń	388	217	25,3	63,1	11,6
3 Bolechowo	252	133	27,8	61,1	11,1
4 Borzysławiec	129	66	25,6	62,8	11,6
5 Budno	218	105	19,3	70,2	10,6
6 Burowo	110	59	21,8	60,9	17,3
7 Czarna Łąka	230	118	25,2	64,8	10,0
8 Danowo	259	128	21,6	66,0	12,4
9 Glewice	120	51	20,8	62,5	16,7
10 Imno	209	94	18,7	67,9	13,4
11 Kały	221	106	25,3	65,2	9,5
12 Kliniska Wielkie	1 168	578	23,8	68,8	7,4
13 Komarowo	616	300	20,0	67,2	12,8
14 Krępsko	405	195	26,2	62,2	11,6
15 Lubczyna	542	268	23,1	62,4	14,6
16 Łaniewo	128	61	32,0	56,3	11,7
17 Łozienica	65	28	18,5	73,8	7,7
18 Marszewo	294	149	27,2	63,3	9,5
19 Miękowo	237	120	14,8	72,6	12,7
20 Modrzewie	292	147	22,9	66,1	11,0
21 Mosty	1 389	695	20,7	70,3	9,0
22 Niewiadowo	54	24	22,2	66,7	11,1
23 Podańsko	277	135	25,6	64,3	10,1
24 Pucice	495	247	25,9	64,2	9,9
25 Rurzyca	654	319	24,9	64,2	10,9
26 Stawno	133	60	21,8	64,7	13,5
27 Święta	308	156	31,2	59,1	9,7
28 Tarnowiec	59	31	16,9	71,2	11,9
29 Tarnówko	114	57	19,3	66,7	14,0
30 Wierzchosław	226	106	18,6	69,0	12,4
31 Zabród	323	180	24,1	68,1	7,7
32 Załom	863	444	25,8	68,9	5,2
33 Żdżary	188	91	24,5	64,4	11,2
34 Żółwia Błoc	276	126	22,5	67,0	10,5

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

W grudniu 2009 roku na terenie gminy zamieszkiwało 34 216 stałych mieszkańców. W roku następnym 34 490 osób, tym samym w okresie roku ludność wzrosła o 274 mieszkańców. Od 2000 roku ludność gminy wzrosła o 2 700 osób. Można więc założyć z dużą dozą prawdopodobieństwa, iż ludność gminy w dłuższym okresie pozostanie na stałym poziomie około 40 000 mieszkańców, z dalszą tendencją wzrostową. Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 25.

Tabela 25. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj komunikacji	Obecność	Stopień rozwoju
Infrastruktura drogowa	istnieje	dobrze rozwinięta
Autostrady	brak	-
Drogi krajowe	Nr 3 i Nr 6	droga po przebudowie
Drogi wojewódzkie	Nr 112, 113, 142	stan dobry
Drogi powiatowe	istnieją	stan zadawalający
Drogi gminne	Istnieją	sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	Kilku przewoźników z firm PKS: Kamień Pomorski, Szczecin, Koszalin, Gorzów Wlkp, Legnica
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	kilku przewoźników: Emil Bus, Waw-Mar, Nor-Bus
Dopłaty z budżetu gminy	występują	116.400;- zł (tylko do linii miejskiej)
Infrastruktura kolejowa	dwie linie kolejowe 401 i 402	Aktualnie modernizowana linia dwutorowa, zelektryfikowana 401 oraz jednotorowa linia 402
Komunikacja kolejowa	funkcjonuje	dużo połączeń krajowych
Infrastruktura wodna	dostęp do Zalewu Szczecińskiego	przystań żeglarska w Lubczynie
Komunikacja wodna	nie istnieje	brak połączeń
Infrastruktura lotnicza	Port Lotniczy w Goleniowie	lotnisko międzynarodowe
Komunikacja lotnicza	funkcjonuje	Regularne połączenia do: - Warszawy; Oslo, Dublin, Londyn, Liverpool

Źródło: badania własne

Przez terytorium gminę przebiega droga szybkiego ruchu nr 3, łącząca Szczecin ze Świnoujściem oraz droga krajowa nr 6, łącząca Szczecin z Koszalinem i dalej z Gdańskiem. Obie drogi krajowe omijają miasto Goleniów obwodnicą zachodnią (droga nr 3), a następnie obwodnicą północną (droga nr 6). Zbudowana została obwodnica wschodnia miasta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 113, która prowadzi z miejscowości Święta przez Goleniów do Maszewa, a dalej do Stargardu Szczecińskiego. Przez południowe tereny gminy przebiega droga nr 142 łącząca Szczecin z Chociwlem, śladem niedokończonej autostrady z Berlina do Elbląga.

Dla usprawnienia sieci drogowej planowana jest budowa Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina, którego elementem będzie przeprawa przez Odrę na trasie Police – Święta. Wybudowanie tej przeprawy umożliwi połączenie drogowe Gminy Goleniów z północną częścią Szczecina i z obszarem powiatu polickiego oraz przejściami granicznymi w Lubieszynie i Kołbaskowie.

Drogi powiatowe i gminne ze względu na niedobór środków nie były odpowiednio remontowane i ich stan techniczny jest zły. Stopień zniszczenia poszczególnych dróg waha się w granicach 40-80 %, średnio 60 %. Oznacza to konieczność zagwarantowania zwiększonych kwot w budżecie powiatu i gminy na remonty dróg oraz konieczność właściwej koordynacji działania poszczególnych zarządców. Gęstość dróg w gminie jest dobra, szczególnie tych o wyższym standardzie obsługi, natomiast większość z nich wymaga sukcesywnej modernizacji.

Komunikacja autobusowa

Ze względu na położenie gminy komunikację publiczną zapewnia wielu przewoźników, zarówno firmy z grupy PKS, jak i prywatni przewoźnicy operujący wieloma typami mikrobusów. Przewoźnicy z grupy PKS, czyli firmy:

- ❖ PKS Gryfice;
- ❖ PKS Gorzów Wlkp;
- ❖ PKS Kamień Pomorski;
- ❖ PKS Koszalin;
- ❖ „Trans-Pol” Legnica;
- ❖ PKS Szczecin.

Przez Goleniów przejeżdżają autobusy wielu przewoźników kursujących na trasach łączących miejscowości położone w głębi kraju z miejscowościami nadmorskimi. Zapewniają one połączenia Goleniowa z takimi miejscowościami (głównie w sezonie letnim) jak: Gorzów Wlkp, Gryfice, Kamień Pomorski, Kołczewo, Kołobrzeg, Koszalin, Legnica, Łobez, Międzyzdroje, Niechorze, Pobierowo, Pogorzeliца, Przybiernów, Rewal, Stargard Szczeciński, Szczecin, Świnoujście, Trzebiatów, Warszawa i Wolin. Ponadto kursują na trasach po gminie Goleniów, takich jak:

- **Szczecin** > Goleniów > Widzeńsko > Stepnica > Jarszewko > Wolin > **Świnoujście** – 1 kurs w dni robocze;
- **Goleniów** > Widzeńsko > Stepnica > Jarszewko > Wolin > **Świnoujście** – 1 kurs w dni robocze (+ powrót);
- **Goleniów** > Widzeńsko > Stepnica > **Jarszewko** – 1 kurs w dni robocze;
- **Szczecin** > Goleniów > Widzeńsko > Stepnica > Jarszewko > Wolin > **Kołczewo** – 1 kurs w dni robocze (+ powrót);
- **Stargard Szczeciński** > Goleniów > Widzeńsko > Stepnica > Jarszewko > **Wolin** – 1 kurs dziennie (+ powrót);
- **Goleniów** > Kąty > Stepnica > **Czarnocin** – 6 kursów tam oraz 5 kursów powrotnych w dni robocze;
- **Goleniów** > Kąty > **Goleniów** - 1 kurs w dni robocze;
- **Czarnocin** > Stepnica > Kąty > Goleniów > **Szczecin** – 1 kurs w dni robocze;
- **Goleniów** > Jarszewko > Wolin > **Świnoujście** – 1 kursy w dni robocze;
- **Goleniów** > Jarszewko > **Wolin** – 1 kurs w dni robocze;
- **Goleniów** > **Czarnocin** – 1 kurs w dni robocze;
- **Goleniów** > Modrzewie > **Święta** – 2 kursy w dni robocze;
- **Goleniów** > Imno > Burowo > **Maszewo** – 6 kursów w dni robocze;
- **Goleniów** > Mosty > Pogrzymie > **Maszewo** – 2 kursy w dni robocze;
- **Goleniów** > Stawno > Przemocze > **Maszewo** – 1 kurs w dni robocze;
- **Goleniów** > Stawno > Tarnowo > **Maszewo** – 1 kurs w dni robocze;
- **Goleniów** > Tarnowo > Rożnowo Nowogardzkie > **Maszewo** – 2 kursy w dni robocze;
- **Goleniów** > Borzysławiec > Lubczyna > **Szczecin** – 2 kursy w dni robocze;
- **Goleniów** > Kliniska Wielkie > Pucice > **Szczecin** – 4 kursy w dni robocze;
- **Goleniów** > Załom > **Szczecin** – 13 kursów w dni robocze, 8 kursów w soboty i 7 kursów w niedziele.

Na terenie gminy dojazd do poszczególnych miejscowości zapewnia głównie PKS Kamień Pomorski oraz PKS Gryfice i PKS Stargard Szczeciński.

Po terenie miasta Goleniów oraz do miejscowości Podańsko kursuje komunikacja miejska obsługiwana przez PKS Gryfice. Autobusy kursują na kilku liniach wyłącznie w dni robocze. Są to linie, których trasy rozpoczynają się na ul. Dworcowej:

- ❖ **500** – wykonująca 6 kursów w godzinach porannych od 5⁵⁰ do 8¹⁰ na różnych trasach;
- ❖ **501** – jeden kurs do Podańska i z powrotem od godziny 9¹⁰ do 10⁰⁵;
- ❖ **502** – jeden kurs do Osiedla Helenów w godzinach 11⁴⁰ do 12³⁵;
- ❖ **503** – jeden kurs do Osiedla Helenów w godzinach od 15⁰⁰ do 16⁰¹;
- ❖ **504** – jeden kurs do Podańska w godzinach od 16²⁰ do 16⁴⁷;
- ❖ **505** – jeden kurs do Podańska w godzinach od 18¹⁵ do 18⁵⁰.

Ponadto gmina finansuje dwa kursy autobusu PKS Kamień Pomorski na trasie z Goleniowa do Lubczyny i z powrotem, rozpoczynające się w Goleniowie o godzinie: 11⁴⁰ i 16⁵⁵.

Dopłaty do utrzymania tej komunikacji pochodzą z budżetu gminy.

W przewozach mikrobusowej również występuje kilku przewoźników, a mianowicie:

- firma **Nor – Bus**, której mikrobusy kursują na trasie Szczecin > Świnoujście bez zatrzymywania się na terenie gminy Goleniów;
- firma **Emil - Bus** Mariusz Piotrowski, której mikrobusy kursują na trasach:
 - **Szczecin** > Goleniów > Kąty > Goleniów > Jaroszewko > Wolin > **Świnoujście** – 5 kursów do Świnoujścia i 6 kursów powrotnych każdego dnia;
 - **Szczecin** > Wolin > Międzyzdroje – **Świnoujście** – 10 kursów każdego dnia;
- firma **Waw-Mar**, której mikrobusy kursują na trasach:
 - **Maszewo** > Goleniów > **Szczecin** – 14 kursów w dni robocze, 10 kursów w soboty i 6 kursów w niedziele;
 - **Maszewo** > **Goleniów** – 12 kursów w dni robocze różnymi trasami;
 - **Goleniów** > **Stepnica** – 11 kursów w dni robocze.

Władze gminy oceniają, że obecny stan publicznej komunikacji autobusowej i mikrobusowej jest zadowalający i nie zamierzają go zmieniać.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiegają dwie ważne linie kolejowe, linia **401** łącząca Szczecin ze Świnoujściem i Kamieniem Pomorskim oraz linia **402** łącząca Goleniów z Kołobrzegiem. Linia kolejowa do Maszewa została rozebrana a po śladzie torowiska urządzono ścieżkę rowerową. Linia **401** jest linią dwutorową, zelektryfikowaną, poddawaną bieżącym modernizacjom, zmierzającym do podwyższenia prędkości podróży. Linia **402** jest linią jednotorową, nieelektryfikowaną. Ze względu na połączenie z wieloma ośrodkami wypoczynkowymi nad Bałtykiem oraz portem w Świnoujściu, ruch na tej linii, szczególnie w porze letniej jest duży. Jego natężenie obrazuje liczba połączeń ze stacji w Goleniowie, na której zatrzymują się wszystkie pociągi pasażerskie, łączące to miasto z:

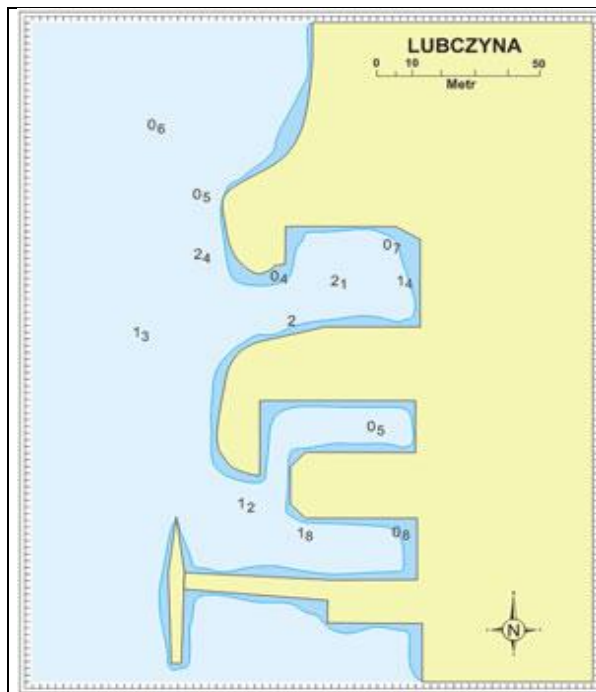
- Kamieniem Pomorskim – 3 pociągi;
- Kołobrzeg – 6 pociągów;
- Koszalin – 4 pociągi;
- Kraków – 4 pociągi;
- Lublin – 1 pociąg;
- Poznań – 1 pociąg;
- Przemyśl – 1 pociąg;
- Szczecin – 30 pociągów;
- Świnoujście – 36 pociągów;
- Warszawa – 2 pociągi;
- Wrocław – 1 pociąg.

Można zatem przyjąć, iż przez Goleniów przejeżdżają pociągi łączące zachodnie wybrzeże z ważniejszymi miastami w kraju.

Komunikacja wodna

Jedyna przystań żeglarska znajduje się w miejscowości Lubczyna.

Rys. 12. Schemat przystani żeglarskiej w Lubczynie.



Źródło: strona internetowa marinas.pl

Przystań położona jest na brzegu jeziora Dąbie w niewielkiej odległości około 6 km od toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Przy nabrzeżach przystani znajdują się miejsca postojowe dla około 60 jachtów. Głębokość basenów wynosi około 1-2 metrów. Ze względu na głębokość przy nabrzeżach przystań nie jest przygotowana do przyjmowania jednostek pasażerskich. Z tego też powodu nie są prowadzone rejsy statkami pasażerskimi, zarówno regularne, jak i nieregularne.

Przystań w Lubczynie jest typową stacją wodną dla ruchu turystycznego małych jednostek, głównie jachtów.

Komunikacja lotnicza

Jedynie w obszarze metropolii szczecińskiej lotnisko o znaczeniu międzynarodowym znajduje się na terenie sołectwa Glewice, w odległości 5 km od Goleniowa. Infrastruktura lotniska pozwala na przyjmowanie i obsługę niezbyt dużych samolotów pasażerskich w każdych warunkach pogodowych. Port lotniczy został przebudowany i jest przystosowany do obsługi ruchu pasażerskiego, zarówno w relacjach krajowych, jak i międzynarodowych. Z lotniska w Goleniowie funkcjonują regularne połączenia do kilka miast w Polsce i Europie, a w szczególności:

- ❖ Dublin (firma Ryanair dwa razy w tygodniu);
- ❖ Liverpool (firma Ryanair dwa razy w tygodniu);
- ❖ Londyn (firma Ryanair 4 razy w tygodniu);
- ❖ Oslo (firma Norwegian dwa razy w tygodniu);
- ❖ Warszawa (firma LOT 2-3 lotów codziennie).

Od 3 października 2011 roku firma Eurolot uruchomiła połączenia krajowe na trasie do:

- ❖ Krakowa (4 razy w tygodniu po dwa rejsy w poniedziałek i środę oraz po jednym rejsie w piątek i niedzielę);
- ❖ Rzeszowa (2 razy w tygodniu po jednym rejsie w ciągu dnia).

Z lotniska odlatują również samoloty wyczarterowane przez biura podróży do Egiptu, Tunezji i Turcji. Na terenie gminy brak jest innych lotnisk, w tym również sportowych.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Goleniów wypada na wysokim poziomie, gdyż na terenie gminy funkcjonują nie tylko połączenia autobusowe, ale również mikrobuse oraz kolejowe. Funkcjonuje również lotnisko międzynarodowe. Brak tylko komunikacji wodnej. Autobusy docierają wprawdzie do większości miejscowości na terenie gminy, choć liczba kursów, szczególnie w godzinach popołudniowych i wieczornych, z pewnością nie zadowala mieszkańców. Spore trudności z wyjazdem ze swojej miejscowości mogli mieć mieszkańcy: Białuń (388 mieszkańców), Marszewo (298 mieszkańców), Mosty Osiedle, Tamówko (114 mieszkańców), gdzie nie docierały autobusy PKS. Natomiast do takich miejscowości jak: Danowo (259 mieszkańców), Niewiadowo (54 mieszkańców), Rurzyca (654 mieszkańców), Stawno (133 mieszkańców), Święta (308 mieszkańców), Zabród (323 mieszkańców) i Żółwia Błoc (276 mieszkańców) do których docierają pojedyncze kursy, jeden w godzinach porannych a drugi w popołudniowych. W większości takich miejscowości jak: Bolechowo, Lubczyna, Łozienica - brak jest kursów po godzinie 17-tej w dni robocze oraz w soboty i niedziele.

Pod tym względem należałoby rozpoznać rzeczywiste potrzeby i ewentualnie uruchomić kursy mikrobuse.

Nacisk mieszkańców na władze gminy odnośnie funkcjonowania komunikacji publicznej jest także ograniczany faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie powiatu goleniowskiego przypadało tylko 2,14 mieszkańca, co świadczy o dużym poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należałoby dokończyć budowę obwodnic miejscowości, w tym wschodniej Goleniowa oraz Miękowa na drodze nr 3, a także rozpoczęcie przebudowy drogi nr 6 do parametrów drogi ekspresowej z węzłem przy lotnisku w Goleniowie;
- b) przeprowadzenie niezbędnych remontów niektórych dróg powiatowych oraz budowa i remont dróg gminnych;
- c) podjęcie starań zmierzających do dostosowania wielkości taboru do aktualnych, zarówno co do dni tygodnia, jak i pory dnia, potrzeb w zakresie liczby przewożonych pasażerów;
- d) podjęcie starań dla przedłużenia linii autobusów miejskich Szczecina do miejscowości Pucice, Kliniska Wielkie i Rurzyca, które powoli stają się osiedlami dla pracujących i uczących się w Szczecinie;
- e) podjęcie starań dotyczących uruchomienia linii mikrobusewych łączących Goleniów z odleglejszymi i mniejszymi miejscowościami, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej liczby kursów w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych, a także w dni wolne od pracy;
- f) realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno autobusami, jak i mikrobusekami na terenie całej gminy w zależności od potrzeb, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych potrzeb);
- g) rozpowszechnienie elektronicznych form nabywania biletów obowiązujących we wszystkich publicznych środkach komunikacji na całym obszarze metropolii;
- h) wprowadzenie regularnych kursów pociągów regionalnych zapewniających dojazd do centrum Szczecina, przy jednoczesnej budowie parkingów wokół stacji i przystanków w Goleniowie, Rurce, Kliniskach i Załomiu;

- i) budowa przystanku kolejowego przy terenach Goleniowskiego Parku Przemysłowego;
- j) analiza możliwości i celowości zorganizowania transportu lotniczego z lotniska w Goleniowie na lotnisko w Dąbiu oraz innych lotniskach położonych w pobliżu miejscowości nadmorskich, w tym Kołobrzegu.

Cele priorytetowe:

- *dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej;*
- *budowa obwodnicy wschodniej Goleniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 113;*
- *budowa pełnego pierścienia obwodnicy zewnętrznej Goleniowa;*
- *systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;*
- *współpraca z władzami Szczecina przy tworzeniu węzła komunikacyjnego w Załomiu niezbędnego dla obsługi komunikacyjnej miejscowości położonych w zachodniej części gminy;*
- *wprowadzenie na terenie gminy linii obsługiwanych przez mikrobusy, szczególnie na terenie mniejszych miejscowości oraz do osiedli położonych w większej odległości od Goleniowa;*
- *kolej regionalna jako oś systemu transportu publicznego na kierunku Szczecin > Goleniów z przystankami przesiadkowymi;*
- *budowa węzła komunikacyjnego na terenie dworca kolejowego w Goleniowie z parkingiem typu „Parkuj i Jedź”;*
- *budowa połączenia kolejowego do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów;*
- *dalsza rozbudowa Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów;*
- *wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.*

5.11.3. Gmina Gryfino

Stan istniejący

W tabeli nr 26 podano liczbę ludności (według stanu na miesiąc grudzień 2009 roku) ważniejszych miejscowości położonych na terenie gminy Gryfino.

W sumie na terenie gminy zamieszkiwało w grudniu 2009 roku 31 452 stałych mieszkańców. W tym samym okresie czasu w 2010 roku zamieszkiwało 31 425 osób, tym samym ludność zmalała tylko o 27 mieszkańców. Od 2000 roku ludność gminy wzrosła o 530 osób. W okresie ostatnich czterech lat liczba ludności wahała się wokół 31 430 osób. Można więc założyć z dużą dozą prawdopodobieństwa, iż ludność gminy w dłuższym okresie pozostanie na stałym poziomie około 31 400 mieszkańców, z lekką tendencją wzrostową. Nie powinna jednak przekroczyć poziomu 32 000 mieszkańców.

Przez terytorium gminy przebiega droga szybkiego ruchu **S3**, łącząca Szczecin z Gorzowem Wielkopolskim i dalej z Zieloną Górą. Droga ta została poprowadzona po nowym śladzie omijając większość miejscowości na terenie gminy. Ponadto przez gminę prowadzi droga krajowa nr 31 łącząca Gryfino z autostradą A6 (9 km) i ze Szczecinem (17 km do skrzyżowania w Zdrojach) a w drugą stronę przez Widuchową (17 km) z Chojną (38 km) i dalej Kostrzynem i Słubicami

Po terytorium gminy przebiegają także drogi wojewódzkie, w tym;

- ❖ nr **119** z Klucza przez Radziszewo i Chlebowo do Gardna;
- ❖ nr **120** od granicy państwa przez Gryfino, Stare Czarnowo, Kołbacz do Kobylanki;
- ❖ nr **121** z Pniewa przez Banie do miejscowości Rów.

Tabela 26. Ludność gminy Gryfino w 2009 roku

Miejscowość	Ludność w grudniu 2009 roku				
	ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
			przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1 Gryfino	22 084	11 214	18,1	70,0	11,9
2 Bartkowo	165	78	23,0	63,6	13,3
3 Borzym	343	159	23,3	63,3	13,4
4 Chlebowo	181	90	24,3	66,9	8,8
5 Chwarstnica	345	169	21,2	62,9	15,9
6 Czepino	537	262	19,6	68,0	12,5
7 Daleszewo	724	385	23,5	64,1	12,4
8 Dębce	120	55	12,5	40,0	47,5
9 Dołgie	291	129	18,9	68,7	12,4
10 Drzenin	292	137	28,8	61,0	10,3
11 Gardno	1 081	545	22,3	69,3	8,4
12 Krajnik	173	92	26,6	53,8	19,7
13 Krzypnica	205	106	21,5	62,4	16,1
14 Mielenko Gryfińskie	139	67	15,8	62,6	21,6
15 Parsówek	99	46	34,3	59,6	6,1
16 Pniewo	1 500	734	21,5	69,5	9,1
17 Radziszewo	491	261	22,6	67,6	9,8
18 Sobiemyśl	374	169	29,9	65,5	4,5
19 Sobieradz	297	152	26,3	60,3	13,5
20 Stare Brynki	506	254	24,1	69,0	6,9
21 Steklinko	41	23	24,4	63,4	12,2
22 Steklno	207	98	26,6	64,3	9,2
23 Wełtyń	797	412	19,8	64,1	16,1
24 Wirów	194	96	22,2	67,0	10,8
25 Włodkowice	54	23	24,1	66,7	9,3
26 Wysoka Gryfińska	296	141	26,7	66,2	7,1
27 Żabnica	479	233	20,3	66,6	13,2
28 Żórawie	180	90	19,4	67,8	12,8
29 Żórawki	177	88	27,1	64,4	8,5

Zródło: Baza Danych Lokalnych GUS

Stan tych dróg można uznać za zadawalający. Ponadto na terenie gminy przebiegają drogi powiatowe, a w szczególności:

- ❖ nr 1351Z Gardno – Pyrzyce;
- ❖ nr 1356Z Gryfino – Linie;
- ❖ nr 1357Z Daleszewo – Chlebowo;
- ❖ nr 1359Z Chlebowo – Binowo;
- ❖ nr 1360Z Steklno – Babinek;
- ❖ nr 1361Z Daleszewo – Czepino;
- ❖ nr 1362Z Wełtyń – Gajki;
- ❖ nr 1363Z Steklno – Widuchowa;
- ❖ nr 1364Z Drzenin – Chwarstnica;
- ❖ nr 1365Z Stacja PKP – Chwarstnica;
- ❖ nr 1366Z Chwarstnica – Bartkowo;
- ❖ nr 1367Z Szczawno – Bartkowo;
- ❖ nr 1368Z Szczawno – Pniewo;
- ❖ nr 1369Z Krzypnica – Krajnik;

❖ nr 1378Z Rożnowo – Borzym.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli nr 27.

Tabela 27. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj	Stan	Stopień rozwoju
komunikacji lub infrastruktury		
Komunikacja drogowa		
- autostrady	brak	-
- drogi krajowe	S3 i nr 31	S3 - stan bardzo dobry – nowa droga po nowym śladzie
- drogi wojewódzkie	nr 119, 120, 121	stan zadawalający
- drogi powiatowe	15 odcinków o długości 70,5 km	stan nie zadawalający
- drogi gminne	38 dróg o długości 98,6 km	sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	główny przewoźnik to PKS Szczecin, pozostali: PKS Myślibórz oraz firma Ber -Trans
Komunikacja podmiejska	funkcjonuje	Linia nr 1,1A,2,2A obsługiwane przez PKS Szczecin
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	tylko okazjonalnie
Finasowanie z budżetu gminy	występuje	1.300.000,- zł
Komunikacja kolejowa		
Infrastruktura	Jedna linia kolejowa nr 273	Nadodrzańska Magistrala Kolejowa, zelektryfikowana, dwutorowa
Komunikacja	funkcjonuje	połączenia lokalne i krajowe
Komunikacja wodna		
Infrastruktura	Szlak Dolnej Odry	przystań w Gryfinie,
Komunikacja	nie istnieje	brak połączeń
Komunikacja lotnicza		
Infrastruktura	brak	brak lotniska na terenie gminy
Komunikacja	nie funkcjonuje	brak połączeń

Źródło: badania własne

Łącznie długość dróg powiatowych na terenie gminy wynosi 70,5 km. Na terenie gminy funkcjonują także 38 odcinków dróg gminnych o łącznej długości 98,6 km.

Sieć dróg powiatowych i gminnych jest dobrze rozwinięta, w takim stopniu, że pozwalają na dojazd do każdej miejscowości. Drogi powiatowe i gminne ze względu na niedobór środków nie były odpowiednio remontowane i ich stan techniczny nie jest najlepszy. Gęstość dróg w gminie jest wystarczająca, ale większość z nich wymaga sukcesywnej modernizacji.

Komunikacja autobusowa

Ze względu na położenie gminy komunikację publiczną zapewnia głównie firma PKS Szczecin. Najważniejszymi liniami na terenie gminy Gryfino są linie podmiejskie obsługujące relację na trasach:

- linia nr 1 i 1A relacja Szczecin - Gryfino - Dolna Odra;
- linia nr 2 i 2A relacja: Gryfino - Dolna Odra;
- linia nr 3 relacji: Gryfino – Wirów (jezioro)- sezonowa, od 2011 zawieszona.

Linie te obsługuje PKS Szczecin w miarę nowoczesnymi autobusami przegubowymi. Na linii 1 i 2 autobusy wykonują 30 kursów w dni robocze oraz cztery ze Szczecina tylko do Gryfina, 18 kursów w soboty oraz 3 tylko do Gryfina oraz 19 kursów w niedziele oraz 4 kursy tylko do Gryfina. Organizatorem tych przewozów jest gmina, która na podstawie umowy z przewoźnikiem z własnego budżetu finansuje faktycznie wykonane przewozy. Taryfy biletowe na tych liniach ustalane są przez uchwałę Rady Gminy.

Przez obszar gminy przechodzą również trasy linii autobusowych międzymiastowych (regionalnych), kursujących między innymi w kierunkach: Banie, Cedynia, Chojna, Dębno, Dłusko Gryfińskie, Dłużyna, Górnowo, Kartno, Kołbacz, Krajnik Dolny, Myślibórz, Parnica, Pyrzyce, Szczecin, Trzczańsko Zdrój, Widuchowa, Żarczyn, Żelechowo, Żelewo.

W szczególności autobusy PKS kursują do:

- ❑ Banie – 23 kursy w dni robocze, 4 kursy w soboty i 3 kursy w niedziele;
- ❑ Borzym – 1 kurs w dni robocze;
- ❑ Chojna – 3 kursy w dni robocze;
- ❑ Czepino – 5 kursów w dni robocze, 1 kurs w soboty i niedziele;
- ❑ Dębno – 2 kursy w dni robocze i 1 kurs w soboty i niedziele;
- ❑ Dłusko Gryfińskie – 8 kursów w dni robocze, 3 kursy w soboty i 2 w niedziele;
- ❑ Dłużyna – 1 kurs w dni robocze;
- ❑ Górnowo – 3 kursy w dni robocze, 3 kursy w soboty i 1 w niedziele;
- ❑ Kartno – 5 kursów w dni robocze;
- ❑ Kołbacz – 2 kursy w dni robocze;
- ❑ Linie – 1 kurs w dni robocze;
- ❑ Myślibórz – 2 kursy w dni robocze, 1 w niedziele;
- ❑ Sobiemyśl – 6 kursów w dni robocze, 1 w soboty i niedziele;
- ❑ Stare Czarnowo – 3 kursy w dni robocze;
- ❑ Swobnica – 15 kursów w dni robocze, 4 kursy w soboty, 2 kursy w niedziele;
- ❑ Swochowo – 3 kursy w dni robocze;
- ❑ Trzczańsko Zdrój – 3 kursy w dni robocze, 1 kurs w soboty i niedziele;
- ❑ Wełtyń – 3 kursy w dni robocze, 2 w soboty, 1 w niedziele;
- ❑ Widuchowa – 9 kursów w dni robocze;
- ❑ Wirów – 6 kursów w dni robocze, 4 kursy w soboty, 2 w niedziele;
- ❑ Żabnica – 3 kursy w dni robocze;
- ❑ Żelechowo – 7 kursów w dni robocze;
- ❑ Żelewo – 2 kursy w dni robocze.

Są to miejscowości położone na terenie powiatu gryfińskiego. Nie ma natomiast kursów do odleglejszych miast polskich i zagranicznych (w Niemczech).

Gmina dofinansowuje z własnego budżetu kursy wykonywane przez PKS Szczecin na następujących liniach:

- ❖ z Gryfina do Gryfina przez: Wełtyń, Gardno, Chwarstnica, Sobiemyśl i Wirów;
- ❖ z Gryfina do Gryfina przez: Gardno, Chwarstnicę, Bartkowo i Wirów;
- ❖ ze Starych Brynek do Gryfina przez Żabnicę i Czepino;
- ❖ z Gryfina do Gryfina przez Gardno, Stare Brynki i Czepino;
- ❖ z Gryfina do Sobiemyśla przez Wirów, Bartkowo, Mielenko Gryfińskie i Borzym;
- ❖ z Gryfina do Steklna przez Gryfino Centrum i Pniewo (linia sezonowa);
- ❖ z Gryfina do Gryfina przez Nowe Czarnowo wieś i Krajnik.

Prywatna linia autobusowa obsługiwana przez firmę **BER-TRANS Usługi Przewozowe** z Widuchowej realizuje komercyjnie następujące połączenia:

- ❖ z Gryfina do Żelechowa przez Widuchową – 8 kursów w dni robocze;
- ❖ z Gryfina do Widuchowej – 28 kursów w dni robocze i 6 kursów w soboty;
- ❖ z Gryfina do Bani i Swobnicy – 8 kursów w dni robocze.

Z większości miejscowości położonych na terenie gminy Gryfino autobusy wykonują po kilka kursów (od 4 do 12 w dni robocze) do Gryfina oraz podobną liczbę kursów do innych miejscowości. Kursy w soboty, a szczególnie w niedziele należą do rzadkości.

Przykładowo z miejscowości Borzym (leżącej na południowy wschód od Gryfina) do siedziby gminy kursuje 9 autobusów w dni robocze, 1 w soboty i w niedziele, do miejscowości Linie 1 kurs w dni robocze, do miejscowości Sobiemyśl 8 kursów w dni robocze, 2 kursy w soboty i 1 kurs w niedzielę a do miejscowości Swochowo 3 kursy w dni robocze. Z miejscowości Mielenko Gryfińskie (leżącej na południowy wschód od siedziby gminy oraz z dala od ważniejszych dróg) kursuje 11 autobusów do Gryfina w dni robocze, 4 kursy w soboty oraz 3 kursy w niedziele. Ponadto do miejscowości Linie wykonywany jest jeden kurs w dni robocze, a do Sobiemyśla 6 kursów w dni robocze, 2 kursy w soboty i 1 kurs w niedziele, a do miejscowości Swochowo 3 kursy w dni robocze. Z innej miejscowości Steklna (leżącej na południe od Gryfina, przy drodze wojewódzkiej nr 121) wykonywanych jest 6 kursów w dni robocze do miejscowości Banie, do Dłużyny 1 kurs w dni robocze, do Myśliborza też 1 kurs w dni robocze a do Gryfina 4 kursy w dni robocze. W soboty i w niedziele do tej miejscowości autobusy nie docierają.

Do pozostałych miejscowości, takich jak: Parsówek (99 mieszkańców), Steklinko (41 mieszkańców), Żórawki (177 mieszkańców), Żurawie (180 mieszkańców) oraz Łubnicy autobusy komunikacji publicznej nie docierają.

Władze gminy oceniają, że obecny stan publicznej komunikacji autobusowej jest zadawalający, niemniej jednak w celu poprawy stanu rzeczy władze gminy na bieżąco reagują na wnioski mieszkańców poszczególnych miejscowości oraz sołtysów i radnych, dokonując w porozumieniu z przewoźnikami niezbędnych zmian.

Poziom drogowej komunikacji publicznej w gminie Gryfino można ocenić jako zadawalający.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiega jedna ważna linia kolejowa nr 273 łącząca Szczecin z Wrocławiem przez Chojnę, Mieszkowice, Kostrzyn, Rzepin, Zieloną Górę, Głogów, Brzeg Dolny. Linia ta jest linią dwutorową, zelektryfikowaną, poddawaną bieżącym modernizacjom, zmierzającym do podwyższenia prędkości podróźnej.

W okresie letnim ze stacji Gryfino kursują pociągi do stacji Bielsko Biała (1 pociąg pospieszny), Gdynia (1 pociąg pospieszny), Kołobrzeg i Koszalin (1 pociąg pospieszny), Świnoujście (1 pociąg pospieszny).

Natomiast przez cały rok kursują pociągi regionalne w kierunku do Wrocławia, kończące bieg na takich stacjach jak:

- ❖ Chojna – 10 pociągów;
- ❖ Kostrzyn nad Odrą – 8 pociągów;
- ❖ Rzepin – 3 pociągi;
- ❖ Zielona Góra – 2 pociągi;
- ❖ Wrocław – 1 pociąg.

Do stacji Szczecin Główny przez Szczecin Zdroje kursuje 21 par pociągów regionalnych w takcie co 30 minut w godzinach szczytu i co 60-120 minut poza tymi godzinami.

Można uznać zatem, iż komunikacja kolejowa zaspokaja w dużym stopniu potrzeby w tym zakresie mieszkańców gminy, szczególnie na odcinku Szczecin > Gryfino, nieco gorzej do Chojny i Kostrzyna, a symbolicznie do Zielonej Góry i Wrocławia.

Komunikacja wodna

Gmina leży nad Odrą, a od Widuchowej nad dwiema odnogami tej rzeki. Rzeka Odra stanowi główną drogę transportu wodnego w zachodniej Polsce.

Jedyną przystanią jest placówka położona w Gryfinie na Ciepłym Kanale – odnodze Odry Wschodniej. W tej przystani może pomieścić się 20 łodzi. Basen wyposażony jest w mały slip i ręczny dźwig do wyciągania jednostek na brzeg.

Dla obsługi jednostek pasażerskich przystosowane jest nabrzeże w Gryfinie, przy którym cumują okazjnie jednostki turystyczne. W 2011 roku rozpoczęto remont tego nabrzeża, w ramach inwestycji pod nazwą: „Budowa nabrzeża dla obsługi jednostek pasażerskich oraz turystyki żeglarskiej na prawym brzegu rzeki Odry Wschodniej w Gryfinie”. Po zakończeniu tej inwestycji możliwa będzie sprawniejsza obsługa wszystkich cumujących tam jednostek.

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy nie funkcjonuje żadne lotnisko, chociaż w sąsiedniej gminie istnieje poradzieckie lotnisko w Chojnie jednakże, ze względu na stopień zużycia płyty lotniska, nie jest ono czynne. Nie jest również planowane jego uruchomienie.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Gryfino wypada na dość wysokim poziomie, albowiem pomimo dużego obszaru samej gminy komunikacja publiczna dociera do większości miejscowości. Najlepiej komunikacja ta jest rozwinięta na trasie z Elektrowni Dolna Odra (miejscowość Nowe Czarnowo) przez Gryfino do Szczecina i to do samego centrum miasta.

Na terenie gminy funkcjonują nie tylko połączenia autobusowe (wykonywane liniami obsługiwanymi przez firmy typu PKS, ale również mikrobusowe oraz kolejowe. Brak natomiast komunikacji wodnej (pomimo istniejących warunków do jej rozwoju) i lotniczej. Tylko do kilku mniejszych miejscowości nie dociera komunikacja publiczna.

Zdaniem autorów należałoby rozpoznać rzeczywiste potrzeby i ewentualnie uruchomić (wspomagane z budżetu gminy) kursy mikrobusów do wybranych miejscowości, stwarzając możliwość dojazdu lub wzbogacając aktualną ofertę przewozową.

Potrzeby mieszkańców w zakresie funkcjonowania komunikacji publicznej mogą być ograniczane faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie powiatu gryfińskiego przypadało w 2010 roku 2,1 mieszkańca, co świadczy o dużym poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należałoby przeprowadzić niezbędne remonty niektórych dróg powiatowych oraz dróg gminnych, prowadzących do miejscowości pozbawionych innych możliwości dojazdu;
- b) podjęcie starań zmierzających do dostosowania wielkości taboru do aktualnych, zarówno co do dni tygodnia, jak i pory dnia, potrzeb w zakresie liczby przewożonych pasażerów;
- c) opracowanie sieci połączeń mikrobusowych zapewniających dojazd do Gryfina lub węzłów przesiadkowych położonych wzdłuż linii kolejowej Szczecin > Wrocław z jednoczesnym zapewnieniem dogodnych warunków dojazdu do Gryfina i dalej do Szczecina, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej liczby kursów w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych, a także w dni wolne od pracy;
- d) podjęcie starań o uruchomienie we współpracy z lokalnym przewoźnikiem niemieckim komunikacji autobusowej z Gryfina do Mescherin i dalej przez Gartz do Schwedt;
- e) realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno autobusami, jak i mikrobusami na terenie całej gminy w zależności od potrzeb, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych potrzeb);

- f) dalsze wzbogacenie oferty przewozowej w postaci uzupełnienia istniejących połączeń regularnych pociągów regionalnych na trasie Szczecin > Gryfino i dalej zgodnie z potrzebami;
- g) budowa parkingów wokół stacji Gryfino oraz innych przystanków na linii do Wrocławia przy zastosowaniu zasady „parkuj i jedź”;
- h) podjęcie działań mających na celu uruchomienie wodnej komunikacji publicznej na trasie Gryfino > Szczecin, szczególnie w okresie letnim;
- i) wzbogacenie oferty turystycznej poprzez uruchomienie regularnych rejsów po rozlewiskach Odry w Parku Doliny Dolnej Odry;
- j) podjęcie starań mających na celu przywrócenie rejsów turystycznych na trasie Szczecin > Gryfino > Schwedt.

Cele priorytetowe:

- **budowa obwodnicy Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31;**
- **przebudowa drogi wojewódzkiej nr 120 na odcinku Stare Czarnowo > Gryfino;**
- **systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;**
- **polepszenie oferty komunikacyjnej poprzez wprowadzenie na terenie gminy linii obsługiwanych przez mikrobusy, szczególnie na terenie mniejszych miejscowości oraz do osiedli położonych w większej odległości od Gryfina;**
- **kolej regionalna jako oś transportu publicznego na kierunku Szczecin > Gryfino z przystankami przesiadkowymi;**
- **budowa węzła komunikacyjnego na terenie dworca kolejowego w Gryfinie wraz z parkingiem typu „Parkuj i Jedź”;**
- **podjęcie działań zmierzających do uruchomienia komunikacji wodnej na trasie Gryfino > Szczecin (okres letni) oraz Szczecin > Gryfino > Schwedt;**
- **wprowadzenie biletu metropolitalnego.**

5.11.4. Gmina Kobylanka

Stan obecny

Gmina Kobylanka położona jest na południowy wschód od Szczecina w odległości 26 km od centrum. Na terenie gminy Kobylanka znajdują się miejscowości wyróżnione przez GUS z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku.

Tabela 28. Ludność gminy Kobylanka w 2009 roku

Miejscowość	Ludność w grudniu 2009 roku				
	ogółem	w tym kobiet	z liczby ogółem w % – w wieku		
			przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1 Bielkowo	227	118	26,4	56,8	16,7
2 Cisewo	79	38	13,9	69,6	16,5
3 Jęczydół	137	71	20,4	66,4	13,1
4 Kobylanka	832	423	20,9	68,0	11,1
5 Kunowo	375	169	20,3	65,3	14,4
6 Morzyczyn	560	280	15,7	72,7	11,6
7 Motaniec	177	89	24,9	66,1	9,0
8 Niedźwiedz	341	167	19,9	68,3	11,7
9 Rekowo	49	27	20,4	61,2	18,4
10 Reptowo	818	410	23,0	66,3	10,8
11 Wielichówko	51	27	43,1	47,1	9,8
12 Zieleniewo	294	151	17,0	70,7	12,2

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

W grudniu 2009 roku na terenie gminy zamieszkiwało 4 188 stałych mieszkańców. W roku następnym 4 346 osób, tym samym ludność wzrosła o 158 mieszkańców. Od 2000 roku ludność gminy wzrosła o 1 200 osób. W okresie ostatnich czterech lat liczba ludności wynosiła średnio ponad 4 tysiące mieszkańców. Ze względu na fakt, iż przyrost ludności tej gminy nie był szybki, można z dużą dozą prawdopodobieństwa założyć, iż ludność gminy w dłuższym okresie pozostanie na stałym poziomie około 4-5 tys. mieszkańców, z lekką tendencją wzrostową.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 29 na następnej stronie.

Przez terytorium gminę przebiega droga szybkiego ruchu Nr 10, łącząca Szczecin z Wałczem, Piłą, Bydgoszczą, Toruniem i Warszawą. Drogi ta poprowadzona po nowym śladzie omija większość miejscowości na terenie gminy. Natomiast poprzednia droga nr 10 na odcinku od zjazdu do Kobylanki do węzła przed Stargardem jest drogą powiatową, która obejmuje również drogę do miejscowości Jęczydół. Przez teren gminy przebiegają trzy drogi powiatowe. Pozostałe drogi należą do dróg gminnych.

Drogi powiatowe i gminne ze względu na niedobór środków nie były odpowiednio remontowane i ich stan techniczny jest zły. Gęstość dróg w gminie jest wystarczająca, ale większość z nich wymaga sukcesywnej modernizacji.

Tabela 29. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj komunikacji	Obecność	Stopień rozwoju
Infrastruktura drogowa	istnieje	dobrze rozwinięta
Autostrady	brak	-
Drogi krajowe	Nr 10	droga po przebudowie
Drogi wojewódzkie	Nr 120 Kobylanka - Gryfino	Stan zadawalający
Drogi powiatowe	Nr 1701Z, 1702Z i 1711Z	stan niezadawalający
Drogi gminne	Istnieją	sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	Kilku przewoźników z firm PKS
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	Trzech przewoźników prywatnych
Dopłaty z budżetu gminy	występują	113.904,- zł (tylko do linii ZKM Stargard Szczeciński)
Infrastruktura kolejowa	jedna linia kolejowa nr 351	zmodernizowana linia dwutorowa, zelektryfikowana
Komunikacja kolejowa	funkcjonuje	dużo połączeń lokalnych i krajowych
Infrastruktura wodna	brak	brak przystani
Komunikacja wodna	nie istnieje	brak połączeń
Infrastruktura lotnicza	brak	brak lotnisk
Komunikacja lotnicza	nie funkcjonuje	-

Źródło: badania własne

Komunikacja autobusowa

Ze względu na położenie gminy komunikację publiczną zapewnia wielu przewoźników, zarówno firmy z grupy PKS, jak i prywatni przewoźnicy operujący kilkoma typami mikrobusów. Przewoźnicy z grupy PKS, czyli firmy:

- ❖ PKS Szczecin;
- ❖ PKS Szczecinek;
- ❖ PKS Szczecin;
- ❖ PKS Świdwin;
- ❖ Veolia Transport Sp. Z o.o. Toruń.

Przez Kobylankę przejeżdżają autobusy wielu przewoźników kursujących na trasach łączących miejscowości położone w głębi kraju ze Szczecinem. Zapewniają one połączenia Kobylanki z takimi miejscowościami (głównie w sezonie letnim) jak: Bydgoszcz, Łobez, Piła, Połczyn Zdrój, Resko, Świdwin, Toruń, Wałcz, Zatom, Złocieniec oraz Stargard Szczeciński i Szczecin. Autobusy te obsługują takie miejscowości jak: Morzyczyn, Motaniec, Niedźwiedź, które leżą w pobliżu starej drogi Nr 10. Natomiast do miejscowości Rekowo i Zieleniewo docierają tylko nieliczne kursy. W Rekowie można skorzystać z dwóch kursów do Gryfina i Żelewa obsługiwanych przez PKS Szczecin. Natomiast z Zieleniewa kursuje dziennie tylko jeden autobus w kierunku Szczecina, a w przeciwną stronę do Reska. Kursy obsługuje PKS Gryfice. Po pozostałych miejscowości, takich jak: Cisewo (79 mieszkańców), Kunowo (375 mieszkańców), Reptowo (818 mieszkańców) i Wielichówka (51 mieszkańców) nie dociera komunikacja autobusowa. Mieszkańcy Reptowa mogą skorzystać z wielu połączeń kolejowych.

Po terenie gminy Kobylanka kursuje komunikacja miejska obsługiwana przez MZK Stargard Szczeciński. Autobusy kursują na kilku liniach, a w szczególności:

- ❖ **3** – wykonująca 4 kursy wyłącznie w soboty, niedziele i święta przez Stargard do miejscowości Święte, a ostatni kurs do pl. Wolności w Stargardzie;
- ❖ **4** – wykonująca 5 kursów w dni robocze do pl. Wolności w Stargardzie Szczecińskim przez Bielkowo, Jęczydół, Morzyczyn i Zieleniewo;
- ❖ **5** – wykonująca 10 kursów w dni robocze i 5 kursów w soboty przez Stargard Szczeciński do Storkówka, przejeżdżająca tylko przez fragment terytorium gminy i zatrzymująca się na przystanku Zieleniewo krzyżówka.

Dopłaty do utrzymania tej komunikacji pochodzą z budżetu gminy.

W przewozach mikrobusowych funkcjonują następujący przewoźnicy:

- firma **Transa**, Stargard Szczeciński, której mikrobusy kursują na trasie Stargard Szczeciński > Szczecin przez Zieleniewo, Morzyczyn, Jęczydół, Kobylanka i Motaniec – mikrobusy wykonują 23 kursy tylko w dni robocze od 5-tej do 20-tej z częstotliwością nawet co 10-20 minut w godzinach szczytu;
- firma **Krajan**, Szczecin, która wykonuje przewozy mikrobusowe na trasie Szczecin przez Kobylankę, Morzyczyn, Zieleniewo do Stargardu Szczecińskiego – mikrobusy wykonują 9 kursów każdego dnia;
- firma **A. Fedeńczak**, Nowogard, której mikrobusy wykonują 20 kursów w dni robocze i soboty na trasie Szczecin > Stargard Szczeciński, bez przystanków pośrednich.

Władze gminy oceniają, że obecny stan publicznej komunikacji autobusowej i mikrobusowej nie jest zadowalający ale nie mają planów zmiany tego stanu rzeczy. Nie prowadziły również rozeznania w zakresie potrzeb komunikacyjnych tych miejscowości, do których nie docierają ani autobusy ani też mikrobusy. Taki stan rzeczy można ocenić jako niezadowalający.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiega jedna ważna linia kolejowa nr **351** łącząca Szczecin ze Stargardem Szczecińskim i dalej z Poznaniem, Koszalinem, Gdańskiem, Bydgoszczą. Linia **351** jest linią dwutorową, zelektryfikowaną, poddawaną bieżącym modernizacjom, zmierzającym do podwyższenia prędkości podróźnej. Ze względu na połączenie ze Szczecinem oraz wieloma ośrodkami wypoczynkowymi nad Bałtykiem oraz portem w Świnoujściu, ruch na tej linii, szczególnie w porze letniej jest bardzo duży. Niestety, większość pociągów dalekobieżnych nie zatrzymuje się na stacjach na terenie gminy Kobylanka. Natomiast takie miejscowości jak Miedwiecko i Reptowo mają następującą liczbę połączeń pociągami regionalnymi:

- ❖ Miedwiecko – 22 pary pociągów do Szczecina i Stargardu Szczecińskiego;
- ❖ Reptowo – 24 pary połączeń do Szczecina i Stargardu Szczecińskiego.

Można uznać zatem, iż komunikacja kolejowa zaspokaja w dużym stopniu potrzeby w tym zakresie mieszkańców gminy.

Komunikacja wodna

Gmina nie ma dostępu do rzeki Odry ani Zalewu Szczecińskiego. Przez jej terytorium przepływa rzeka Płonia, która nadaje się do spływów kajakowych. Brak jest zatem jakiegokolwiek portu lub przystani.

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy nie funkcjonuje żadne lotnisko.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Kobylanka wypada na dość dobrym poziomie, szczególnie dla miejscowości położonych wzdłuż i w pobliżu drogi krajowej nr 10 oraz linii kolejowej 351, albowiem na terenie gminy funkcjonują nie tylko połączenia autobusowe (wykonywane liniami dalekobieżnymi firm typu PKS oraz miejskimi przez MZK Stargard Szczeciński), ale również mikrobusowe oraz kolejowe. Brak natomiast komunikacji wodnej i lotniczej.

Autobusy docierają wprawdzie do większości miejscowości położonych wzdłuż lub w pobliżu drogi nr. 10, których obsługują i autobusy i mikrobusy. Połączenie linią mikrobusową Stargardu ze Szczecinem, wykonywane przez Kobylankę, szczególnie w godzinach porannego szczytu nie zabrają wszystkich chętnych ze względu na zapelnienie tych pojazdów. Spore trudności z wyjazdem ze swojej miejscowości mają mieszkańcy położonych w głębi miejscowości Cisewo, Kunowo i Wielichówko, gdzie nie docierały autobusy PKS. Do miejscowości Rekowo i Zieleniewo docierają pojedyncze kursy, jeden w godzinach porannych a drugi w popołudniowych.

Zdaniem autorów należałoby rozpoznać rzeczywiste potrzeby i ewentualnie uruchomić kursy mikrobusów.

Nacisk mieszkańców na władze gminy odnośnie funkcjonowania komunikacji publicznej jest także ograniczany faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie powiatu stargardzkiego przypada tylko 2,4 mieszkańca, co świadczy o dużym poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należałoby przeprowadzić niezbędne remonty niektórych dróg powiatowych oraz większość dróg gminnych;
- b) podjęcie starań zmierzających do dostosowania wielkości taboru do aktualnych, zarówno co do dni tygodnia, jak i pory dnia, potrzeb w zakresie liczby przewożonych pasażerów;
- c) podjęcie starań dla przedłużenia linii autobusów miejskich Szczecina do miejscowości Kobylanka;
- d) opracowanie sieci połączeń mikrobusowych zapewniających dojazd do węzłów przesiadkowych położonych na obrzeżach Szczecina;
- e) podjęcie starań dotyczących uruchomienia linii mikrobusowych łączących Kobylankę z odleglejszymi i mniejszymi miejscowościami, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej liczby kursów w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych, a także w dni wolne od pracy;
- f) realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno autobusami, jak i mikrobusami na terenie całej gminy w zależności od potrzeb, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych potrzeb);
- g) rozpowszechnienie elektronicznych form nabywania biletów obowiązujących we wszystkich publicznych środkach komunikacji na całym obszarze metropolii;

- h) wprowadzenie regularnych kursów pociągów regionalnych zapewniających dojazd do centrum Szczecina, przy jednoczesnej budowie parkingów wokół stacji i przystanków w Reptowie i Miedwiecku oraz wprowadzeniu zasady „parkuj i jedź”.

Cele priorytetowe:

- ***budowa drugiej jezdni na drodze krajowej nr 10 w ciągu obwodnicy Kobylanki i Morzyczyna;***
- ***budowa drogi wspomagającej Niedźwiedz – Szczecin Wielgowo;***
- ***systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;***
- ***wprowadzenie na terenie gminy większej liczby linii obsługiwanych przez mikrobusy, szczególnie na terenie mniejszych miejscowości oraz do osiedli położonych w większej odległości od Kobylanki oraz linii kolejowej Szczecin > Stargard Szczeciński;***
- ***główną ośią transportu publicznego pomiędzy Szczecinem a Stargardem Szczecińskim będzie kolej regionalna;***
- ***budowa w Reptowie i Miedwiecku zintegrowanych przystanków kolejowych z parkingami typu „Parkuj i Jedź”;***
- ***zwiększenie dostępności do transportu publicznego dla mieszkańców gminy poprzez utworzenie połączeń autobusowych do węzła w Szczecinie Kijewie po jego powstaniu;***
- ***wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.***

5.11.5. Gmina Kołbaskowo

Stan obecny

Gmina ta położona jest na zachód od Szczecina w odległości 12 km od centrum tego miasta oraz 29 km od siedziby powiatu. Na terenie gminy znajdują się miejscowości wyróżnione przez GUS z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku, które przedstawiono w Tabeli 30.

W grudniu 2009 roku na terenie gminy zamieszkiwało 10 090 stałych mieszkańców. W roku następnym 10 378 osób, tym samym w okresie roku ludność wzrosła o 288 mieszkańców. Od 2000 roku ludność gminy wzrosła o 3 279 osób. Można więc założyć z dużą dozą prawdopodobieństwa, iż ludność gminy w dłuższym okresie pozostanie będzie miała tendencję wzrostową i może osiągnąć poziom 15-20 tys. mieszkańców. Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli nr 31 na następnej stronie.

Przez gminę przebiega autostrada **A6** od przejścia granicznego Kołbaskowo-Pommellen do mostu nad Odrą oraz droga krajowa nr **13**, łącząca Szczecin z przejściem granicznym Rosówek-Rosow. Nie ma natomiast dróg wojewódzkich. Podstawową sieć komunikacyjną w gminie stanowią drogi powiatowe, które łączą większość miejscowości w gminie zapewniając jednocześnie połączenie ze Szczecinem. Do dróg powiatowych należą następujące:

- Nr 0620Z – z miejscowości Dołuje przez Stobno, Będargowo, Warzymice do Przeclawia;
- Nr 0621Z – od granicy państwa do Bobolina;
- Nr 0622Z – ze Stobna do Mierzyna;
- Nr 0623Z – ze Szczecina przez Stobno, Małe Stobno, Bobolin do Warnika;
- Nr 0624Z – z Będargowa przez Warnik, Barnisław, Smołęcín do Kołbaskowa;
- Nr 0625Z – ze Szczecina do Warzymic;
- Nr 0626Z - ze Szczecina przez Rajkowo, Ostoję do Przylepu;
- Nr 0627Z – ze Szczecina przez Ustowo, Kurów do Siadła Górnego;
- Nr 0628Z – z Kołbaskowa przez Moczyły do Kamieńca;
- Nr 0629Z – z Pargowa przez Kamieniec do Rosówka;
- Nr 0630Z – z Warzymic przez Karwowo do Smołęcina;

- Nr 0631Z – z Siadła Górnego do Siadła Dolnego.

Tabela 30. Ludność gminy Kołbaskowo w 2009 roku

Miejscowość		Ludność w grudniu 2009 roku				
		ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1	Barnisław	283	144	19,1	69,3	11,7
2	Będargowo	311	157	27,0	64,6	8,4
3	Bobolin	173	86	26,0	63,0	11,0
4	Kamieniec	316	162	20,6	67,1	12,3
5	Karwowo	57	31	26,3	52,6	21,1
6	Kołbaskowo	503	237	17,5	73,0	9,5
7	Kurów	269	131	20,1	70,6	9,3
8	Moczyły	161	80	21,1	68,3	10,6
9	Ostoja	400	203	22,8	67,3	10,0
10	Pargowo	111	56	24,3	64,9	10,8
11	Przeclaw	3 660	1 863	26,6	67,2	6,1
12	Przylep	91	47	19,8	68,1	12,1
13	Rajkowo	212	105	25,5	61,3	13,2
14	Rosówek	63	36	22,2	68,3	9,5
15	Siadło Dolne	187	86	16,6	72,2	11,2
16	Siadło Górne	195	96	26,2	65,1	8,7
17	Smolećcin	87	44	12,6	73,6	13,8
18	Stobno	550	263	25,3	64,4	10,4
19	Ustowo	354	179	16,7	68,4	15,0
20	Warnik	207	92	23,7	69,6	6,8
21	Warzymice	1 826	972	25,6	69,8	4,7

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

Drogi gminne stanowią uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom. Według oceny powiatu polickiego w gminie mamy do czynienia z dobrym a miejscami bardzo dobrym stanem dróg powiatowych.

Komunikacja autobusowa

Na zlecenie gminy Kołbaskowo pasażerskie przewozy autobusowe organizują dwie instytucje. Jedną z nich jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie, który na zlecenie gminy organizuje przewozy na dwóch liniach komunikacyjnych. Linie te, to:

- Linia **81** z Dworca Głównego w Szczecinie przez Warzymice do Przeclawia (33 kursy w dni robocze w okresie zimowym i 27 kursów w okresie letnim oraz 23 kursy w dni wolne), wybrane kursy do Kołbaskowa przez Siadło Górne drogą krajową nr 13 (11 kursów w dni robocze i 2 kursy w dni wolne);
- linia **83** z pl. Kościuszki w Szczecina do Będargowa przez Warzymice (powrót przez Przeclaw i Warzymice drogą nr 13), na której w dni robocze i w dni świąteczne i wolne od pracy wykonywanych jest 11 kursów;
- linia **88** z Centrum Handlowego STER w Szczecinie przez pętlę tramwajową na Gumieńcach (linie **8** i **8bis**), ul. Okulickiego i dalej przez Ostoja Osiedle, Przylep do Stobna (do Stobna tylko w godzinach szczytów komunikacyjnych, po 6 kursów rano i popołudniu w dni robocze);
- linia **523** na trasie z Wiszesława przez pl. Kościuszki do Przeclawia dwa kursy każdej nocy.

Tabela 31. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj komunikacji	Obecność	Stopień rozwoju
Infrastruktura drogowa	istnieje	dość słabo rozwinięta
Autostrady	A6	Odbudowana
Drogi krajowe	13	Przebudowana
Drogi wojewódzkie	brak	-
Drogi powiatowe	Od 0620Z do 0631Z	dobry
Drogi gminne	Istnieją	Sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	trzech przewoźników PKS Szczecin oraz SPAD i SPAK
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	Głównie na trasie do Berlina bez zatrzymywania w gminie
Dopłaty z budżetu gminy	Występują	817.000;- zł w 2011 roku
Infrastruktura kolejowa	Istnieją dwie linie kolejowe nr 408 i 409	Brak przystanków w gminie
Komunikacja kolejowa	Nie istnieje	Pociągi przejeżdżają tylko tranzytem przez gminę
Infrastruktura wodna	Istnieje w postaci rzeki Odra	Brak przystani żeglarskich i pasażerska na terenie gminy
Komunikacja wodna	Nie istnieje	Brak regularnych połączeń
Infrastruktura lotnicza	Nie istnieje	
Komunikacja lotnicza	Nie istnieje	

Źródło: badania własne

Drugim przewoźnikiem jest PKS Szczecin, którego autobusy kursują ze Szczecina do:

- Kamieńca przez Bobolin, Kołbaskowo – 5 kursów w dni robocze i 3 w dni świąteczne;
- Kamieńca przez Przeclaw, Karwowo – 1 kurs w dni robocze;
- Kamieńca przez Przeclaw, Kołbaskowo – 1 kurs w dni wolne;
- Kołbaskowa przez Będargowo i Bobolin – 5 kursów w dni robocze, 1 kurs w soboty i 1 kurs w niedziele;
- Kołbaskowa przez Kurów, Bobolin – 1 kurs codziennie;
- Kołbaskowa przez Kurów, Przeclaw – 1 kurs w dni robocze;
- Kołbaskowo przez Przeclaw – 2 kursy w niedziele;
- Kołbaskowo przez Przeclaw, Karwowo – 1 kurs w dni robocze;
- Moczył przez Kurów, Kołbaskowo – 2 kursy w dni robocze i 1 kurs codziennie;
- Moczył przez Przeclaw, Kołbaskowo – 1 kurs w dni robocze, 1 kurs w soboty i 1 kurs w niedziele;
- Pargowa przez Bobolin, Kołbaskowo – 4 kursy w dni robocze, 2 kursy w soboty i 2 kursy w niedziele;
- Pargowa przez Przeclaw, Kamieniec – 1 kurs w niedziele;
- Pargowa przez Przeclaw, Karwowo – 1 kurs w dni robocze;
- Przeclawia przez Kurów – 1 kurs w dni robocze;
- Stobna – 5 kursów w dni robocze, 2 kursy w soboty i w niedziele.

Gmina Kołbaskowo dofinansowuje funkcjonowanie komunikacji publicznej na podstawie umowy z przewoźnikami kwotą 817 000 zł w 2011 roku. Władze gminy oceniają, że obecny stan publicznej komunikacji autobusowej nie jest wystarczający i zamierzają go zmienić już od jesieni 2011 roku (linia **88**) oraz jeszcze większe zmiany (głównie poszerzenie oferty ZDiTM) od początku 2012 roku.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiega linia kolejowa nr 408 oraz 409. Na terenie Gminy Kołbaskowo nie ma jednak żadnego czynnego przystanku kolejowego, wobec tego mieszkańcy gminy nie korzystają z komunikacji kolejowej.

Komunikacja wodna

Pomimo położenia gminy nad rzeką Odrą nie funkcjonują nad nią żadne przystanki ani mariny żeglarskie. Planowana jest budowa mariny żeglarskiej w miejscowości Moczyły (położona w odległości 2,4 km od Kołbaskowa). Nie jest prowadzona zatem żegluga pasażerska.

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy brak jest lotnisk, w tym nawet sportowych. Nie ma możliwości funkcjonowania komunikacji lotniczej.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Kołbaskowo wypada na poziomie zadowalającym, gdyż dociera ona do każdej miejscowości, choć liczba kursów, szczególnie w godzinach wieczornych, nie zadowala mieszkańców. Gmina nie ma zbyt wiele atrakcji turystycznych, choć budowa mariny w Moczyłach oraz tereny rekreacyjne położone nad Odrą przyczyniać się powinny do zwiększenia zapotrzebowania na transport publiczny. W obecnej sytuacji niezmotoryzowany turysta ma problemy z dojazdem do wybranego miejsca położonego na teren gminy. Nie można również zapominać, iż na terenie gminy, tuż poza granicami Szczecina położony jest kompleks handlowy Auchan, do którego dociera miejska linia **61bis**. W planach jest budowa nowych kompleksów handlowo-rozrywkowych na terenie gminy co zaowocuje koniecznością uruchomienia nowych połączeń komunikacyjnych. Władze gminy, nie czekając na wprowadzenie biletu metropolitalnego, przenoszą obsługę komunikacyjną, rezygnując z usług przewoźnika PKS Szczecina na rzecz ZDiTM Szczecin, u którego obowiązuje jednolita taryfa pozwalające na poruszanie się na terenie Szczecina i Polic.

Nacisk mieszkańców na władze gminy odnośnie funkcjonowania komunikacji publicznej jest także ograniczany faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie gminy przypada tylko 1,4 mieszkańca, co świadczy o dużym poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Wykaz miejscowości położonych na terenie gminy wskazuje, iż komunikacją publiczną nie jest objęta miejscowość Rajkowo (212 stałych mieszkańców). Natomiast miejscowości Ostoja (400 mieszkańców) i Przylep (91 mieszkańców) obsługuje tylko jeden kurs na dobę i tylko w dni robocze. Natomiast miejscowości Siadło Dolne (187 mieszkańców), Siadło Górne (195 mieszkańców) i Ustowo (354 mieszkańców) obsługiwane są przez 3 kursy na dobę w dni robocze (2 kursy poranne do Szczecina i jeden popołudniowy oraz trzy kursy popołudniowe ze Szczecina) oraz jeden kurs w dni wolne.

Można więc przyjąć, że mieszkańcy tych miejscowości nie są z tego stanu rzeczy zadowoleni ale musieli się do tego stanu rzeczy przyzwyczaić i w razie takiej potrzeby korzystać z samochodów prywatnych. Nie stwierdzono również nacisku ze strony mieszkańców na wprowadzenie mikrobusów, które mogłyby kursować nieco częściej do miejscowości położonych z dala od głównych tras przelotowych na terenie gminy.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) prowadzenie niezbędnych remontów dróg powiatowych i gminnych, szczególnie tych po których kursują autobusy;

- b) dalsza rozbudowa połączeń realizowanych przez ZDiTM w Szczecinie, zapewniających jednolitą strefę opłat na terenie gminy Kołbaskowo, Szczecina i Polic;
- c) uwzględnienie potrzeby wydłużenia w przyszłości linii tramwajowej do Przeclawia po jej wybudowaniu do ul. Cukrowej w Szczecinie;
- d) wprowadzenie poszerzonej oferty komunikacyjnej miejskimi autobusami ze Szczecina do mariny w Moczyłach;
- e) zapewnienie uruchomienia komunikacji publicznej do nowych centrów handlowo-rozrywkowych powstających na terenie gminy;
- f) podjęcie starań dotyczących uruchomienia linii mikrobusowych zapewniających częstsze połączenia do odleglejszym i mniejszych miejscowości, w tym kursy w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych;
- g) podjęcie starań mających na celu wprowadzenie przystanku na żądanie dla mikrobusów kursujących na teren Niemiec, w kierunku na Berlin oraz do Schwedt;
- h) należałoby dążyć do uruchomienia komunikacji mikrobusowej kursującej na życzenie (z telefonicznym lub internetowym powiadomianiem przewoźnika o aktualnym zapotrzebowaniu na przewozy);
- i) podjąć starania mające na celu budowę węzła przesiadkowego na ul. Cukrowej zapewniającego mieszkańcom gminy możliwość pozostawienia samochodu na parkingu i dalsze poruszanie się środkami komunikacji miejskiej;
- j) podjęcie starań dotyczących budowy w Kołbaskowie przystanku kolejowego z możliwością nawrotu szynobusów kursujących do Szczecina w trakcie modernizacji linii kolejowej 409;
- k) podjęcie starań mających na celu wydłużenie kursów wybranych pociągów regionalnych do Stobna.
- l) wprowadzenie możliwości realizowania połączeń wodnych na życzenie dla większej grupy pasażerów, głównie turystów na trasach ze Szczecina do Moczył;
- m) szersze wykorzystanie Odry jako drogi wodnej dla małych statków pasażerskich łączących Szczecin z mariną w Moczyłach oraz umożliwiających zwiedzanie rozlewiska Odry w Parku Doliny Dolnej Odry.
- n) Z pewnością osadnictwo oraz centra handlowe na terenie gminy będą rozwijać się dynamicznie co wymusi budowę nowych lub przebudowę dróg istniejących oraz poszerzenie oferty komunikacyjnej dla mieszkańców gminy.

Cele priorytetowe:

- ***budowa obwodnicy Przeclawia;***
- ***systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;***
- ***polepszenie oferty komunikacyjnej poprzez dalsze rozszerzanie linii podmiejskich obsługiwanych na zlecenie ZDiTM w Szczecinie;***
- ***wprowadzenie na terenie gminy linii obsługiwanych przez mikrobusy, szczególnie na terenie mniejszych miejscowości oraz do osiedli położonych w większej odległości od Kołbaskowa;***
- ***modernizacja transgranicznej linii kolejowej nr 409 celem wprowadzenia szybkich pociągów relacji Szczecin – Berlin;***
- ***uruchomienie komunikacji kolejowej do Kołbaskowa i Stobna;***
- ***współpraca z władzami Szczecina przy tworzeniu węzła komunikacyjnego w okolicy ul. Cukrowej dla obsługi komunikacyjnej gminy;***
- ***wydłużenie do Przeclawia linii tramwajowej po jej wybudowaniu do ul. Cukrowej w Szczecinie;***
- ***wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.***

5.11.6. Gmina Nowe Warpno

Stan obecny

Gmina ta położona jest na północ od Szczecina w odległości 40 km od centrum tego miasta oraz 29 km od siedziby powiatu. Na terenie gminy znajdują się miejscowości wyróżnione przez GUS z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku.

Tabela 32. Ludność gminy Nowe Warpno w 2009 roku

Miejscowość	Ludność w grudniu 2009 roku				
	ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
			przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1 Nowe Warpno	1 277	651	21,7	66,0	12,3
2 Brzózki	203	104	16,3	69,5	14,3
3 Myślibórz Wielki	21	7	14,3	76,2	9,5
4 Warnołęka	183	87	23,5	63,4	13,1

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

W grudniu 2009 roku na terenie gminy zamieszkiwało 1 625 stałych mieszkańców. W roku następnym 1 635 osób, tym samym w okresie roku ludność wzrosła o 10 mieszkańców. Od 2000 roku ludność gminy wzrosła o 43 osoby. Jest to najmniejsza gmina na terenie województwa o bardzo stałym poziomie ludności. Można więc założyć z dużą dozą prawdopodobieństwa, iż ludność gminy w dłuższym okresie pozostanie na tym samym poziomie 1,6-1,7 tys. mieszkańców.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 33.

Tabela 33. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj komunikacji	Obecność	Stopień rozwoju
Infrastruktura drogowa	istnieje	dość słabo rozwinięta
Drogi krajowe	brak	
Drogi wojewódzkie	Nr 114	Stan dobry
Drogi powiatowe	0600Z i 0601Z	
Komunikacja autobusowa	Nie funkcjonuje	
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	8 kursów do Polic i 2 kursów do Trzebieży na dobę
Przewoźnik	Firma prywatna Ever+Trans	Brak dotacji z gminy
Dopłaty z budżetu gminy	Nie występują	
Infrastruktura kolejowa	Nie istnieje	Brak linii kolejowych
Komunikacja kolejowa	Nie istnieje	-
Infrastruktura wodna	istnieje	Marina żeglarska i przystań pasażerska w Nowym Warpnie
Komunikacja wodna	Nie istnieje	Brak regularnych połączeń
Infrastruktura lotnicza	Nie istnieje	Brak lotnisk
Komunikacja lotnicza	Nie istnieje	-

Źródło: badania własne

Przez gminę nie przebiega żadna droga krajowa a jedynie droga wojewódzka o numerze **114**, łącząca Nowe Warpno z Tanowem przez Trzebież i Police. Podstawową sieć komunikacyjną w gminie stanowią drogi powiatowe.

Drogi gminne stanowią uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom. Według oceny powiatu polickiego w gminie mamy do czynienia z dostatecznym stanem dróg, które w na wielu odcinkach wymagają natychmiastowej naprawy lub wręcz przebudowy.

Komunikacja autobusowa

Na zlecenie władz gminy nie są prowadzone przewozy pasażerskie, a komunikacja autobusowa na terenie gminy nie funkcjonuje.

Jedyną możliwość dojazdu do gminy zapewnia prywatna linia komunikacyjna, która obsługiwana jest mikrobusami i kursuje z Nowego Warpna przez Podgrodzie, Warnołękę i Brzóska do Trzebieży (2 kursy pracownicze na dobę w dni robocze) i dalej do Polic (8 kursów na dobę w dni robocze i 4 kursy na dobę w dni wolne od pracy). Linia ma wyznaczone przez gminę przystanki na terenie gminy. Na tych przystankach brakuje aktualnych rozkładów jazdy linii. Nie realizowane były kursy do Szczecina.

Ze względu na to, iż gmina nie dofinansowuje tej komunikacji nie ma wpływu na realizowane połączenia.

W ocenie władz gminy obecny stan nie jest zadowalający, gdyż brakuje bezpośredniego połączenia ze Szczecinem, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych. Mieszkańcy udający się do Szczecina muszą przesiadać się na linie miejskie kursującą z Osiedla Chemik w Policach do centrum miasta.

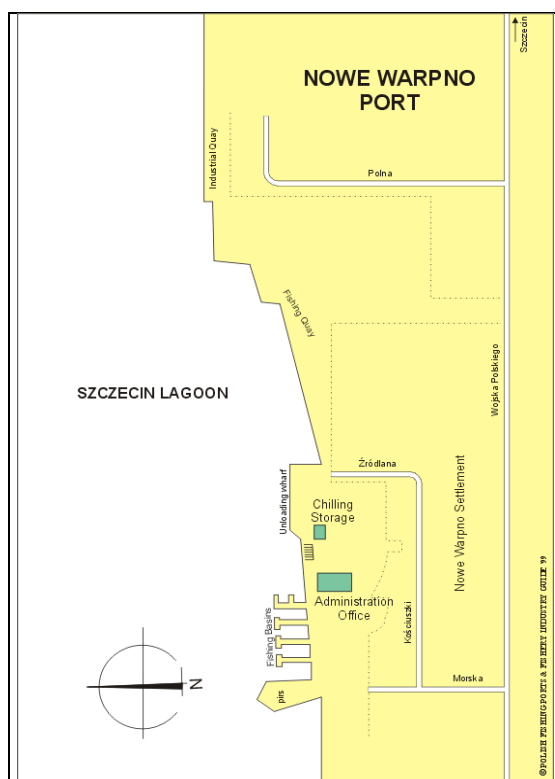
Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiega fragment linii kolejowej ze Szczecina do Trzebieży, ale ponieważ nie kursują po niej pociągi pasażerskie oraz przez to, że linia ta jest niekorzystnie usytuowana, mieszkańcy gminy nie mogliby z niej skorzystać.

Komunikacja wodna

Pomimo położenia gminy nad Zalewem Szczecińskim oraz funkcjonowania w Nowym Warpnie portu morsko-rzecznego z możliwością odpraw granicznych, nie jest prowadzona regularna żegluga pasażerska.

Rys. 13. Schemat portu w Nowym Warpnie.



Źródło: strona internetowa marinas.pl

Port w Nowym Warpnie posiada 4 nabrzeża, w tym: przystań rybacką (o długości 95 m, głębokości 1,5-2,0 m), nabrzeże pasażerskie (o długości 87 m i głębokości od 0,0 do 3,0 m), nabrzeże przeładunkowe (o długości 60 m i głębokości 1,5-2,0 m) oraz nabrzeże przemysłowe (o długości 65,5 m i głębokości 3,0 m). W porcie funkcjonuje morskie przejście

graniczne przeznaczone dla statków pasażerskich i jednostek sportowo-turystycznych. Do portu mogą wpływać jednostki o długości do 40 m i szerokości do 8 m. Port był wykorzystywany do przyjmowania promów kursujących do odległego o 1,8 km portu w niemieckim Altwarp, ale po wejściu Polski do Unii Europejskiej komunikacja ta została zaniechana. Obecnie nie jest utrzymywane żadne połączenie z jakimkolwiek portem położonym nad Zalewem Szczecińskim a także Szczecinem lub Świnoujściem. Nieregularnie wpływają do portu pasażerskie ze Szczecina i innych portów wiozące zorganizowane grupy turystyczne.

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy brak jest lotnisk, w tym nawet sportowych. Nie ma możliwości funkcjonowania komunikacji lotniczej.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego wypada jedynie na poziomie ledwie zadowalającym, albowiem w praktyce istnieje tylko jedno połączenie publiczne – prywatna linia mikrobusowa, której auta wyruszają do Polic w odstępie 1,5 godziny. Dla stałych mieszkańców takie połączenie może wystarczać, natomiast nie jest ono atrakcyjne dla turystów, a przecież władze gminy realizują duży program podnoszący turystyczną atrakcyjność całej gminy. W obecnej sytuacji niezmotoryzowany turysta ma duże problemy z dojazdem na teren gminy. Niewielki nacisk mieszkańców na władze gminy odnośnie funkcjonowania komunikacji publicznej wynikać może również z faktu, iż na jeden samochód zarejestrowany na terenie gminy przypada tylko 0,3 mieszkańca, czyli że przeciętnie mieszkaniec tej gminy posiada aż 3 samochody.

Ponadto wykaz miejscowości położonych na terenie gminy wskazuje, iż komunikacją publiczną nie jest objęta najmniejsza miejscowość położona na terenie gminy, czyli Myślubórz Wielki, który zamieszkiwało w 2010 roku tylko 21 stałych mieszkańców. Można przyjąć, że mieszkańcy tej miejscowości byli do tego stanu rzeczy przyzwyczajeni i korzystali z samochodów prywatnych. Nie stosowali również znacznego nacisku na władze gminy mającego na celu skierowanie tam kursów mikrobusu kursującego po terenie gminy.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) remont drogi wojewódzkiej nr 114 prowadzącej z Nowego Warpna do Trzebieży i dalej do Polic, na odcinku Nowe Warpno - Trzebież;
- b) remont drogi powiatowej nr 0600Z z Nowego Warpna do Myśluborza Wielkiego;
- c) podjęcie starań dotyczących wydłużenia trasy mikrobusu z Nowego Warpna do Szczecina w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych;
- d) podjęcie starań dotyczących skierowania mikrobusu do obsługi miejscowości Myślubórz Wielki na okres próbny, a po jej przyjęciu się (odpowiednia frekwencja) na okres stały;
- e) uruchomienie komunikacji mikrobusowej kursującej na życzenie (z telefonicznym lub internetowym powiadamianiem przewoźnika o aktualnym zapotrzebowaniu na przewozy);
- f) wprowadzenie do budżetu gminy dopłat do funkcjonowania komunikacji publicznej;
- g) podjęcie starań o uruchomienie stałego (w okresie letnim) połączenia wodnego statkami pasażerskimi lub promami na trasie do Szczecina i Stepnicy;
- h) utrzymanie i rozwój stałych połączeń wodnych w okresie letnim łączących porty położone nad Zalewem Szczecińskim, w tym do portów niemieckich w Altwarp a nawet Volgastu, oraz samym Szczecinem;

- i) wprowadzenie wodnych kursów plażowych na trasie ze Szczecina do Nowego Warpna w dni wolne od pracy w okresie letnim wraz z zapewnieniem powrotu w godzinach popołudniowych;
- j) wprowadzenie przystanku na żądanie na trasie żeglugi ekspresowej (realizowanej wodolotami) kursującej na trasie Szczecin > Świnoujście;
- k) wprowadzenie możliwości realizowania połączeń wodnych na życzenie dla większej grupy pasażerów, głównie turystów.

Nie należy oczekiwać większych zmian w komunikacji publicznej, chyba że zrealizowane zostanie stałe połączenie groblą i mostem pomiędzy terenem gminy a Świnoujściem przez płytszą część Zalewu Szczecińskiego. Jednakże, ze względu na koszty takiego przedsięwzięcia nie należy oczekiwać jego realizacji w perspektywie do 2050 roku.

Gdyby jednak udało się zrealizować takie połączenie to przez teren gminy prowadziłoby tranzytowe i szybkie połączenie Szczecina ze Świnoujściem, przez co problem połączenia drogowego ze Szczecinem nabrałby zupełnie innego wymiaru.

Cele priorytetowe:

- **modernizacja drogi wojewódzkiej nr 114 na całej długości;**
- **systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;**
- **polepszenie oferty komunikacyjnej poprzez wprowadzenie dopłat z budżetu gminy do istniejącej komunikacji mikrobusowej co powinno pozwolić na uruchomienie kursów do Szczecina**
- **zwiększenie dostępu do transportu publicznego poprzez wprowadzenie połączeń kolejowych na zmodernizowanej linii Szczecin > Police > Trzebież z węzłem komunikacyjnym w Policach;**
- **wprowadzenie letnich połączeń wodnych ze Szczecinem i Stepnicą oraz do portów na terenie Niemiec;**
- **wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.**

5.11.7. Gmina Police

Stan obecny

Na terenie gminy Police znajdują się miejscowości wyróżnione przez GUS z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku. Dane te przedstawiono w tabeli 34.

W grudniu 2009 roku na terenie gminy zamieszkiwało 39 972 stałych mieszkańców. W roku następnym 39 777 osób, tym samym ludność zmalała o 195 mieszkańców. Od 2000 roku ludność gminy wzrosła o 688 osób. W okresie ostatnich czterech lat liczba ludności wahała się wokół 40 000 osób. Można więc założyć z dużą dozą prawdopodobieństwa, iż ludność gminy w dłuższym okresie pozostanie na stałym poziomie około 40 000 mieszkańców, z lekką tendencją wzrostową. Nie powinna jednak przekroczyć poziomu 42 000 mieszkańców.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 35 na następnej stronie.

Przez terytorium gminę nie przebiega żadna droga krajowa, natomiast przebiegają drogi wojewódzkie, w tym;

- ❖ nr 114 z Nowego Warpna przez Trzebież, Police do Tanowa;
- ❖ nr 115 od granicy państwa przez Dobieszczyn, Tanowo do Szczecina.

Stan tych dróg można uznać za zadawalający.

Tabela 34. Ludność gminy Police w 2009 roku

Miejscowość	Ludność w grudniu 2009 roku				
	ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
			przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1 Police	35 322	17 907	18,7	71,6	9,7
2 Bartoszewo	71	35	21,1	70,4	8,5
3 Dębostrów	319	160	21,3	65,5	13,2
4 Drogoradz	249	119	22,9	64,7	12,4
5 Leśno Górne	87	46	21,8	69,0	9,2
6 Niekończycza	393	185	25,7	64,1	10,2
7 Pilchowo	970	516	20,8	67,0	12,2
8 Przęsocin	527	261	21,3	62,8	15,9
9 Siedlice	182	82	20,9	66,5	12,6
10 Tanowo	1 429	697	23,7	64,7	11,6
11 Tatynia	297	145	19,9	67,3	12,8
12 Trzebież	2 103	1 048	17,5	68,1	14,4
13 Trzeszczyń	269	129	19,0	69,9	11,2
14 Uniemyśl	366	184	18,9	67,2	13,9
15 Węgornik	42	22	40,5	54,8	4,8
16 Wierkowo	194	99	26,8	59,3	13,9
17 Zalesie	56	29	30,4	67,9	1,8

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

Tabela 35. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj	Stan	Stopień rozwoju
komunikacji lub infrastruktury		
Komunikacja drogowa		
- autostrady	brak	-
- drogi krajowe	brak	-
- drogi wojewódzkie	nr 114, 115	stan zadawalający
- drogi powiatowe	Istnieją	stan nie zadawalający
- drogi gminne	Istnieją	sieć uzupełniająca
Komunikacja międzymiastowa	Nie funkcjonuje	-
Komunikacja miejska	funkcjonuje	Jeden przewoźnik SPPK, kursuje również po terytorium gminy;
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	Jeden przewoźnik
Dopłaty z budżetu	występują	6.000.000,- zł (do SPPK)
Komunikacja kolejowa		
Infrastruktura	Jedna linia kolejowa nr 406	zelektryfikowana, dwutorowa
Komunikacja	Nie funkcjonuje	-
Komunikacja wodna		
Infrastruktura	Odra i Zalew Szczeciński	Porty w Policach i Trzebieży;
Komunikacja	nie istnieje	brak połączeń
Komunikacja lotnicza		
Infrastruktura	brak	-
Komunikacja	nie funkcjonuje	-

Źródło: badania własne

Po terenie gminy przebiegają również drogi powiatowe:

- ❖ nr 0601Z łączącą Myślubórz Wielki z Trzebieżą;
- ❖ nr 0602Z od miejscowości Dorgoradz do Uniemyśla;
- ❖ nr 0603Z z miejscowości Dorgoradz do Nowej Jasienicy;
- ❖ nr 0604Z z Karpina przez Nową Jasienicę do Polic;
- ❖ nr 0605Z z Wieńkowa do Polic;
- ❖ nr 0606Z z Tanowa przez Witorzę, Tatynię, Wieńkowo do Polic;
- ❖ nr 0613Z z Pilchowa przez Leśno Górne, Siedlice do Polic;
- ❖ nr 0614Z ze Szczecina przez Przęsocin do Polic.

Przez terytorium gminę nie przebiega żadna droga krajowa, natomiast przebiegają drogi wojewódzkie, w tym;

- ❖ nr **114** z Nowego Warpna przez Trzebież, Police do Tanowa;
- ❖ nr **115** od granicy państwa przez Dobieszczyn, Tanowo do Szczecina.

Stan tych dróg można uznać za zadawalający.

Po terenie gminy przebiegają również drogi powiatowe:

- ❖ nr 0601Z łączącą Myślubórz Wielki z Trzebieżą;
- ❖ nr 0602Z od miejscowości Dorgoradz do Uniemyśla;
- ❖ nr 0603Z z miejscowości Dorgoradz do Nowej Jasienicy;
- ❖ nr 0604Z z Karpina przez Nową Jasienicę do Polic;
- ❖ nr 0605Z z Wieńkowa do Polic;
- ❖ nr 0606Z z Tanowa przez Witorzę, Tatynię, Wieńkowo do Polic;
- ❖ nr 0613Z z Pilchowa przez Leśno Górne, Siedlice do Polic;
- ❖ nr 0614Z ze Szczecina przez Przęsocin do Polic.

Sieć dróg powiatowych jest dobrze rozwinięta, w takim stopniu, że pozwalają na dojazd do każdej miejscowości. Sieć dróg gminnych stanowi uzupełnienie dróg powiatowych. Drogi powiatowe i gminne ze względu na niedobór środków nie były odpowiednio remontowane i ich stan techniczny nie jest najlepszy. Gęstość dróg w gminie jest wystarczająca, ale większość z nich wymaga sukcesywnej modernizacji.

Komunikacja autobusowa

Na terenie gminy nie funkcjonuje komunikacja autobusowa obsługiwana przez firmy z grupy PKS. Monopolistą w zakresie przewozów autobusowych jest Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, które działa na podstawie umowy zawartej z Zarządem Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie. Obsługuje ono większość miejscowości na terenie gminy. Autobusy SPPK kursują na trasach:

- linia **101**: Szczecin centrum – Police – Police-Jasienica (31 kursów w dni robocze, 26 kursów w soboty i niedziele);
- linia **102**: Szczecin Goław – Police (39 kursów w dni robocze, 26 kursów w soboty i niedziele);
- linia **103**: Szczecin Głębokie – Pilchowo – Bartoszewo – Tanowo – Trzeszczyn – Police (39 kursów w dni robocze, 30 kursów w soboty i niedziele);
- linia **106**: Szczecin Głębokie – Pilchowo – Sierakowo – Leśno Górne – Siedlice – Police (19 kursów w dni robocze, 14 kursów w soboty i niedziele);
- linia **107**: Szczecin centrum – Przęsocin – Police (104 kursy w dni robocze, 89 kursów w soboty, 69 kursów w niedziele);
- linia **109**: miejska w Policach (linia szkolna);
- linia **110**: Police – Siedlice (linia szkolna);
- linia **111**: Police – Police-Jasienica (5 kursów w dni robocze, w okresie letnim 8 kursów w dni robocze);
- linia **F**: Szczecin centrum – Police (linia pospieszna kursująca w godzinach szczytu w dni robocze);
- linia **524** – linia nocna: Police – Przęsocin – Szczecin Pomorzany (5 kursów w okresie nocy);

- linia **526** – linia nocna: Police – Szczecin Dworzec Główny (3 kursy z Polic i 2 kursy ze Szczecina każdej nocy).

Natomiast na podstawie umowy z gminą Police SPPK realizuje następujące linie:

- linia **Samorządowa**: Police – Police-Jasienica - Dębostrow – Niekończycza – Uniemyśl – Trzebież (19 kursów w dni robocze, 16 kursów w soboty i niedziele, w tym po trzy kursy przez Trzeszczyn – Tanowo – Tatynia – Wieńkowo skrzyżowanie);
- linia **Działkowa**: Police – Police-Jasienica (6 kursów w okresie letnim);
- linia **Plażowa**: Police – Police-Jasienica – Trzebież (2 kursy w soboty i niedziele w okresie letnich wakacji);

Do miejscowości Węgorńnik (42 mieszkańców) ze względu na brak drogi o odpowiednich parametrach nie docierają autobusy komunikacji publicznej.

Linia mikrobusowa obsługiwana przez firmę **Ever-Trans** kursuje z Polic przez Police-Jasienicę – Dębostrow – Niekończycę – Uniemyśl – Trzebież – Brzózki – Warnoleka do Nowego Warpna. Na tej linii wykonywanych jest 8 kursów w dni robocze oraz 4 kursy w soboty i niedziele. W dni robocze wykonywane są dwa dodatkowe kursy z Nowego Warpna do Trzebieży dla pracowników zatrudnionych w tej ostatniej miejscowości.

Władze gminy oceniają, że obecny stan publicznej komunikacji autobusowej jest zadawalający i nie opracowują planów zmiany tego stanu rzeczy. Nie prowadziły również rozeznania w zakresie potrzeb komunikacyjnych tych miejscowości, do których nie docierają ani autobusy.

Poziom drogowej komunikacji publicznej w gminie Police można ocenić jako zadawalający.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiega jedna ważna linia kolejowa nr 406 łącząca Szczecin z Trzebieżą przez Police > Police-Jasienica > Dębostrow > Uniemyśl. Linia ta jest linią dwutorową do Polic, a dalej jednotorową, zelektryfikowaną na całej długości. Kursują na niej tylko pociągi towarowe.

Komunikacja wodna

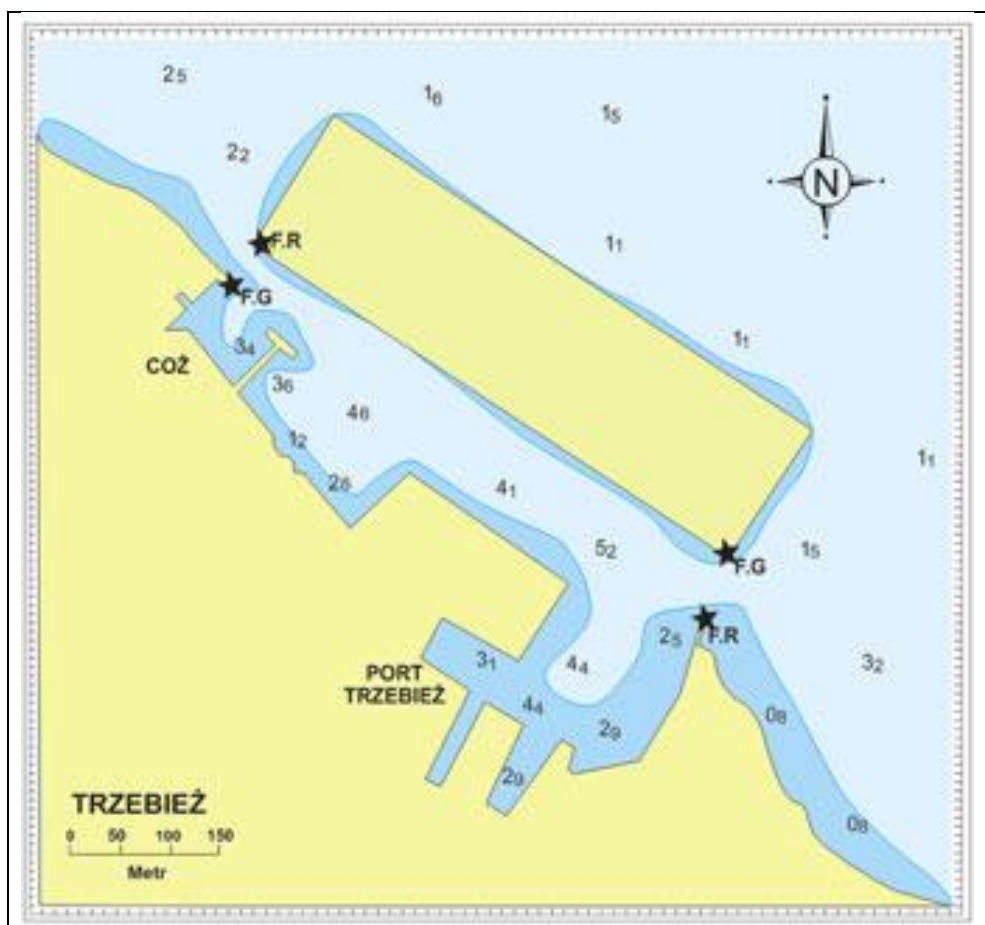
Gmina położona jest nad ujściem Odry do Zalewu Szczecińskiego. Na terenie gminy znajduje się port rzeczno-morski w pobliżu Zakładów Chemicznych w Policach. Port posiada cztery nabrzeża o łącznej długości 1.000 metrów. Port składa się z czterech stanowisk:

- port morski – położony nad brzegiem Domiąży, posiada dwa stanowiska oraz nabrzeże o długości 415 metrów i zanurzeniu 12,5 metra, maksymalna długość statku to 200 metrów i zanurzenie do 9,15 metrów;
- stanowisko przeładunkowe „Mijanka” – położone na wyspie Polickie Łęgi nad brzegiem rzeki Domiąży, nabrzeże ma długość 200 metrów i głębokość do 8,40 metra, przeznaczone do przeładunku ładunków płynnych (amoniak, kwas siarkowy), przyjmuje statki do długości do 140 metrów;
- port barkowy – położony przy Zakładach Chemicznych, posiada dwa nabrzeża o długości po 200 m i głębokości eksploatacyjnej 4,5 metra, mogą wpływać barki i statki o długości do 120 metrów i zanurzeniu do 4 metrów;
- kotwicowisko – usytuowane na północny zachód od północnego skraju wyspy Mnisi Ostrów, jest przeznaczone dla statków o zanurzeniu do 8,5 metra.

W Policach planowane jest otwarcie przystani dla statków pasażerskich. W chwili obecnej nie funkcjonują przewozy pasażerskie.

W Trzebieży jest natomiast przystań żeglarska prowadzona przez Centralny Ośrodek Żeglarski Polskiego Związku Żeglarskiego. W porcie utworzono miejsca dla około 100 jachtów, przy czym dla gości przeznaczono aż 50 miejsc.

Rys.14. Schemat przystani żeglarskiej w Trzebieży.



Zródło: strona internetowa marinas.pl

Istnieje możliwość korzystania z przystani przez statki żeglugi przybrzeżnej i takie rejsy o charakterze turystycznym były realizowane. Nie jest natomiast prowadzona pasażerska żegluga regularna.

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy nie funkcjonuje żadne lotnisko, nie ma zatem możliwości prowadzenie lotniczego transportu publicznego.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Police wypada na dość wysokim poziomie, albowiem pomimo dużego obszaru samej gminy komunikacja publiczna dociera do zdecydowanej większości miejscowości. Najlepiej jest rozwinięta komunikacja autobusowa pomiędzy Policami a Szczecinem, obsługiwana przez SPPK. Na trasach łączących oba miasta kursują cztery linie zwykłe i jedna pospieszna oraz dwie linie nocne. Podstawowa linia 107 łącząca Osiedle Chemik w Policach z centrum Szczecina obsługiwana jest przez autobusy przegubowe, kursujące co 7 minut w godzinach szczytu, co świadczy o dużej pracy przewozowej. Do większości pozostałych miejscowości dociera linia samorządowa, obsługiwana również przez SPPK.

Linia mikrobuserowa obsługuje w zasadzie połączenie Polic z Nowym Warpem, zatrzymując się również na przystankach ustawionych dla linii samorządowej.

Zdaniem autorów należałoby rozpoznać rzeczywiste potrzeby i możliwości finansowe pozwalające na reaktywację komunikacji kolejowej, zarówno do Polic, jak i dalej do Trzebieży oraz rozważyć możliwość wykorzystania drogi wodnej dla potrzeb ruchu turystycznego.

Potrzeby mieszkańców w zakresie funkcjonowania komunikacji publicznej mogą być (ale tylko w niewielkim stopniu) ograniczane faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie powiatu polickiego przypadało w 2010 roku 2,36 mieszkańca, co świadczy o średnim poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należy przeprowadzić niezbędne remonty niektórych dróg powiatowych oraz dróg gminnych, w szczególności tych prowadzących do miejscowości pozbawionych innych możliwości dojazdu;
- b) władze gminy winny podjąć działania mające na celu budowę przeprawy łączącego Police z miejscowością Święte i dalej z obwodnicą Goleniowa, również jako alternatywnej drogi na wybrzeże;
- c) należy wybudować zachodnią obwodnicę Polic i Przęsocina łączącą przyszłą Trasę Północną od granicy Szczecina w okolicy ul. Zagórskiego do węzła Police przyszłej drogi pn. Zachodnie Obejście Drogowe Szczecina.
- d) należy podjąć starania zmierzających do dostosowania wielkości taboru autobusowego do aktualnych, zarówno co do dni tygodnia, jak i pory dnia, potrzeb w zakresie liczby przewożonych pasażerów;
- e) należy opracować plan sieci połączeń mikrobusowych zapewniających dojazd do węzłów przesiadkowych położonych wzdłuż linii kolejowej Szczecin > Trzebież wraz z jednoczesnym zapewnieniem dogodnych warunków dojazdu do Szczecina;
- f) należy podjąć starania dotyczące uruchomienia linii mikrobusowych łączących Police z odleglejszymi i mniejszymi miejscowościami, do których nie docierają autobusy, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej liczby kursów w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych, a także w dni wolne od pracy;
- g) należy zapewnić realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno autobusami, jak i mikrobusami na terenie całej gminy w zależności, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych potrzeb);
- h) należy przeprowadzić analizę celowości przywrócenia połączeń kolejowych na trasie Szczecin > Police > Trzebież wykonywanych zróżnicowanym co do wielkości taboru z jednoczesnym wprowadzeniem pociągów w regularnych odstępach czasowych na trasie Szczecin > Police i do Trzebieży zgodnie z potrzebami;
- i) dla przybliżenia kolei do osiedli mieszkaniowych Polic należy przeanalizować celowość budowy jednotorowej, zelektryfikowanej odnogi kolejowej od stacji Szczecin Mścięcino.
- j) Należy przeprowadzić analizę celowości uruchomienia tramwaju dwusystemowego kursującego od Polic po torach kolejowych do Szczecina po sieci tramwajowej miasta;
- k) należy rozważyć celowość przedłużenia planowanej przez Miasto Szczecin linii tramwajowej do Polic;
- l) po uruchomieniu trakcji kolejowej lub tramwajowej należy podjąć budowę parkingów wokół stacji Police oraz innych przystanków w celu zastosowania zasady „parkuj i jedź”;
- m) należy podjąć działania mające na celu uruchomienie wodnej komunikacji publicznej na trasie Police > Szczecin, szczególnie w okresie letnim;

- n) należy przeprowadzić analizę celowości wprowadzenia przystanku na przystani w Policach na trasie wodolotów kursujących ze Szczecina do Świnoujścia wraz z zapewnieniem parkingu w pobliżu tej przystani;
- o) rozważyć celowość wzbogacenia oferty turystycznej poprzez uruchomienie regularnych rejsów po Zalewie Szczecińskim i Jeziorze Dąbie, szczególnie do przystani w Trzebieży, Stepnicy i Lubczyny;
- p) podjąć starania mające na celu przywrócenie rejsów turystycznych na trasie Szczecin > Police > Altwarp > Ueckermunde > Anklam > Wolgast lub jej wariantach.

Cele priorytetowe:

- ***budowa Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina;***
- ***budowa zachodniej obwodnicy drogowej Przęsocina i Polic;***
- ***budowa przeprawy nad Odrą pomiędzy Policami i Świętem w celu utworzenia dogodnego dojazdu do drogi szybkiego ruchu S3 na obwodnicy Goleniowa;***
- ***systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;***
- ***wprowadzenie na terenie gminy linii obsługiwanych przez mikrobusy do miejscowości położonych w większej odległości od Polic;***
- ***współpraca z władzami Szczecina przy tworzeniu węzłów komunikacyjnych przy pętlach tramwajowych na Gocławiu, na Głębokim oraz na Odolanach - przeznaczonych także dla obsługi komunikacyjnej gminy;***
- ***modernizacja linii kolejowej nr 406 i wprowadzenie kolejowych przewozów pasażerskich ze Szczecina do Polic i Trzebieży;***
- ***budowa węzła komunikacyjnego przy dworcu kolejowym w Policach;***
- ***analiza możliwości wykorzystania tramwaju dwusystemowego na trasie z Polic do Szczecina i dalej po terenie miasta;***
- ***budowa Zachodniego Obejścia Kolejowego Szczecina i wyprowadzenie przewozu towarów niebezpiecznych z linii kolejowej nr 406;***
- ***uruchomienie przystanku na trasie wodolotów Szczecin > Świnoujście;***
- ***wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.***

5.11.8. Gmina Stare Czarnowo

Stan istniejący

Gmina ta położona jest na południowy wschód od Szczecina w odległości 25 km od centrum tego miasta. Na terenie gminy znajdują się miejscowości wyróżnione przez GUS z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku, które przedstawiono w Tabeli 36.

W grudniu 2009 roku na terenie gminy zamieszkiwało 3 833 stałych mieszkańców. W roku następnym zamieszkiwało już 3 864 osób, zatem w okresie roku ludność wzrosła o 31 mieszkańców. Od 2000 roku ludność gminy uległa tylko niewielkim zmianom. Można więc założyć, iż ludność gminy w dłuższym okresie pozostanie na podobnym poziomie i nie powinna przekroczyć poziomu 4 tys. mieszkańców.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli nr 37 na sąsiedniej stronie.

Przez terytorium gminę przebiega stara droga krajowa nr **3**, której trasa biegnie prawie przez środek gminy.

Przez terytorium gminy przebiega droga wojewódzka nr **120**, prowadząca od granicy państwa przez Gryfino, Stare Czarnowo, Kołbacz do Kobylanki.

Po terenie gminy przebiegają również drogi powiatowe. Pozostałe drogi należą do dróg gminnych.

Tabela 36. Ludność gminy Stare Czarnowo w 2009 roku

Lp.	Miejscowość	Liczba ludności w grudniu 2009 roku				
		ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1	Binowo	279	130	25,1	60,2	14,7
2	Dębina	286	134	18,9	66,1	15,0
3	Dobropole Gryfińskie	187	98	18,2	65,8	16,0
4	Glinna	451	196	20,2	66,1	13,7
5	Kartno	123	65	21,1	65,9	13,0
6	Kołbacz	1 345	651	19,6	69,1	11,3
7	Kołowo	78	38	15,4	75,6	9,0
8	Komorówko	27	9	18,5	63,0	18,5
9	Stare Czarnowo	596	293	20,6	63,9	15,4
10	Żelewo	217	110	21,7	60,4	18,0
11	Żeliszawiec	259	120	20,1	68,3	11,6

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

Tabela 37. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj komunikacji	Obecność	Stopień rozwoju
Infrastruktura drogowa	istnieje	dobrze rozwinięta
Autostrady	S3	nowa droga, stan bardzo dobry
Drogi krajowe	Nr 3	stan dobry
Drogi wojewódzkie	Nr 120 Stare Czarnowo - Gryfino	stan nie zadowalający
Drogi powiatowe	istnieją	stan nie zadowalający
Drogi gminne	Istnieją	sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	przewoźnicy z firm PKS: Myślubórz, Szczecin oraz Paan-Bus
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	Jeden przewoźnik Transa
Dopłaty z budżetu gminy	Nie występują	-
Infrastruktura kolejowa	Brak	-
Komunikacja kolejowa	Nie funkcjonuje	-
Infrastruktura wodna	brak	brak przystani
Komunikacja wodna	nie istnieje	-
Infrastruktura lotnicza	brak	-
Komunikacja lotnicza	nie funkcjonuje	-

Źródło: badania własne

Drogi powiatowe i gminne ze względu na niedobór środków nie były odpowiednio remontowane i ich stan techniczny jest zły. Gęstość dróg w gminie jest wystarczająca, ale większość z nich wymaga sukcesywnej modernizacji.

Komunikacja autobusowa

Ze względu na położenie gminy komunikację publiczną zapewnia wielu przewoźników, zarówno firmy z grupy PKS, jak i prywatni przewoźnicy operujący kilkoma typami mikrobusów. Przewoźnicy z grupy PKS, czyli firmy PKS Myślubórz i PKS Szczecin.

Przez dawną drogę krajową nr 3 łączącą Szczecin z Pyrzycami i dalej z Gorzowem Wielkopolskim przejeżdżają autobusy wielu przewoźników kursujących na trasach łączących miejscowości położone w głębi kraju ze Szczecinem i dalej z miejscowościami nadmorskimi. Jednakże omijają one Stare Czarnowo i miejscowości położone z dala od tej drogi.

Niektóre z tych autobusów kursują przez Stare Czarnowo, zapewniając połączenie siedziby gminy z: Barlinkiem (1 kurs), Dębniem (4 kursy), Kostrzynie nad Odrą (1 kurs), Gorzowem Wielkopolskim (1 kurs) oraz Pełczycami (1 kurs), Gryfinem (3 kursy), Żelewem (3 kursy) oraz Szczecinem (5 kursów). Podstawową trasą dla gminy jest połączenie Gryfina z Żelewem przez Weltyń, Gardno, Żeliszawiec, Kartno, Stare Czarnowo i Kołbacz. Połączenie obsługiwanych przez PKS Szczecin. Niestety, na tej trasie wykonywane są tylko trzy kursy w dni robocze do Kołbacza i dwa kursy do Żelewa. Z miejscowości Żelewo leżącej nad Jeziorem Miedwie do Gryfina wykonywane są tylko dwa kursy, poranny i popołudniowy. Z miejscowości Dębina (286 mieszkańców) wykonywane są tylko dwa kursy dziennie, jeden do Gryfina i jeden do Żelewa. Z miejscowości Dobropole (187 mieszkańców) wykonywany jest tylko jeden kurs poranny do Gryfina. Z miejscowości Glinna (451 mieszkańców) wykonywane są tylko po 3 kursy do Gryfina i do Kołbacza. Z miejscowości Kartno (123 mieszkańców) wykonywane jest 5 kursów do Gryfina i 3 kursy do Kołbacza. Z miejscowości Żeliszawiec (259 mieszkańców) wykonywanych jest 5 kursów do Gryfina i 4 kursy do Kartna. Wszystkie te kursy wykonywane są tylko w dni robocze.

Do pozostałych miejscowości, takich jak: Kołowo (78 mieszkańców) i Komorówko (27 mieszkańców) nie dociera komunikacja autobusowa.

Po terenie gminy Stare Czarnowo nie kursuje komunikacja miejska ani wykonywana na zlecenie ZDiTM w Szczecinie, ani przez MZK Stargard Szczeciński.

W przewozach wykonywanych przez prywatnych przewoźników funkcjonują dwie firmy, a mianowicie:

- **Paan-bus**, Stare Czarnowo, której autobusy kursują na trasie ze Szczecina do Pyrzyc a niektóre kursy do Lipian, Barlinka i Żukowa – autobusy wykonują 26 kursów w dni robocze od 6-tej do 23-tej z częstotliwością nawet co 10-20 minut w godzinach szczytu, w soboty wykonują 14 kursów a w niedziele i święta tylko 8 kursów, głównie w godzinach popołudniowych. Autobusy tej firmy kursują również przez Kołbacz;
- **Transa**, Stargard Szczeciński, której mikrobusy kursują również na trasie ze Szczecina do Pyrzyc przez Stare Czarnowo – mikrobusy wykonują 8 kursów w dni robocze i 5 kursów w soboty.

Władze gminy oceniają, że obecny stan publicznej komunikacji autobusowej nie jest w pełni zadowalający ale nie mają planów zmiany tego stanu rzeczy. Nie były prowadzone badania potrzeb komunikacyjnych ludności zamieszkującej miejscowości, do których nie docierają ani autobusy ani też mikrobusy. Taki stan rzeczy można ocenić jako nie zadowalający.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy nie przebiega żadna linia kolejowa.

Komunikacja wodna

Gmina nie ma dostępu do rzeki Odry ani Zalewu Szczecińskiego. Przez jej terytorium przepływa rzeka Ina, która nadaje się do spływów kajakowych. Brak jest zatem jakiegokolwiek portu lub przystani.

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy nie funkcjonuje żadne lotnisko.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Stare Czarnowo wypada na dość niskim poziomie. Na terenie gminy brak jest komunikacji kolejowej, wodnej

i lotniczej, a komunikacja autobusowa nie zaspokaja większości potrzeb ludności zamieszkałej na dużym obszarze.

Autobusy docierają tylko do miejscowości położonych wzdłuż lub w pobliżu starej drogi krajowej nr. 3 oraz do Kołbacza. Funkcjonuje jeszcze połączenie autobusowe na drodze wojewódzkiej nr 120, pomiędzy Gryfinem a Kołbaczem i Żelewem ale na całej tej trasie wykonywane są tylko dwa kursy na dobę i tylko w dni robocze. Spore trudności z wyjazdem ze swojej miejscowości mają mieszkańcy położonych w głębi terytorium gminy miejscowości Kołowo i Komorówko, gdzie nie docierają żadnego z funkcjonujących na terytorium gminy przewoźników.

Zdaniem autorów należałoby rozpoznać rzeczywiste potrzeby w zakresie transportu publicznego mieszkańców gminy i ewentualnie uruchomić kursy mikrobusów. Nacisk mieszkańców na władze gminy odnośnie funkcjonowania komunikacji publicznej jest także ograniczany faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie powiatu gryfińskiego przypadało w 2010 roku tylko 2,10 mieszkańca, co świadczy o dużym poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należałoby przeprowadzić niezbędne remonty niektórych dróg powiatowych oraz większość dróg gminnych;
- b) podjęcie starań zmierzających do dostosowania wielkości taboru do aktualnych, zarówno co do dni tygodnia, jak i pory dnia, potrzeb w zakresie liczby przewożonych pasażerów;
- c) podjęcie starań dla przedłużenia linii autobusów miejskich Szczecina do miejscowości Stare Czarnowo;
- d) opracowanie sieci połączeń mikrobusowych zapewniających dojazd do węzłów przesiadkowych położonych na obrzeżach Szczecina, w tym do Kijewa po wybudowaniu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju;
- e) podjęcie starań dotyczących uruchomienia linii mikrobusowych łączących Stare Czarnowo z odleglejszymi i mniejszymi miejscowościami, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej liczby kursów w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych, a także w dni wolne od pracy;
- f) realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno autobusami, jak i mikrobusami na terenie całej gminy w zależności od potrzeb, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych potrzeb);
- g) rozpowszechnienie elektronicznych form nabywania biletów obowiązujących we wszystkich publicznych środkach komunikacji na całym obszarze metropolii.

Cele priorytetowe:

- **przebudowa drogi wojewódzkiej nr 120 na odcinku Stare Czarnowo > Gryfino;**
- **systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;**
- **polepszenie oferty komunikacyjnej poprzez zawarcie umów na przewozy publiczne w gminie również z ZDiTM w Szczecinie na linie autobusowe przekraczające granice miasta (w szczególności do siedziby gminy);**
- **wprowadzenie na terenie gminy linii obsługiwanych przez mikrobusy, szczególnie jako pojazdy dowożące do węzłów przesiadkowych na obrzeżach Szczecina oraz do miejscowości położonych w większej odległości od siedziby gminy;**

- **współpraca z władzami Szczecina przy tworzeniu węzła komunikacyjnego przy pętli Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju w Kijewie;**
- **wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.**

5.11.9. Gmina Stepnica

Stan istniejący

Gmina ta położona jest na północny - wschód od Szczecina w odległości 63 km od centrum tego miasta oraz w odległości 20 km od Goleniowa, stolicy powiatu. Na terenie gminy znajdują się miejscowości wyróżnione przez GUS z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku.

Tabela 38. Ludność gminy Stepnica w 2009 roku

Miejscowość		Ludność w grudniu 2009				
		ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1	Budzień	110	55	23,6	64,5	11,8
2	Czarnocin	310	151	21,6	68,4	10,0
3	Gąsierzyno	199	99	21,6	63,8	14,6
4	Jarszewko	73	38	30,1	57,5	12,3
5	Kopice	155	72	19,4	67,1	13,5
6	Miłowo	130	60	24,6	66,2	9,2
7	Piaski Małe	35	18	17,1	62,9	20,0
8	Racimierz	580	285	25,2	60,5	14,3
9	Stepnica	2 462	1 243	19,4	68,1	12,5
10	Stepniczka	241	130	17,0	66,4	16,6
11	Widzieńsko	156	83	24,4	62,2	13,5
12	Zielonczyn	81	37	25,9	65,4	8,6
13	Żarnowo	447	216	20,8	67,1	12,1
14	Żarnówko	98	49	16,3	64,3	19,4

Źródło: Baza Danych Lokalnych GUS

W grudniu 2009 roku na terenie gminy zamieszkiwało 4 785 stałych mieszkańców. W roku następnym 4 776 osób, tym samym w okresie roku ludność zmniejszyła się o 9 mieszkańców. Od 2000 roku ludność gminy wzrosła o 72 osoby. Można więc założyć z dużą dozą prawdopodobieństwa, iż ludność gminy w dłuższym okresie pozostanie będzie pozostawać na tym samym poziomie z lekką tendencją wzrostową i może osiągnąć poziom 5 tys. mieszkańców.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli nr 39 na następnej stronie.

Przez terytorium gminę przebiega droga wojewódzka nr 112, łącząca miejscowość Modrzewie (gmina Goleniów) ze Stepnicą. Z miejscowości Modrzewie droga wojewódzka nr 113 prowadzi do Goleniowa. Przed Goleniowem droga ta przecina drogę szybkiego ruchu nr 3 łączącą Szczecin ze Świnoujściem. Ze Stepnicy do Wolina przez Żarnowo prowadzi droga powiatowa, która jest również ważną drogą dla sieci komunikacyjnej gminy. Drogi gminne stanowią uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom. Według oceny

powiatu goleniowskiego w gminie występuje nie najlepszy stan dróg powiatowych, natomiast drogi gminne są systematycznie remontowane i ich stan ulega zdecydowanej poprawie.

Tabela 39. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj komunikacji	Obecność	Stopień rozwoju
Infrastruktura drogowa	istnieje	słabo rozwinięta
Autostrady	brak	-
Drogi krajowe	Nr 3	tylko mały fragment
Drogi wojewódzkie	Nr 112	stan dobry
Drogi powiatowe	istnieją	stan zadawalający
Drogi gminne	istnieją	sieć uzupełniająca a stan systematycznie ulega poprawie
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	jeden przewoźnik PKS Kamień Pomorski
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	przewoźnik Emil Bus kursujący na trasie Szczecin - Świnoujście oraz Waw – Mar na trasie Stepnica - Goleniów
Dopłaty z budżetu gminy	nie występują	-
Infrastruktura kolejowa	brak linii kolejowych	-
Komunikacja kolejowa	nie istnieje	-
Infrastruktura wodna	dostęp do Zalewu Szczecińskiego	Port morski, port rybacki i przystań żeglarska na Kanale Młyńskim w Stepnicy oraz przystanie żeglarskie w Gąsierzynie i Kopicach.
Komunikacja wodna	istnieje	brak regularnych połączeń
Infrastruktura lotnicza	nie istnieje	Najbliższe lotnisko pod Goleniowem
Komunikacja lotnicza	nie funkcjonuje	

Źródło: badania własne

Komunikacja autobusowa

Jedynym przewoźnikiem w trakcji autobusowej jest PKS Kamień Pomorski, który uruchamia wszystkie połączenia autobusowe na trasach:

- **Szczecin** > Goleniów > Widzeńsko > Stepnica > Jarszewko > Wolin > **Świnoujście** – 1 kurs w dni robocze;
- **Goleniów** > Widzeńsko > Stepnica > Jarszewko > Wolin > **Świnoujście** – 1 kurs w dni robocze (+ powrót);
- **Goleniów** > Widzeńsko > Stepnica > **Jarszewko** – 1 kurs w dni robocze;
- **Szczecin** > Goleniów > Widzeńsko > Stepnica > Jarszewko > Wolin > **Kołczewo** – 1 kurs w dni robocze (+ powrót);
- **Stargard Szczeciński** > Goleniów > Widzeńsko > Stepnica > Jaroszewko > **Wolin** – 1 kurs dziennie (+ powrót);
- **Goleniów** > Kąty > Stepnica > **Czarnocin** – 6 kursów tam oraz 5 kursów powrotnych w dni robocze;
- **Stepnica** > Kąty > **Goleniów** - 1 kurs w dni robocze;
- **Czarnocin** > Stepnica > Kąty > Goleniów > **Szczecin** – 1 kurs w dni robocze;
- **Stepnica** > Jaroszewko > Wolin > **Świnoujście** – 1 kursy w dni robocze;

- **Stepnica > Jaroszewko > Wolin** – 1 kurs w dni robocze;
- **Stepnica > Czarnocin** – 1 kurs w dni robocze.

W sumie przez Stepnicę przejeżdża w dni robocze autobusy PKS wykonujące 22 kursy w różne strony. Ze Stepnicy rozpoczynają się 4 kursy w dni robocze.

W przewozach mikrobusowych funkcjonują dwaj przewoźnicy:

- firma **EmilBus** Mariusz Piotrowski, której mikrobusy kursują na trasie: **Szczecin > Goleniów > Kąty > Stepnica > Jaroszewko > Wolin > Świnoujście** – 5 kursów do Świnoujścia i 6 kursów powrotnych każdego dnia;
- firma **Waw-Mar**, której mikrobusy kursują na trasie **Goleniów > Stepnica** – 11 kursów w dni robocze.

Gmina Stepnica nie dofinansowuje funkcjonowanie komunikacji publicznej. Władze gminy oceniają, że obecny stan publicznej komunikacji autobusowej nie jest wystarczający i zamierzają ten stan rzeczy zmienić, tym bardziej że z liczby połączeń nie są zadowolenie mieszkańcy Gąsierzyny, Kopic, Czarnocina i Widzeńska a do Krokorzyc autobusy w ogóle nie docierają.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy nie przebiega żadna linia kolejowa, brak więc możliwości organizowania komunikacji kolejowej.

Komunikacja wodna

Port w Stepnicy położony jest w odległości około 3 km od toru wodnego Świnoujście – Szczecin. W granicach portu występują dwa rejonu funkcjonalne: Basen Kolejowy, gdzie mogą odbywać się przeładunki ładunków masowych, drobnicowych i wielkogabarytowych oraz Basen Rybacki, gdzie znajdują się miejsca postojowe dla łodzi rybackich i kilku jachtów. Poszczególne nabrzeża w porcie mają następujące długości:

- nabrzeże Północne - 167,3 m;
- nabrzeże Czołowe – 61 m, głębokość 1,9 – 2,8 m;
- nabrzeże Południowe – 146,5 m, głębokość 3 – 3,4 m;
- nabrzeże Przeładunkowe – 75 m, głębokość 0,9 – 1,9 m.
-

Przy nabrzeżu Południowym w Basenie Kolejowym mogą cumować barki, pchacze oraz statki o długości do 75 m i szerokości 13 m. W porcie przebudowywane jest nabrzeże w Basenie Kolejowym wraz z budową stanowiska ro-ro do obsługi ładunków wielkogabarytowych. W ramach tej inwestycji powstaje oprócz nabrzeża bocznego również rampa (pochylnia) o szerokości użytkowej 10,0 m. Jednocześnie modernizacji podlegały nawigacyjne światła wejściowe do basenu. Miały być także wykonane pogłębienie basenu do głębokości 4,5 m.

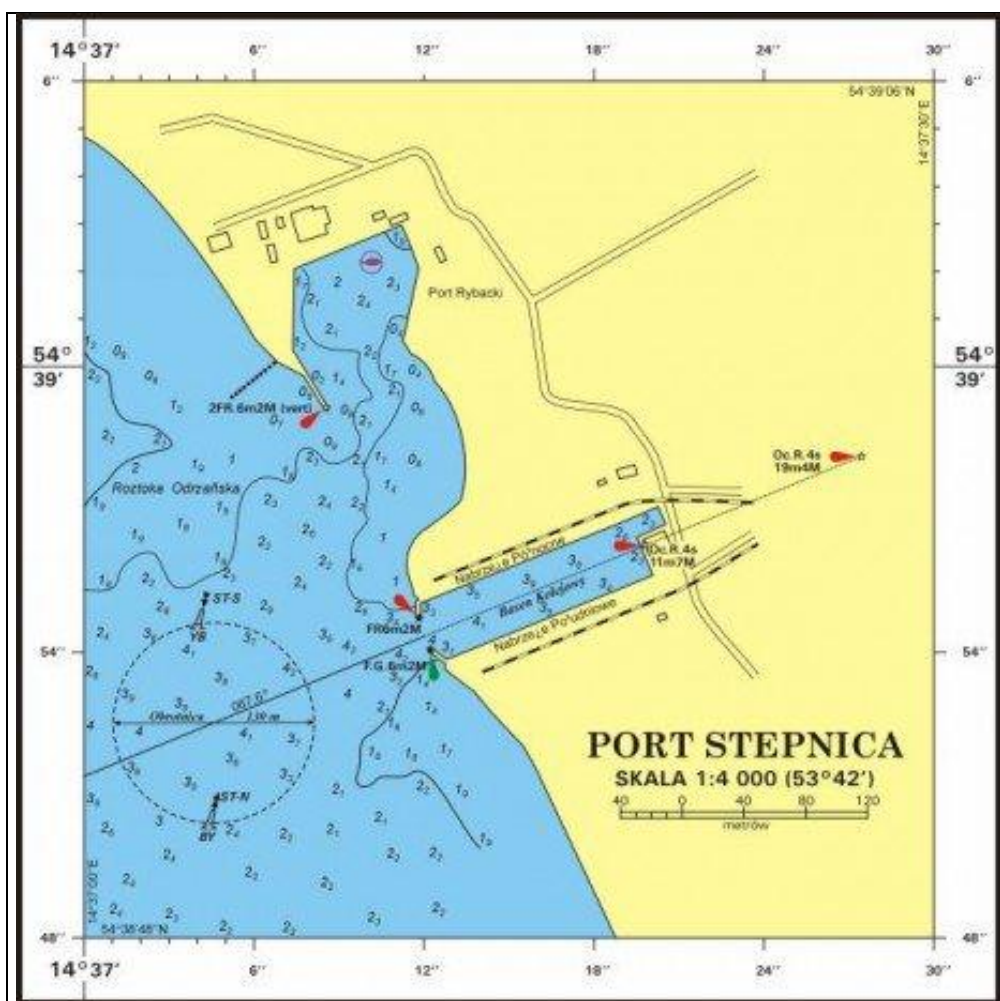
Niestety, z portu w Stepnicy nie funkcjonują regularne połączenie pasażerskie z portami położonymi nad Zalewem Szczecińskim, takimi jak: Trzebież (8 km), Police (7-9 km), Nowe Warpno (33 km) a nawet Szczecin (28 km) i Świnoujście (45 km). Nie buduje się też w tych portach nabrzeża, które mogłyby obsłużyć promy samochodowo-pasażerskie wypływające ze Stepnicy.

Ponadto na Kanale Młyńskim w Stepnicy funkcjonuje przystań żeglarska prowadzona przez Klub Żeglarski i Motorowodny LOK w Stepnicy. Przystań dysponuje 48 miejscami do cumowania jachtów. Klub zapewnia stałą gościnę dla 22 jednostek jednorazowo o długości jednostki do 15 m, szerokości do 4 m i zanurzeniu do 2,5 m. W przystani zapewniono możliwość skorzystania z natrysku oraz doładowania akumulatora na miejscu cumowania. Można też nabyć gaz butlowy propan-butan.

W miejscowości Kopice zlokalizowano przystań żeglarską chronioną betonowym falochronem. W porcie funkcjonują dwa baseny, w których może cumować jednocześnie do 40 jachtów lub łodzi. Tor podejściowy do portu ma do 80 cm głębokości. Zaplecze raczej skromne ale wieś bardzo gościnna.

W 2010 roku otwarto nową przystań żeglarską w Gąsierzynie nad Zalewem Szczecińskim. Przy nowym pomoście może jednocześnie cumować około dziesięciu jednostek pływających (jachtów lub łodzi).

Rys. nr 15. Schemat portu w Stepnicy



Źródło: strona internetowa marinas.pl

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy brak jest lotnisk, w tym nawet sportowych. Najbliższe lotnisko i to klasy międzynarodowej znajduje się pod Goleniowem. Z tego powodu nie ma potrzeby budowy lotnisk na terenie gminy.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Stepnica wypada na dość niskim poziomie, gdyż połączenia autobusowe nie docierają do wszystkich miejscowości na terenie gminy, a tam gdzie docierają liczba kursów, szczególnie w godzinach wieczornych, z pewnością nie zadawala mieszkańców. Trudności z powrotem mogą mieć mieszkańcy Gąsierzyny (200 mieszkańców), Kopic (155 mieszkańców) i Czarnocina (310 mieszkańców) oraz Widzieńska (156 mieszkańców), gdzie nie docierają kursy autobusów PKS Kamień Pomorski zarówno w godzinach wieczornych, jak i w dni wolne od pracy. Dojazdu nie mają mieszkańcy osady Krokorzyce.

Na terenie gminy istnieje kilka atrakcji turystycznych, takich jak:

- zmodernizowana plaża (wymieniono cały piasek) oraz przedłużone moło w Stepnicy;
- wyspa Chełminek;
- park natury i rezerwat przyrody oraz przystań żeglarska w Czarnocinie;

- rezerwat „Białodrzew Kopicki”;
- rezerwat „Olszanka”;
- wieża widokowa na górze Zielonczyn.

Organizowane cyklicznie imprezy plenerowe oraz rozbudowa portu w Stepnicy, zarówno w części pasażerskiej, jak i mariny żeglarskiej oraz dwie inne przystanie żeglarskie w Gąsierzynie i Kopicach, a także ośrodek sportów wodnych w Czarnocinie powinny spowodować znaczący wzrost ruchu, głównie turystycznego.

Nacisk mieszkańców na władze gminy odnośnie funkcjonowania komunikacji publicznej jest także ograniczany faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie powiatu goleniowskiego przypada tylko 2,14 mieszkańca, co świadczy o dużym poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należałoby przeprowadzić niezbędne remonty dróg powiatowych oraz dokończyć remonty dróg gminnych;
- b) podjęcie starań zmierzających do dostosowania wielkości taboru do aktualnych, zarówno co do dni tygodnia, jak i pory dnia, potrzeb w zakresie liczby przewożonych pasażerów;
- c) podjęcie starań dotyczących uruchomienia linii mikrobusowych łączących Stepnicę i Goleniów z odleglejszymi i mniejszymi miejscowościami, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej liczby kursów w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych, a także w dni wolne od pracy;
- d) realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno autobusami, jak i mikrobusami na terenie całej gminy w zależności od potrzeb, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych potrzeb);
- e) rozpowszechnienie elektronicznych form nabywania biletów obowiązujących we wszystkich publicznych środkach komunikacji na całym obszarze metropolii;
- f) podjęcie starań mających na celu uruchomienie w okresie letnim kursów promów samochodowo-pasażerskich oraz statków pasażerskich, w tym wodolotów, łączących port w Stepnicy z innymi przystaniami w Szczecinie, Policach, Trzebieży i Nowym Warpnie, a także na terenie Niemiec, szczególnie do Altwarp i Ueckermunde;
- g) zapewnienie sprawnej obsługi wzmożonego ruchu turystycznego obsługiwanego przez port w Stepnicy oraz przystanie żeglarskie z możliwością dotarcia do innych miejscowości na terenie gminy oraz do Goleniowa.

Gmina jest najdalej położona od stolicy aglomeracji z tego powodu władze gminne winne zintensyfikować starania w celu zapewnienia dogodnego dojazdu środkami komunikacji publicznej do Stepnicy i innych miejscowości zarówno ze Szczecina, jak i Goleniowa a także z gmin powiatu polickiego (głównie drogą wodną).

Cele priorytetowe:

- **modernizacja drogi wojewódzkiej nr 112 na całej długości;**
- **systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;**
- **wprowadzenie na terenie gminy większej liczby linii obsługiwanych przez mikrobusy, szczególnie na terenie mniejszych miejscowości oraz do osiedli położonych w większej odległości od Stepnicy i Goleniowa;**

- **zwiększyć dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców gminy przez wprowadzenie linii komunikacyjnych do węzła komunikacyjnego w Goleniowie po jego powstaniu;**
- **uruchomienie wodnej komunikacji publicznej do portów położonych na zachodnim brzegu Odry i Zalewu Szczecińskiego także w ruchu transgranicznym do portów niemieckich;**
- **wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.**

5.11.10. Gmina Stargard Szczeciński

Stan obecny

Na terenie gminy GUS wyróżnił miejscowości zamieszczone w tabeli 40 wraz z danymi dotyczącymi ludności według stanu na grudzień 2009 roku, które zamieszczono w Tabeli 40.

W sumie na terenie gminy zamieszkiwało w grudniu 2009 roku 11 827 stałych mieszkańców. W tym samym okresie czasu w 2010 roku zamieszkiwało 11 976 stałych mieszkańców, tym samym ludność wzrosła o 149 mieszkańców. Zmiana liczby ludności miała stałą, choć niewielką tendencję wzrostową.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 41.

Przez terytorium gminy przebiega droga krajowa Nr **10**, łącząca Szczecin z Wałczem, Piłą, Bydgoszczą, Toruniem i Warszawą z odcinkiem drogi szybkiego ruchu **S10** stanowiącym Obwodnicę Stargardu Szczecińskiego. Droga ta poprowadzona po nowym śladzie omija większość miejscowości na terenie gminy na odcinku od granic gminy aż poza miejscowość Święte. Natomiast poprzednia droga nr 10 na odcinku od zjazdu do Kobyłanki przez Lipnik do granic miasta Stargard Szczeciński jest drogą powiatową. Odcinek od Świętego do skrzyżowania ulic Bydgoskiej i M. Curie-Skłodowskiej stał się przedłużeniem drogi krajowej nr 20.

Przez terytorium gminy biegnie również droga krajowa nr **20** ze Świętego do Gdyni przez Chociwel, Węgorzyno, Miastko i Bytów. Droga ta na odcinku przebiegającym przez terytorium gminy jest dwujezdniowa z poboczem. Jest stan nie jest zły, choć wymaga remontu.

Po terytorium gminy przebiegają także drogi wojewódzkie, w tym;

- ❖ nr **106** z Rzewnowa przez Golczewo, Nowogard, Maszewo, Łęczycę i Stargard Szczeciński do Pyrzyc;
- ❖ nr **141** z Sowna do Darż przez Przemocze;
- ❖ nr **142** od skrzyżowania z autostradą A6 przez Sowno, Poczernin, wieś Łęczycę do skrzyżowania z drogą krajową 20 w miejscowości Lisowo w kierunku na Chociwel.

Stan tych dróg można uznać za zadawalający.

Po terenie gminy przebiegają również drogi powiatowe:

- ❖ nr 0709Z łączącą Strumiany z Sownem (droga główna);
- ❖ nr 0731Z od miejscowości Mosty przez Warchlino, Małkocin, Kłębino do Stargardu (droga lokalna);
- ❖ nr 1702Z – z miejscowości Niedźwiedz do Sowna (droga lokalna);
- ❖ nr 1708Z – od Warchlinka przez Poczernin do Smogolic (droga lokalna);
- ❖ nr 1709Z – od Sowna przez Smogolice, Żarowo do Stargardu (droga główna);

Tabela 40. Ludność gminy Stargard Szczeciński w 2009 roku

Miejscowość		Ludność w grudniu 2009 roku				
		ogółem	w tym kobiety	z liczby ogółem w % – w wieku		
				przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
1	Barzkowice	624	290	24,7	64,7	10,6
2	Golczewo	27	9	29,6	59,3	11,1
3	Golina	117	58	32,5	60,7	6,8
4	Grabowo	328	164	28,7	61,3	10,1
5	Grzędzice	917	473	21,8	65,8	12,4
6	Kiczarowo	201	99	21,9	68,2	10,0
7	Kłębino	428	212	24,8	63,6	11,7
8	Koszewko	182	86	26,9	63,2	9,9
9	Koszewo	438	221	21,0	65,8	13,2
10	Krąpiel	930	463	22,9	67,7	9,4
11	Kurcewo	126	72	27,8	57,9	14,3
12	Lipnik	391	189	21,2	67,3	11,5
13	Lubowo	125	58	27,2	62,4	10,4
14	Małkocin	485	236	24,3	64,3	11,3
15	Pężino	1 155	573	24,8	64,2	11,0
16	Poczernin	215	98	24,2	56,7	19,1
17	Rogowo	130	61	36,2	53,1	10,8
18	Skalin	484	240	23,3	64,9	11,8
19	Smogolice	97	50	23,7	61,9	14,4
20	Sowno	504	240	26,8	64,1	9,1
21	Strachocin	291	143	21,3	67,0	11,7
22	Strumiany	63	28	22,2	69,8	7,9
23	Strzyżno	358	159	23,2	64,5	12,3
24	Sułkowo	189	93	29,1	67,7	3,2
25	Święte	198	99	16,2	70,2	13,6
26	Trzebiatów	336	163	25,3	64,3	10,4
27	Tychowo	385	203	27,0	61,6	11,4
28	Ulikowo	570	294	25,3	61,4	13,3
29	Warchlino	169	85	21,3	56,8	21,9
30	Wierzchład	98	48	20,4	67,3	12,2
31	Witkowo Drugie	1 013	504	20,4	65,4	14,1
32	Żarowo	349	167	16,9	69,9	13,2

Zródło: Baza Danych Lokalnych GUS

- ❖ nr 1711Z – z miejscowości Zagość przez Skalin, Stargard, Witkowo Drugie, Witkowo Pierwsze do granicy powiatu – Piasecznik (droga główna);
- ❖ nr 1712Z – z Kunowa przez Koszewko do Starego Przylepu (droga lokalna);
- ❖ nr 1713Z – z Koszewka przez Dębice do Warnic;
- ❖ nr 1714Z – ze Stargardu przez Kurcewo do Strzebielewa (droga lokalna);
- ❖ nr 1716Z – od drogi 1711Z przez Witkowo Pierwsze, Kolin, Dolice do granicy powiatu (droga główna);
- ❖ 1717Z – z Małkocina do Białunia (droga lokalna);
- ❖ 1726Z – z Grabowa przez Kiczarowo, Ulikowo, Pężino do Sadłowa (droga zbiorcza);
- ❖ 1727Z – ze Strachocina przez Sułkowo do Tychowa (droga lokalna);
- ❖ 1728Z – ze Święte przez Tychowo do Trzebiatowa (droga lokalna);
- ❖ 1729Z – z Dalewa do Marianowa (droga lokalna);
- ❖ 1730Z – z Czarnkowa przez Pężino do Krąpieli (droga zbiorcza);
- ❖ 1731Z – z Marianowa przez Barzkowice do Krąpieli (droga lokalna);
- ❖ 1732Z – z Tarnowa przez Golinę do drogi nr 1726Z (droga lokalna);
- ❖ 1733Z – z Pężina do Barzkowic (droga lokalna);

- ❖ 1773Z – z Warchlina do Parlina (droga lokalna).

Tabela 41. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj	Stan	Stopień rozwoju
komunikacji lub infrastruktury		
Komunikacja drogowa		
- autostrady	brak	-
- drogi krajowe	nr 10 i 20	stan zadowalający
- drogi wojewódzkie	nr 106,141,142	stan zadowalający
- drogi powiatowe	20 odcinków dróg powiatowych	stan nie zadowalający
- drogi gminne	istnieją	sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	Kilku przewoźników z grupy firm PKS, w tym: Szczecin, Szczecinek, Świdwin oraz Veolia Toruń
Komunikacja miejska	funkcjonuje	Jeden przewoźnik MZK Stargard Szczeciński
Komunikacja komercyjna	funkcjonuje	Kilku przewoźników dysponujących autobusami i mikrobusami
Dopłaty z budżetu	występują	589.000;- zł (tylko do linii miejskich)
Komunikacja kolejowa		
Infrastruktura	trzy linie kolejowe nr 202, 351 i 411	Linie w różnym stopniu modernizacji
Komunikacja	Funkcjonuje	dużo połączeń lokalnych i krajowych
Komunikacja wodna		
Infrastruktura	brak szlaków wodnych	brak przystani
Komunikacja	nie istnieje	brak połączeń
Komunikacja lotnicza		
Infrastruktura	brak	brak czynnych lotnisk
Komunikacja	nie funkcjonuje	-

Źródło: badania własne

Komunikacja autobusowa

Ze względu na położenie gminy komunikację publiczną zapewnia wielu przewoźników, zarówno firmy z grupy PKS, jak i prywatni przewoźnicy operujący kilkoma typami mikrobusów. Przewoźnicy z grupy PKS, czyli firmy:

- ❖ PKS Gryfice;
- ❖ PKS Kamień Pomorski;
- ❖ PKS Myślibórz;
- ❖ PKS Szczecin;
- ❖ PKS Szczecinek;
- ❖ PKS Świdwin;
- ❖ Veolia Transport Sp. z o.o. Toruń.

Przez gminę Stargard Szczeciński przejeżdżają autobusy wielu przewoźników kursujących na trasach łączących miejscowości położone w głębi kraju ze Szczecinem. Zapewniają one połączenia miasta i gminy Stargard Szczeciński z takimi miejscowościami jak: Barlinek, Chociwel, Choszczno, Goleniów, Gorzów Wielkopolski, Ińsko, Jelenia Góra, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Łobez, Maszewo, Nowogard, Piła, Pobierowo, Połczyn Zdrój, Pyrzyce, Resko, Świeradów Zdrój, Świnoujście, Toruń, Wałcz, Wolin, Złocieniec oraz Szczecin.

Najwięcej połączeń posiadają miejscowości, które leżą w pobliżu drogi krajowej nr 10 jak: Strachocin, Święte, Tychowo i Krąpiel oraz Lipnik, zarówno w jej starym, jak

i nowym przebiegu. Z Grabowa położonego przy drodze wojewódzkiej nr 106 odjeżdża wiele autobusów do Białunia, Chociwła, Kamienia Pomorskiego, Maszewa, Goleniowa, Nowogardu a nawet po jednym połączeniu w okresie letnich wakacji do Świnoujścia, a w roku szkolnym do Wolina.

Natomiast do miejscowości Żarowo, Lubowo, Rogowo, Poczernin, Smogolice, Sowno, Strumiany, Warchlino i docierają tylko nieliczne kursy autobusów z grupy PKS. Z miejscowości Lubowo, Poczernin, Rogowo i Poczernin kursują tylko po dwa autobusy w dni robocze do Goleniowa, w tym jeden do Maszewa (w godzinach popołudniowych) oraz po trzy autobusy do Stargardu (dwa poranne i jeden południowy). Ze Strumian kursują w dni robocze tylko dwa poranne autobusy do Stargardu i jeden powrotny po południu do Goleniowa. W miejscowości Sowno można skorzystać w dni robocze z 3 połączeń do Goleniowa i 5 połączeń do Stargardu. Z Warchlina można skorzystać z 2 połączeń do Połczyna Zdroju i 3 połączeń do Szczecina zarówno w dni robocze, jak i w soboty i niedziele. Z miejscowości Żarowo można skorzystać z jednego połączenia do Goleniowa i 3 połączeń do Stargardu w dni robocze. W miejscowości Kiczarowo można skorzystać z 12 połączeń w dni robocze i soboty, w tym 3 w niedzielę. Do Ulikowa, Pężina, Barzkowic i Goliny dociera 11 kursów w dni od poniedziałku do soboty oraz 3 w niedzielę. Do Witkowa Pierwszego oraz Witkowa Drugie docierają 4 kursy w dni robocze. Do Trzebiatowa dociera 11 kursów w dni robocze, w tym 4 rano i 7 popołudniu. Do Kurcewa dociera 5 kursów w dni robocze oraz 4 w soboty i 1 w niedzielę.

Mieszkańcy miejscowości: Barzkowice (624 mieszkańców), Pężino (1.155 mieszkańców), Ulikowo (570 mieszkańców) i Witkowo Drugie (1.013 mieszkańców) mogą również skorzystać z połączeń kolejowych realizowanych przez Przewozy Regionalne.

Po terenie gminy Stargard Szczeciński kursuje komunikacja miejska obsługiwana przez Miejski Zakład Komunikacji Stargard Szczeciński. Autobusy kursują na kilku liniach, a w szczególności:

- ❖ **3** – kursująca na trasie: Kobylanka – Morzyczyn – Zieleniewo – Lipnik – Stargard miasto – Strachocin – Święte – Tychowo – Sułkowo i wykonująca 4 kursy do i z Kobylanki wyłącznie w soboty, niedziele i święta przez Stargard do miejscowości Święte, a ostatni kurs do pl. Wolności w Stargardzie a także wykonującą 5 kursów w dni robocze (2 kursy rano i 3 po południu) z miejscowości Sułkowo i Tychowo oraz dodatkowo 5 kursów z miejscowości Święte w dni robocze, 11 kursów w soboty i niedziele;
- ❖ **3G** – kursująca na trasie: Grzędzice – Lipnik – Stargard miasto – Strachocin – Święte – Tychowo – Sułkowo i wykonującą 10 kursów z miejscowości Grzędzice w dni robocze oraz 6 kursów z Sułkowa w dni robocze, w tym 2 kursy przez Tychowo;
- ❖ **4** – kursująca na trasie: Kobylanka – Bielkowo – Jęczydół – Morzyczyn – Zieleniewo – Lipnik – Stargard (Plac Wolności) i wykonująca 8 kursów w dni robocze z miejscowości Kobylanka, w tym 2 kursy przez Bielkowo i Jęczydół oraz 16 kursów w dni robocze i 9 kursów w soboty i niedziele do i z Morzyczyna;
- ❖ **5** – kursująca na trasie: Koszewko – Koszewo – Wierzchład – Skalin – Kunowo – Zieleniewo – Lipnik – Stargard miasto – Klępino – Małkocin – Storkówko i wykonująca 10 kursów w dni robocze i 5 kursów w soboty z Koszewka oraz 9 kursów w dni robocze do Klępina, w tym 3 kursy z Małkocina i po 2 kursy w soboty i niedziele ze Storkówka;
- ❖ **6** – kursująca na trasie Stargard miasto – Witkowo Drugie i wykonująca 13 kursów w dni robocze, 6 kursów w soboty i 4 kursy w niedziele do i z Witkowa;
- ❖ **7** – kursująca na trasie: Stargard miasto – Strzyżno i wykonująca 5 kursów w dni robocze do i ze Strzyżna;
- ❖ **11** – kursująca na trasie: Stargard miasto – Żarowo i wykonująca 12 kursów w dni robocze, 4 kursy w soboty i 3 kursy w niedziele do i z Żarowa.

Dopłaty do utrzymania tej komunikacji pochodzą z budżetu gminy.

W przewozach komercyjnych, wykorzystujących zarówno mikrobusy jak i autobusy funkcjonuje kilku przewoźników.

Jednym z nich jest firma **Transa** z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Szczecin przez Zieleniewo, Morzyczyn, Jęczydół, Stargard Szczeciński i Motaniec – mikrobusy wykonują 23 kursy tylko w dni robocze od 5-tej do 20-tej z częstotliwością nawet co 10-20 minut w godzinach szczytu;
- ❖ Stargard Szczeciński > Pyrzyce przez Warnice, Barnim, Obryta, Wierzbno, Grzędziec, Okunica – mikrobusy wykonują 22 kursy w dni robocze, 20 kursów w soboty i 5 kursów w niedziele i święta;
- ❖ Stargard Szczeciński > Brzezina przez Witkowo, Strzebielewo, Kolin, Morzyca, Dolice, Dobropole Pyrzyckie – mikrobusy wykonują 8 kursów w dni robocze i 7 kursów w soboty.

Drugim przewoźnikiem jest firma **Krajan** ze Szczecina, której mikrobusy kursują na trasie: Szczecin > Kobylanka > Morzyczyn > Zieleniewo > Stargard Szczeciński, wykonując 9 kursów każdego dnia.

Trzecim przewoźnikiem jest Firma Usługowo – Handlowa Adam **Fedeńczak** z siedzibą w Nowogardzie, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Ińsko przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo, Lisowo, Chociwel, Kamienny Most, Ścienne – mikrobusy na tej trasie wykonują 5 kursów w dni robocze i soboty oraz 3 kursy w niedziele;
- ❖ Stargard Szczeciński > Suchań > Dobrzany przez Strachocin, Święte, Tychowo, Krąpiel, Żukowo, Sadłowo, Suchań, Tarnowo, Odargowo, Szadzko – mikrobusy wykonują na tej trasie wykonują 8 kursów w dni robocze;
- ❖ Stargard Szczeciński > Chociwel przez Grabowo, Kicko, Starą Dąbrowę, Białuń, Chlebówko, Chlebowo, Kanię, Karkowo – mikrobusy na tej trasie wykonują 8 kursów od poniedziałku do soboty;
- ❖ Stargard Szczeciński – Dolice przez Witkowo Pierwsze, Witkowo Drugie, Krępcowo, Rzeplino, Brałęcín – mikrobusy na tej trasie wykonują 8 kursów w dni robocze;
- ❖ Stargard Szczeciński > Stara Dąbrowa > Chociwel przez Grabowo, Kicko, Starą Dąbrowę, Białuń, Chlebówko, Chlebowo, Kanię – mikrobusy na tej trasie wykonują 4 kursy w dni robocze i soboty oraz jeden poranny kurs w dni nauki w szkołach;
- ❖ Stargard Szczeciński > Dobrzany przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Czarnkowo, Trąbki, Marianowo, Wiechowo, Kępno – mikrobusy wykonują na tej trasie 7 kursów w dni robocze oraz soboty;
- ❖ Stargard Szczeciński > Choszczno przez Strachocin, Święte, Tychowo, Krąpiel, Żukowo, Sadłowo, Suchań, Piasecznik, Pławie, Bonin, Pakość – mikrobusy wykonują 6 kursów w dni robocze i 5 kursów w soboty;
- ❖ Stargard Szczeciński > Nowogard przez Grabowo, Piaszcze, Kicko, Moskorzew, Łęczycę, Parlino, Darż, Maszewo, Stodólsko, Leszczynekę, Dębice, Bęcno, Jenikowo, Korytowo, Ostrzycę, Sapolnicę – mikrobusy na tej trasie wykonują 3 kursy w dni robocze i jeden w dni nauki w szkołach;
- ❖ Stargard Szczeciński > Szczecin bez przystanków pośrednich – mikrobusy wykonują 20 kursów w dni robocze i w soboty.

Kolejnym przewoźnikiem jest Firma „**TRANSMAR**” Marcin Fedeńczak z siedzibą w Nowogardzie, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Bobrowniki przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo – mikrobusy na tej trasie wykonują 2 kursy w dni robocze;
- ❖ Stargard Szczeciński > Chociwel przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo, Bobrowniki, Lisowo – mikrobusy wykonują 12 kursów w dni robocze.

Następnym przewoźnikiem jest Firma **STYL – BUS** Przewozy Autobusem Eugeniusz Dyba z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim, której pojazdy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Chlebowo przez Grabowo, Kicko, Starą Dąbrowę, Łęczynę, Tolcz, Białuń, Chlebowko, Chlebowo – mikrobusy na tej trasie wykonują 11 kursów w dni robocze i 2 kursy w soboty;
- ❖ Stargard > Kiczarowo przez Grzędzice, Lipnik, Grabowo – mikrobusy na tej trasie wykonują po 4 kursy od poniedziałku do środy oraz po 3 kursy w czwartki i piątki;
- ❖ Stargard Szczeciński > Barzkowice przez Ulikowo, Pęczino, Golinę – mikrobusy na tej trasie wykonują po 3 kursy w poniedziałek i wtorek oraz po 2 kursy od środy do piątku.

Kolejnym przewoźnikiem jest Firma **Usługi Przewozowe** Krzysztof Dąbek z siedzibą w Suchaniu, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Długie przez Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo, Bobrowniki, Lisowo, Kamienny Most, Starzyce, Długie – pojazdy na tej trasie wykonują 8 kursów w dni robocze.

Następnym przewoźnikiem to firma Przewóz Osób „**POL – BUS**” Tomasz Sochacki z siedzibą w Suchaniu, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Suchań przez Ulikowo, Pęczino, Golinę, Barzkowice, Sulino, Słodkowo – mikrobusy na tej trasie wykonują 20 kursów, w tym 6 w niedziele.

Ostatnim przewoźnikiem jest Firma **Usługi Transportowe** Waldemar Szurgot z siedzibą w Pęczynie, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Marianowo przez Ulikowo, Pęczino, Trzebiatów, Golinę, Brudzewice, Barzkowice, Słodkowo, Sulino – mikrobusy na tej trasie wykonują 13 kursów, w tym 6 w soboty;
- ❖ Stargard > Brańcin przez Strzyżno, Kurcewo, Strzebielewo, Przewłoki, Krępczewo, Rzeplino – mikrobusy na tej trasie wykonują 5 kursów, w tym 4 w soboty i 1 niedziele.

Władze gminy oceniają, że obecny stan publicznej komunikacji autobusowej i mikrobusowej jest zadawalający, jednakże stale prowadzą analizę możliwości jego dalszej poprawy. Rozeznania w zakresie potrzeb komunikacyjnych miejscowości, do których nie docierają lub dociera mniej linii autobusowych lub mikrobusowych prowadzone są poprzez Sołtysów tych sołectw.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiega jedna ważna linia kolejowa nr 351 łącząca Szczecin ze Stargardem Szczecińskim i dalej z Poznaniem. W Stargardzie rozpoczyna się linia kolejowa nr 202 do Koszalina i Gdańska oraz linia 411 do Pyrzyc. Linia 351 jest linią dwutorową, zelektryfikowaną, poddawaną bieżącym modernizacjom, zmierzającym do podwyższenia prędkości podróźnej. Linia 202 jest linią na wielu odcinkach jednotorową i nie zelektryfikowaną. Linia 411 do Pyrzyc nie jest czynna.

Ze względu na połączenie ze Szczecinem oraz wieloma ośrodkami wypoczynkowymi nad Bałtykiem oraz portem w Świnoujściu, ruch na tej linii, szczególnie w porze letniej jest bardzo duży.

Niestety, większość pociągów dalekobieżnych nie zatrzymuje się na stacjach na terenie gminy Stargard Szczeciński lecz tylko w mieście Stargardzie.

Natomiast takie miejscowości jak Miedwiecko i Reptowo mają następującą liczbę połączeń pociągami regionalnymi:

- Grzędzice – 22 pary pociągów do Szczecina i Stargardu Szczecińskiego;
- Witkowo Pyrzyckie – 9 par połączeń do Szczecina i w przeciwnym kierunku do Choszczna, Krzyża i Poznania;
- Ulikowo – 12 par połączeń do Stargardu i Szczecina oraz w stronę przeciwną;

- Pężino i Barzkowice – 3 połączenia do Stargardu i 4 połączenia do Kalisza Pomorskiego.

Można uznać zatem, iż komunikacja kolejowa zaspokaja w dużym stopniu potrzeby w tym zakresie mieszkańców gminy.

Komunikacja wodna

Gmina nie ma dostępu do rzeki Odry ani Zalewu Szczecińskiego. Przez jej terytorium przepływa rzeka Ina, która nadaje się do spływów kajakowych. Brak jest zatem jakiegokolwiek portu lub przystani.

Komunikacja lotnicza

Na terenie gminy nie znajduje się żadne lotnisko. W granicach miasta Stargard Szczecińskiego istnieje teren po wojskowym radzieckim lotnisko w Kluczewie jednakże, ze względu na stopień zużycia płyty lotniska, nie jest ono czynne. Nie jest również planowane jego uruchomienie.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Stargard Szczeciński wypada na dość wysokim poziomie, szczególnie dla miejscowości położonych wzdłuż i w pobliżu drogi krajowej nr 10 oraz linii kolejowej 351. Nieco gorzej jest już w miejscowościach położonych w większej odległości od Stargardu.

Na terenie gminy funkcjonują nie tylko połączenia autobusowe (wykonywane liniami obsługiwanymi przez firmy typu PKS oraz miejskimi przez MZK Stargard Szczeciński), ale również mikrobusowe oraz kolejowe. Brak natomiast komunikacji wodnej i lotniczej.

Do 14 miejscowości docierają nie tylko autobusy komunikacji międzymiastowej ale również linie miejskie obsługiwane przez MZK Stargard Szczeciński oraz linie mikrobusowe. Mieszkańcy miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowej do Kalisza Pomorskiego mogą dodatkowo skorzystać z połączeń kolejowych.

Na terenie Gminy Stargard Szczeciński nie ma miejscowości do której nie dociera żadna komunikacja publiczna.

Potrzeby mieszkańców w zakresie funkcjonowania komunikacji publicznej mogą być ograniczane faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie powiatu stargardzkiego przypadało w 2010 roku 2,43 mieszkańca, co świadczy o średnim poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należałoby przeprowadzić niezbędne remonty niektórych dróg powiatowych oraz większość dróg gminnych, prowadzących do miejscowości pozbawionych innych możliwości dojazdu;
- b) kontynuacja starań zmierzających do dostosowania wielkości taboru do aktualnych, zarówno co do dni tygodnia, jak i pory dnia, potrzeb w zakresie liczby przewożonych pasażerów;
- c) kontynuacja starań dla przedłużenia linii autobusów miejskich obsługiwanych przez MZK Stargard Szczeciński do większej liczby miejscowości, do których kursuje mniej linii autobusów międzymiastowych;
- d) opracowanie sieci połączeń mikrobusowych zapewniających dojazd do węzłów przesiadkowych położonych wzdłuż linii kolejowych z jednoczesnym zapewnieniem dogodnych warunków dojazdu do Szczecina i Stargardu Szczecińskiego;
- e) podjęcie starań dotyczących uruchomienia linii mikrobusowych łączących Stargard Szczeciński z odleglejszymi i mniejszymi miejscowościami, do których nie docierają autobusy, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej liczby kursów

- w godzinach porannych i popołudniowych oraz wieczornych, a także w dni wolne od pracy;
- f) realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno autobusami, jak i mikrobusami na terenie całej gminy w zależności od potrzeb, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych potrzeb);
 - g) wprowadzenie regularnych kursów pociągów regionalnych zapewniających dojazd do centrum Szczecina i Stargardu Szczecińskiego, przy jednoczesnej budowie parkingów wokół stacji i przystanków oraz wprowadzeniu zasady „parkuj i jedź”.

Cele priorytetowe:

- ***budowa obwodnicy północnej miasta Stargard Szczeciński;***
- ***systematyczna modernizacja dróg powiatowych i gminnych;***
- ***dalsze wydłużenie w miarę potrzeb wybranych linii obsługiwanych przez autobusy MZK Stargard Szczeciński do miejscowości w gminie;***
- ***wprowadzenie na terenie gminy większej liczby linii obsługiwanych przez mikrobusy, szczególnie na terenie mniejszych miejscowości;***
- ***kolej regionalna jako główna oś transportu publicznego na kierunku Stargard Szczeciński – Szczecin z większą częstotliwością kursowania pociągów;***
- ***budowa parkingów przy wybranych stacjach kolejowych z parkingami typu „Parkuj i Jedź”;***
- ***budowa Centrum Komunikacyjnego w Stargardzie Szczecińskim;***
- ***wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.***

5.11.11. Miasto Stargard Szczeciński

Stan obecny

Na terenie miasta zamieszkiwało w grudniu 2010 roku 69 631 stałych mieszkańców. W 2000 roku liczba mieszkańców miasta wynosiła 71 160, a zatem w ciągu 11 lat zmalała o 1 529 osób. Zmiana liczby ludności miała stałą, choć niewielką tendencję spadkową.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 42.

Przez terytorium miasta ale obwodnicą przebiega droga szybkiego ruchu Nr **10**, łącząca Szczecin z Wałczem, Piłą, Bydgoszczą, Toruniem i Warszawą. Droga ta poprowadzona po nowym śladzie omija centrum miasta.

Przez terytorium miasta biegnie też droga krajowa nr **20** ze Stargardu Szczecińskiego do Gdyni przez Chociwel, Węgorzyno, Miastko i Bytów.

Po terytorium miasta przebiega drogi wojewódzka nr **106** z Rzewnowa przez Golczewo, Nowogard, Maszewo, Łęczycę i Stargard Szczeciński do Pырzyc. Stan tej drogi można uznać za zadawalający.

Po terenie miasta przebiegają również drogi powiatowe:

- nr 0731Z od miejscowości Mosty przez Rożnowo, Klępino do Stargardu (droga lokalna);
- nr 1709Z – od Sowna do Stargardu (droga główna);
- nr 1711Z – z miejscowości Zagość przez Kunowo, Skalin, Stargard do Piasecznika (droga główna);
- nr 1714Z – ze Stargardu przez Kurcewo do Strzebielewa (droga lokalna);

Pozostałe ulice należą do dróg gminnych.

Drogi powiatowe i gminne ze względu na niedobór środków nie były odpowiednio remontowane i ich stan techniczny nie jest najlepszy. Gęstość dróg w gminie jest wystarczająca, ale większość z nich wymaga sukcesywnej modernizacji.

Tabela 42. Stan istniejącej komunikacji publicznej

Rodzaj	Stan	Stopień rozwoju
komunikacji lub infrastruktury		
Komunikacja drogowa		
- autostrady	brak	-
- drogi krajowe	nr 10 i 20	droga nr 10 po przebudowie
- drogi wojewódzkie	nr 106	stan zadawalający
- drogi powiatowe	4 odcinki dróg powiatowych	stan zadawalający
- drogi gminne	istnieją	sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	Kilku przewoźników z grupy PKS oraz firma Veolia Toruń
Komunikacja miejska	funkcjonuje	Jeden przewoźnik MZK Stargard Szczeciński
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	grupa kilku przewoźników
Dopłaty z budżetu	występują	4.326.000,- zł (tylko do linii miejskich)
Komunikacja kolejowa		
Infrastruktura	trzy linie kolejowe nr 202, 351 i 411	Linie 202 i 351 są zelektryfikowane
Komunikacja	Funkcjonuje	dużo połączeń lokalnych i krajowych
Komunikacja wodna		
Infrastruktura	brak szlaków wodnych	brak przystani
Komunikacja	nie istnieje	brak połączeń
Komunikacja lotnicza		
Infrastruktura	brak	Poradzieckie lotnisko w Kluczewie nie nadające się do obsługi samolotów
Komunikacja	nie funkcjonuje	-

Zródło: badania własne

Komunikacja autobusowa

Ze względu na położenie gminy komunikację publiczną zapewnia wielu przewoźników, zarówno firmy z grupy PKS, jak i prywatni przewoźnicy operujący kilkoma typami mikrobusów. Przewoźnicy z grupy PKS, czyli firmy mające swe siedziby w Gryficach, Kamieniu Pomorskim, Myśliborzu, Szczecinie, Szczecinku i Świdwinie oraz firma Veolia Transport Sp. Z o.o. Toruń. Przez gminę Stargard Szczeciński przejeżdżają autobusy wielu przewoźników kursujących na trasach łączących miejscowości położone w głębi kraju ze Szczecinem. Zapewniają one połączenia miasta i gminy Stargard Szczeciński z takimi miejscowościami jak:

- Barlinek (3 kursy w dni robocze);
- Białyń (7 kursów w dni robocze);
- Chociwel (11 kursów w dni robocze, 3 kursy w soboty, 5 kursów w niedziele);
- Choszczno (6 kursów w dni robocze);
- Dobrzany (8 kursów w dni robocze, 1 kurs w niedziele);
- Goleniów (5 kursów w dni robocze);
- Gorzów Wielkopolski (1 kurs w dni robocze, 1 kurs pospieszny w soboty w okresie letnim);
- Ińsko (4 kursy w dni robocze, 1 kurs w soboty, 2 kursy w niedziele);
- Jelenia Góra (1 kurs dwa dni w tygodniu);

- Kamień Pomorski (1 kurs oraz drugi w okresie letnim);
- Kołobrzeg (1 kurs dwa dni w tygodniu);
- Krzywiec (3 kursy w dni robocze);
- Krzywica (5 kursów w dni robocze);
- Łobez (3 kursy w dni robocze, 2 kursy w soboty, 3 kursy w niedziele);
- Maszewo (kursów w dni robocze, 3 kursy w soboty i niedziele);
- Nowogard (2 kursy w dni robocze, 1 kurs w soboty plus dodatkowy w okresie letnim, 3 kursy w niedziele w okresie letnim oraz kurs pospieszny dwa dni w tygodniu);
- Piła (1 kurs pospieszny we wszystkie dni tygodnia plus drugi w niedziele w okresie wakacji letnich);
- Pobierowo (1 kurs pospieszny w niedziele w okresie letnim);
- Połczyn Zdrój (2 kursy w dni robocze, 2 kursy w soboty, 3 kursy w niedziele);
- Pyrzyce (4 kursy w dni robocze, 1 kurs pospieszny w okresie letnim);
- Resko (1 kurs codziennie);
- Szczecin (7 kursów w dni robocze, 4 kursy w soboty, 7 kursów w niedziele oraz kurs w piątki robocze w okresie roku szkolnego);
- Świeradów Zdrój (1 kurs pospieszny w soboty w okresie letnim);
- Świnoujście (1 kurs codziennie w okresie letnim);
- Toruń (1 kurs pospieszny codziennie);
- Wałcz (1 kurs pospieszny codziennie, dwa kursy w niedziele i kurs w piątki robocze);
- Wolin (1 kurs w dni robocze w okresie roku szkolnego);
- Zatom (1 kurs w dni robocze);
- Złocieniec (1 kurs codziennie).

W przewozach mikrobusowych funkcjonuje kilku przewoźników. Jednym z nich jest firma **Transa** z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Szczecin przez Zieleniewo, Morzyczyn, Jęczydół, Stargard Szczeciński i Motaniec – mikrobusy wykonują 23 kursy tylko w dni robocze od 5-tej do 20-tej z częstotliwością nawet co 10-20 minut w godzinach szczytu;
- ❖ Stargard Szczeciński > Pyrzyce przez Warnice, Barnim, Obryta, Wierzbno, Grzędziec, Okunica – mikrobusy wykonują 22 kursy w dni robocze, 20 kursów w soboty i 5 kursów w niedziele i święta;
- ❖ Stargard Szczeciński > Brzezina przez Witkowo, Strzebielewo, Kolin, Morzyca, Dolice, Dobropole Pyrzyckie – mikrobusy wykonują 8 kursów w dni robocze i 7 kursów w soboty.

Drugim przewoźnikiem jest firma **Krajan** ze Szczecina, której mikrobusy kursują na trasie: Szczecin > Kobyłanka > Morzyczyn > Zieleniewo > Stargard Szczeciński, wykonując 9 kursów każdego dnia.

Kolejnym przewoźnikiem jest Firma Usługowo-Handlowa **Adam Fedeńczak** z siedzibą w Nowogardzie, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Ińsko przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo, Chociwel, Kamienny Most, Ścienne – mikrobusy na tej trasie wykonują 5 kursów w dni robocze i soboty oraz 3 kursy w niedziele;
- ❖ Stargard Szczeciński > Chociwel przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo, Bobrowniki – mikrobusy wykonują 11 kursów w dni robocze, 5 kursów w soboty, 3 kursy w niedziele;
- ❖ Stargard Szczeciński > Stara Dąbrowa > Chociwel przez Grabowo, Kicko, Starą Dąbrowę, Białuń, Chlebówko, Chlebowo, Kanię – mikrobusy na tej trasie wykonują 4 kursy w dni robocze i soboty oraz jeden poranny kurs w dni nauki w szkołach;

- ❖ Stargard Szczeciński > Dobrzany przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Czarnkowo, Trąbki, Marianowo, Wiechowo, Kępno – mikrobusy wykonują na tej trasie 7 kursów w dni robocze oraz soboty;
- ❖ Stargard Szczeciński > Choszczno przez Strachocin, Święte, Tychowo, Krąpiel, Żukowo, Sadłowo, Suchań, Piasecznik, Pławie, Bonin, Pakość – mikrobusy wykonują 6 kursów w dni robocze i 5 kursów w soboty;
- ❖ Stargard Szczeciński > Nowogard przez Grabowo, Piaszcze, Kicko, Moskorzew, Łęczycę, Parlino, Darż, Maszewo, Stodólsko, Leszczynkę, Dębice, Bęczno, Jenikowo, Korytowo, Ostrzycę, Sapolnicę – mikrobusy na tej trasie wykonują 3 kursy w dni robocze i jeden w dni nauki w szkołach;
- ❖ Stargard Szczeciński > Szczecin bez przystanków pośrednich – mikrobusy wykonują 20 kursów w dni robocze i w soboty.

Kolejnym przewoźnikiem jest Firma „**TRANSMAR**” Marcin Fedeńczak z siedzibą w Nowogardzie, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Bobrowniki przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo – mikrobusy na tej trasie wykonują 2 kursy w dni robocze;
- ❖ Stargard Szczeciński > Chociwel przez Kiczarowo, Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo, Bobrowniki, Lisowo – mikrobusy wykonują 12 kursów w dni robocze.

Następnym przewoźnikiem jest Firma **STYL – BUS** Przewozy Autobusem Eugeniusz Dyba z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim, której pojazdy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Chlebowo przez Grabowo, Kicko, Starą Dąbrowę, Łęczynę, Tolcz, Białuń, Chlebówko, Chlebowo – mikrobusy na tej trasie wykonują 11 kursów w dni robocze i 2 kursy w soboty;
- ❖ Stargard > Kiczarowo przez Grzędzice, Lipnik, Grabowo – mikrobusy na tej trasie wykonują po 4 kursy od poniedziałku do środy oraz po 3 kursy w czwartki i piątki;
- ❖ Stargard Szczeciński > Barzkowice przez Ulikowo, Pężino, Golinę – mikrobusy na tej trasie wykonują po 3 kursy w poniedziałek i wtorek oraz po 2 kursy od środy do piątku.

Kolejnym przewoźnikiem jest Firma **Usługi Przewozowe** Krzysztof Dąbek z siedzibą w Suchaniu, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Długie przez Gogolewo, Dalewo, Dzwonowo, Bobrowniki, Lisowo, Kamienny Most, Starzyce, Długie – pojazdy na tej trasie wykonują 8 kursów w dni robocze.

Następnym przewoźnikiem to firma Przewóz Osób „**POL – BUS**” Tomasz Sochacki z siedzibą w Suchaniu, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Suchań przez Ulikowo, Pężino, Golinę, Barzkowice, Sulino, Słodkowo – mikrobusy na tej trasie wykonują 20 kursów, w tym 6 w niedziele.

Ostatnim przewoźnikiem jest Firma **Usługi Transportowe** Waldemar Szurgot z siedzibą w Pężynie, której mikrobusy kursują na następujących trasach:

- ❖ Stargard Szczeciński > Marianowo przez Ulikowo, Pężino, Trzebiatów, Golinę, Brudzewice, Barzkowice, Słodkowo, Sulino – mikrobusy na tej trasie wykonują 13 kursów, w tym 6 w soboty;
- ❖ Stargard > Bralecina przez Strzyżno, Kurcewo, Strzebielewo, Przewłoki, Krępczewo, Rzeplino – mikrobusy na tej trasie wykonują 5 kursów, w tym 4 w soboty i 1 niedziele.

Po terenie miasta oraz na terenie sąsiednich gmin kursuje komunikacja miejska obsługiwana przez **Miejski Zakład Komunikacji Stargard Szczeciński**. Autobusy tego przewoźnika kursują na 22 liniach dziennych i jednej linii nocnej. Wyłącznie na terenie miasta kursuje 15 linii autobusowych a 7 linii również po terenie gmin Stargard Szczeciński i Kobyłanka (2 linie). Wyłącznie w dni robocze kursuje 9 linii a tylko w niedziele i dni

święteczne 3 linie. Pozostałe 10 linii kursuje zarówno w dni robocze, jak i soboty oraz niedziele i święta. Zdecydowana większość linii funkcjonujących w dni robocze kursuje od godziny piątej rano do 21-szej wieczorem. Natomiast linia 1 kursuje dopiero od godziny 9-tej rano. W dni robocze linia 21 wykonuje tylko jeden kurs z centrum miasta i dwa kursy powrotne. Linia 28B wykonuje tylko po dwa kursy w obie strony.

Trzy linie kursujące tylko w soboty i niedziele łączą Osiedle Lotnisko w Kluczewie z centrum miasta i dalej z różnymi punktami (Zakładem Karnym – linia 9, Osiedlem Chopina – linia 17 oraz TESCO – linia 20) kursując bardzo zbliżoną trasą przez centrum miasta. Te trzy linie kursują z Osiedla Lotnisko od 6-tej rano do 20:30 z bardzo różną częstotliwością od 60 minut do około 25-30 minut. Linia nocna rozpoczyna kursować od godziny 20:23 z częstotliwością średnio co 30 minut do godziny 0:10. Potem następuje przerwa do godziny 3:15. Następny kurs jest po 60 minutach. W soboty i w niedziele linia nocna wykonuje jeszcze dwa kursy po godzinie 5-tej co 30 minut.

Sieć komunikacji miejskiej w Stargardzie przedstawiono na rysunku 16.

Komunikacja kolejowa

Przez obszar gminy przebiega jedna ważna linia kolejowa nr 351 łącząca Szczecin ze Stargardem Szczecińskim i dalej z Poznaniem a rozpoczyna się linia kolejowa nr 202 do Koszalina i Gdańska oraz linia 411 do Pyrzyc. Linia 351 jest linią dwutorową, zelektryfikowaną, poddawaną bieżącym modernizacjom, zmierzającym do podwyższenia prędkości podróźnej. Linia 202 jest linią na wielu odcinkach jednotorową i nie zelektryfikowaną. Linia 411 do Pyrzyc nie jest czynna.

Ze względu na połączenie ze Szczecinem oraz wieloma ośrodkami wypoczynkowymi nad Bałtykiem a także portem w Świnoujściu, ruch na liniach kolejowych, szczególnie w porze letniej, jest bardzo duży. Miasto posiada połączenia do: Białegostoku (2 połączenia), Bielska Białej (1 połączenie), Częstochowy (1 połączenie), Gdyni (2 połączenia), Katowic (1 połączenie), Krakowa (3 połączenia), Lublina (1 połączenie), Przemyśla (3 połączenia), Warszawy (5 połączeń), Wrocławia (1 połączenie), Zakopanego (1 połączenie) oraz wiele pociągów do Kołobrzegu, Koszalina, Olsztyna, Poznania, Słupska, Szczecina i Świnoujścia.

Komunikacja wodna

Przez miasto przepływa rzeka Ina, która nadaje się jedynie do splywów kajakowych. Brak jest zatem jakiegokolwiek portu lub przystani.

Komunikacja lotnicza

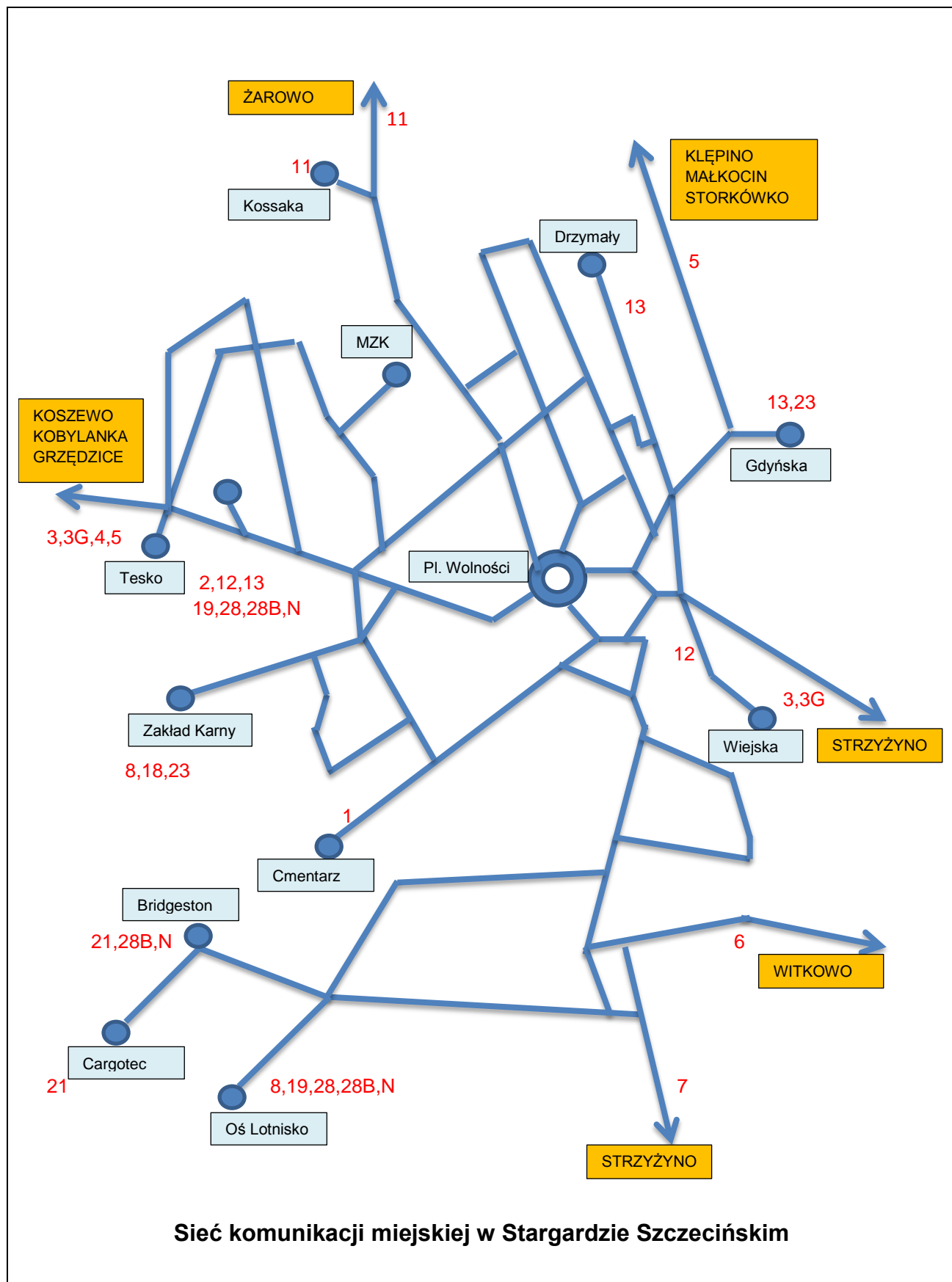
Na terenie gminy nie funkcjonuje żadne lotnisko, chociaż istnieje poradzieckie lotnisko w Kluczewie jednakże, ze względu na stopień zużycia płyty lotniska, nie jest ono czynne. Nie jest również planowane jego uruchomienie.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie miasta Stargard Szczeciński wypada na wysokim poziomie. Miasto obsługiwane jest zarówno przez autobusy międzymiastowe, jak i mikrobusy, a także posiada własny zakład komunikacji miejskiej obsługujący teren miasta oraz sąsiednich gmin. Linie autobusowe i mikrobusowe obsługują podstawowe kierunki ruchu ludności po drogach krajowych i wojewódzkich. Brak natomiast komunikacji wodnej i lotniczej.

Potrzeby mieszkańców w zakresie funkcjonowania komunikacji publicznej mogą być ograniczane faktem, że na jeden samochód zarejestrowany na terenie gminy przypadają w 2010 roku 2,43 mieszkańca, co świadczy o średnim poziomie zmotoryzowania mieszkańców.

Rys. 16. Schemat linii miejskich wykonywanych przez MZK Stargard Szczeciński



Źródło: MZK Stargard Szczeciński

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należałoby kontynuować niezbędne remonty ważniejszych ulic na terenie miasta;
- b) prowadzenie stałych działań zmierzających do dostosowania wielkości eksploatowanego taboru do aktualnych, zarówno co do pory dnia, jak i dni tygodnia odnośnie liczby przewożonych pasażerów;
- c) realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno różnej wielkości autobusami, jak i mikrobusami na terenie miasta w zależności od potrzeb, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych telefonicznie i poprzez internet potrzeb);
- d) analiza potrzeb oraz uruchomienie wewnątrzmijskiego połączenia kolejowego obsługiwane szynobusami na trasie z dworca głównego do osiedla w Kluczewie (przystanek w pobliżu ulicy Tańskiego);
- e) wprowadzenie regularnych kursów pociągów regionalnych zapewniających dojazd do centrum Szczecina i Stargardu Szczecińskiego, przy jednoczesnej budowie parkingów wokół stacji w samym mieście przy zastosowaniu zasady „parkuj i jedź”;
- f) skierowanie linii autobusowych jak najbliżej wejścia na perony dworca kolejowego oraz dostosowanie rozkładów jazdy autobusów miejskich do odjazdów i przyjazdów pociągów regionalnych;
- g) budowa wokół dworca kolejowego centrum przesiadkowego na potrzeby komunikacji miejskiej, lokalnej i dalekobieżnej, ułatwiającego przesiadanie się pasażerów z jednego środka transportu do drugiego; .

Cele priorytetowe:

- ***budowa obwodnicy północnej miasta;***
- ***systematyczna modernizacja ulic w mieście;***
- ***we współpracy z sąsiednimi gminami należy wydłużyć linie komunikacyjne do miejscowości w gminach ościennych;***
- ***wprowadzenie na terenie miasta linii obsługiwanych przez autobusy różnych wielkości oraz mikrobusy, szczególnie na liniach mniej obciążonych oraz do osiedli położonych na obrzeżach miasta;***
- ***budowa Centrum Komunikacyjnego na terenach przy dworcu kolejowym wraz z parkingami typu „Park i Jedź”;***
- ***kolej regionalna jako główna oś transportu publicznego na kierunku Stargard Szczeciński – Szczecin;***
- ***dążenie do uruchomienia wewnątrzmijskiej linii kolejowej do Kluczewa obsługiwanej szynobusami wykorzystującej fragment linii kolejowej do Pyrzyc;***
- ***wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.***

5.11.12. Miasto Szczecin

Stan obecny

Liczba ludności miasta Szczecina wykazuje nieustanny spadek. Od 2000 roku liczba ta spadła o około 8 tysięcy osób i wynosi nieco poniżej 400.000 mieszkańców. Zakłada się, że tendencja ta się utrzyma a ludność miasta liczyć może nawet 395 tysięcy obywateli. Pomimo spadku liczby ludności zadania przewozowe rosną nie tylko ze względu na położenia miasta (najbliżej stolicy Niemiec, największe miasto od Hamburga po Trójmiasto, tranzyt z północy na południe Europy) ale również na fakt, iż mieszkańcy przenoszą się do gmin ościennych

(lepsze warunki życia), zarówno po polskiej, jak i niemieckiej stronie, a wielu z nich nadal korzysta i będzie korzystać z transportu publicznego.

Rodzaj i stan komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 43.

Tabela 43. Stan istniejący komunikacji publicznej

Rodzaj	Stan	Stopień rozwoju
komunikacji lub infrastruktury		
Komunikacja drogowa		
- autostrady	S3 i A6	stan bardzo dobry
- drogi krajowe	Nr 10, 13, 31	stan dobry, w przebudowie
- drogi wojewódzkie	nr 115	stan zadawalający
- drogi powiatowe	poza terenem miasta	-
- drogi gminne	Istnieją jako miejskie ulice	sieć uzupełniająca
Komunikacja autobusowa	funkcjonuje	Wielu przewoźników między-miastowych krajowych i niemieckich
Komunikacja miejska	funkcjonuje	trzech przewoźników: SPAD, SPAK i SPPK;
Komunikacja mikrobusowa	funkcjonuje	wielu przewoźników
Komunikacja tramwajowa	funkcjonuje	Jeden przewoźnik Tramwaje Szczecińskie
Dopłaty z budżetu	występują	86.330.000,- zł (do SPAD, SPAK, SPPK i TS)
Komunikacja kolejowa		
Infrastruktura	Wiele linii kolejowych	zelektryfikowane, dwutorowe i linie jednotorowe, niezelektryfikowane
Komunikacja	funkcjonuje	lokalna, krajowa, zagraniczna
Komunikacja wodna		
Infrastruktura	Odra i Zalew Szczeciński	porty i przystanie w mieście
Komunikacja	istnieje	regularne do Świnoujścia
Komunikacja lotnicza		
Infrastruktura	Lotnisko trawiaste w Dąbiu	-
Komunikacja	nie funkcjonuje	-

Źródło: badania własne

Przez terytorium miasta przebiegają następujące drogi krajowe:

- ❖ nr **S3** – Świnoujście > Szczecin > Gorzów Wlkp. > Zielona Góra > Jakuszyce;
- ❖ nr **A6** – Kołbaskowo > Szczecin > Koszalin > Gdynia > Pruszcz Gdański;
- ❖ nr **10** – Lubieszyn > Szczecin > Stargard Szczeciński > Wałcz > Bydgoszcz > Toruń > Płońsk;
- ❖ nr **13** – Rosówek > Szczecin;
- ❖ nr **31** – Szczecin > Gryfino > Widuchowa > Chojna > Kostrzyn > Słubice.

W mieście rozpoczyna się droga wojewódzka nr **115** ze Szczecina przez Tanowo do Dobieszczyna (granica państwa). Stan dróg krajowych po zakończeniu trwających obecnie remontów i przebudów należy uznać za bardzo dobry.

Gęstość ulic i dróg w mieście jest wystarczająca, ale większość z nich wymaga sukcesywnej modernizacji. Prowadzone są prace zmierzające do budowy obwodnicy śródmiejskiej miasta. Obecnie obwodnica ta prowadzi od ul. Komuny Paryskiej do ul. Krasińskiego, a dalszy odcinek do ul. Arkońskiej znajduje się w budowie. Modernizowana jest też ulica Niemierzyńska oraz ul. Struga.

Komunikacja autobusowa

Ze względu na położenie miasta komunikację publiczną zapewnia wielu przewoźników, zarówno firmy z grupy PKS, jak i prywatni przewoźnicy operujący wieloma typami mikrobusów. Do przewoźników z grupy PKS należą oddziały lub firmy: Białystok, Bytów, Człuchów, Gryfice, Gorzów Wlkp., Kamień Pomorski, Koszalin, Łódź, Myślibórz, Szczecin, Szczecinek, Świdwin oraz firmy transportowe: PKS „Tour” SP. Z o.o. Jelenia Góra, PKS „Zakopane”, PTH „TransHand” Sp. Z o.o., KSK Usługi Transportowe s.c. Kordaczuk. Autobusy tych firm kursują do miejscowości położonych na terenie województwa zachodniopomorskiego, szczególnie w najbliższym otoczeniu miasta, takich jak: Banie, Dobra, Goleniów, Gryfino, Kamieniec, Kołbaskowo, Kołczewo, Lubieszyn, Pargowo, Pniewy (Dolna Odra), Przeclaw, Stargard Szczeciński, Stobno, i Stolec. W sezonie letnim dużą liczbę kursów wykonują autobusy do miejscowości nadmorskich, takich jak: Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Międzyzdroje, Niechorze, Pobierowo, Pogorzelica, Rewal, Świnoujście, Trzebiatów. Przez cały roku kursują do innych miejscowości położonych poza terenem nadmorskim, takich jak: Chojna, Dębno, Gryfice, Łobez, Moryń, Myślibórz, Pełczyce, Połczyn Zdrój, Resko, Szczecinek, Wałcz, Zatom, Złocieniec. Kursują też do dalej położonych miejscowości, takich jak: Białystok, Bydgoszcz, Ciechocinek, Człuchów, Gdańsk, Gorzów Wlkp., Jelenia Góra, Kostrzyn nad Odrą, Piła, Słubice, Sulęcín, Toruń, Warszawa i Zakopane.

W przewozach mikrobusowych również występuje kilku przewoźników, a mianowicie:

- ❖ firma **Nor-Bus** Przewozy Pasażerskie, Świnoujście, której mikrobusy kursują na trasie Szczecin > Świnoujście bez zatrzymywania się na przystankach pośrednich, wykonując 10 kursów we wszystkie dni tygodnia;
- ❖ firma **Krajan**, Szczecin, która wykonuje przewozy mikrobusowe na dwóch trasach:
 - **Szczecin** > Żabów > Pyrzyce > Mielęcín > Lipiany > Renice > Myślibórz > Klicko > Ławy > **Gorzów Wlkp.** – 8 kursów w dni robocze i soboty oraz 7 kursów w niedziele;
 - **Szczecin** > Kobylanka > Morzyczyn > Zieleniewo > **Stargard Szczeciński** – 9 kursów każdego dnia;
- ❖ firma **Emil-Bus** Mariusz Piotrowski, której mikrobusy kursują na trasach:
 - **Szczecin** > Goleniów > Kały > Goleniów > Jaroszewko > Wolin > **Świnoujście** – 5 kursów do Świnoujścia i 6 kursów powrotnych każdego dnia;
 - **Szczecin** > Wolin > Międzyzdroje – **Świnoujście** – 10 kursów każdego dnia;
- ❖ firma **Benko-Bus** Marek Jacewicz, Kamień Pomorski, wykonująca kursy na trasie ze Szczecina przez Przybiernów, Kamień Pomorski, Dziwnówek, Dziwnów do Międzywodzia (3 kursy przez cały rok we wszystkie dni tygodnia, plus kurs w piątki, soboty i niedziele oraz dwa dodatkowe kursy w okresie wakacji);
- ❖ firma **Sygdziak**, Gryfice, wykonująca regularne kursy na trasie Gryfice > Szczecin przez Płoty, Nowogard, Goleniów – 9 kursów każdego dnia do Szczecina i 12 kursów ze Szczecina;
- ❖ firma **Bart-Wal**, Gryfice, wykonująca regularne kursy na trasie Gryfice > Szczecin przez Płoty, Nowogard, Goleniów – 20 kursów każdego dnia do Szczecina i 21 kursów ze Szczecina;
- ❖ firma **R-bus**, Gryfice, wykonująca regularne kursy na trasie Gryfice > Szczecin przez Płoty, Nowogard, Goleniów – 3 kursy każdego dnia do Szczecina i 4 kursy ze Szczecina;
- ❖ firma **Transa**, Stargard Szczeciński, której mikrobusy kursują na trasach:
 - Stargard Szczeciński > Szczecin przez Zieleniewo, Morzyczyn, Jęczydół, Kobylanka i Motaniec – mikrobusy wykonują 23 kursy tylko

w dni robocze od 5-tej do 20-tej z częstotliwością nawet co 10-20 minut w godzinach szczytu;

- Szczecin > Pyrzyce przez Stare Czarnowo, na której mikrobusy wykonują 8 kursów w dni robocze i 5 kursów w soboty;
- ❖ firma **Paan-bus**, Stare Czarnowo, której autobusy kursują na trasie ze Szczecina do Pyrzyca a niektóre kursy do Lipian, Barlinka i Żukowa – autobusy wykonują 26 kursów w dni robocze od 6-tej do 23-tej z częstotliwością nawet co 10-20 minut w godzinach szczytu, w soboty wykonują 14 kursów a w niedziele i święta tylko 8 kursów, głównie w godzinach popołudniowych. Autobusy tej firmy kursują również przez Kołbacz;
- ❖ firma „**ff A. Fedeńczak**” z siedzibą w Nowogardzie, której mikrobusy kursują na trasie Stargard Szczeciński > Szczecin bez przystanków pośrednich – mikrobusy wykonują 20 kursów w dni robocze i w soboty.
- ❖ firma **Waw-Mar**, której mikrobusy kursują na trasie **Maszewo** > Goleniów > **Szczecin**, wykonując 14 kursów w dni robocze, 10 kursów w soboty i 6 kursów w niedziele;
- ❖ firma **Zygi-bus**, Gorzów, której mikrobusy kursują po trasie S3, bez przystanków pośrednich i oferują najszybszy i najtańszy przejazd dwa razy na dobę (bez środy).

Natomiast na trasach do innych krajów Europy regularne usługi transportowe świadczą następujący przewoźnicy:

- ❖ firma B.P. **Interglobus Tour**, Szczecin uruchomiła kursy na trasach:
 - Koszalin – Karlino – Płoty – Nowogard – Goleniów – Szczecin – Berlin Schonefeld i Tegel, na której mikrobusy kursują 5 razy każdego dnia z Koszalina i dodatkowo 10 razy ze Szczecina;
 - Koszalin – Karlino – Płoty – Nowogard – Goleniów – Szczecin – Berlin Ostbahnhof i ZOO, na której mikrobusy kursują raz dziennie z Koszalina i dodatkowo 3 razy ze Szczecina;
 - Stargard Szczeciński – Szczecin – Berlin Schonefeld i Tegel, na której mikrobusy kursują 5 razy każdego dnia;
- ❖ firma F.H.U. **SpeedTrans**, Szczecin wykonująca regularne kursy mikrobusowe na trasach:
 - Poznań – Gorzów – Pyrzyce - Szczecin – Malmo - Goteborg – Uddevalla – Halden – Sarpsborg - Moss – Oslo (codziennie 1 kurs);
 - Stargard Szczeciński – Szczecin – Bayreuth - Norymberga – Regensburg – Monachium – Augsburg (kurs w środy i soboty);

Do miasta dociera ponadto linia **705** obsługiwana przez niemieckiego przewoźnika VGU z powiatu Uecker-Randow, kursująca na trasie Pasewalk – Locknitz – Szczecin (Wały Chrobrego). Autobusy tej linii zatrzymują się w Lubieszynie, Dołujach, Skarbimierzycach, Mierzynie i w Szczecinie. Autobusy wykonują 4 kursy w dni robocze oraz jeden kurs w soboty. Dodatkowo wykonywane są kursy we wtorki i czwartki oraz w poniedziałki i wtorki. Z autobusów tych nie korzystają Polacy ze względu na konieczność wykupienia biletu u kierowcy i zapłaty w Euro.

Na terenie miasta funkcjonuje miejska komunikacja publiczna zarządzana przez Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, który zleca usługi przewozowe pięciu przewoźnikom:

- Tramwaje Szczecińskie Sp. Z o.o.;
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe Dąbie Sp. z o.o.;
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe Klonowica Sp. z o.o.;
- Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
- PKS Szczecin Sp. z o.o.

Na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego realizowane są kursy na:

- ❖ 11 liniach tramwajowych całodziennych i jednej szczytowej;
- ❖ 36 liniach autobusowych miejskich, zwykłych;
- ❖ 7 liniach pospiesznych, w tym 4 szczytowych;

- ❖ 8 liniach podmiejskich;
- ❖ 14 liniach nocnych.

Pojazdy miejskie w Szczecinie kursują według indywidualnych (dla każdej linii oddzielnie) rozkładów jazdy ze stałym taktem częstotliwości kursów, innym w godzinach szczytu przewozowego, innych w okresie międzyszczytowym oraz wieczornym. W soboty i niedziele obowiązują odrębne rozkłady jazdy, również ze stałym taktem kursowania.

Sieć komunikacji miejskiej na początku 2011 roku przedstawiano na kolejnych rysunkach.

Niektóre z linii miejskich kursują również poza granicami miasta, a w szczególności:

- linia **61bis** kursuje do Centrum Handlowego Auchan znajdującego się na terenie gminy Kołbaskowo;
- linia **77** kursuje do Załomia przekraczając granice gminy Goleniów;
- linia **81** kursuje do Przeclawia i Kołbaskowa wjeżdżając daleko na teren gminy Kołbaskowo;
- linia **83** kursuje do Będargowa przez Warzymice i Przeclaw na terenie gminy Kołbaskowo;
- linia **88** kursuje do Stobna wjeżdżając na teren gminy Kołbaskowo;
- linia nocna **523** kursuje do Przeclawia, na teren gminy Kołbaskowo.

Ze względu na nocne życie kulturalne i gospodarcze po terenie miasta oraz na teren gmin ościennych (Police i Kołbaskowo) kursuje nocna komunikacja autobusowa, której rozkłady obejmują po kilka kursów w ciągu nocy z przerwą pomiędzy godziną 1 i 3 w nocy.

Władze gminy oceniają obecny stan komunikacji publicznej na terenie miasta i okolic jako nie w pełni zadowalający, czego wyrazem jest również zlecenie już kolejnej ankiety wśród pasażerów miejskiej komunikacji mającej ocenić zarówno wykorzystanie istniejących połączeń, jak i jakość usług komunikacyjnych. Niestety, prowadzone ankiety nie dotyczyły potrzeb mieszkańców w tym zakresie, a w szczególności zapotrzebowani na nowe połączenia.

Poziom drogowej komunikacji publicznej w mieście Szczecinie można ocenić jako wysoce zadowalający, choć z pewnymi niedociągnięciami. W mieście funkcjonuje komunikacja tramwajowa i autobusowa, natomiast poza teren miasta wyjeżdżają zarówno autobusy miejskie, jak i autobusy międzymiastowe i międzynarodowe oraz mikrobusy kursujące po terenie województwa. Niewątpliwie, Szczecin pełni rolę dużego i ważnego węzła komunikacyjnego, zarówno dla jego mieszkańców, jak i dla mieszkańców gmin ościennych.

Komunikacja kolejowa

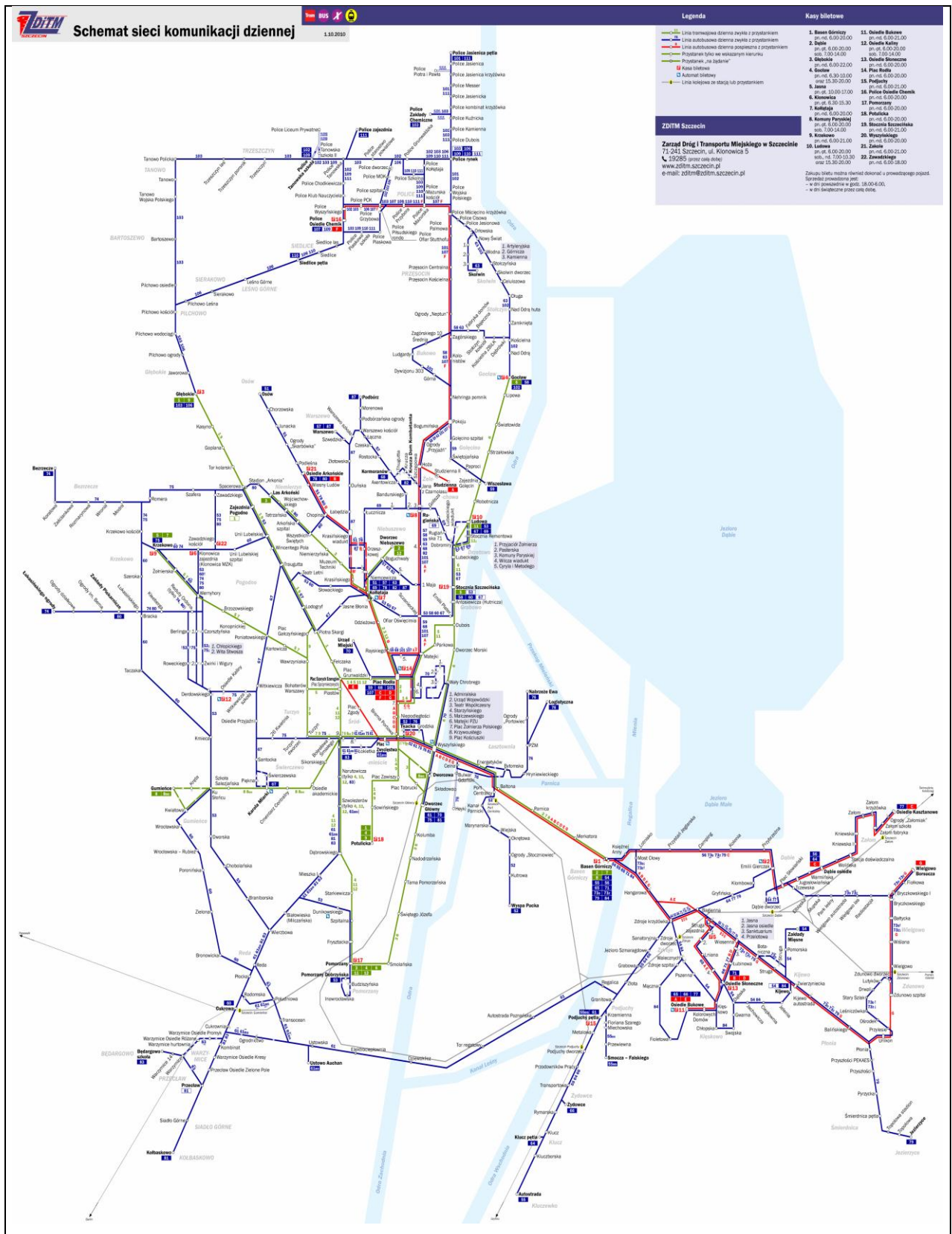
Miasto Szczecin stanowi jeden z ważniejszych węzłów kolejowych w Polsce. Z tego węzła wychodzą linie kolejowe w sześciu kierunkach a mianowicie:

- nr **351** w kierunku Poznania;
- nr **401** w kierunku Świnoujścia;
- nr **273** w kierunku Zielonej Góry;
- nr **408** w kierunku Pasewalk (Niemcy);
- nr **409** w kierunku Angermunde (Niemcy);
- nr **406** w kierunku Trzebieży.

Linie kolejowe **351** i **401** stanowią linie europejskiego znaczenia **E59** a linia **273** stanowi linię znaczenia europejskiego **CE59**. Linie te objęte są umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC i AGTC. Tylko linie do Niemiec są jednotorowe i nie są zelektryfikowane. Wymagają więc szybkiej modernizacji.

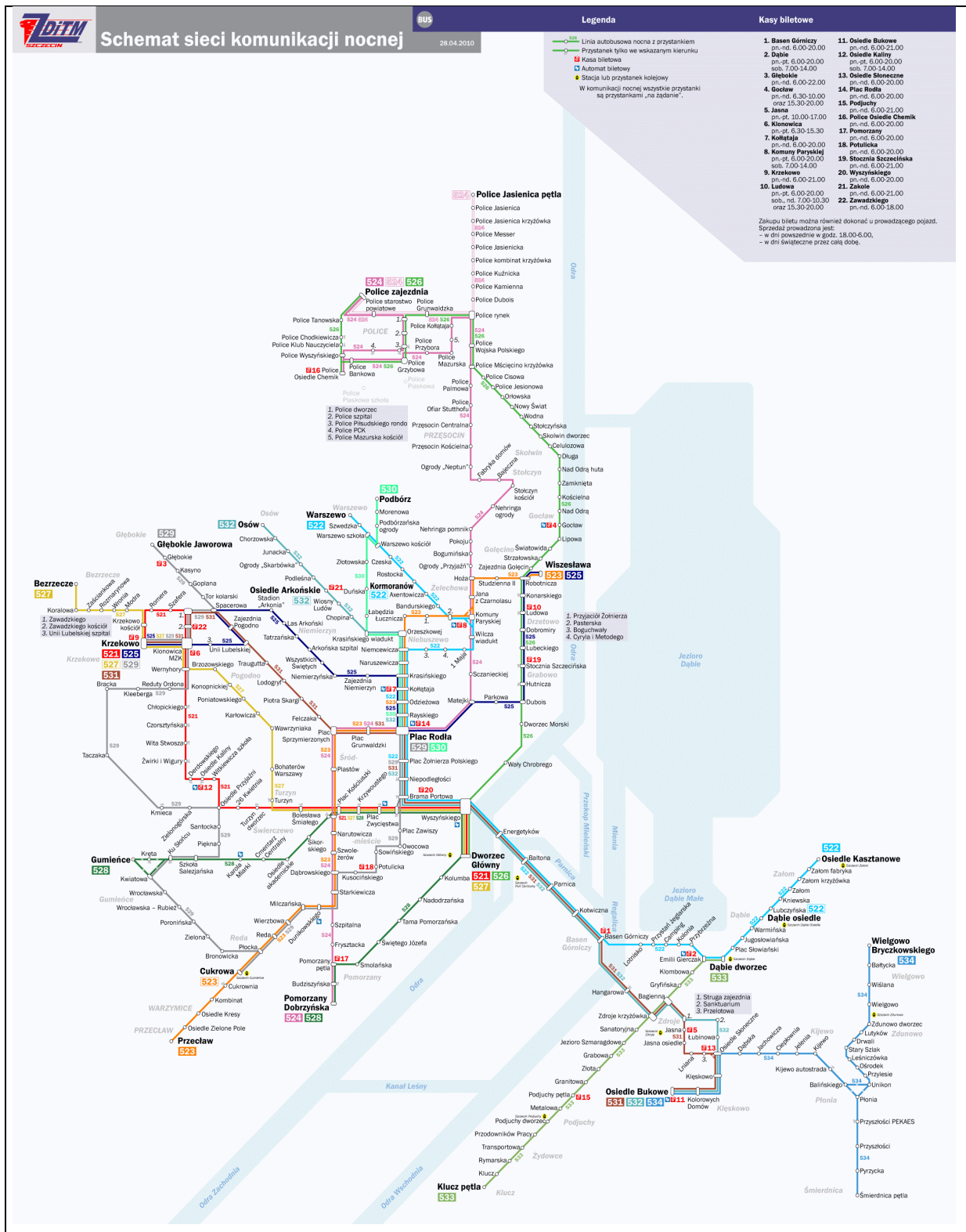
Przewozy pasażerskie realizowane są na wszystkich ww. liniach kolejowych oprócz linii **406** ze Szczecina do Trzebieży.

Rys. 17. Sieć linii miejskiej komunikacji w Szczecinie i Policach.



Źródło: strona internetowa ZDiTM Szczecin

Rys. 18. Schemat linii nocnych Szczecina i Polic



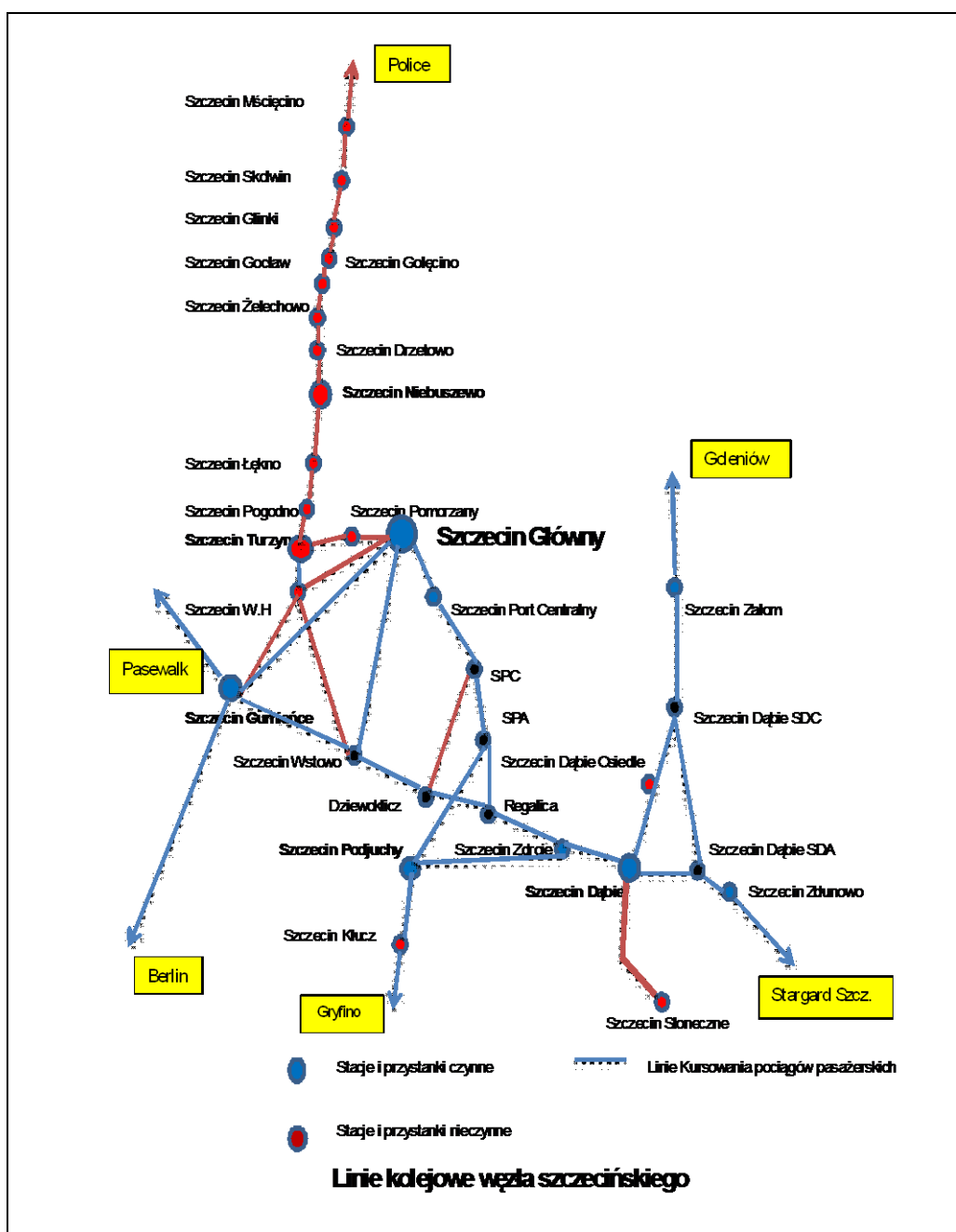
Źródło: strona internetowa ZDiTM Szczecin

Ze stacji Szczecin Główny według rozkładu jazdy obowiązującego do 10 grudnia 2011 r. odjeżdżają pociągi do miejscowości:

- ❖ na terenie województwa takich jak: Chojna (2 pociągi), Gryfino (10 pociągów), Kalisz Pomorski (3 pociągi), Kamień Pomorski (4 pociągi), Kołobrzeg

- (8 pociągów), Koszalin (3 pociągi), Stargard Szczeciński (6 pociągów), Szczecinek (3 pociągi), Świnoujście (36 pociągów);
- ❖ Położonych na terenie kraju, takich jak: Białystok (3 pociągi), Bielsko-Biała (1 pociąg), Choszczno (2 pociągi), Gdańsk (1 pociąg), Katowice (1 pociąg), Kostrzyn nad Odrą (5 pociągów), Kraków (3 pociągi), Krzyż (2 pociągi), Lublin (1 pociąg), Olsztyn (2 pociągi), Poznań (5 pociągów), Przemyśl (3 pociągi), Rzepin (1 pociąg), Słupsk (5 pociągów), Warszawa (5 pociągów), Wrocław (2 pociągi), Zielona Góra (1 pociąg), Zakopane (1 pociąg);
- ❖ Do miast położonych w innych państwach, takich jak: Angermunde (4 pociągi), Berlin (2 pociągi), Lubeck (7 pociągów), Neubrandenburg (2 pociągi), Prenzlau (1 pociąg), Praha (1 pociąg), Schwerin (1 pociąg).

Rys. 19. Schemat sieci kolejowej w węźle szczecińskim



Źródło: dane własne

Na terenie miasta znajduje się 24 stacje i przystanki kolejowe, na których możliwe jest wsiadanie i wysiadanie podróżnych. Ale tylko 8 z nich jest obecnie wykorzystywanych w przewozach pasażerskich. Są to następujące stacje:

- Szczecin Główny
- Szczecin Dąbie
- Szczecin Gumieńce
- Szczecin Podjuchy
- Szczecin Port Centralny
- Szczecin Załom
- Szczecin Zdroje
- Szczecin Zdunowo

Cała obwodnica kolejowa Szczecina od stacji Szczecin Główny przez Szczecin Turzyn i Szczecin Niebuszewo aż do Szczecina Mścięcino i dalej do Polic i Trzebieży nie jest wykorzystywana w przewozach pasażerskich. Na tej obwodnicy znajduje się aż 12 stacji i przystanków niewykorzystanych w komunikacji publicznej. Problem wykorzystania obwodnicy kolejowej Szczecina w transporcie publicznym miasta i aglomeracji szczecińskiej jest jednym z ważniejszych do rozwiązania w najbliższych latach. Dlatego też będzie szczegółowo przedstawiony w następnych rozdziałach tego studium. Linie kolejowe węzła szczecińskiego przedstawia rysunek 19.

Komunikacja wodna

Miasto położone jest nad ujściem wschodniej odnogi Odry do Jeziora Dąbie oraz zachodniego nurtu rzeki Odry do Zalewu Szczecińskiego. Na jego terenie znajduje się port handlowy morsko-rzeczny położony nad brzegami Odry, Regalicy oraz na międzyodrze.

Szczecin jest dużym węzłem komunikacyjnym na trasie transeuropejskiego korytarza transportowego północ-południe łączącego południową Skandynawię, Czechy i Austrię z portami Morza Śródziemnego.

W porcie są 103 nabrzeża o łącznej długości 23 380 metrów, z czego w eksploatacji znajduje się 14 286 metrów, w tym 11 756 metrów nabrzeży przeładunkowych. Przy nabrzeżach o długości 1 374 metrów głębokość wynosi ponad 10,9 metra. W 2009 roku do portu wpłynęło 2 775 statków, a przeładunki wyniosły blisko 7 mln ton ładunków. Tego roku do portu wpłynęło 431 statków pasażerskich ale przywiozły tylko 1 100 pasażerów (reszta to turyści).

Na terenie miasta usytuowany jest Dworzec Morski Żeglugi Szczecińskiej (ul. Jana z Kolna), z którego odpływają statki żeglugi przybrzeżnej w godzinne rejsy po porcie oraz wodoloty firmy Adler Schiffe do Świnoujścia, do którego rejs trwa 75 minut i jest to najkrótsze połączenie tych dwóch portów. W sezonie letnim wodoloty odpływają cztery razy na dobę, a po tym sezonie dwa-trzy razy na dobę. Inne, regularne połączenia drogą wodną nie są realizowane. Ze Szczecina nie odpływają również promy do portów skandynawskich (tylko ze Świnoujścia).

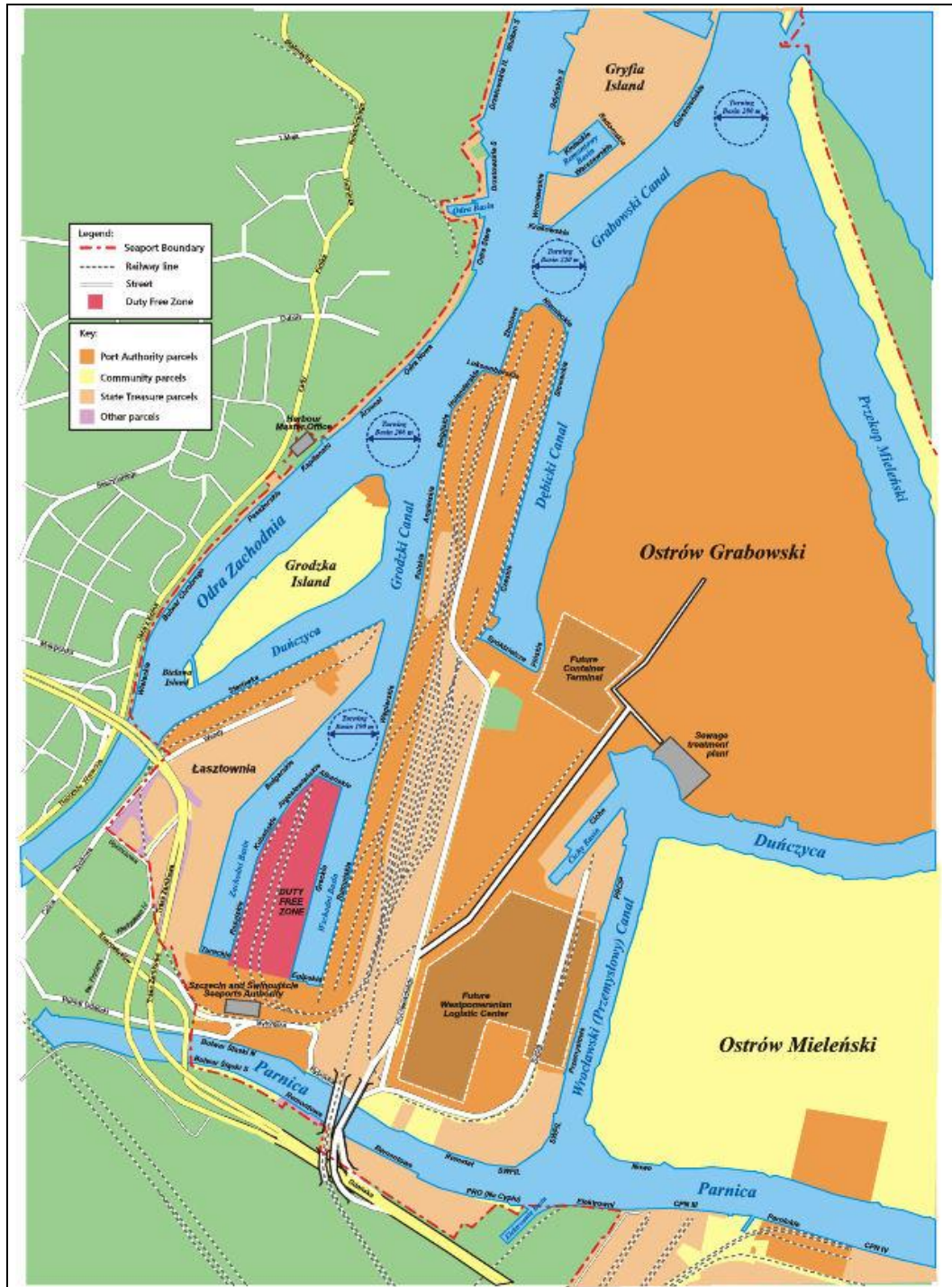
Zespół portowy Szczecin-Świnoujście należy do największych portów nad Morzem Bałtyckim i jednocześnie pozwala na dotarcie do Europy Środkowej z portów Skandynawskich najkrótszą drogą.

Na terenie miasta położone są liczne przystanie żeglarskie, w tym takie jak:

- Marina Gośćław, ul. Lipowa 5/6 (liczba miejsc 30 przy kei oraz 15 przy bojach);
- Przystań „Zielona Marina” Stowarzyszenia Euro Jacht Klub „Pogoń”, ul. Przestrzenna 3 (liczba miejsc 30);
- Przystań Kajakowa Klubu Sportowego Wiskord, ul. Traktorowa 1;
- Przystań WOPR, ul. Heyki;
- Ośrodek Sportów Wodnych LOK, ul. Przestrzenna 13;
- Ośrodek Morski Pałacu Młodzieży, ul. Przestrzenna 21 (liczba miejsc 70);
- Camping „Marina” PTTK, ul. Przestrzenna 23 (liczba miejsc 40);
- Ośrodek Sportów Wodnych, Wyspa Wenecja;
- MKSW Delfin, ul. Tama Pomorzańska 12;

- Przystań PTTK „Międzyodrze”, Dziewoklicz;
- Jacht Klub AZS, ul. Przestrzenna 9 (liczba miejsc 80);
- Przystań wioślarska, Wyspa Grodzka;
- Przystań Ligi Morskiej i Rzecznej, ul. Portowa;
- Harcerski Ośrodek Morski, ul. Żaglowa 2 (liczba miejsc 80);
- Przystań żeglarska Porta Hotele, ul. Przestrzenna 7 (liczba miejsc 80).

Rys. 20. Plan portu w Szczecinie (część centralna)

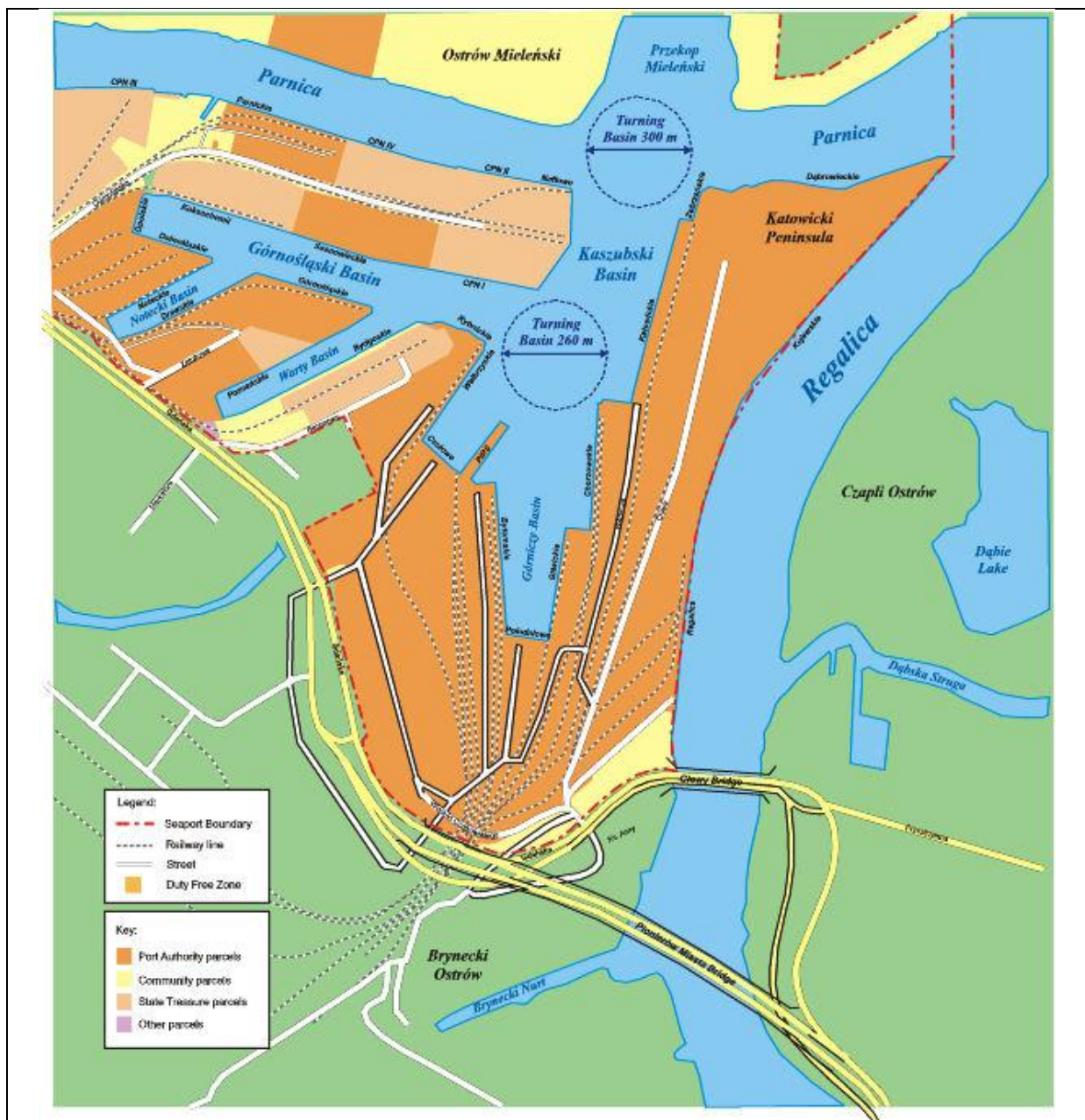


Źródło: strona internetowa ZTSS.

Istnieje możliwość korzystania z nabrzeży niektórych przystani przez statki żeglugi przybrzeżnej. Taka możliwość była praktykowana jedynie w przypadku cumowania przy

nabrzeżu ówczesnego Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Dąbiu przy ul. Portowej (obecnie przystań Ligi Morskiej i Rzecznej) – rejsy statkami pasażerskimi z nabrzeża przy Wałach Chrobrego do Dąbia.

Rys. 21. Plan portu w Szczecinie (część wschodnia)



Źródło: strona internetowa ZTSS.

Komunikacja lotnicza

Na terenie miasta funkcjonuje lotnisko Aeroklubu przy ul. Przestrzennej. Jest to lotnisko cywilne położone na wysokości 1 metr n.p.m. Wyposażone jest w dwa trawiaste pasy startowe o długości 900 i 760 metrów. Ze względu na zniszczenie w latach osiemdziesiątych systemu drenażu, płyta lotniska jest corocznie zalewana przez wody podskórne. Wykorzystywane jest do lotów sportowych i turystycznych. Lądują na nim małe, kilkuosobowe samoloty lub helikoptery. Ze względu na położenie blisko jeziora Dąbie i licznych przystani żeglarskich lotnisko to może być wykorzystywane do szybkiego dotarcia właścicieli jachtów i innych jednostek pływających z miejsca zamieszkania i pracy (np. w Berlinie) na teren mariny żeglarskiej, gdzie jednostka na stałe cumuje.

Rys. 22. Plan lotniska w Dąbiu



Źródło: strona internetowa Moje Miasto Szczecin z dnia 20 maja 2010 roku

Ze względu na długość pasów startowych oraz płytę samego lotniska nie jest ono wykorzystywane do prowadzenia regularnych lotów pasażerskich.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy

Ocena funkcjonowania transportu publicznego na terenie miasta Szczecin wypada na wysokim poziomie, albowiem pomimo dużego obszaru komunikacja publiczna, zarówno jako linie tramwajowe, jak i o wiele liczniejsze linie autobusowe dociera do zdecydowanej większości osiedli na terenie miasta oraz najbliższej położonych miejscowości, zapewniając przy tym dużą częstotliwość kursów, dostosowaną do potoków pasażerskich w różnych okresach dnia roboczego oraz dni wolnych. Istnieje również rozwinięta sieć nocnych połączeń autobusowych.

W ocenie autorów istnieje kilka podstawowych kierunków przewozu mieszkańców, w tym z prawobrzeża do centrum (dwoma trasami przez ul. Gdańską – trzy linie tramwajowe i 6 linii pospiesznych oraz Szosą Poznańską – jedna linia zwykła) oraz pomiędzy Szczecinem a Policami, obsługiwana przez SPPK (obsługiwana przez cztery linie zwykłe i jedną pospieszną oraz dwie linie nocne). Dynamicznie rozwija się miejska komunikacja na terenie ościennej gminy Kołbaskowo, do której uruchomiono już 4 linię dzienną.

Komunikacja międzymiastowa, oparta głównie o liczne a obecnie samodzielne oddziały firmy PKS dociera do większości miejscowości na terenie gmin ościennych, albo bezpośrednio, albo pośrednio z przesiadką w siedzibach tych gmin, z wyjątkiem gminy Police, po której terenie taka komunikacja nie funkcjonuje. Autobusy dalekobieżne obsługują dużą liczbę miejscowości na terenie kraju oraz kursują do Niemiec (głównie do Berlina), Belgii, Holandii, Francji, Danii i Szwecji.

Liczne linie mikrobusowe nie obsługują w zasadzie dzielnic i osiedli położonych na terenie miasta a jedynie liczne miejscowości położone na terenie województwa, głównie zresztą w kierunku wybrzeża. Natomiast liczne firmy oferują wynajem mikrobusów oraz dojazd na lotniska położone na terenie Berlina.

Połączenia kolejowe są liczne i umożliwiają dojazd do dużych miast na terenie województwa i na terenie kraju oraz do Pragi Czeskiej i Berlina. Nie jest wykorzystywana linia do Polic i Trzebieży, która umożliwiałaby równocześnie przejazdy po terenie miasta.

Regularna komunikacja wodna zapewnia tylko sezonowe połączenie wodolotami do Świnoujścia. Nie jest natomiast wykorzystywana do przewozów pasażerskich na terenie miasta i aglomeracji.

Nie funkcjonuje również publiczna komunikacja lotnicza na terenie miasta i aglomeracji. Jedyne lotnisko międzynarodowe położone pod Goleniowem nie prowadzi lotów dowozowych do Szczecina i innych miejscowości, nawet na wybrzeże.

Na terenie miasta nie zastosowano ułatwień zarówno dla miejskich autobusów, jak i pasażerów zmuszonych do zmiany środka lokomocji. Brakuje buspasów, czyli pasów ruchu przeznaczonych wyłącznie dla ruchu autobusów ale również wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych. Autobusy miejskiej komunikacji zatrzymują się wprawdzie na przystankach położonych w pobliżu przystanków tramwajowych lub kolejowych ale pasażer zmuszony jest do pokonania sporej odległości na piechotę, nieraz przez ruchliwe skrzyżowanie. Jest kilka centrów przesiadkowych z tramwajów na autobusy, kursujących głównie w kierunku osiedli podmiejskich, ale w większości przypadków brakuje skoordynowania odjazdów z wyjątkiem pętli na Głębokim, gdzie taką koordynację częściowo wprowadzono. Nie ma również parkingów na granicy miasta umożliwiających pozostawianie samochodu i przesiadkę na środki miejskiej komunikacji. Nie ma również jednego lub kilku węzłów przesiadkowych dla ruchu dalekobieżnego. Wprawdzie główny dworzec kolejowy i autobusowy oddalone są od siebie o kilkaset metrów ale nadal nie ma bezpośredniego przejścia z jednego dworca na drugi. Nie ma też miejsca na coraz liczniejsze mikrobusy i autobusy prywatnych linii, które nie mają dogodnych przystanków końcowych, gdyż trudno uznać placyk przy ul. Owocowej lub na ul. Św. Ducha jako dogodne miejsce dla przesiadek.

Urząd miasta opracował kilka lokalizacji parkingów buforowych, z których część będzie mogła pełnić funkcję w systemie "Parkuj i jedź". Przewidziano je w pobliżu ulic:

- Gryfińskiej / Batalionów Chłopskich (planowany przystanek SST);
- Ceglanej (pętla tramwajowo-autobusowa Stocznia Szczecińska);
- Warcisława (pętla tramwajowa i stacja kolejowa Dworzec Niebuszewo);
- Szafera (planowana pętla tramwajowo-autobusowa obok hali widowiskowo-sportowej);
- Cukrowej (stacja kolejowa Gumieńce i planowany przystanek linii tramwajowej);
- Dworcowej (w pobliżu przystanku tramwajowego i autobusowego);
- w pobliżu pętli tramwajowo-autobusowej Basen Górniczy;
- na terenie centrum handlowego "Ster" na Gumieńcach.

Niestety, żadnego z tych parkingów i miejsc przesiadkowych nie wybudowano.

Zdaniem autorów należałoby wszystkie te plany konsekwentnie i dość szybko realizować, gdyż w przeciwnym przypadku – bagatelizowania roli komunikacji publicznej i nastawienia na burzliwy rozwój liczby samochodów prywatnych – może szybko spowodować paraliż ruchu samochodów, głównie w centrum miasta, pomimo budowy obwodnicy śródmieścia, jak i planowanej od lat obwodnicy zachodniej miasta.

Dla szybkiej poprawy możliwości miejskiej komunikacji publicznej należałoby przeprowadzić ankietę wśród mieszkańców i podróżnych dotyczącą głównie stałych (codziennych) tras jak i często powtarzających się kierunków ruchu ludności po terenie miasta. Ankieta taka powinna mieć również możliwość wypełnienia jej i przesłania poprzez internet. Po analizie wyników należałoby rozpoznać rzeczywiste potrzeby komunikacyjne mieszkańców i podróżnych i zaproponować zmiany zarówno tras autobusów i tramwajów, jak i dostosowanie częstotliwości kursowania oraz wielkości pojazdów do rzeczywistych potrzeb w zależności od pory dnia i z rozróżnieniem dni tygodnia.

Przy planowaniu rozwoju miasta należy pamiętać nie tylko o stale nasilającym się trendzie do zmniejszania liczby jego mieszkańców i wzrostu osadnictwa w rejonach podmiejskich (co generuje zapotrzebowania komunikacyjne na określonych kierunkach), ale również stały wzrost liczby samochodów osobowych, blokujących aktualną siatkę ulic i zmuszających do budowy nowych obwodnic. Działania władz powinny być nakierowane na zdecydowane podniesienie atrakcyjności komunikacji publicznej oraz znacznego

poszerzenia oferty komunikacyjnej poprzez wykorzystanie wielu środków transportu zbiorowego.

Ocena potrzeb komunikacyjnych gminy

W oparciu o analizę aktualnego stanu komunikacji publicznej na terenie gminy można sformułować następujące potrzeby w tym zakresie:

- a) w celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania drogowej komunikacji publicznej należałoby przyspieszyć budowę obwodnic śródmieścia miasta oraz zachodnią, biegnącą poza granicami miasta oraz zintensyfikować niezbędne remonty niektórych ulic, w szczególności tych po których kursują miejskie autobusy;
- b) władze miasta winny podjąć intensywną współpracę z władzami gminy Police zmierzające do budowę przeprawy promowej lub mostu wysokowodnego łączącego Police z miejscowością Święte i dalej z obwodnicą Goleniowa, również jako alternatywnej drogi na wybrzeże;
- c) wprowadzenie oraz budowa na wybranych trasach, szczególnie w śródmieściu i na ul. Gdańskiej wydzielonych pasów przeznaczonych wyłącznie dla publicznej komunikacji autobusowej;
- d) należy podjąć starania zmierzających do dostosowania wielkości taboru autobusowego do aktualnych potrzeb przewozowych w wyróżnionych porach dnia oraz przy uwzględnieniu dni tygodnia, w tym również szerszego wykorzystania małych autobusów i różnej pojemności mikrobusów;
- e) należałoby opracować plan sieci połączeń mikrobusowych do mniej zaludnionych dzielnic oraz osiedli podmiejskich, zapewniających dojazd do węzłów przesiadkowych miasta z jednoczesnym zapewnieniem dogodnych miejsc parkingowych w pobliżu tych węzłów;
- f) zapewnić realizowanie zrównoważonego w stosunku do aktualnych potrzeb transportu publicznego wykonywanego zarówno autobusami, jak i mikrobusami na terenie Szczecina i ościennych miejscowości w zależności od potrzeb, w tym również na indywidualne życzenie mieszkańców (modyfikacja założonej trasy wariantowej poprzez dostosowanie jej do zgłaszanych potrzeb);
- g) przyspieszenie budowy szybkiego tramwaju z Basenu Górniczego przez Zdroje do Kijewa wraz z budową parkingów dla samochodów mieszkańców dojeżdżających do węzłów przesiadkowych zlokalizowanych na jego trasie;
- h) opracowanie szczegółowego planu budowy nowych tras tramwajowych biegnących do dużych osiedli mieszkaniowych, szczególnie wzdłuż ul. Mieszka I-go, Cukrowej i Bronowickiej, 26-go Kwietnia, Taczaka i Szafera, Krasińskiego, Warcisława i Wkrzańskiej oraz połączeń uelastyczniających sieć, takich jak połączenie ul. Arkońskiej z Wojska Polskiego, czy z Piastów do Narutowicza.
- i) przeprowadzić analizę celowości przywrócenia połączeń kolejowych na trasie Szczecin > Szczecin > Trzebież wykonywanych zróżnicowanym co do wielkości taboru z jednoczesnym wprowadzeniem pociągów w regularnych odstępach czasowych na trasie Szczecin > Szczecin i dalej zgodnie z potrzebami;
- j) przeprowadzić analizę celowości uruchomienia tramwaju dwusystemowego kursującego od Polic po torach kolejowych do Szczecina i dalej po sieci tramwajowej miasta;
- k) po uruchomieniu trakcji kolejowej lub tramwajowej należy podjąć budowę parkingów wokół stacji kolejowych oraz innych przystanków w celu zastosowania zasady „parkuj i jedź”;
- l) należałoby podjąć działania mające na celu uruchomienie wodnej komunikacji publicznej na trasach do miejscowości nadodrzańskich oraz do Świnoujścia, szczególnie w okresie letnim;

- m) rozważyć celowość wzbogacenie oferty turystycznej poprzez uruchomienie regularnych rejsów po Zalewie Szczecińskim i Jeziorze Dąbie, szczególnie do przystani w Trzebieży, Stepnicy i Lubczyny;
- n) podjęcie starań mających na celu przywrócenie rejsów turystycznych na trasie Szczecin > Police > Altwarp > Ueckermunde > Anklam > Wolgast lub jej wariantach;
- o) rozważenie możliwości uruchomienia na lotnisku w Dąbiu możliwości lądowania małych samolotów turystycznych i helikopterów wraz z możliwością zapewnienia im obsługi.

Cele priorytetowe:

- **systematyczna modernizacja ulic w mieście;**
- **budowa dalszych etapów obwodnicy śródmiejskiej;**
- **budowa zachodniego obejścia drogowego miasta wraz z przeprawą przez Odrę Police – Święta;**
- **rozbudowa i uelastycznienie sieci linii tramwajowych obejmujących nowe osiedla;**
- **racjonalizacja sieci miejskich autobusów i powiązanie ich tras z siecią tramwajową i kolejową w węzłach przesiadkowych;**
- **wprowadzenie na terenie miasta linii obsługiwanych przez autobusy różnych wielkości oraz mikrobusy, szczególnie na liniach mniej obciążonych oraz do osiedli położonych na obrzeżach miasta;**
- **budowa węzłów komunikacyjnych na obrzeżach miasta integrujących transport publiczny z sąsiednimi gminami co pozwoli ograniczyć wjazd autobusów, mikrobusów i samochodów osobowych do centrum miasta;**
- **kolej regionalna jako oś transportu publicznego na kierunkach: Szczecin – Stargard Szczeciński, Szczecin – Goleniów, Szczecin – Gryfino;**
- **uruchomienie szybkiej kolei miejskiej pomiędzy Szczecinem a Policami z przystankami przesiadkowymi wraz z możliwością zastosowania tramwaju dwusystemowego;**
- **budowa zintegrowanego centrum komunikacyjnego na terenie Dworca Głównego wraz z parkingami;**
- **modernizacja linii kolejowej Szczecin – Berlin z wprowadzeniem szybkich pociągów do Berlina;**
- **budowa zachodniego obejścia kolejowego Szczecina co zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo w transporcie poprzez wyprowadzenie przewozów materiałów niebezpiecznych z centrum miasta;**
- **modernizacja Lotniska Szczecin Dąbie z przystosowaniem do obsługi ruchu turystycznego i biznesowego;**
- **wprowadzenie biletu metropolitalnego na wszystkie rodzaje transportu publicznego.**

5.12. Wnioski wynikające z oceny stanu komunikacji publicznej w gminach SOM

Przeprowadzona ocena obecnego stanu transportu publicznego w gminach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego prowadzi do następujących wniosków:

- a) większość władz gmin organizuje transport publiczny ograniczając się do przewozów na własnym terenie;
- b) zaangażowanie gmin w finansowaniu transportu publicznego jest bardzo zróżnicowane, od gminy nie dofinansowujących tego transportu, po gminy w istotnym stopniu finansujące transport publiczny;
- c) nie każda gmina zapewnia transport publiczny do siedziby powiatu i/lub stolicy metropolii;

- d) wzajemne powiązania transportowe między gminami tworzącymi metropolię są słabo rozwinięte (najczęściej ich brak);
- e) zdecydowana większość gmin (poza miastem Szczecinem) nie ma wypracowanych planów rozwoju komunikacji publicznej;
- f) największą uwagę władze gmin przywiązują do zapewnienia mieszkańcom możliwości korzystania z traktacji autobusowej, w niektórych tylko przypadkach mikrobusowej;
- g) znaczna rolę w transporcie publicznym w obszarze metropolitalnym odgrywają przewozy kolejowe, szczególnie przewozy regionalne organizowane i dofinansowywane przez samorząd województwa. Można stwierdzić, że szczególnie na kierunku Szczecin – Stargard Szczeciński, Szczecin, Goleniów, Szczecin – Gryfino przewozy kolejowe spełniają znaczną rolę w transporcie publicznym.
- h) gminy nie przywiązują uwagi do transportu kolejowego zdając się w tym względzie na decyzje władz województwa;
- i) pomimo wyraźnego ciężaru ruchu osobowego w kierunku centrum metropolii, najdalej położone gminy nie zapewniają sprawnego dojazdu do Szczecina;
- j) brak starań gmin o koordynację różnych środków komunikacji publicznej, czyli korelacji pomiędzy rozkładami jazdy autobusów, mikrobusów i pociągów regionalnych;
- k) pomimo położenia wielu gmin nad akwenami wodnymi, regularny transport wodny (z wyjątkiem połączenia Szczecina ze Świnoujściem) nie funkcjonuje;
- l) transport wodny ogranicza się wyłącznie do przewozów turystycznych;
- m) lotniczy transport w relacjach krajowych i zagranicznych realizowany jest wyłącznie przez lotnisko w Goleniowie;
- n) pomimo istnienia innych lotnisk (Szczecin-Dąbie, Kluczewo) nie są one wykorzystane do transportu pasażerów;
- o) wzajemne powiązania transportowe między gminami SOM są słabo rozwinięte.

Aktualny stan transportu publicznego na obszarze SOM pozwala na dość swobodne przemieszczanie się mieszkańców tego obszaru, choć w niejednakowym stopniu. Większość przejazdów odbywa się komunikacją indywidualną. Na wielu kierunkach podróży napotyka na brak powiązań pomiędzy poszczególnymi środkami transportu, co zmusza go do licznych przesiadek.

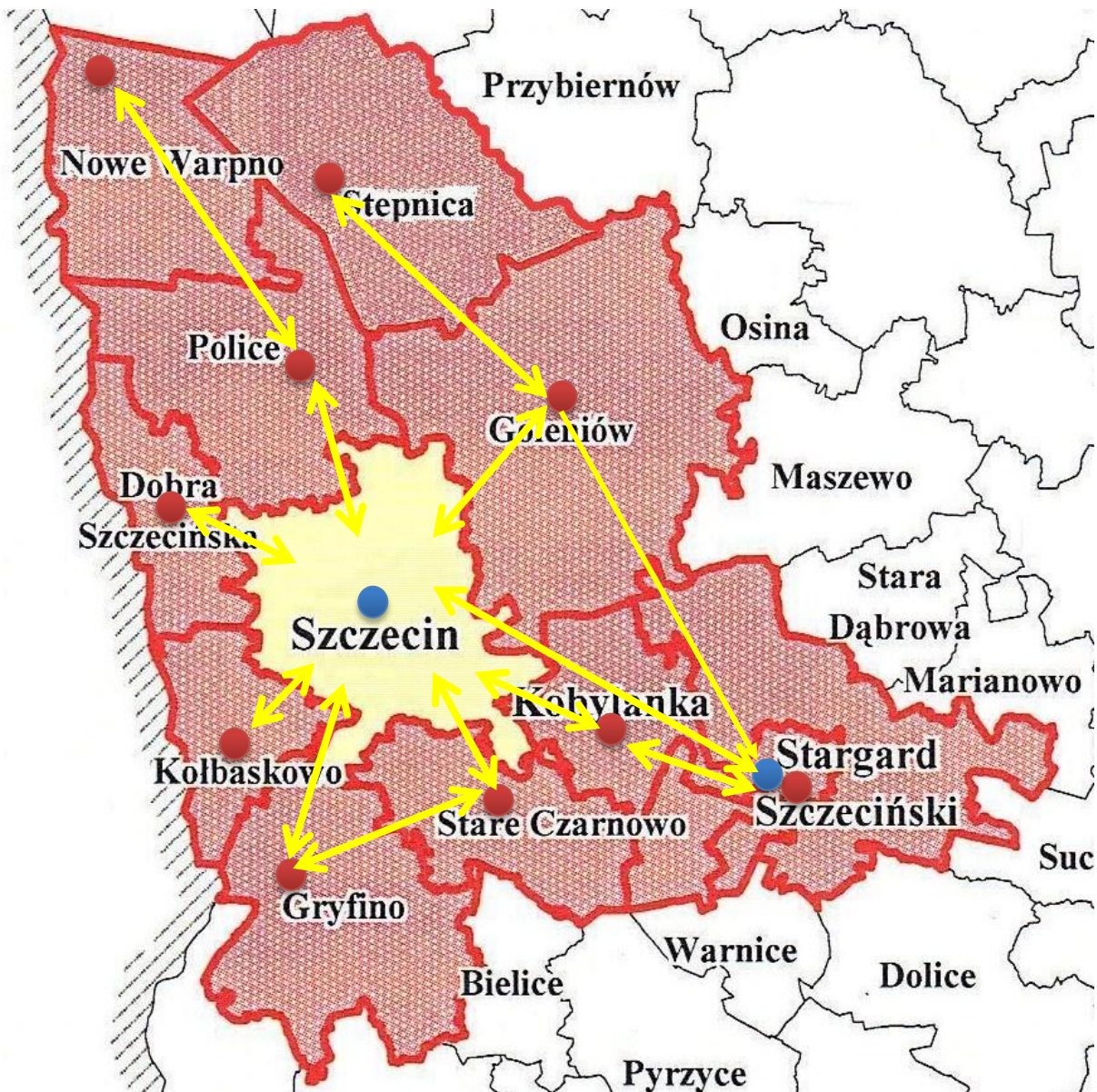
Powiązania komunikacyjne pomiędzy poszczególnymi gminami przedstawiono na rysunku nr 23.

Powiązania komunikacyjne przedstawione na tym rysunku pokazują, iż nie każda gmina wchodząca w skład SOM ma bezpośrednie połączenie z siedzibą powiatu (patrz gminy Kołbaskowo i Dobra Szczecińska), które nie mają połączenia z Policami), a także nie każda gmina ma bezpośrednie połączenie ze stolicą tego obszaru – Szczecinem. Takiego połączenia nie ma gmina Nowe Warpno oraz gmina Stepnica (mają takie połączenie poprzez siedzibę powiatu). Nie ma również wielu połączeń pomiędzy gminami tworzącymi SOM, nawet sąsiednimi. Takie gminy jak: Nowe Warpno, Dobra, Kołbaskowo mają tylko połączenie drogowe z jedną sąsiednią gminą. Powyższa mapa wyraźnie wskazuje na znikomą liczbę połączeń pomiędzy sąsiednimi gminami, takimi jak: Nowe Warpno, Dobra, Kołbaskowo, Gryfino, Stare Czarnowo, Kobylanka czy Stepnica. Aby dojechać do tych gmin trzeba skorzystać z przesiadki albo w stolicy powiatu, albo (najczęściej) w Szczecinie.

Ważnym aspektem zachęcającym mieszkańców SOM do korzystania z transportu publicznego jest czas przejazdu środkami transportu publicznego. Czasy przejazdu transportem drogowym i kolejowym z siedzib gmin do Szczecina przedstawiono na rysunkach nr 24 i nr 25.

Czas ten w przejazdach z siedzib gmin do centrum Szczecina transportem drogowym waha się obecnie od 35 minut do 90 minut. Najdłuższy jest czas przejazdu stwierdzono

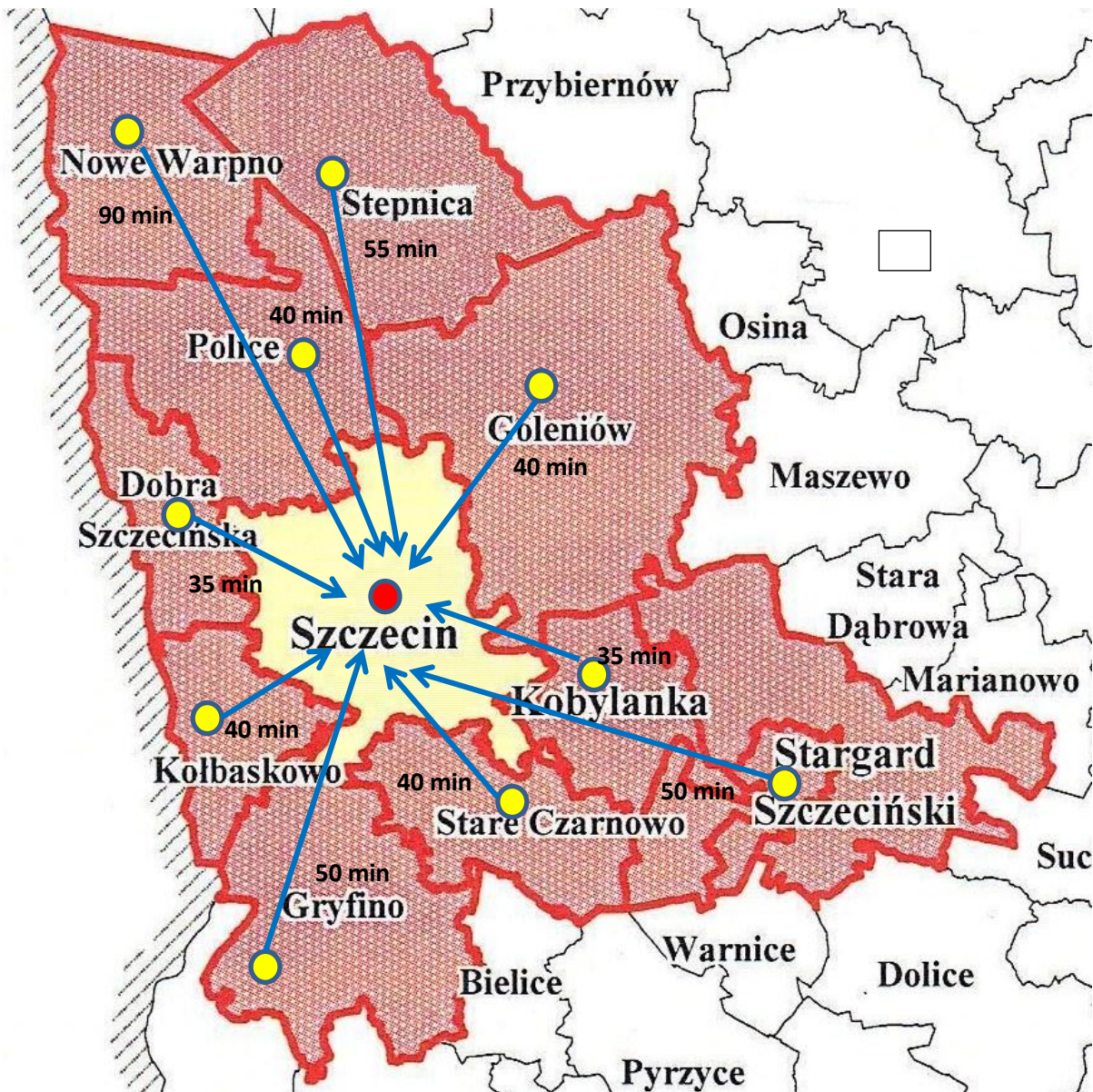
z gminy Nowe Warpno do Szczecina i to z przesiadką w Policach. Najkrótszy dojazd mają gminy Dobra Szczecińska i Kobylanka – po 35 minut (bez uwzględnienia „korków”).



Rys. nr 23 Powiązania gmin transportem drogowym

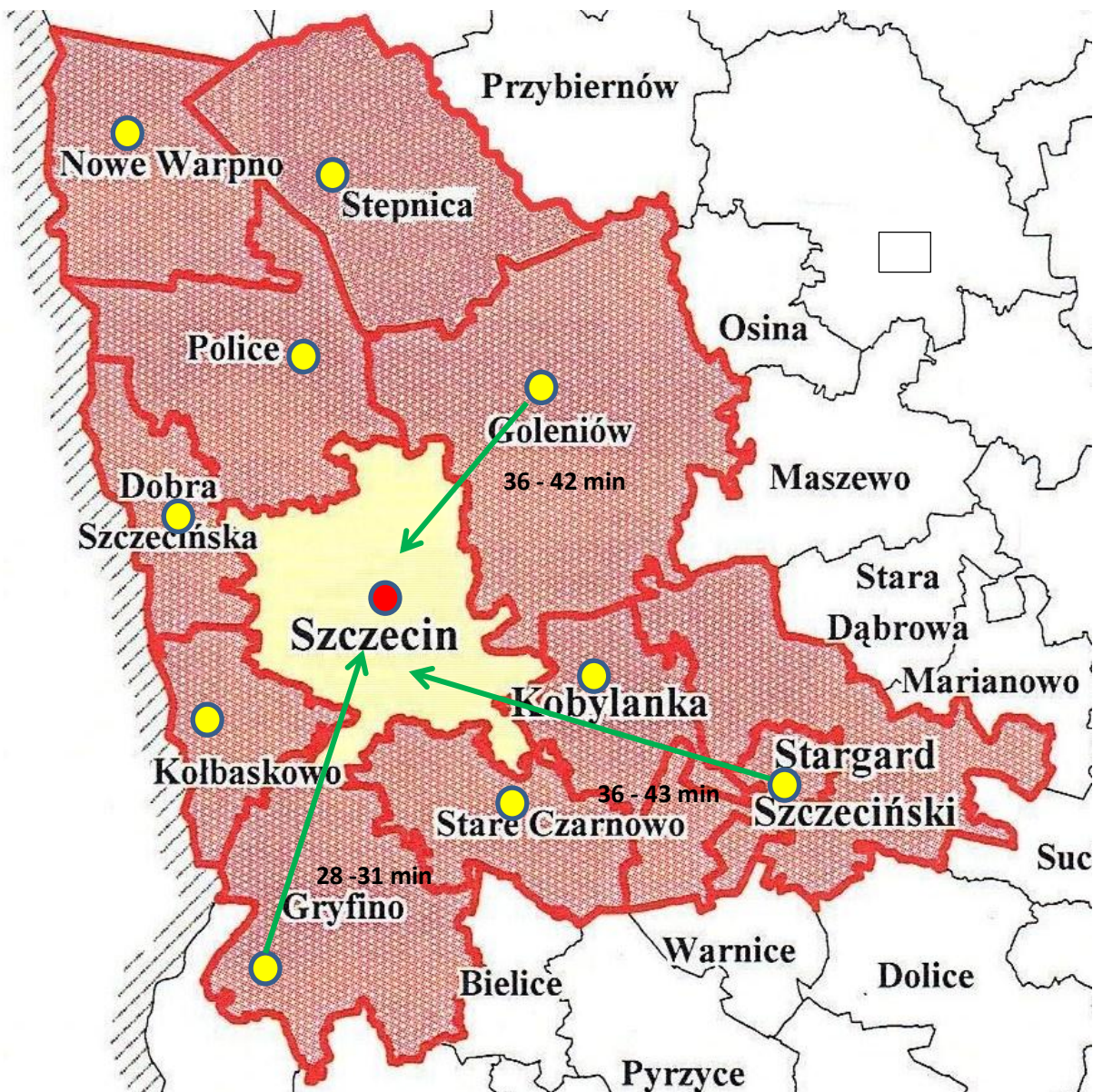
Źródło: badania własne

Tylko trzy gminy dysponują bezpośrednim połączeniem kolejowym do Szczecina, przy czym czas jazdy pociągiem jest wyraźnie krótszy od czasu podróży transportem drogowym. W przypadku Gryfina różnica ta wynosi 19 - 22 minuty, dla Stargardu Szczecińskiego 7 - 14 minut a dla Goleniowa czasy przejazdu są porównywalne.



Rys. nr 24. Czas przejazdu transportem drogowym z siedzib gmin do centrum Szczecina

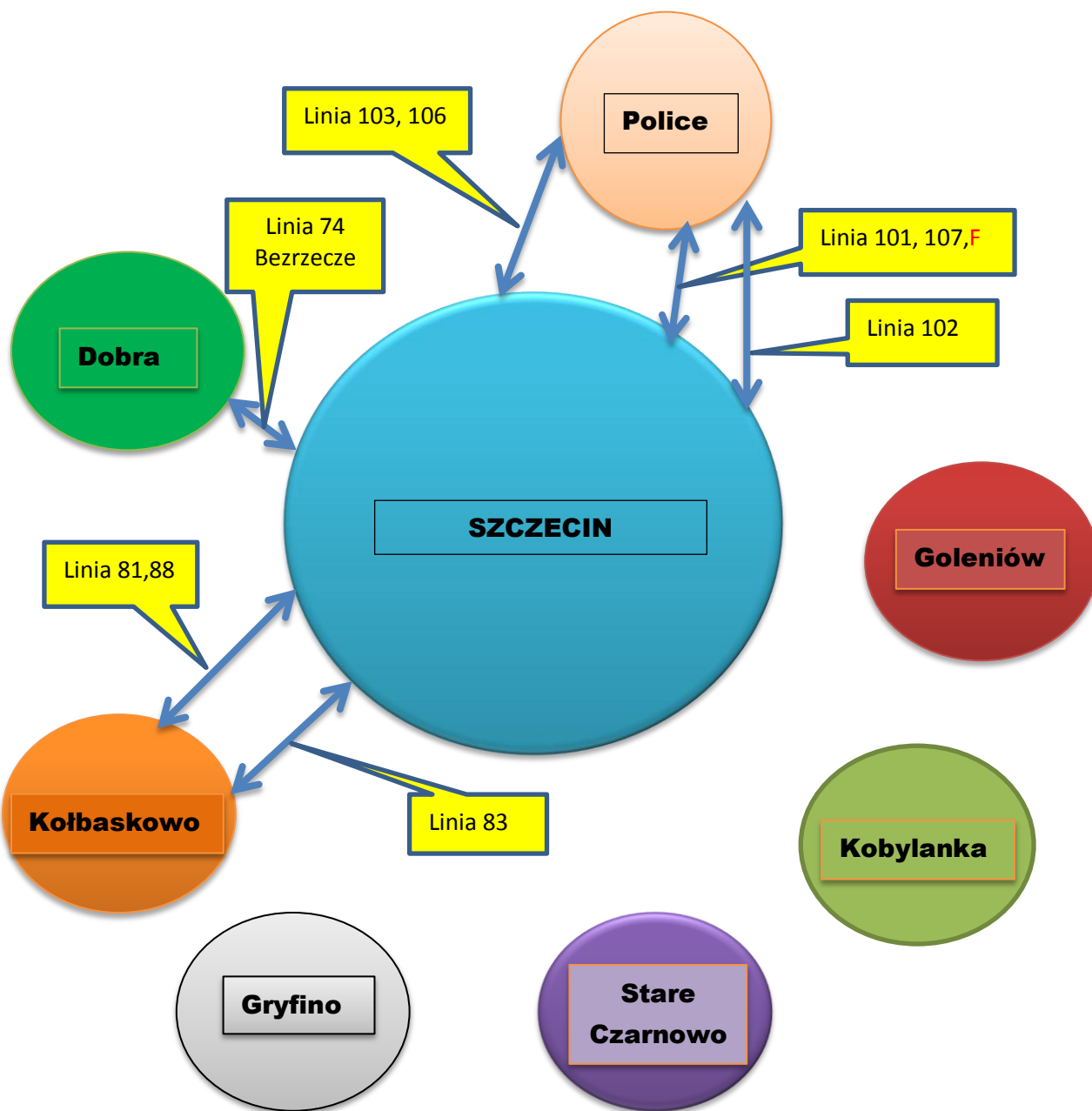
Źródło: badania własne



Rys. nr 25. Czas przejazdu transportem kolejowym z siedzib gmin do centrum Szczecina

Źródło: Badania własne

Na terenie SOM istnieje współpraca pomiędzy kilkoma gminami w zakresie transportu publicznego. Jednym z pozytywnych przykładów jest współpraca pomiędzy gminą Miasto Szczecin i Gminą Police, która pozwala na funkcjonowanie komunikacji międzygminnej na podstawie porozumienia między tymi gminami. Gminy te założyły spółkę przewozową pod nazwą Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Spółka ta realizuje przewozy międzygminne, tak jak to przedstawiono na rysunku nr 26.



Rys. nr 26. Gminy obsługiwane przez komunikację miejską Szczecina

Źródło: badania własne

Oprócz tego na podstawie umów z organizatorem transportu publicznego jakim w Szczecinie jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego funkcjonują połączenia międzygminne Szczecina z Gminą Kołbaskowo i Gminą Dobra.

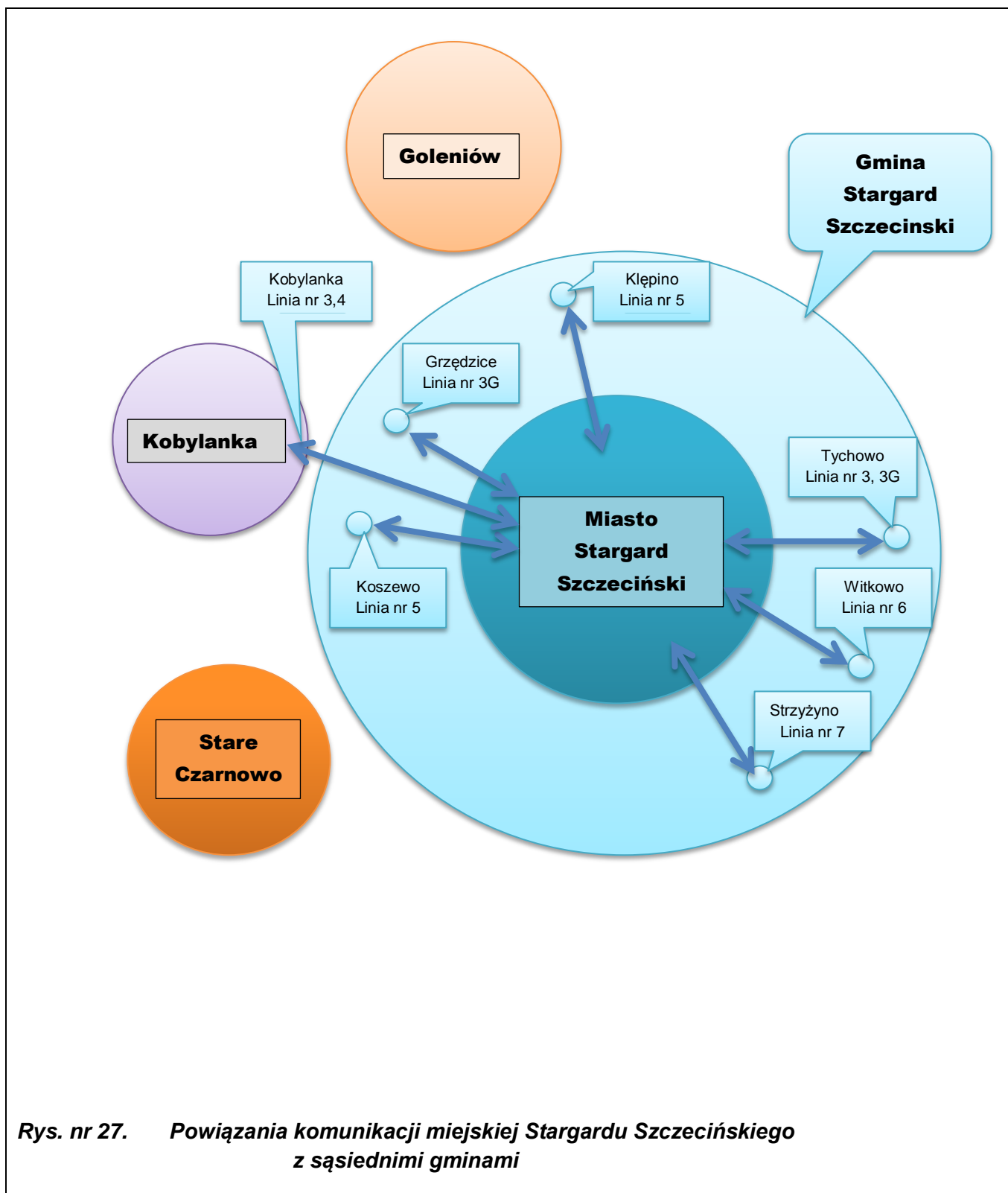
Gmina Kołbaskowo jest przykładem owocnej współpracy ze Szczecinem w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych. Władze gminy dążąc do ułatwienia swoim mieszkańcom dojazdu do Szczecina i poruszania się tym mieście oraz po sąsiednich Policach, stale rozszerzają współpracę z Zarządem Dróg i Transportu Miejskiego, współfinansują coraz to nowe linie miejskich autobusów coraz śmielej wjeżdżających na teren gminy. Miejskie autobusy obsługują już miejscowości: Warzymice, Przeclaw, Kołbaskowo, Przylep i Stobno. Planowana jest obsługa miejscowości Ustowo, Kurów, Siadło Dolne i Siadło Górne. W ten sposób nie czekając na pojawienie się biletu metropolitalnego mieszkańcy dużej części gminy Kołbaskowo mogą poruszać się terenie swej gminy i Szczecina wykupując tylko jeden bilet, zarówno jednorazowy (taryfa czasowa), jak i okresowy. Mając rozliczne interesy na terenie metropolii mieszkańcy Kołbaskowa mogą korzystać z wszystkich przywilejów związanych z zakupem miejskiego biletu, obowiązujących obecnie i planowanych w przyszłości. Bilet metropolitalny jest niezbędny dla sprawnego i w miarę taniego poruszaniu się po terenie całej aglomeracji, ale póki on nie obowiązuje, rozszerzanie obszaru działania autobusów ZDiTM jest jedną z form jego wyprzedzania z korzyścią dla mieszkańców gminy i miasta. Taka współpraca międzygminna jest również czynnikiem sprzyjającym przesiadkom mieszkańców gmin ościennych na publiczne środki transportu, a tym samym zmniejszenia zatłoczenia dróg dojazdowych do miasta i ulic w samym mieście.

Drugim przykładem współpracy międzygminnej w zakresie transportu publicznego są gminy położone wokół Stargardu Szczecińskiego, które na podstawie *porozumień zawartych pomiędzy tymi gminami*, umów realizują przewozy wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim (MZK). MZK Stargard Szczeciński realizuje przewozy w gminie Stargard Szczeciński i gminie Kobylanka. Schemat tych połączeń przedstawia rysunku nr 27.

Współpraca gminy Stargard Szczeciński z władzami miasta Stargard Szczeciński w zakresie transportu publicznego jest bardziej naturalna, gdyż opiera się na zasadzie obsługi mieszkańców mieszkających poza dużym miastem ale pracujących, uczących się i mających rozliczne interesy na terenie najbliższego dużego miasta. Przy wykorzystaniu tej zasady miejskie autobusy dowożą do pracy i szkół ludność zamieszkałą poza terenem miasta, czyli w jego naturalnym zapleczu. Dostrzegły korzyści z takiego rozwiązania również władze gminy Kobylanka, które współfinansują dojazd miejskich autobusów ze Stargardu do siedziby władz gminy.

Ocena funkcjonowania komunikacji publicznej na całym obszarze metropolii wypada dość słabo, albowiem nie prezentuje ona spójnej i powszechnie dostępnej oferty przewozu podróźnych po terenie całej metropolii. Pomimo rozlicznych wspólnych zadań i koniecznej dla ich rozwiązywania współpracy gminy tworzące Szczeciński Obszar Metropolitalny nie wypracowały jak do tej pory jednolitej polityki transportowej, skupiając się na realizacji zadań cząstkowych, istotnych tylko dla części mieszkańców tych gmin. Przez to istnieją wyraźne dysproporcje pomiędzy ofertami transportu publicznego w poszczególnych gminach.

Mając na uwadze powyższą ocenę autorzy uznali, iż jednym z podstawowych wniosków z analizy stanu obecnego funkcjonowania komunikacji publicznej na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest podjęcie szybkich działań mających na celu jej integrację na całym obszarze, co powinno skutkować istotnym polepszeniem oferty przewozowej dla mieszkańców i przyjeźdźnych na terenie metropolii.



Rys. nr 27. Powiązania komunikacji miejskiej Stargardu Szczecińskiego z sąsiednimi gminami

Źródło: badania własne

5.13. Analiza SWOT systemu transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Wnioski wynikające z analizy obecnego systemu transportu publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowiły podstawę końcowej oceny stanu i perspektyw rozwojowych według schematu SWOT (silne i słabe punkty systemu, szanse rozwojowe i zagrożenia)

Silne i słabe strony transportu publicznego w SOM

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Dobrze rozwinięta sieć dróg krajowych i wojewódzkich • Dobrze rozwinięta sieć linii kolejowych • Znaczna ilość linii tramwajowych z wydzielonym torowiskiem • Możliwości terenowe rozwoju sieci tramwajowej • Systematyczne zakupy taboru dla transportu publicznego • Usytuowanie lotniska regionalnego • Usytuowanie w Szczecinie lotniska mogącego spełniać uzupełniającą rolę w stosunku do lotniska regionalnego • Położenie większości gmin nad wodami śródlądowymi • Znaczne zaangażowanie wielu gmin i samorządu województwa w dofinansowanie transportu publicznego • Dobra współpraca niektórych gmin w tworzeniu wspólnej sieci transportu publicznego • Utworzenie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego umożliwi koordynować działania gmin także w transporcie publicznym • Przygraniczne położenie gmin • Dobre powiązania z siecią transportową Niemiec • System płatnego parkowania w centralnym obszarze Miasta Szczecina • Systematyczny rozwój sieci dróg rowerowych • Duża ilość portów i przystani wodnych • Widoczny postęp w dostosowywaniu infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych w komunikacji miejskiej Szczecina i Stargardu Szczecińskiego (niskopodłogowy tabor, modernizacje przystanków autobusowych i tramwajowych, sygnalizacje świetlne). 	<ul style="list-style-type: none"> • Niezadawalający stan dróg powiatowych i gminnych • Brak tras obwodowych w Szczecinie i wokół Szczecina • Rozproszenie przystanków autobusowych i mikrobusowych wokół dworców kolejowych w Szczecinie i Stargardzie Szczecińskim • Brak miejsc parkingowych wokół dworców kolejowych szczególnie w Szczecinie i Stargardzie Szczecińskim • Niepełne wykorzystanie sieci kolejowej dla transportu publicznego • Znaczne zaległości w rozbudowie sieci tramwajowej w Szczecinie • Brak obsługi komunikacją szynową dużych osiedli mieszkaniowych usytuowanych w Szczecinie i okolicznych gminach • Brak wydzielonych pasów dla autobusów miejskich • Mała elastyczność sieci tramwajowej w Szczecinie • Niepełne wykorzystanie transportu mikrobusami z małych miejscowości i peryferyjnych osiedli mieszkaniowych • Niska jakość informacji dla podróżnych szczególnie na liniach poza miejskich • Brak wspólnej polityki taryfowej • Brak integracji transportu publicznego w węzłach komunikacyjnych • Brak parkingów typu „Parkuj i Jedź” • Brak nowoczesnego systemu zarządzania i sterowania ruchem. • Brak jednego organizatora transportu publicznego • Niewielkie wykorzystanie transportu wodnego

Szanse i zagrożenia dla rozwoju transportu publicznego w SOM

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Współpraca gmin w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego • Uchwalenie przez Sejmik Województwa zachodniopomorskiego w 2010 r. „Strategii rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” • Potraktowanie w ww. Strategii transportu publicznego jako ważnego ogniwa transportowego • Możliwość współfinansowania projektów w zakresie transportu publicznego ze środków Unii Europejskiej • Możliwości rozwoju współpracy transgranicznej także w zakresie transportu publicznego • Społeczne oczekiwanie na poprawę sprawności transportu publicznego • Rosnący potencjał prywatnych przewoźników w transporcie publicznym • Rozbudowa obszarów mieszkaniowych na obrzeżach Szczecina i w sąsiednich gminach • Przyjęty przez Ministerstwo Infrastruktury program modernizacji głównych linii kolejowych • Uchwalenie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym • Utworzenie jednego organizatora transportu publicznego 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak ustawy o tworzeniu związków metropolitalnych • Dalszy wzrost motoryzacji indywidualnej • Wysokie koszty realizacji infrastruktury transportowej • Wzrost kosztów utrzymania komunikacji publicznej • Oczekiwania społeczne na rozbudowę układu drogowego i parkingów w centrum miast • Zmiany długoterminowych planów modernizacji i rozwoju systemów transportowych • Brak długoterminowego planu rozwoju transportu publicznego w SOM • Opóźnienia w planach modernizacji linii kolejowych • Rozproszenie decyzji dotyczących obszarów kolejowych • Duża ilość podmiotów decydujących o rozwoju transportu publicznego w SOM

6. Kierunki rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Analiza stanu obecnego transportu publicznego stała się podstawą do sformułowania założeń rozwoju tego transportu. Podstawowe założenia rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym zespół wykonawców przedstawia po przeprowadzeniu następujących działań:

- szczegółowej analizie wszystkich niezbędnych dokumentów strategicznych i programowych Województwa Zachodniopomorskiego oraz gmin tworzących Szczeciński Obszar Metropolitalny;
- merytorycznych konsultacji przeprowadzonych we wszystkich gminach SOM oraz z organizatorami transportu publicznego na obszarze SOM, a także z większymi przewoźnikami;
- analizy procesów społecznych i gospodarczych mających wpływ na zapotrzebowanie na transport publiczny takich jak:
 - ❖ sytuacja demograficzna w gminach;
 - ❖ planowany rozwój gospodarczy;
 - ❖ plan inwestycji przemysłowych;
 - ❖ rozwój edukacji;
 - ❖ rozwój motoryzacji indywidualnej.

W oparciu o analizę dokumentów strategicznych i programowych zespół przyjął następujące założenia warunkujące rozwój transportu publicznego do roku 2030 w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, a mianowicie:

- a) sytuacja demograficzna w analizowanym obszarze ulegnie tylko niewielkim zmianom. Z prognoz demograficznych wynika, iż:
 - ludność zamieszkująca na obszarze SOM będzie stopniowo rosła, zarówno w wyniku ciągle dodatniego przyrostu naturalnego oraz dodatniego salda migracji ludności, jednakże nie powinna suma ta przekroczyć pułapu 650 000 mieszkańców;
 - ludność Szczecina i Stargardu Szczecińskiego będzie miała stopniowo nasilającą się tendencję spadkową i może osiągnąć w 2030 roku poziom odpowiednio 375 tys. dla Szczecina i 60 tys. dla Stargardu,
 - wzrastać będzie ludność gmin ościennych ww. miast o wielkość 35-40 tys. mieszkańców;
 - zakłada się że będzie wzrastać liczba ludności w wieku produkcyjnym zamieszkujących teren analizowanego obszaru, maleć liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (do poziomu 50 tys. ludzi) i stale wzrastać w wieku poprodukcyjnym (do poziomu nawet 150 tys.);
 - będzie zwiększała się przewaga kobiet nad mężczyznami osiągając prawdopodobnie poziom 345 tys. (53% ogółu ludności).
- b) przyjęto stały rozwój infrastruktury drogowej w SOM, zarówno poprzez remonty istniejącej sieci dróg powiatowych i gminnych oraz budowy nowych dróg w miastach i pomiędzy gminami;
- c) założono stały rozwój gospodarki obszaru, szczególnie w sektorze BPO (Business Process Outsourcing) a także przemysłu wytwórczego opartego na nowoczesnych i innowacyjnych technologiach, w tym głównie gałęzi związanych z informatyką, telekomunikacją i łącznością, co wpłynie na powstanie nowych miejsc pracy;

- d) założono stały i dynamiczny rozwój handlu i usług, zarówno na potrzeby aglomeracji, jak i obszarów przygranicznych, co również wpłynie na zwiększenia zapotrzebowania na pracowników oraz wygeneruje ruch klientów;
- e) przyjęto za pewnik dynamiczny rozwój turystyki i wszelkich form rekreacji, w tym szczególnie wodnej;
- f) przyjęto jako pewne rozwój kultury, w tym teatrów i sal widowiskowych oraz różnego rodzaju festiwali, konkursów i imprez ogólnych głównie na terenie Szczecina ale także w każdym ośrodku gmin należących do aglomeracji;
- g) założono utrzymanie liczby osób uczących się we wszystkich typach szkół a nade wszystko rozwój kursów doskonalących umiejętności i pozwalających na przekwalifikowanie się;
- h) przyjęto stały rozwój usług medycznych w zakresie POZ równomiernie w całej aglomeracji oraz usług diagnostycznych i lekarzy specjalistów, a także leczenia zamkniętego, głównie na terenie Szczecina, a w mniejszym stopniu i na terenie Stargardu;
- i) założono wzrost znaczenia Szczecina jako transgranicznego ośrodka metropolitalnego, co wpłynie na wzrost przyjazdów mieszkańców obszarów nadgranicznych z Niemiec;
- j) wzrost dbałości o środowisko wymusi stopniowe ograniczenia w ruchu pojazdów spalinowych na terenie aglomeracji (obszary na których będzie obowiązywał zakaz poruszania się pojazdów spalinowych).

W oparciu o powyższe przyjęto następujące założenia warunkujące rozwój transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym:

- nadal będzie wzrastać liczba samochodów osobowych co wymusi tworzenie większej liczby stref bez tych pojazdów nie tylko w centrach miast ale również na obszarach chronionych ze względu na ich walory przyrodnicze;
- wzrost liczby w wieku starszym nie mogących prowadzić pojazdów mechanicznych oraz ograniczenia dla ruchu samochodów osobowych a także wzrost cen paliw płynnych wywołają wzrost zapotrzebowania na usługi związane w transportem publicznym;
- wzrost cen ropy na rynkach światowych spowoduje wzrost zapotrzebowania na inne rodzaje energii do napędu samochodów (w tym biopaliwa, paliwa wytwarzane na drodze chemicznej) oraz pojazdy o napędzie elektrycznym;
- rozwijać się będzie transport indywidualny napędzany siłą mięśni (rowery i pojazdy oparte na przetwarzaniu energii wytwarzanej przez ludzi) oraz z napędem elektrycznym (motorowery, skutery i gingery) ale głównie w ruchu miejskim i na niewielkie stosunkowo odległości;
- względy ekologiczne prowadzić będą do ograniczenia w ruchu pojazdów spalinowych co wywoła wzrost zapotrzebowania na transport publiczny, w tym głównie szynowy;
- rozwój nowoczesnego zintegrowanego transportu publicznego, przyjaznego dla podróżnych spowoduje wzrost zapotrzebowania na przewozy.

6.1. Szczegółowy opis działań dla realizacji celów operacyjnych

Uwzględniając powyższe założenia przyjęto cel strategiczny oraz wynikające z niego cele operacyjne rozpisane na zadania, które należy zrealizować. Cele te zostały wymienione w rozdziale 2.

Cele operacyjne osiągnane będą poprzez realizację zadań szczegółowych. W tym rozdziale zostały one szczegółowo opisane a ich realizacja doprowadzi do osiągnięcia celu strategicznego jakim jest **stworzenie zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.**

6.1.1. Cel operacyjny nr 1: Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej powinna być prowadzona zgodnie z przyjętymi planami co znacznie usprawni transport publiczny.

Dobrze rozwinięta sieć drogowa i kolejowa warunkuje rozwój transportu w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców gmin warunkowana jest rozbudowaną i dobrej jakości siecią drogową i kolejową.

6.1.1.1. Zadanie nr 1: Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej

Dla rozwoju transportu publicznego w SOM zasadnicze znaczenie będzie miała realizacji następujących zadań w zakresie modernizacji i rozbudowy dróg:

- a) budowa obwodnicy Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31;
- b) budowa węzła „Tczewska” wraz z przebudową autostrady A6 na odcinku od Kijewa do węzła Rzęśnica;
- c) dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Rurka – Rzęśnica i Rurka – Brzozowo;
- d) budowa drugiej jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa w ciągu drogi nr 10;
- e) budowa pełnego pierścienia obwodnicy zewnętrznej Goleniowa po przedłużeniu obwodnicy wschodniej do węzła Rurka na drodze ekspresowej S3;
- f) budowa obwodnicy Przesącina i Polic od węzła z Trasą Północną w Szczecinie przy skrzyżowaniu z ul. Szosa Polska do węzła Police na planowanej drodze pn. Zachodnie Obejście Drogowe Szczecina;
- g) przebudowa drogi wojewódzkiej nr 114 na odcinku Trzebież – Police i jej dalsza modernizacja na odcinkach do Nowego Warpna;
- h) przebudowa drogi wojewódzkiej nr 120 na odcinku Kobylanka - Stare Czarnowo – Gryfino;
- i) dalsza przebudowa drogi wojewódzkiej nr 113 i 112 do Stepnicy;
- j) budowa obwodnicy Przeclawia;
- k) budowa obwodnicy północnej Stargardu Szczecińskiego;
- l) przebudowa układu drogowego wokół dworca PKP i PKS związane z budową Centrum Komunikacyjnego w Stargardzie Szczecińskim;
- m) budowa Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina, które stanowić będzie istotny element mający wpływ na układ komunikacyjny nie tylko Szczecina ale wszystkich gmin wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Połączy ono drogi ekspresowe S3 i S6 poprzez przeprawę przez Odrę w rejonie Polic z drogą S10 i autostradą A6 w pobliżu przejść granicznych w Lubieszynie i Kołbaskowie. Budowa tej obwodnicy wyprowadzi z miasta ruch tranzytowy wschód – zachód a także udostępni obszary inwestycyjne w Gminach Police, Dobra i Kołbaskowo. Schemat tej obwodnicy przedstawia rysunku nr 28.
- n) rozbudowa sieci drogowej na terenie Miasta Szczecina w następującym zakresie:
 - budowa kolejnych etapów Obwodnicy Śródmiejskiej, która wyeliminuje część ruchu samochodów ze Śródmieścia Szczecina. Obecnie budowany jest V etap od ul. Duńskiej do ul. Niemierzyńskiej z terminem zakończenia w 2012 roku. (schemat obwodnicy przedstawia rysunek nr 29),
 - budowa Trasy Północnej, która zbliży do centrum miasta dzielnice północne i umożliwi rozwój budownictwa mieszkaniowego w tej części miasta. Obecnie budowany jest etap I od ul. Przyjaciół Żołnierza do ul. Bocianiey z terminem zakończenia w 2012 roku. (schemat trasy przedstawia rysunek nr 30),
 - budowa Autostrady Poznańskiej, która odciąży bardzo zatłoczoną ul. Gdańską a także połączy miasto z autostradą A6 i drogą ekspresową S3,

- przebudowa trasy Nadodrzańskiej oraz ul. Kolumba i Szczawiowej do Autostrady Poznańskiej zwiększy dostępność terenów przemysłowych usytuowanych nad Odrą oraz odciążą ulice w Śródmieściu Szczecina,
- przebudowa ul. Struga ułatwi wjazd i wyjazd z miasta w kierunku wschodnim. Budowa na ulicy Struga została rozpoczęta a termin zakończenia przewidziany jest na 2013 rok,
- budowa ul. Nowoprzestrzennej do Węzła Tczewska przejmie uciążliwy ruch z ul. Goleniowskiej oraz zapewni dobrą dostępność do terenów inwestycyjnych w rejonie Trzebusza i Dunikowa.



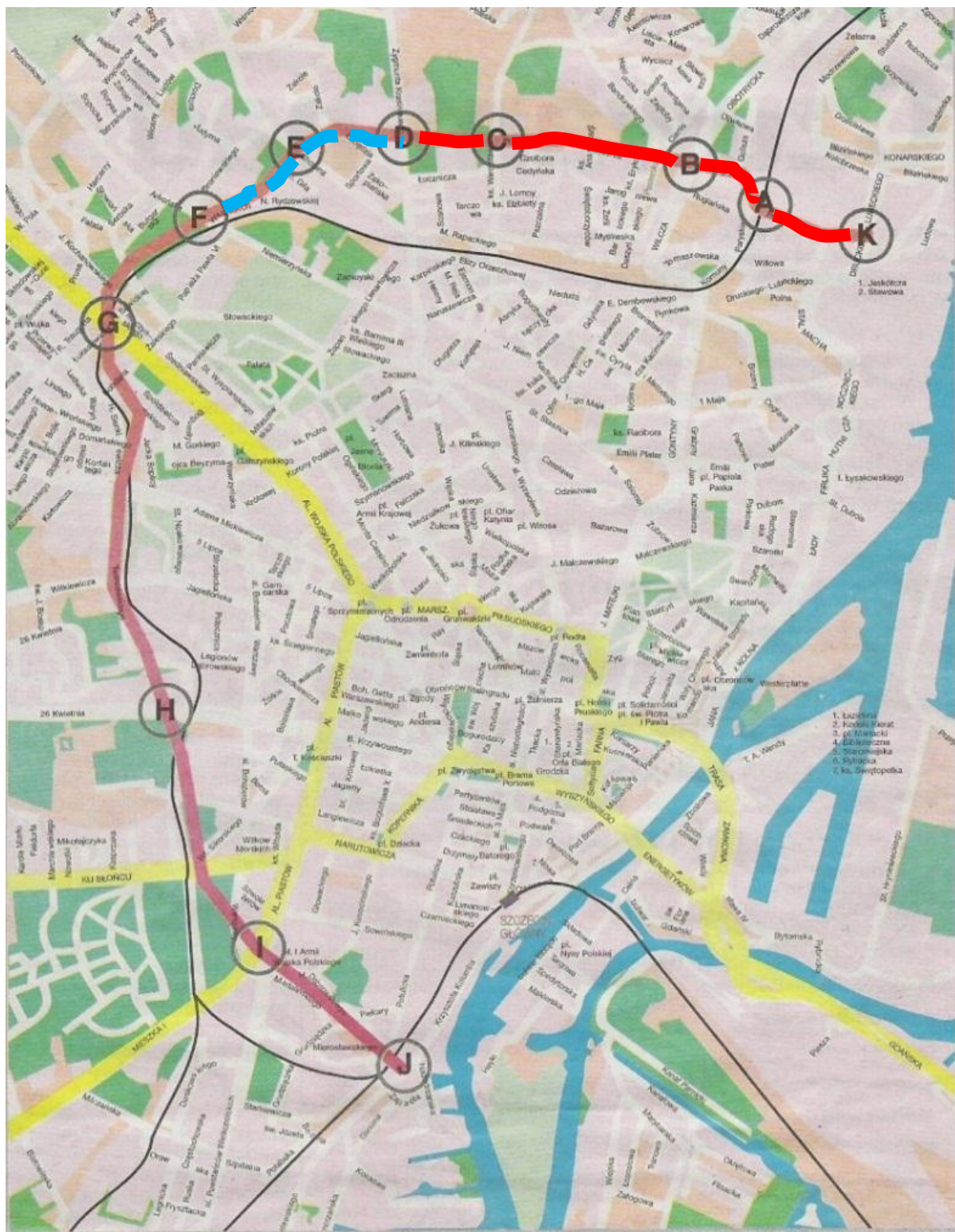
Rys. nr 28. Zachodnie Obejście Drogowe Szczecina

Źródło: Strona internetowa Urzędu Marszałkowskiego

Mapę planowanych inwestycji drogowych w Szczecinie i w aglomeracji szczecińskiej przedstawia rysunek nr 31.

O ile plany budowy i modernizacji dróg krajowych a także wojewódzkich oraz dróg w dużych miastach mają w miarę zapewnione środki finansowe (fundusze europejskie, środki z budżetu centralnego, wojewódzkiego i miast) to budowa i modernizacja dróg powiatowych i gminnych przebiega poniżej oczekiwań z uwagi na brak środków finansowych. Jest to problem, który będzie wymagał odpowiednich decyzji rządowych, prowadzących do wsparcia programów modernizacji dróg powiatowych i gminnych. Dla wielu miejscowości sieć dróg powiatowych i gminnych jest niezwykle ważna dla zapewnienia dostępu do transportu publicznego mieszkańcom tych małych miejscowości. Szczególnie dla gmin położonych najdalej od Szczecina takich jak Gmina Nowe Warpno i Stepnica stan sieci

drogowej jest problemem wymagającym szybkiego rozwiązania. Schemat planowanego rozwoju sieci drogowej w SOM przedstawia rysunek nr 32.



█ Odcinki zrealizowane
 █ Odcinek w realizacji

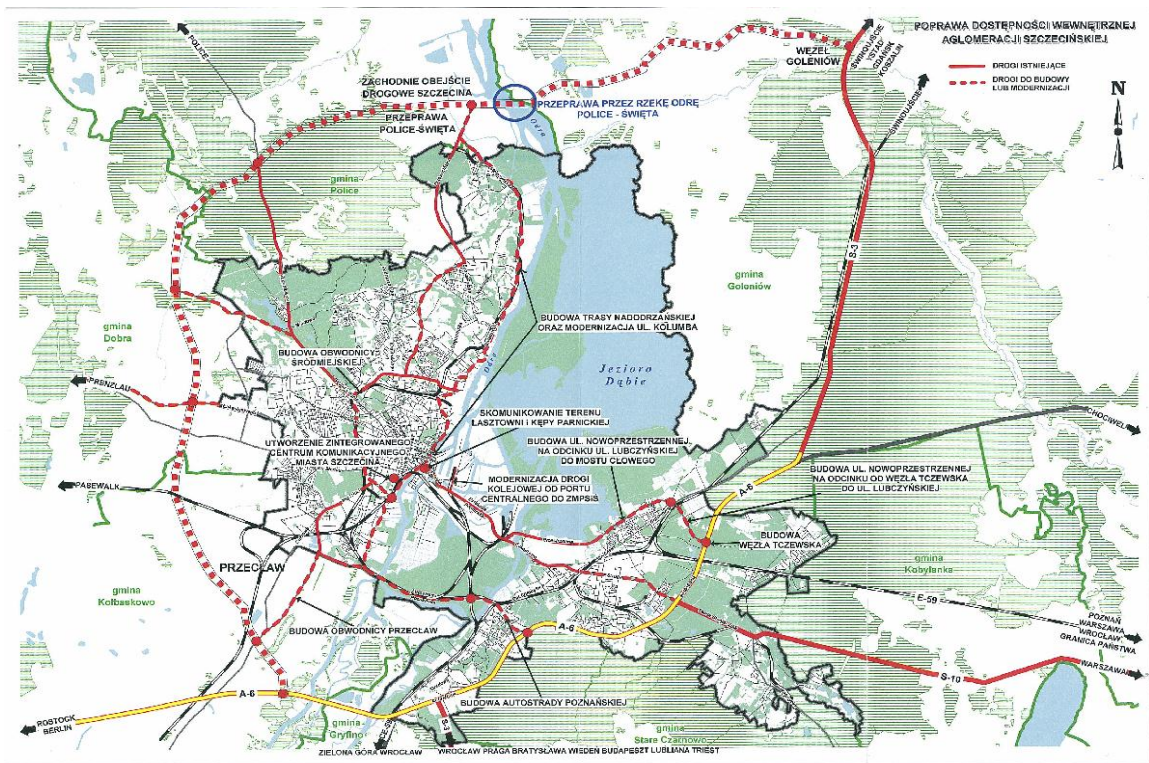
Rys. nr 29. Obwodnica Śródmiejska

Źródło: Strona internetowa Miasta Szczecina



Rys. nr 30. Trasa Północna

Źródło: Strona internetowa Miasta Szczecin



Rys. nr 31. Planowane inwestycje drogowe w Szczecinie

Źródło: Materiały Urzędu Miasta Szczecin

6.1.1.2. Zadanie 2: Modernizacja linii kolejowych

Dla uzyskania szybkich połączeń o znacznej częstotliwości, większość linii kolejowych wymaga modernizacji. Główne linie kolejowe w Polsce objęte są planami modernizacyjnymi Ministerstwa Infrastruktury. W 2008 roku opracowany został przez Ministerstwo Infrastruktury „**Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku**”. W planie tym przewidziano modernizację linii kolejowych znajdujących się w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym a wchodzących w skład europejskiej sieci transportowej TNT-T. Są to następujące linie kolejowe:

- Linia kolejowa nr 351 – E59 Wrocław – Poznań – Szczecin z planem modernizacji w latach 2007 – 2013;
- Linia kolejowa nr 273 – CE59 Wrocław – Zielona Góra – Szczecin z planem modernizacji w latach 2021 – 2030;
- Linia kolejowa nr 401 – E59 Szczecin Dąbie – Świnoujście z planem modernizacji w latach 2021 -2030.

Niestety plan modernizacji linii kolejowej nr 351/E59 nie jest realizowany. W maju 2011 r. Ministerstwo Infrastruktury opracowało „Wieloletni Plan Inwestycji Kolejowych do 2013 roku z perspektywą do 2015 roku”. W planie tym zawarto następujące zadania modernizacji linii kolejowych leżących w obszarze SOM:

- Modernizacja linii kolejowych nr 401 Szczecin – Świnoujście – finansowana z funduszy centralnych;
- Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów – współfinansowana ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013;
- Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Ulikowo – współfinansowana ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013.

Na podstawie danych przekazanych przez PKP PLK SA można przyjąć, że do 2030 roku można oczekiwać realizacji modernizacji następujących linii kolejowych:

Linia kolejowa nr 351 Szczecin Główny – Poznań

Plan modernizacji tej linii znajduje się na liście rezerwowej projektów realizowanych w ramach finansowania z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 -2013. Jednak stan prac przygotowawczych skłania do stwierdzenia, że modernizacja tej linii będzie prowadzona po 2013 roku. Modernizacja ma na celu zwiększenie szybkości dla pociągów pasażerskich do 160 km/h.

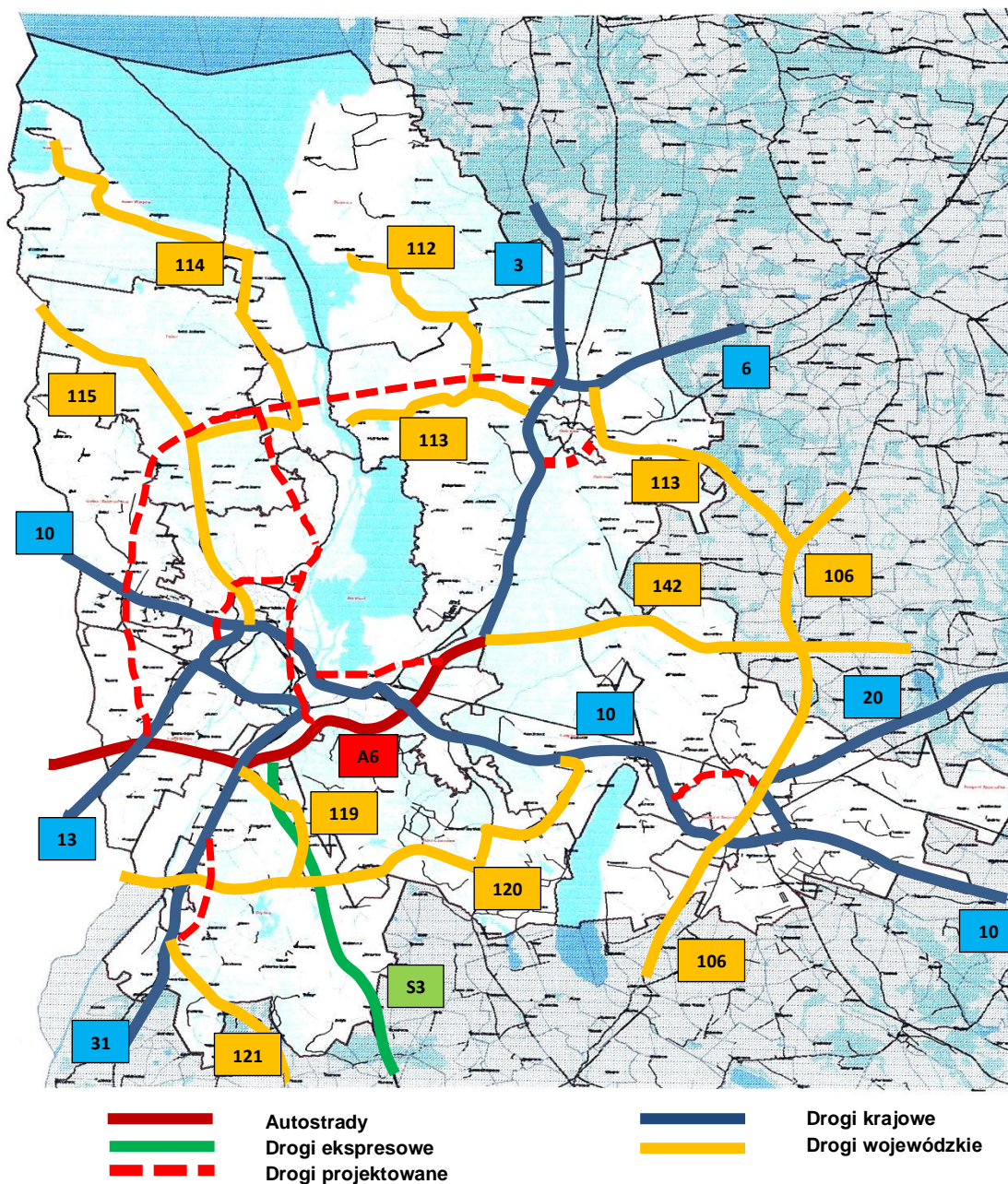
Linia kolejowa nr 273 Szczecin Główny – Kostrzyn n/Odrą

W 2010 roku dokonano modernizacji nawierzchni kolejowej na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Podjuchy co dało efekt zwiększenia szybkości na tym odcinku do 110 km/h. W bieżącym roku trwają prace nad modernizacją toru nr 1 na odcinku Daleszewo Gryfińskie – Szczecin Podjuchy w wyniku czego podniesiona zostanie szybkość do 120 km/h. Kompleksowa modernizacja tej linii planowana jest w latach 2021 – 2030. W ramach tej modernizacji przewiduje się budowę dwutorowego wysokowodnego mostu na Regalicy oraz przebudowę stacji Szczecin Podjuchy. Planowana jest także przebudowa mostu kolejowego na Odrze Zachodniej, mostu na Parnicy oraz wiaduktu nad ul. Heyki w Szczecinie.

Linia kolejowa nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście

W latach 2010 – 2013 dokonywana jest modernizacja tej linii na wielu odcinkach o najgorszym stanie technicznym. Pozwoli to na zwiększenie szybkości do 120 – 130 km/h. Modernizowane będą także perony na stacji Załom i Kliniska. Kompleksowa modernizacji tej

linii kolejowej planowana jest na lata 2021 – 2030. Efektem modernizacji będzie zwiększenie szybkości dla pociągów pasażerskich do 160 km/h.



Rys. 32 Plan rozwoju sieci drogowej w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.
Źródło: badania własne

Linia kolejowa nr 409 Szczecin Gumieńce – Tantow (Niemcy)

W 2008 roku przeprowadzono remont tej linii na odcinku Szczecin Gumieńce – Granica Państwa co pozwoliło na zwiększenie szybkości pociągów do 120 km/h. W planach PKP PLK SA przewidziana jest modernizacja tej linii kolejowej polegająca na budowie drugiego toru ze Stacji Szczecin Gumieńce do Granicy Państwa oraz jej elektryfikacja. Po stronie niemieckiej linia kolejowa powinna być też zmodernizowana i zelektryfikowana od granicy do stacji Passow. Niezbędne jest porozumienie międzyrządowe i podpisanie będzie umowy

miedzy Rządami Polski i Niemiec ustalające zakres i termin modernizacji połączenia kolejowego Szczecin – Berlin.

Linia kolejowa nr 408 Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce – Grambow (Niemcy)

W chwili obecnej PKP PLK SA nie ma żadnych planów modernizacji tej linii kolejowej.

Linia kolejowa nr 202 Stargard Szczeciński – Gdynia

W chwili obecnej PKP PLK SA nie posiada planu kompleksowej modernizacji tej linii w obszarze SOM.

Linia kolejowa nr 403 Ulikowo – Piła

Linia ta jest obecnie modernizowana w ramach finansowania z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 -2013. W obszarze SOM modernizacja tej linii pozwoli na utrzymanie szybkości 80 km/h dla pociągów pasażerskich oraz budowę odpowiednich peronów.

Linia kolejowa nr 411 Stargard Szczeciński – Pyrzyce

Linia ta nie jest ujmowana w planach modernizacyjnych PKP PLK SA na najbliższe lata.

Linia kolejowa nr 402 Goleniów – Koszalin

Linia ta jest obecnie modernizowana w ramach zadania finansowanego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013. Zadanie to zawiera także budowę toru do Terminalu Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów. Efektem modernizacji będzie uruchomienie pociągów ze Szczecina do Portu Lotniczego a także uzyskanie szybkości pociągów pasażerskich do 100 km/h.

Linia kolejowa nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczecińska

Szczególnie linia nr 406 do Polic i Trzebieży wymaga modernizacji prowadzącej do zwiększenia szybkości na obydwu torach i zainstalowania urządzeń sterowania ruchem, umożliwiających wprowadzenia dużej częstotliwości pociągów. Linia ta nie jest przewidziana przez PKP PLK SA do modernizacji w najbliższych latach. Z uwagi na to, że jest to linia znaczenia lokalnego, nie ma możliwości sfinansowania jej modernizacji z centralnych programów. Z uwagi na proponowane w niniejszym dokumencie reaktywowanie przewozów pasażerskich na tej linii, modernizacja jej jest niezbędna. Zadanie to proponuje się do ujęcia w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego na 2014 – 2020 z uwagi na znaczenie dla rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Szczegółowy opis modernizacji tej linii znajduje się w rozdziale 6.1.6.

6.1.2. Cel operacyjny 2: Dla zintegrowania wszystkich rodzajów transportu należy budować centra komunikacyjne, węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe przy których powinny być tworzone będą parkingi typu „Parkuj i Jedź” (P&R).

Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 opiera rozwój regionalnego transportu publicznego na integracji wszystkich rodzajów transportu. Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym także zakłada integrację tego transportu. Integracja ta będzie odbywała się w centrach komunikacyjnych, węzłach komunikacyjnych i przystankach przesiadkowych.

6.1.2.1. Zadanie 1: Budowa centrów komunikacyjnych

W dużych europejskich miastach centra komunikacyjne powstają na bazie modernizowanych dworców kolejowych lub budowane jako nowe obiekty (np. Hauptbahnhof Berlin). W Polsce powstają takie centra np. Kraków, Poznań, Katowice czy Łódź. Centra komunikacyjne sytuowane są w dużych miastach, gdzie następuje duża wymiana podróżnych. Centrum komunikacyjne charakteryzuje się rozwiniętą infrastrukturą ułatwiającą dostęp do wszystkich środków transportu publicznego przyjazną dla osób

niepełnosprawnych, integrującą wszystkie rodzaje transportu (kolej, komunikacja miejska, autobusy dalekobieżne, mikrobusy, taksówki). Oprócz tego centrum dysponuje parkingami typu „parkuj i jedź” (PaR) gdzie podróżny pozostawia samochód osobowy lub rower i przesiada się na środki transportu publicznego. W centrum znajduje się zintegrowany system informacji dla podróżnych a także poczekalnie. W centrum znajduje się także infrastruktura handlowo – usługowa, gdzie podróżny może zjeść posiłek, odpocząć, zrobić zakupy itp.

Za wzór dużego i bardzo funkcjonalnego centrum komunikacyjnego może służyć Krakowskie Centrum Komunikacyjne (KCK) budowane na bazie Dworca Głównego w Krakowie. Krakowskie Centrum Komunikacyjne obejmuje obszar strategiczny dla miasta. Stykają się w nim najważniejsze trasy komunikacyjne, łączące odległe, nowe dzielnice Krakowa z jego historycznym centrum. Na obszarze KCK znajdują się Dworzec Główny PKP, a także Regionalny Dworzec Autobusowy. Położony zaledwie kilkaset metrów od serca miasta, Rynku Głównego, obszar KCK jest od wielu lat miejscem intensywnych działań inwestycyjnych. Pierwsze projekty gruntownej przebudowy i perspektywicznego zagospodarowania tego obszaru pojawiły się w pierwszej połowie lat 70. Wówczas to zdefiniowane główne cele związane z przebudową KCK. Były to:

- odsunięcie ruchu komunikacyjnego wraz z jego uciążliwościami od zabytkowych obiektów centrum Krakowa;
- usprawnienie obsługi osób podróżujących różnymi środkami transportu przez obszar KCK;
- usprawnienie komunikacji miejskiej i jej rozwój poprzez stwarzanie i promocję korzystania ze środków transportu oferowanych przez komunikację publiczną;
- uwolnienie tego obszaru miasta od znacznej części obiektów i urządzeń kolejowych i przeznaczenie ich na lokalizację obiektów handlowo – usługowych.

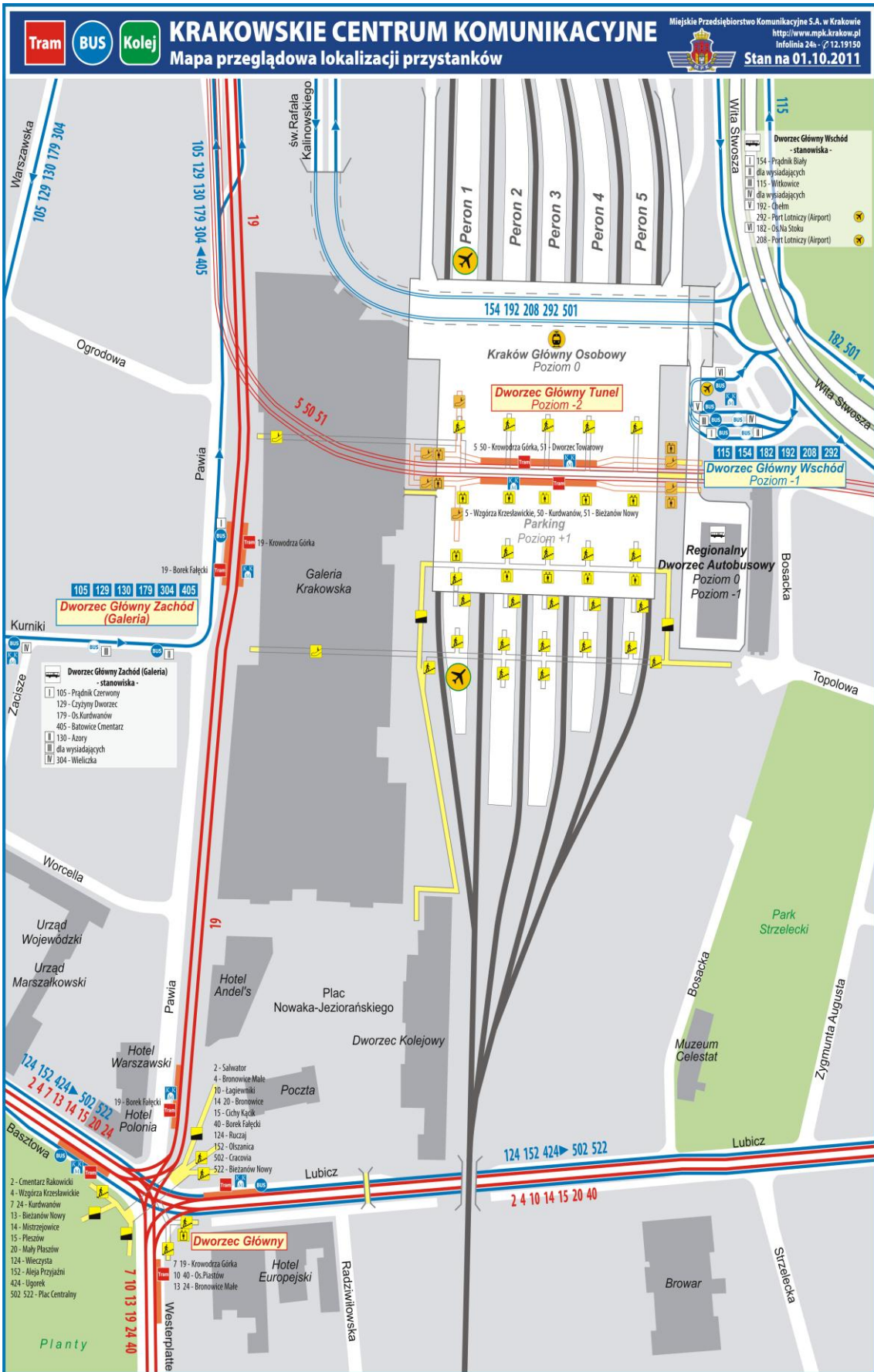
W zakresie budowy i przebudowa obszaru KCK, przewidziano m.in. następujące inwestycje:

- przebudowę Dworca Głównego PKP;
- przeniesienie i budowę nowego Regionalnego Dworca PKS;
- uruchomienie linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju;
- dokończenie budowy podziemnego tunelu łączącego rondo Mogiłskie z ul. Warszawską;
- budowę Galerii Krakowskiej;
- budowę tunelu im. św. Rafała Kalinowskiego, łączącego ul. Wita Stwosza z ul. Pawią;
- gruntowną przebudowę i wydłużenie ul. Pawiej;
- budowę tzw. Trasy Galicyjskiej.

Przebudowane perony dworca kolejowego zostały przykryte płytą, na której ulokowano postój taksówek i miejsca parkingowe dla samochodów osobowych. Na ten poziom prowadzi kilka par schodów oraz windy z peronów dworca. Obok zlokalizowano Regionalny Dworzec Autobusowy. Wokół dworca przebiega kilka linii tramwajów, w tym jedna w tunelu pod dworcem, do przystanków której można zejść wprost z peronów. Z różnych stron dworca zlokalizowano przystanki kilku linii autobusów miejskich, w tym również wspólne przystanki tramwajowo-autobusowe. Do wszystkich przystanków prowadzą przejścia podziemne. W tak zabudowanym kwartale umieszczono jeszcze Galerię Krakowską. Przyjeżdżający pociągiem pasażer ma do wyboru wszystkie środki miejskiej komunikacji, autobusy podmiejskie oraz ewentualnie taksówkę a wszystko w odległości nie większej jak 100 metrów od peronów. Schemat Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego przedstawia rysunek nr 33.

Podobna idea powinna przyświecać budowie centrów komunikacyjnych planowanych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Centra komunikacyjne powinny być usytuowane w największych miastach w SOM, gdzie są duże potoki podróżnych a więc:

- **w Szczecinie – na terenach dworca kolejowego Szczecin Główny i dworca autobusowego PKS Szczecin w kwadracie ulic 3 Maja, Owocowa, Dworcowa, Kolumba;**



Rys. nr 33. Krakowskie Centrum Komunikacyjne

Źródło: Strona internetowa MPK Kraków

- **w Stargardzie Szczecińskim – na terenach dworca kolejowego pomiędzy ulicami Dworcową i Towarową;**

Zintegrowane Centrum Komunikacyjne Szczecin Główny

Centrum powinno zawierać niezbędną infrastrukturę dla obsługi podróżnych w tym osób niepełnosprawnych (kasy biletowe, informację dla podróżnych informację turystyczną, poczekalnie, gastronomia ,sklepy itp.) a także integrować wszystkie rodzaje transportu (tramwaj, autobusy miejskie, autobusy dalekobieżne, mikrobusy, taksówki, statki białej floty) z parkingami typu P&R. Obecny dworzec kolejowy a także pobliski dworzec autobusowy nie są ze sobą zintegrowane. Podróżny zwykle z bagażem ma do pokonania znaczną odległość do dworca autobusowego a także do niektórych przystanków tramwajowych, pokonując schody. Ilość miejsc parkingowych wokół dworca kolejowego i autobusowego jest zdecydowanie niewystarczająca. Przystanki przewoźników mikrobusowych są rozmieszczone na wielu ulicach wokół dworca i znacznie od niego oddalone. Ulice wokół tych przystanków są bardzo zatłoczone. Przystanki te nie stwarzają dogodnych warunków dla podróżnych. Osoby niepełnosprawne nie mogą praktycznie korzystać z tych dworców bez pomocy innych osób. Dla podróżnych przyjeżdżających na dworce komunikacją indywidualną brak miejsc parkingowych. Dworzec morski jest oddalony od tych dworców ponad 1 km. Brak w jednym miejscu informacji dla podróżujących różnymi środkami transportu. Sytuację tę należy zmienić budując zintegrowany dworzec, który będzie centrum komunikacyjnym Szczecina.

Pierwszy etap budowy centrum komunikacyjnego ma szansę powstać w Szczecinie jeżeli zrealizowane zostanie porozumienie zawarte w 2010 roku przez Prezydenta Miasta Szczecina z Zarządem PKP SA dotyczące modernizacji dworca Szczecin Główny. Na bazie dworca kolejowego i terenów przydworcowych powstanie centrum przesiadkowe gdzie nastąpi integracja transportu kolejowego, samochodowego, autobusowego i tramwajowego. Koncepcja zakłada przebudowę budynku dworca, istniejącej kładki i przejścia tunelowego pod peronami. Tunel będzie łączył budynek dworca z ul. Owocową i Placem Zawiszy. Przed dworcem zostanie przebudowany plac z przystankami tramwajowymi i autobusowymi. Ruch tranzytowy przeniesiony będzie w tunel pod placem dworcowym. Pod placem dworcowym zbudowany zostanie parking typu P&R na 150 pojazdów samochodowych. Cała infrastruktura zostanie przystosowana dla osób niepełnosprawnych. W ramach projektu przebudowana zostanie również ul. Kolumba. Rozpoczęcie budowy centrum w tym etapie przewidziane jest na 2013 rok a zakończenie w 2014 roku. W następnych latach centrum to powinno być dalej rozbudowywane i objąć także dworzec autobusowy i integrując transport wodny.

Schemat planowanego centrum komunikacyjnego w Szczecinie przedstawia rysunek nr 34.

Centrum Komunikacyjne w Stargardzie Szczecińskim

Wybudowanie na terenie dworca kolejowego w Stargardzie Szczecińskim **Centrum Komunikacyjnego** integruje wszystkie rodzaje transportu publicznego w mieście. Koncepcja Centrum została już opracowana na zlecenie Miasta Stargard Szczeciński. Jest to koncepcja bardzo rozbudowana, obecnie zdezaktualizowana i raczej niemożliwa do realizacji, ale przedstawiająca właściwy kierunek. Miasto podtrzymuje w dalszym ciągu potrzebę utworzenia centrum komunikacyjnego na terenach dworca kolejowego, co zostało udokumentowane w „Studium zagospodarowania przestrzennego miasta” z 2000 roku potwierdzone zmianami do studium przyjętymi uchwałą nr IX/107/2011 Rady Miasta z dnia 30 sierpnia 2011 r.. Celem władz miasta jest stworzenie w Stargardzie Szczecińskim na bazie dworca kolejowego i terenów bezpośrednio do niego przyległych, centrum komunikacyjnego łączącego różne systemy transportowe (kolej, autobusy dalekobieżne, autobusy miejskie, mikrobusy, taksówki) oraz integrującego potrzeby mieszkańców miasta z potrzebami podróżnych i pasażerów.

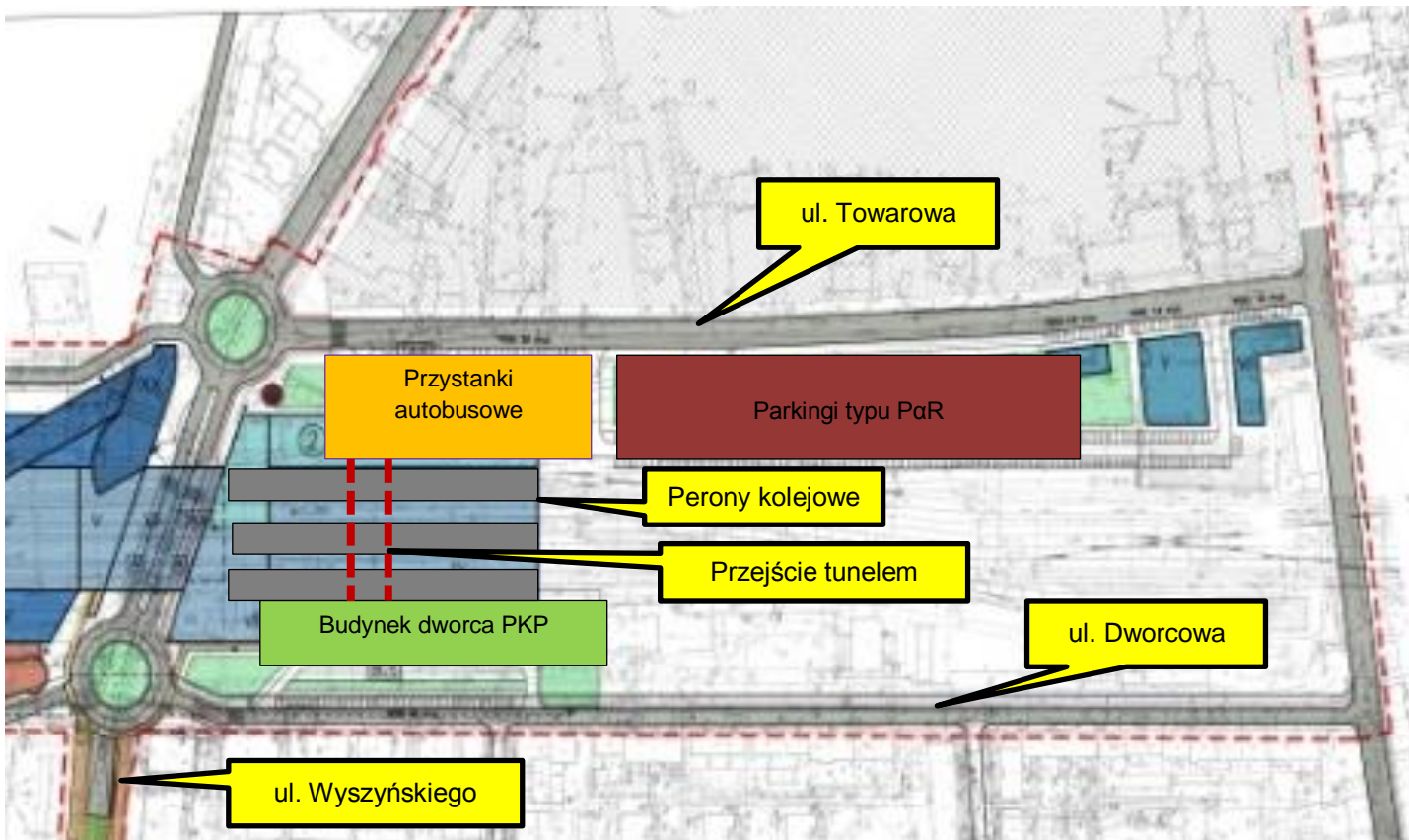


Rys. nr 34. Centrum komunikacyjne w Stargardzie Szczecińskim.

Źródło: Strona internetowa GS24

Dla realizacji budowy centrum należy w pierwszym etapie zintegrować istniejący dworzec kolejowy z przystankami dla komunikacji miejskiej, autobusów i mikrobusów obsługujących obszar Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego a także autobusów z poza obszaru. Jest to tym bardziej ważne, że obecnie w Stargardzie Szczecińskim uległ likwidacji dworzec autobusowy dawnego PKS. Autobusy wielu przewoźników nie mają wyznaczonych miejsc na przystanki wokół dworca kolejowego. Zatrzymują się one w różnych miejscach na ulicach w pobliżu dworca kolejowego. Natomiast tereny kolejowe wzdłuż ul. Towarowej są niewykorzystane. Na tym terenie można w pierwszym etapie wybudować przystanki dla autobusów i mikrobusów a także taksówek oraz parkingi dla samochodów osobowych. Należy także przebudować układ drogowy wzdłuż ul. Towarowej. W drugim etapie należy skomunikować perony kolejowe z przystankami autobusowymi poprzez przebudowę tunelu dla pieszych. Przy modernizacji kolejowej nr 351 należy przebudować wiadukt kolejowy umożliwiając rozbudowę układu drogowego wokół dworca kolejowego. Koncepcje zagospodarowania terenów wokół dworca kolejowego przedstawia rysunek nr 35.

W przedstawionej koncepcji zagospodarowania terenów okalających dworce zaplanowano także budowę nowego układu infrastruktury drogowej takie jak budowa rond na skrzyżowaniach ulic Szczecińskiej i Bema oraz Kard. S. Wyszyńskiego i Dworcowej a także budowa parkingów przy ul. Dworcowej i Towarowej.



Rys. nr 35. Centrum Komunikacyjne w Stargardzie Szczecińskim

Źródło: Opracowanie własne

6.1.2.2. Zadanie 2: Budowa węzłów komunikacyjnych

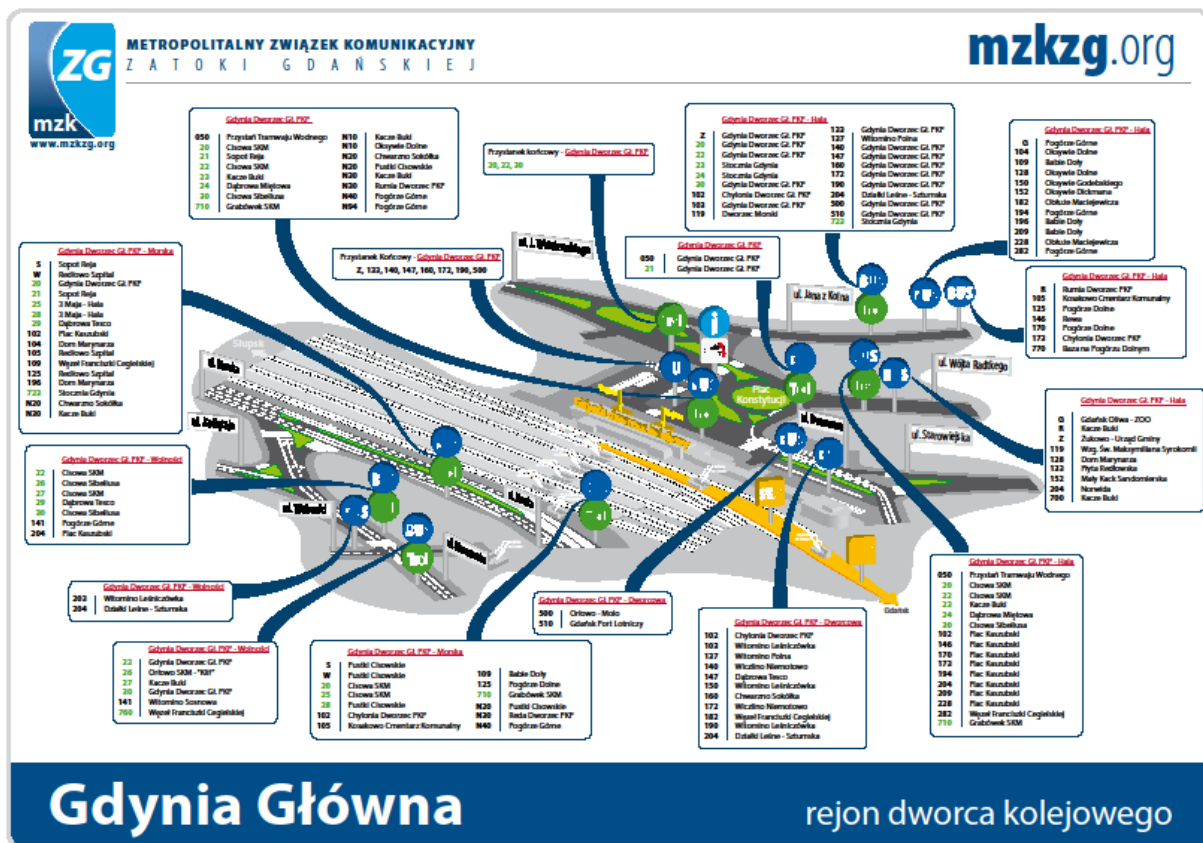
Węzły komunikacyjne mają zastosowanie na obrzeżach dużych miast, przy głównych trasach komunikacyjnych a także w mniejszych miastach, gdzie są mniejsze potoki podróżnych. Charakteryzują się infrastrukturą umożliwiającą dostęp do wszystkich rodzajów transportu publicznego. Dysponują także zintegrowanym systemem informacji dla podróżnych. Na węzle komunikacyjnym dostępne są parkingi typu PaR dla podróżnych dojeżdżających do węzła samochodami osobowymi lub rowerami. Infrastruktura węzła komunikacyjnego umożliwia dostęp dla transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych.

Niektóre metropolie w Polsce rozpoczęły tworzenie węzłów komunikacyjnych na swoim obszarze. Dla przykładu poniżej zaprezentowano dwa węzły komunikacyjne z planowanych kilku w Obszarze Metropolitalnym Zatoki Gdańskiej a mianowicie w Gdyni i Redzie.

Węzły komunikacyjne na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będą miały następujące zadania:

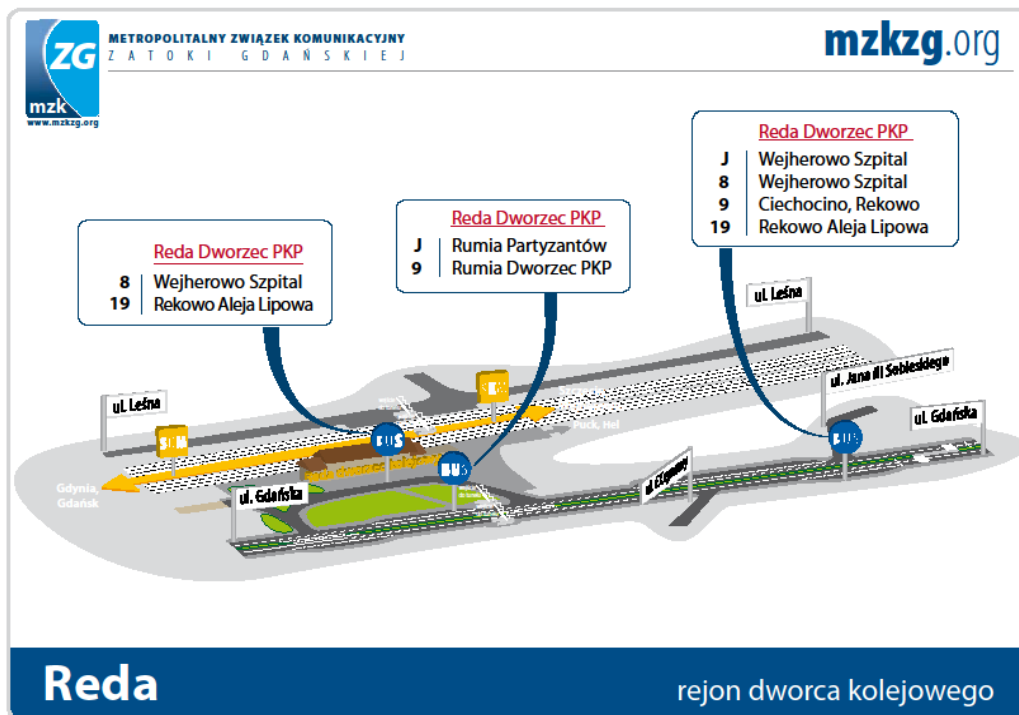
- integrować transport publiczny,
- ułatwić podróżnym zmianę środka transportu,
- zwiększyć dostępność do transportu publicznego także osobom niepełnosprawnym,
- ograniczyć ilość wjeżdżających do centrum Szczecina autobusów, mikrobusów i samochodów osobowych.

Dlatego niektóre węzły komunikacyjne lokalizowane będą w mniejszych miastach oraz na obrzeżach Szczecina szczególnie przy pętlach tramwajowych i większych trasach komunikacyjnych. Na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego planuje się docelowo następujące węzły komunikacyjne:



Rys. nr 36. Schemat węzła komunikacyjnego w Gdyni

Źródło: Strona internetowa MZKZG



Rys. nr 37. Schemat węzła komunikacyjnego w Redzie

Źródło: Strona internetowa MZKZG

- Goleniów **1** – na terenie dworca kolejowego integrujący transport kolejowy i autobusowy dla gminy Goleniów i Stepnica;
- Gryfino **2** – na terenie dworca kolejowego integrujący transport kolejowy i autobusowy dla gmin Gryfino i zachodniej części gminy Stare Czarnowo;
- Police **3** – na terenie dworca kolejowego integrujący transport kolejowy i autobusowy gminy Police i Nowe Warpno;
- Szczecin Niebuszewo **4** – w okolicach dworca kolejowego integrujący transport kolejowy, tramwajowy i autobusowy północnych dzielnic Szczecina;
- Szczecin Dąbie **5** – na terenie dworca kolejowego integrujący transport kolejowy i autobusowy na prawobrzeżu Szczecina;
- Szczecin ul. Cukrowa **6** – przy planowanej linii tramwajowej integrujący transport tramwajowy i autobusowy;
- Szczecin CH Ster **7** - przy pętli planowanej linii tramwajowej integrujący transport tramwajowy i autobusowy dla dzielnicy Szczecin Gumieńce i miejscowości gminy Dobra;
- Szczecin ul. Szafera **8** - przy planowanej pętli tramwajowej w okolicach powstającej Hali Sportowej, która to pętla będzie także pętlą końcową dla Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, integrujący transport tramwajowy i autobusowy dla dzielnicy Szczecin Krzekowo i miejscowości gminy Dobra;
- Szczecin Szosa Polska/Zagórskiego **9** - integrujący transport autobusowy i tramwaj po wybudowaniu linii tramwajowej z pętlą przy ul. Bajecznej łączącej północne dzielnice Szczecina i Gminy Police;
- Szczecin Goćław **10** - przy pętli tramwajowej integrujący transport tramwajowy i autobusowy dzielnic nadodrzańskich Szczecina i gminy Police;
- Szczecin Basen Górniczy **11** - integrujący transport autobusowy miejski i gmin Goleniów, Kobylanka, Stare Czarnowo, Stargard Szczecińskiego. Na przystanki dla autobusów i mikrobusów oraz parkingi dla samochodów osobowych można wykorzystać teren w południowo - zachodniej części obszaru przy drodze wyjazdowej z miasta. Budowane obecnie kładki dla pieszych zintegrują przystanki tramwajowe i autobusowe oraz parking. Do czasu wybudowania węzła komunikacyjnego w Szczecinie Kijewie przy pętli Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, węzeł komunikacyjny na Basenie Górniczym będzie spełniał ważną rolę;
- Szczecin ul. Gryfińska/Batalionów Chłopskich **12** - integrujący transport autobusowy i tramwajowy po wybudowaniu I etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju;
- Szczecin Kijewo **13** - przy planowanej pętli tramwajowej Szczecin Kijewo po wybudowaniu II etapu SST integrujący transport tramwajowy i autobusowy prawobrzeża Szczecina i gmin Stare Czarnowo, Stargard Szcz. i Kobylanka.

Wszystkie ww. węzły komunikacyjne, które znajdują się w granicach Miasta Szczecina ujęte są także w dokumentach planistycznych miasta. Oprócz ww. węzłów komunikacyjnych, należy rozważyć potrzebę budowy węzłów komunikacyjnych w następujących lokalizacjach:

- Szczecin Głębokie **14** - przy pętli tramwajowej. Węzeł ten do czasu wybudowania węzła przy nowej pętli tramwajowej przy ul. Szafera, spełniał będzie rolę integrującą transport tramwajowy i autobusowy dla dzielnicy Szczecin Głębokie oraz gmin Dobra i Police. Węzeł ten można rozbudować w powiązaniu z przebudową skrzyżowania ulic Wojska Polskiego/Zegadłowicza i Miodowa/Kupczyka;
- Szczecin Załom **15** - przy pętli autobusowej integrujący transport autobusowy dla dzielnicy Szczecin Załom i zachodniej części gminy Goleniów.

W centrum Szczecina należy także rozważyć budowę węzłów komunikacyjnych, szczególnie przy nowobudowanej Obwodnicy Śródmiejskiej. Proponuje się lokalizację następujących węzłów komunikacyjnych:

- Szczecin Mieszka I **16** - pomiędzy trasą przyszłej Obwodnicy Śródmiejskiej a linią kolejową z wybudowaniem przystanku kolejowego przy Cmentarzu Centralnym i przystanku tramwajowego integrującym transport autobusowy, tramwajowy i kolejowy;
- Szczecin Turzyn **17** - integrujący transport autobusowy i kolejowy a także tramwajowy po wybudowaniu linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju wzdłuż u. 26. Kwietnia;
- Szczecin Łękno **18** - integrujący transport autobusowy, kolejowy i tramwajowy. Infrastrukturę tego przystanku należy wybudować wraz z budową VI etapu Obwodnicy Śródmiejskiej.

6.1.2.3. Zadanie 3: Budowa przystanków przesiadkowych

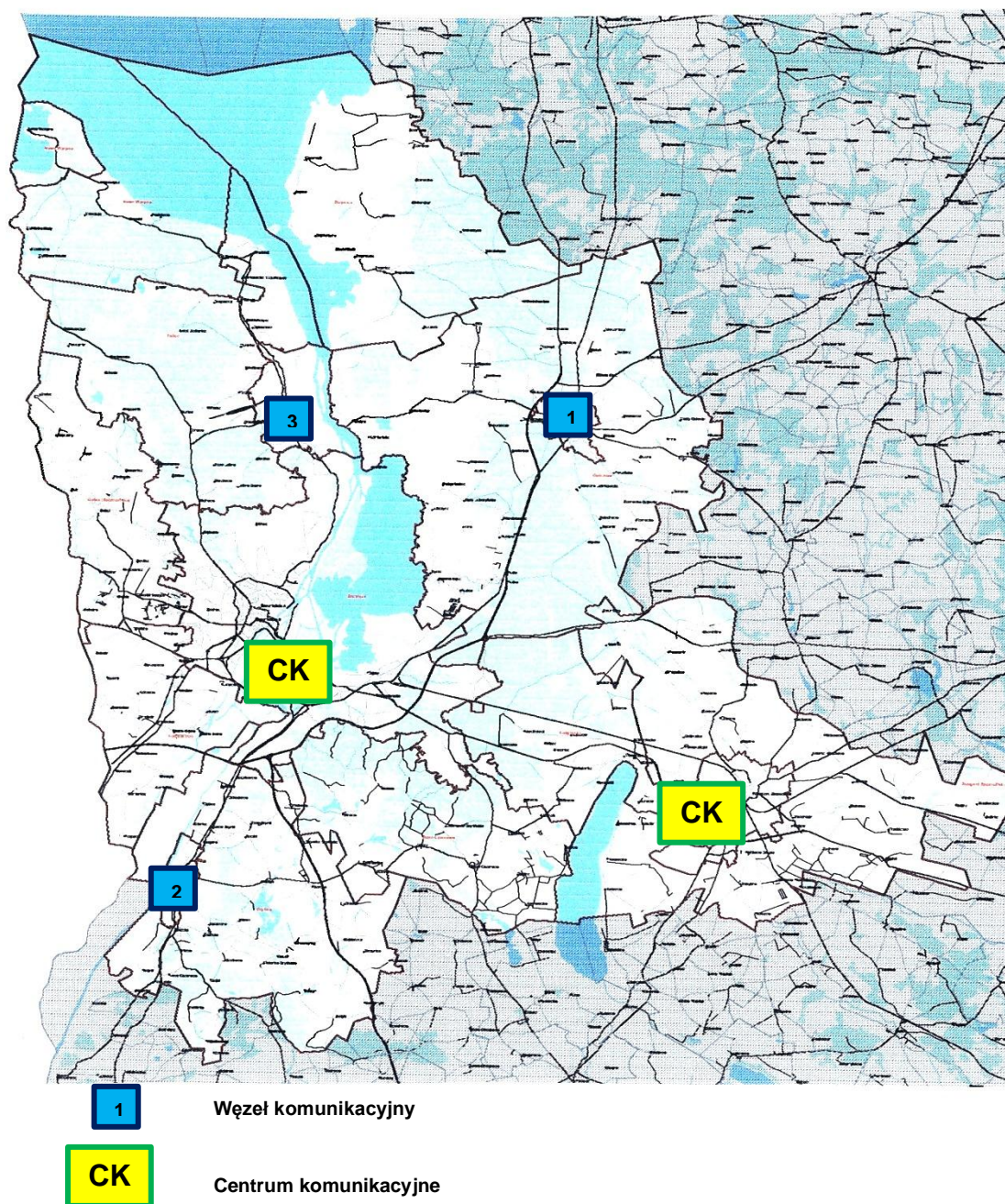
Przystanek przesiadkowy to zintegrowany przystanek dla dwóch lub więcej środków transportu publicznego (kolej, tramwaj, autobus). Infrastruktura przystankowa umożliwia dostęp dla osób niepełnosprawnych. Mogą dysponować także parkingami typu P+R tam, gdzie podróżni korzystają z komunikacji indywidualnej. Rozmieszczenie tych przystanków opisane zostało w kolejnych rozdziałach.

Ważnym projektem jest także budowa pasów i przystanków autobusowo - tramwajowych (PAT). Rozwiązanie takie wybudowano ostatnio w Szczecinie w ciągu ul. Niepodległości przy Bramie Portowej. Przystanek autobusowo – tramwajowy znacznie ułatwi przesiadanie dla podróżnych. Tego typu rozwiązania należy planować także w innych miejscach. W ramach przebudowy torowiska i skrzyżowań takie przystanki można zlokalizować w następujących miejscach ⁵:

- Ul. Kolumba przy dworcu PKP;
- Rondo Sybiraków;
- Ul. Wyszyńskiego przy Moście Długim.

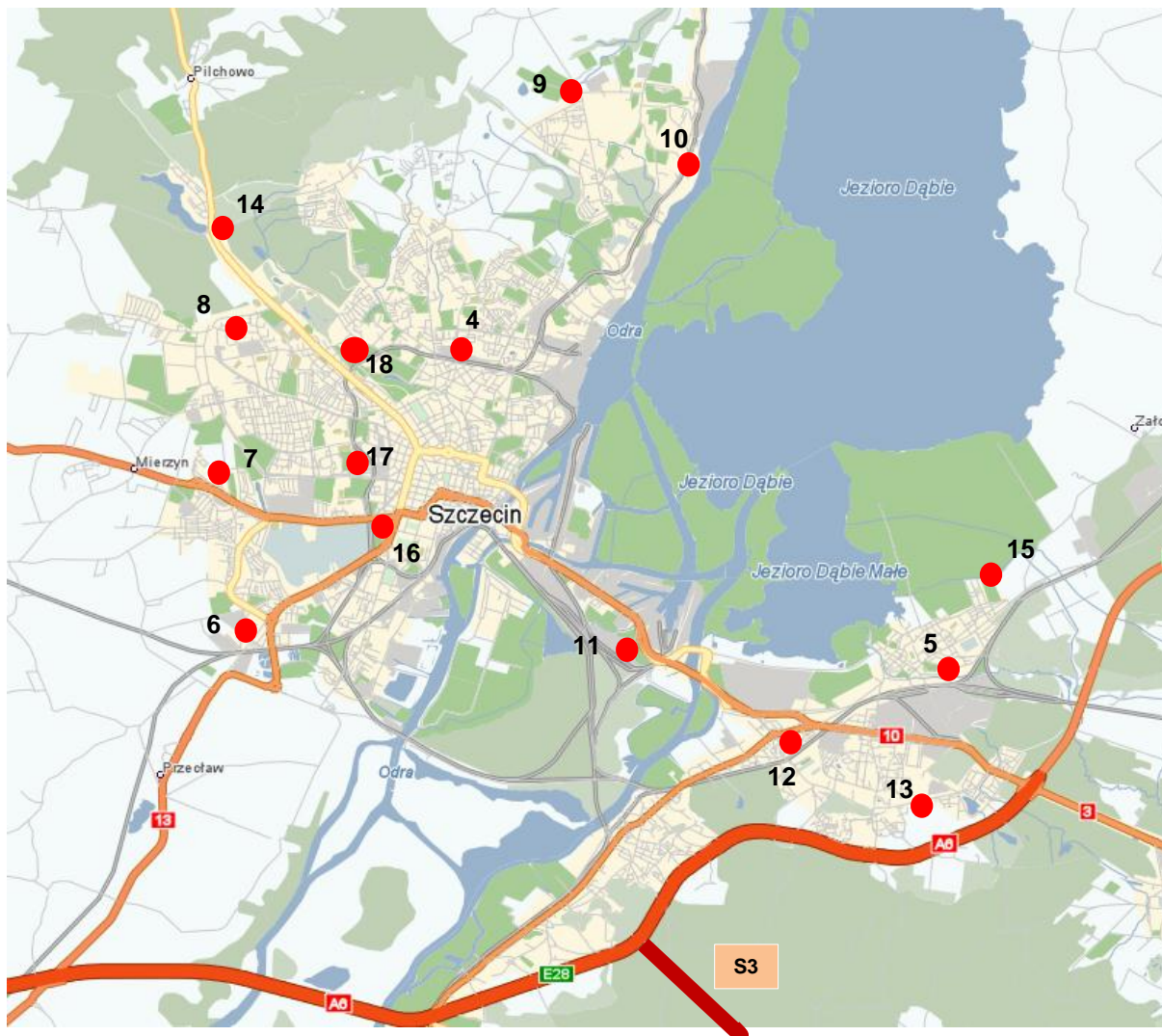
Rozmieszczenie centrów i węzłów komunikacyjnych na terenie SOM przedstawia mapka na rysunku nr 38, natomiast rozmieszczenie tych węzłów na terenie Miasta Szczecina przedstawia mapka na rysunku nr 39.

⁵ Dr inż. S. Majer – Studium kierunków rozbudowy torowisk tramwajowych i celowości zastosowania na sieci torowisk tramwajowych w Szczecinie przystanków i pasów autobusowo - tramwajowych (PAT)



Rys. 38. Rozmieszczenie centrów i węzłów komunikacyjnych w granicach SOM.

Źródło: badania własne



● Węzeł komunikacyjny

Rys. nr 39. Projektowane węzły komunikacyjne w Szczecinie

Źródło: badania własne

6.1.2.4. Zadanie 4: Budowa parkingów typu „Parkuj i Jedź” (PaR)

System parkingów typu PaR w wielu europejskich aglomeracjach stał się niezbędnym elementem układów komunikacyjnych. Powstają one z myślą o tych kierowcach, którzy dotychczas dojeżdżali własnym samochodem do centrów miast z miejscowości ościennych i obrzeżnych dzielnic. Umożliwiają one efektywne połączenie zalet komunikacji indywidualnej i transportu publicznego, przez co mieszkańcy w miarę szybko dojeżdżają do centrów miast. Najbardziej efektywne jest powiązanie parkingów PaR z liniami metra oraz kolei regionalnej,

które poruszają się po wydzielonych torowiskach całkowicie niezależnie od ruchu innych pojazdów. Także w Polsce system tych parkingów zaczyna być wprowadzany w dużych miastach. Przykładowo w Warszawie zaplanowano 28 parkingów przesiadkowych tego typu. Ich budowa jest realizowana w kilku etapach a pierwsze cztery parkingi powstały w latach 2004 – 2008. Obecnie realizowany jest kolejny etap budowy parkingów. Realizowane są one ze środków miasta a zarządzanie nimi władze miasta powierzyły Zarządowi Transportu Miejskiego. Poniżej podano przykłady dwóch parkingów typu PaR wybudowanych i funkcjonujących w Warszawie.

Zdjęcie nr 1. Parking wielopoziomowy Warszawa Bielany



Warszawa – Parking wielopoziomowy Bielany okolice skrzyżowania ulicy Kasprówicza i Nocznickiego przy węźle komunikacyjnym „Młociny”

Opis obiektu: Parking wielopoziomowy (4 poziomy), zadaszony (3 poziomy)

Liczba miejsc:



1010



24



70

Dogodne przesiadki:



kierunek: Żoliborz, Bemowo, Bródno, Targówek, Ochota, Łomianki, Truskaw



kierunek: Żoliborz, Śródmieście, Bemowo, Mokotów, Praga Płd.



kierunek: Żoliborz, Śródmieście, Mokotów, Ursynów

Źródło: Strona internetowa ZTM Warszawa

Zdjęcie nr 2. Parking jednopoziomowy Warszawa Stokłosy



Warszawa – parking jednopoziomowy, odkryty

Lokalizacja: Ursynów, okolice skrzyżowania al. Komisji Edukacji Narodowej i Ciszewskiego, przy stacji metra "Stokłosy".

Opis obiektu: Parking jednopoziomowy, odkryty

Liczba miejsc:



102



4



12

Dogodne przesiadki:



kierunek: Mokotów, Śródmieście



kierunek: Mokotów, Śródmieście, Żoliborz, Bielany

Źródło: Strona internetowa ZTM Warszawa

6.1.3. Cel operacyjny 3: Transport publiczny w obszarze metropolitalnym należy rozwijać w układzie gniazdowym w oparciu o centra komunikacyjne, węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe.

Realizowana przez władze większości ośrodków miejskich w Polsce polityka zrównoważonego rozwoju transportu publicznego powinna doprowadzić do stworzenia mieszkańcom na tyle atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego, aby stanowił on naturalną alternatywę dla transportu indywidualnego (opartego na wykorzystaniu samochodu osobowego).

Osiągnięcie tego celu możliwe jest przy założeniu, że obszar aglomeracji obsługiwany jest przez zintegrowany system transportu zbiorowego, zapewniający powszechną dostępność komunikacyjną do każdego rejonu na obszarze aglomeracji.

Zintegrowanego systemu transportu zbiorowego powinien obejmować:

- przewozy kolejowe regionalne w obszarze aglomeracji;
- przewozy autobusowe i mikrobusowe na obszarze aglomeracji;

- komunikację tramwajową w stolicy aglomeracji;
- miejska komunikacja autobusowa na terenie Szczecina i Polic oraz najbliższych terenów wokół tych miast.

Natomiast połączenia kolejowe w samej aglomeracji i w wokół niej powinny pozwolić na realizację przewozów:

- krajowych i międzyregionalnych;
- regionalnych w obrębie województwa;
- regionalnych o podwyższonej częstotliwości (np. w kierunku Poznania i Świnoujścia);
- aglomeracyjne (do Gryfina, Stargardu, Goleniowa i Polic);
- łączące Szczecin i Stargard Szczeciński z Portem Lotniczym;
- miejskie (na terenie miasta oraz do Kołbaskowa i Stobna).

Zakłada się, iż Szczecińska Kolej Metropolitalna powinna być autonomiczna względem systemu kolei regionalnych oraz że będzie operować w systemie stałych linii, o jednolitych częstotliwościach i okresach funkcjonowania, o wyodrębnionym taborze i wizerunku. Powinna być również całkowicie zintegrowana z systemem miejskim.

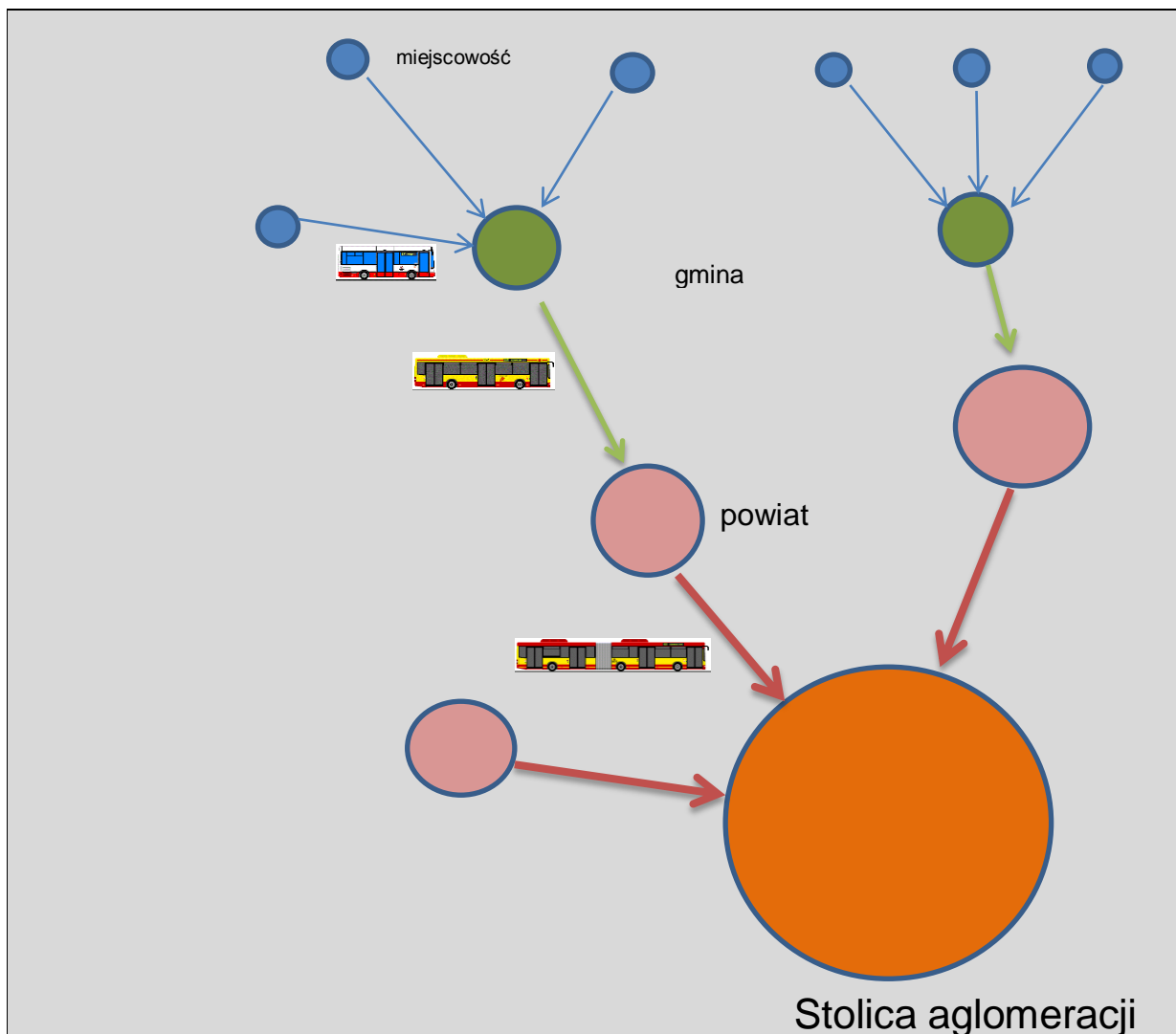
Ważnym elementem powodzenia tego systemu jest zapewnienie jego integracji jednocześnie na płaszczyźnie przestrzennej, funkcjonalnej i taryfowej, przy ujednoczeniu systemu finansowania przez samorządy tworzące aglomerację oraz aktualnej i powszechnie dostępnej informacji i promocji tego systemu. Sprawne działanie tego systemu komunikacji publicznej możliwe będzie tylko przy wykorzystaniu sprawnego i scentralizowanego systemu zarządzania wszystkimi środkami transportu realizującymi zadania transportowe na terenie aglomeracji.

Każdy mieszkaniec aglomeracji chcący dojechać do wyznaczonego celu chętnie skorzystałby z jednego środka transportu, który po pierwsze dowiezie go do celu bez zbędnych przesiadek, a po drugie uczyni to w miarę szybko. W praktyce taki wymóg możliwy jest do realizacji tylko w wyjątkowych przypadkach lub przy wykorzystaniu samochodów osobowych, których używanie będzie ograniczane (szczególnie w centrum miasta). W większości przypadków dojazd do celu wymagał będzie przesiadek. Za realizowanie podróży z przesiadkami przemawiają również względy ekonomiczne, albowiem potoki pasażerów są mocna uzależnione od odległości od centrum, gęstości zaludnienia oraz rozmieszczeniem dużych skupisk zakładów pracy.

Bardzo duża różnorodność potoków pasażerskich, na dodatek zmiennych w czasie wymusza wykorzystanie pojazdów różnej wielkości kursujących z różną częstotliwością. W celu optymalizacji ich wykorzystania i jednocześnie zapewniając dogodny dojazd należy zastosować system gniazdowy, który zapewnia szybki dojazd z każdej miejscowości położonej na terenie aglomeracji do centrum miasta Szczecina, przy założeniu konieczności zmiany środka transportu realizowanej na przystankach przesiadkowych, w węzłach przesiadkowych lub w centrach przesiadkowych. Idealny **system gniazdowy** zapewnia dojazd:




- z każdej miejscowości do siedziby gminy;
- z siedziby każdej gminy do siedziby powiatu;
- z każdego powiatu do węzłów przesiadkowych położonych na terenie stolicy aglomeracji;

Ideę systemu gniazdowego komunikacji publicznej w aglomeracji przedstawiono na poniższym schemacie na rysunek nr 40.



Rys. nr 40. Schemat powiązań komunikacyjnych gmin

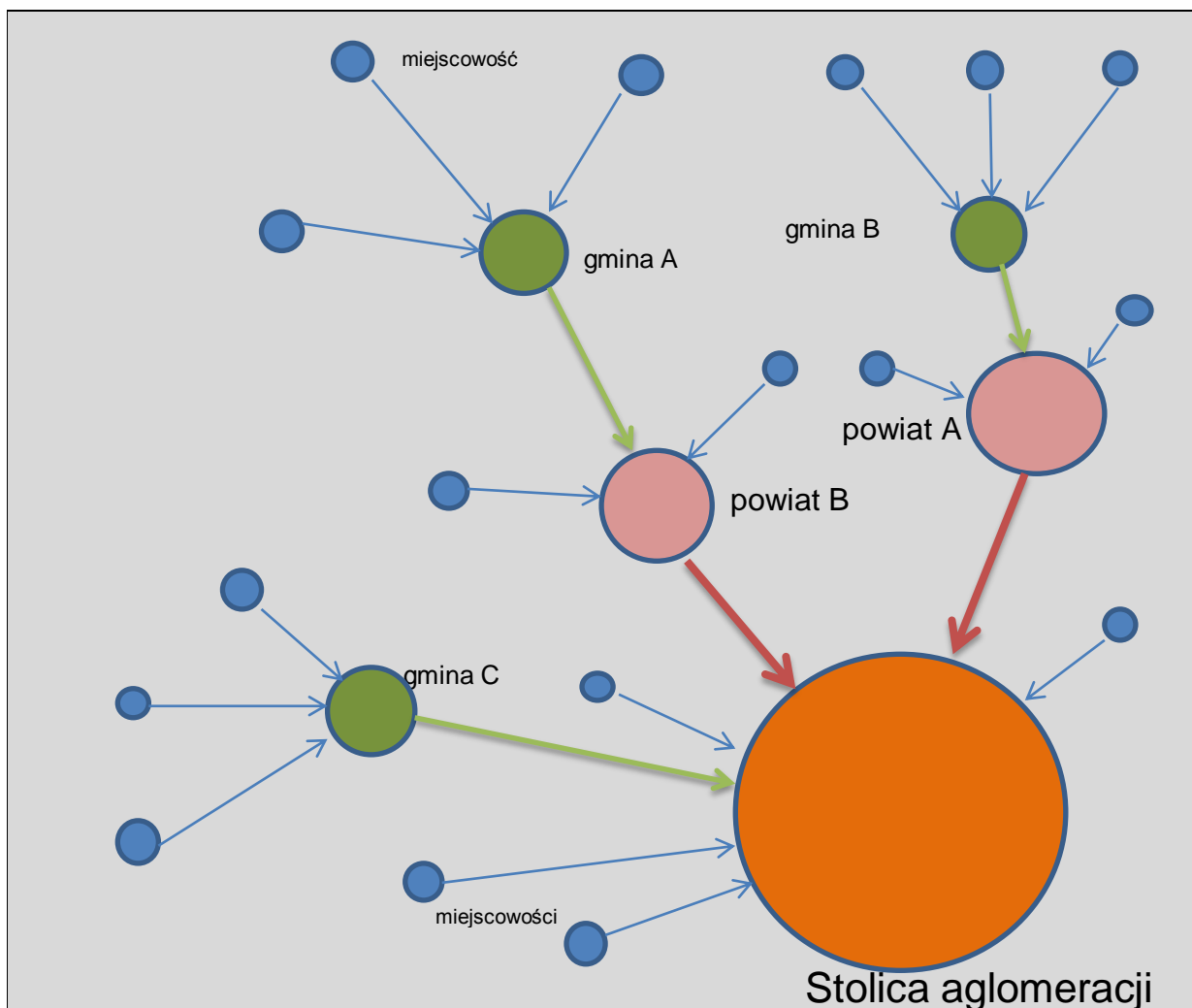
Rysunek powyższy przedstawia schematycznie natężenie potoków pasażerskich:

- z miejscowości do siedziby gminy (małe); 
- z siedziby gminy do siedziby powiatu (większe); 
- z siedziby powiatu do stolicy aglomeracji (największe). 

Względny ekonomii (koszty paliwa i amortyzacja pojazdu) wymuszają dostosowanie wielkości pojazdu do natężenie potoków pasażerskich. Przy zastosowaniu systemu gniazdowego zakłada się, że małe pojazdy (mikrobusy) powinny dowozić pasażerów do siedziby gminy, większe (autobusy jednoczłonowe) z siedziby gminy do siedziby powiatu, a największe (pojazdy wieloczłonowe) z siedziby powiatu do stolicy aglomeracji i po jej obszarze.

Aby system gniazdowy mógł okazać się sprawny i atrakcyjny dla mieszkańców należy zastosować zasadę **intermodalności**, czyli takiego planowania i zarządzania środkami transportu, które zapewni pasażerowi usługę przewozową złożoną z łańcucha różnych środków transportu tak skoordynowanych, że – pomimo koniecznych przesiadek - zapewnią nieprzerwaną podróż do celu. Niestety, w praktyce nie jest możliwe zastosowanie idealnego systemu gniazdowego. Aby był on sprawny i przyjazny dla pasażera muszą być

uwzględnione liczne odstępstwa, takie jak przedstawiono na poniższym schemacie na rysunku nr 41.



Rys. nr 41. Schemat powiązań komunikacyjnych gmin

Na powyższym schemacie przedstawiono system gniazdowy mieszany, na którym umożliwiono liczne odstępstwa od hierarchii ważności skupisk ludzkich. W takim przypadku możliwy jest dojazd:

- z miejscowości do siedziby gminy;
- z miejscowości bezpośrednio do siedziby powiatu;
- z miejscowości bezpośrednio do stolicy aglomeracji;
- z siedziby gminy do siedziby powiatu;
- z siedziby gminy bezpośrednio do stolicy aglomeracji.

Najczęściej o wyborze bezpośredniego połączenia miejscowości z siedzibą powiatu lub stolicy aglomeracji decyduje odległość. W przypadku aglomeracji szczecińskiej dotyczy to miejscowości położonych bliżej stolicy tego obszaru. Do takich miejscowości można zaliczyć: Tanowo, Bartoszewo, Pilchowo, Wołczkowo, Mierzyn, Będargowo, Stobno, Ustowo, Pucice, Kliniska Wielkie. Nie występuje natomiast sytuacja w której z miejscowości jest bliżej do siedziby powiatu niż do siedziby gminy albowiem siedziba powiatu jest również siedzibą gminy.

Natomiast przypadek, gdy z siedziby gminy jest bliżej do stolicy aglomeracji niż do powiatu dotyczy gmin: Dobra, Kołbaskowo i Stare Czarnowo.

Liczne też są odstępstwa od wielkości środka transportu, albowiem mikrobusy wykorzystywane są tylko w kilku przypadkach (dojazd do Nowego Warpna), natomiast autobusy jednoczłonowe stanowią podstawowy typ pojazdu wykorzystywany poza głównymi

szlakami. Największe z autobusów, czyli autobusy przegubowe, kursują pomiędzy Policami i Gryfinem a Szczecinem. W przypadku Polic jest to zrozumiałe, gdyż nie ma tam alternatywnego środka komunikacji w postaci przewozów kolejowych, ale do Gryfina kursują i to w takcie 60 minutowym składy elektryczne a mimo to wielkość potoków pasażerskich korzystających z autobusów wymusiła użycie największych autobusów.

Przy planowaniu sieci połączeń w systemie gniazdowym należałoby również uwzględnić inne czynniki, takie jak zmienność potoków pasażerskich o różnych porach dni roboczych oraz w soboty, niedziele i święta (także w zależności od pory roku). Przykładowo, do danej miejscowości w dniach roboczych natężenie ruchu pasażerów jest niewielkie, albowiem są nimi wyłącznie niektórzy lokalni mieszkańcy. Natomiast w dni wolne dojeżdżają do niej liczni mieszkańcy innych miejscowości. W takim przypadku w dni robocze może wystarczyć mikrobus a w dni wolne od pracy powstaje konieczność użycia dużego autobusu.

Pomimo licznych odstępstw od idei hierarchicznych węzłów przesiadkowych, autorzy zalecają stosowanie **systemu gniazdowego** ale z licznymi odstępstwami w zakresie wykorzystania kolejnych węzłów przesiadkowych, kierując się zasadą, że im mniejsza ich liczba tym podróż do celu powinna być krótsza. Przy dobrym zgraniu w czasie dojazdu pojazdów dowożących i pojazdu odwożącego, czas konieczny dla dokonania przesiadki powinien być zdecydowanie krótszy od czasu podróży.

Przykładowo, taki system autorzy zalecają dla mieszkańców mniejszych i dalej położonych miejscowości, takich jak przykładowo Siadło Górne i Siadło Dolne. W tym przypadku mieszkańcy tych miejscowości mogliby być dowożeni mikrobusami do Kołbaskowa lub Przecławia i tam w węźle przesiadkowym przesiadać się bezpośrednio do miejskich autobusów o dużej pojemności (a więc bez pośrednictwa autobusów jednoczłonowych i kolejnego węzła przesiadkowego).

6.1.4. Cel operacyjny 4: Transport publiczny w Szczecinie należy w znacznym stopniu oprzeć na rozbudowanej sieci tramwajowej (w tym linii szybkiego tramwaju w relacji Osiedle Słoneczne > Centrum Miasta) oraz na uzupełniającej sieci autobusów wyjeżdżających w większym stopniu niż obecnie również poza teren miasta i obsługujących duże skupiska mieszkaniowe położone wokół miasta.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecinie w latach 2007 – 2015 (ZPRTP) zakłada, że podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej w mieście będzie tramwaj wraz ze współpracującą z nim siecią linii autobusowych. Infrastruktura tramwajowa w poprzednich latach była niedofinansowana, dlatego podstawowym zadaniem jest modernizacja obecnie istniejącej sieci tramwajowej. Miasto posiada plan remontów i przebudowy torów tramwajowych, sieci trakcyjnej i stacji zasilających. Planuje się także budowę nowych linii tramwajowych jak też wydłużenie linii istniejących. Autorzy opracowania przyjęli, że plany miasta będą realizowane perspektywie roku 2030. Według ZPRTP plany budowy nowych linii obejmują następujące cele:

- budowa nowej linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju od Basenu Górniczego do Kijewa (dwa etapy);
- budowa linii tramwajowej w ciągu ul. Mieszka I oraz ul. Cukrowej z pętlą przy nowym cmentarzu na ul. Bronowickiej;
- budowa linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju od ul. Krzywoustego przez ul. 26 Kwietnia, Taczaka, do pętli przy ul. Żołnierskiej i dalej do ul. Wojska Polskiego;
- wydłużenie linii tramwajowej z Gumieniec do CH Ster z budową pętli tramwajowej,
- wydłużenie linii tramwajowej od pętli przy ul. Arkońskiej do ul. Wojska Polskiego;
- budowa linii tramwajowej na kierunku północnym od ul. Krasińskiego do Odolan i w dalszej przyszłości dalej do pętli przy ul. Bajecznej.

Jako uzupełnienie istniejącej sieci tramwajowej przewidywana jest także budowa dodatkowych połączeń w postaci relacji skrętów na skrzyżowaniach linii tramwajowych. Takie rozwiązanie powinno znacznie uelastyczyć miejską sieć tramwajową.

Istotnym zadaniem będzie budowa linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Rozpoczęcie budowy pierwszego etapu z Basenu Górniczego do ul. Turkusowej planowane jest na 2012 rok. Budowa SST zakończy dotychczasową dyskusję o budowie połączenia kolejowego z odgałęzieniem od stacji Szczecin Zdroje do Kijewa. Zdaniem autorów budowa SST jest bardziej realna i dająca lepszy efekt dla połączenia prawobrzeżnego Szczecina z jego centrum. Umożliwi kursowanie tramwajów z dużą częstotliwością, natomiast ze względów technicznych nie jest możliwe uzyskanie takiej częstotliwości kursowania pociągów. Z uwagi na to, że linia kolejowa pomiędzy stacjami Szczecin Zdroje a Szczecin Regalica jest linią o dwóch torach, nie ma możliwości uzyskania takiej przepustowości pociągów aby znacznie zwiększyć częstotliwość ich kursowania. Dlatego nowa linia tramwajowa SST jest niezwykle potrzebna dla usprawnienia przewozów pasażerskich z prawobrzeżnej części miasta gdzie znajdują się osiedla mieszkaniowe zamieszkałe przez ponad 80 tys. mieszkańców oraz obiekty handlowo – usługowe.

Trasa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju planowana jest jako bezkolizyjna tworząca sprawne i szybkie połączenia mieszkalnych dzielnic prawobrzeża z centrum miasta i dalej nową linią od ul. Krzywoustego wzdłuż ul. 26 Kwietnia, Taczaka do pętli na Krzekowie i dalej do nowej pętli przy ul. Szafera. W ciągu nowobudowanej linii tramwajowej od Basenu Górniczego do Kijewa powstanie sześć przystanków zapewniających bezkolizyjny ruch pieszy z parkingami typu PaR. Długość linii tramwajowej SST planowanej do budowy z Basenu Górniczego do Kijewa wynosi 6,5 km.

Schemat sieci tramwajowej uzupełniony nowymi liniami przedstawia, zamieszczony na następnym stronie rysunek nr 42.

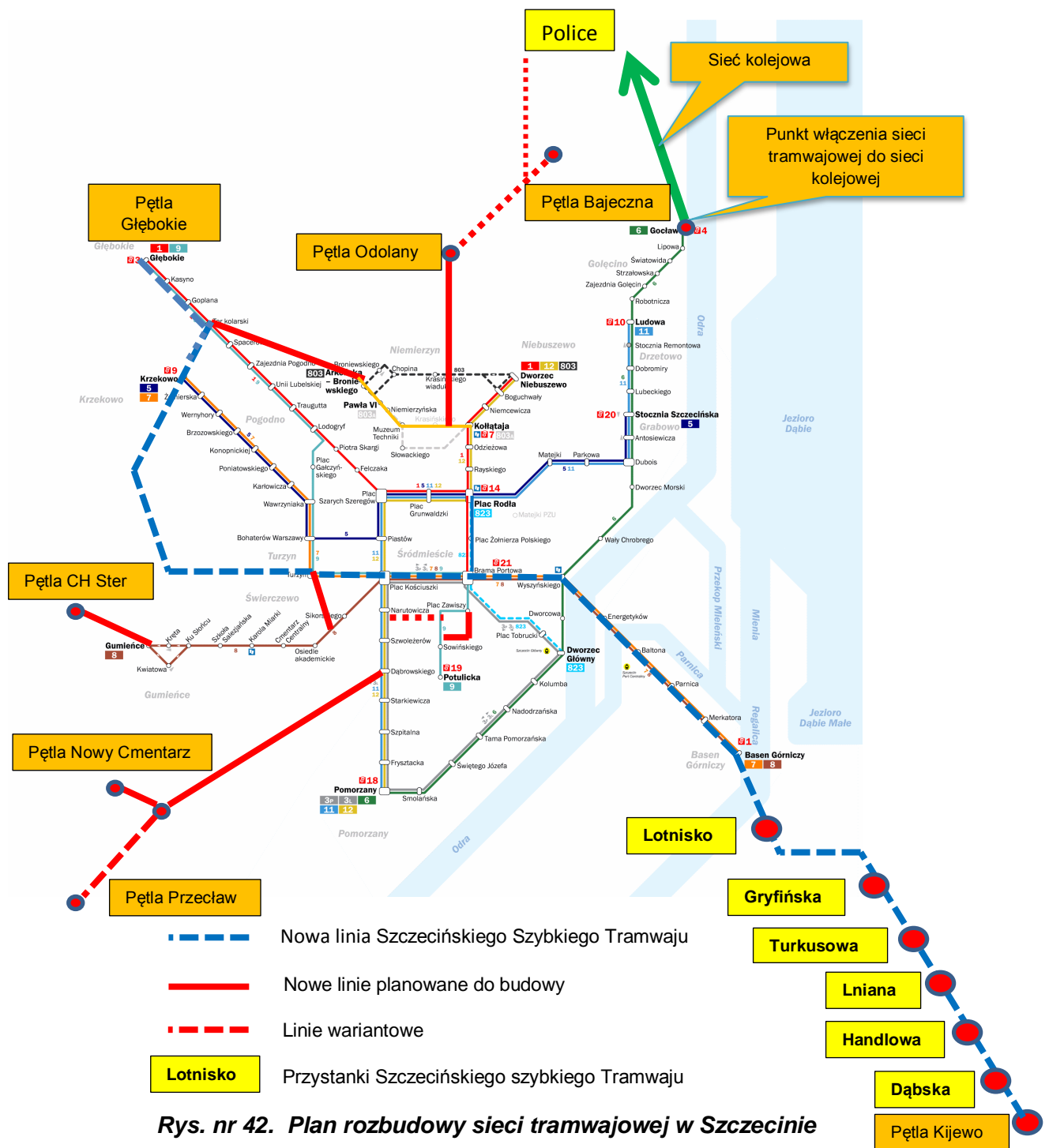
Oprócz ww. projektów rozbudowy sieci tramwajowej w Szczecinie autorzy opracowania przeanalizowali także inne koncepcje rozbudowy sieci tramwajowej takich jak:

- wydłużenie linii tramwajowej od ul. Cukrowej do Przeclawia, co zdecydowanie ułatwi dojazd do centrum Szczecina dla mieszkańców rozbudowujących się osiedli mieszkaniowych na terenie gminy Kołbaskowo (Przeclaw, Warzymice);
- budowa linii tramwajowej od Al. Piastów wzdłuż ul. Narutowicza do ul. Potulickiej, co ułatwi dojazd do Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Szczecin Główny dla mieszkańców Pomorzan i Osiedla Reda;
- wydłużenie linii tramwajowej od do Polic z wjazdem na Osiedle Chemik.

Budowa linii tramwajowej do Przeclawia jest uzasadniona do realizacji w przyszłości po wybudowaniu linii do ul. Cukrowej. Rozbudowujące się już osiedla a także plany dalszej rozbudowy mieszkaniowej i usługowo – handlowej na terenie gminy Kołbaskowo uzasadniają plany budowy w tym kierunku sieci tramwajowej.

Natomiast wydłużenie linii tramwajowej do Polic jest konkurencyjną koncepcją w stosunku do projektu budowy *Kolei Miejskiej Szczecin – Police* z wykorzystaniem linii kolejowej nr 406 i połączeniem z siecią tramwajową Szczecina opisany w rozdziale 6.1.6. Porównując te dwa projekty można przyjąć, że bardziej optymalny i realny do realizacji do 2030 roku jest projekt budowy Szybkiej *Kolei Miejskiej Szczecin – Police*. Budowa tramwaju do Polic nawet po wybudowaniu przez miasto Szczecin linii tramwajowej do pętli przy ul. Bajecznej wydaje się mało prawdopodobne w horyzoncie czasowym do 2030 roku. Dlatego autorzy opracowania proponują zrealizować wariant Szybkiej Kolei Miejskiej Szczecin – Police z wykorzystaniem linii kolejowej nr 406.

Budowa linii tramwajowej od Al. Piastów wzdłuż ul. Narutowicza do ul. Potulickiej, jest uzasadnione bezpośrednim połączeniem dworca kolejowego co ułatwi dojazd do Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Szczecin Główny dla mieszkańców Pomorzan i w przyszłości Osiedla Reda



Źródło: badania własne

Dotychczasowe zaległości w rozbudowie sieci tramwajowej wymagać będą sporych nakładów aby ww. plany zostały zrealizowane do 2030 roku.

Innym rozwiązaniem usprawniającym funkcjonowanie szczególnie komunikacji autobusowej jest budowa pasów autobusowo – tramwajowych (PAT). Ciągami

komunikacyjnymi, na których powinno powstać wspólne torowisko autobusowo-tramwajowe są w szczególności takie ciągi jak:

- al. Wojska Polskiego od pl. Szarych Szeregów do Unii Lubelskiej;
- al. Niepodległości i al. Wyzwolenia od placu Zawiszy do ul. Odzieżowej;
- ul. Matejki od pl. Rodła do ul. Malczewskiego.

Schemat sieci tramwajowej z możliwymi do utworzenia pasów autobusowo – tramwajowych przedstawia rysunek nr 43.

Przedstawiony powyżej plan rozbudowy sieci tramwajowej doprowadzi do zasadniczych zmian w sieci autobusowej. Można przyjąć za pewnik stwierdzenie, że każda nowa trasa tramwajowa wprowadzi zmiany do istniejącej sieci autobusów miejskich.

Z dużą dozą prawdopodobieństwa można zatem założyć, iż:

- uruchomienie linii szybkiego tramwaju z Kijewa do centrum miasta spowoduje likwidację lub znaczne ograniczenie następujących linii:
 - pospieszne **A**, **B**, **D** i **E** które na sporym odcinku przebiegałyby obok linii szybkiego tramwaju (linie **D** i **E** raczej zostałyby zlikwidowane, a linie **A** - z Osiedla Arkońskiego - i **B** – z ul. Hożej - skrócone do centrum miasta, z ewentualnym pozostawieniem jednej linii jako połączenia uzupełniającego linię tramwajową);
 - pospieszne **C** i **G** – najprawdopodobniej zostałyby skrócone do przystanku przesiadkowego linii szybkiego tramwaju w Zdrojach;
 - zwykłe **54**, **65** i **71** – zostałyby również zlikwidowane jako biegnące po trasie tramwaju;
 - zwykłe **55** i **56** – zostałyby zastąpione przez wzmocnioną linię **64**, dowożącą pasażerów do przystanku przesiadkowego tego tramwaju w Zdrojach;
 - zwykłe **73** i **79** – zostałyby skrócone do przystanku przesiadkowego linii szybkiego tramwaju w Kijewie
- wydłużenie linii tramwajowej z Gumieniec do CH Ster pozwoli na uruchomienie kilku linii podmiejskich na teren gmin Kołbaskowo i Dobra.
- budowa linii tramwajowej w ciągu ul. Mieszka I oraz Cukrowej z pętlą przy nowym cmentarzu na ul. Bronowickiej może pozwolić na skrócenie trasy linii **61** z Podjuch, linii **81** z Kołbaskowa oraz linii **83** z Będargowa i Warzymic do Ronda Uniwersyteckiego na Gumieńcach lub dalej do pl. Kościuszki,
- budowa linii tramwajowej od ul. Krzywoustego przez ul. 26 Kwietnia, Taczaka, do pętli przy ul. Żołnierskiej pozwoli na likwidację lub skrócenie trasy linii **75** do pętli przy ul. Witkiewicza oraz powrót linii **60** na trasę przez Pogodno;
- budowa linii tramwajowej na kierunku północnym od ul. Krasińskiego do Odolan całkowicie zreformuje sieć linii autobusowych w tym rejonie, jeżeli trasa nowej linii zostanie skierowana przez ul. Krasińskiego, Przyjaciół Żołnierza, księcia Wacława i dalej Wkrzańską, to może to spowodować skrócenie linii **57** z Warszawa do pętli przy ul. Kormoranów, likwidację linii **68** z tej pętli do pl. Rodła oraz linii **69** z Kołątaja do Rugiańskiej.

W ten sposób linie autobusowe zostałyby sprowadzone do roli linii uzupełniających rozbudowaną sieć tramwajową, która pełniłaby rolę głównego środka transportu publicznego na terenie stolicy metropolii.

Dla potrzeb aglomeracji należałoby uruchomić węzły przesiadkowe z autobusów i mikrobusów podmiejskich na miejskie linie autobusowe i tramwaje. Takie węzły umożliwiałyby szybkie przesiadki z rzadziej kursujących i obsługiwanych małymi pojazdami linii podmiejskich na częściej kursujące i obsługiwane większymi pojazdami linie miejskie (tramwajowe i autobusowe). Warunkiem ich akceptacji byłoby pełne skoordynowanie rozkładów jazdy pojazdów je obsługujących, w myśl zasady iż na dojazd do miasta pasażer powinien czekać maksymalnie 2-3 minuty, a w drodze powrotnej do 10 minut.

W każdym z wyróżnionych kierunków należałoby ustanowić jeden lub dwa takie węzły komunikacyjne. Autorzy proponują aby rozważyć ich lokalizację w następujących punktach:

- w pobliżu Ronda Uniwersyteckiego na przystanku linii tramwajowej do Cmentarza Bronowickiego dla linii:
 - **61** do Podjuch;
 - **81** do Kołbaskowa;
 - **83** do Warzymic i Będargowa;
 - pozostałych linii obsługujących zachodni kierunek (teren gminy Kołbaskowo);
- przy Centrum Handlowym STER dla linii:
 - **88** do Stobna;
 - innych linii kursujących na teren gminy Dobra;
- przy pętli Krzekowo dla linii:
 - **74** do Bezzrecza;
 - innych linii do Wołczkowa i Dobrej (teren gminy Dobra);
- przy pętli Głębokie dla linii:
 - **103** do Polic przez Pilchowo, Bartoszewo i Tanowo;
 - **106** do Polic przez Pilchowo, Sierakowo i Siedlice;
 - innych linii do Dobrej na terenie gminy Dobra;
- przy pętli Odolany dla linii:
 - **57** na Warszewo;
 - **58** na Goclaw;
 - **101** do Polic-Jasienicy przez Przęsocin;
 - innych linii do Polic lub nawet Trzebieży i Nowego Warpna;
- przy pętli Goclaw dla linii:
 - **58** do Kormoranów;
 - **102** do Polic;
- przy pętli Załom dla linii:
 - **C** do centrum Szczecina;
 - **77** do Osiedla Słonecznego i Bukowego w Dąbiu przez przystanek przesiadkowy szybkiego tramwaju;
 - innych linii podmiejskich kursujących po terenie gminy Goleniów;
- przy pętli Kijewo dla linii:
 - **73** do Zdunowa;
 - **79** do Śmierdnicy;
 - dla innych linii kursujących na teren gmin Kobylanka i Stare Czarnowo.

Kolejnym postulatem autorów jest szerokie wykorzystanie **mikrobusów** dowożących pasażerów z terenów o mniejszej gęstości zabudowy, położonych w pobliżu granic miasta, do najbliższych węzłów przesiadkowych. Komunikacja autobusowa sprawdziła się w kilku aglomeracjach na terenie kraju, w tym GOP, gdzie na zlecenie zarządów komunikacji mikrobusy dowożą mieszkańców z terenów podmiejskich do centrum miasta. Obowiązującą zasadą zastrzeżoną w umowie na wykonywanie przewozów jest wykorzystanie pojazdów o odpowiedniej do frekwencji pojemności, a więc nie tylko mikrobusów ale również małych autobusów, czyli autobusów klasy mini. Za przejazd tymi prywatnymi autobusami obowiązują bilety zleceniodawcy, czyli lokalnego zarządu komunikacji. Mikrobusy i autobusy klasy mini kosztują o wiele mniej, gdyż stawka za wozokilometr w zależności od typu trasy wynosi od 2,20 do 2,50 zł za wozokilometr.

Autorzy postulują analizę wykorzystania mikrobusów do obsługi przewozów podmiejskich, szczególnie w zachodnich obszarach aglomeracji, na których dotychczasowe wykorzystanie tego rodzaju transportu jest bardzo nieznaczne. Do wyjątków należy wykorzystanie mikrobusów dla dowozu pasażerów z Nowego Warpna do Trzebieży i Polic (linia komercyjna należąca do prywatnego przewoźnika) oraz liczne kursy do Berlina (jednakże te mikrobusy nie obsługują ruchu na terenie aglomeracji). Autorzy zwracają uwagę na szczególnie predysponowane do takiej komunikacji miejscowości położone w pobliżu Szczecina w gminach Kołbaskowo i Dobra.

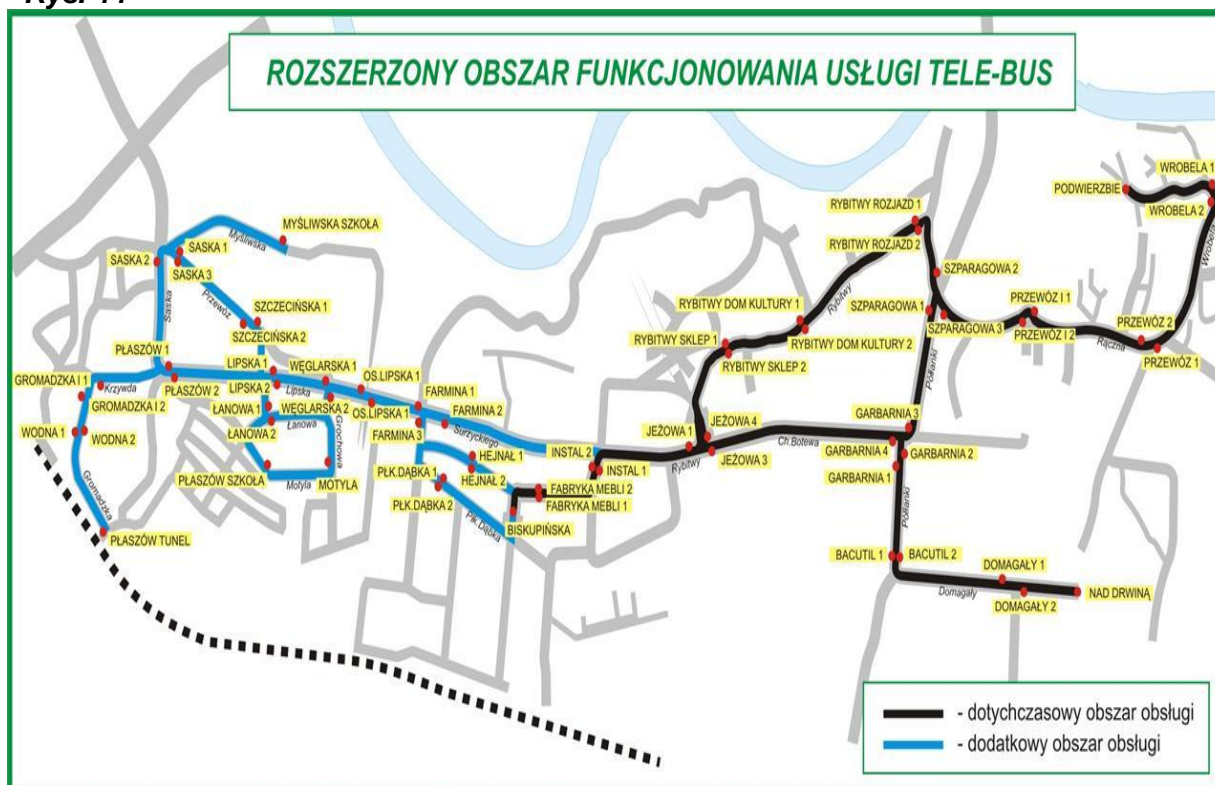
Zastosowanie w specyfikacji przetargowej wymogu dostosowania wielkości taboru do spodziewanej frekwencji obarcza przewoźnika koniecznością wymiany taboru w ciągu dnia, co może być kłopotliwe ale dla zleceniodawcy opłacalne (mniejsze dopłaty do wozokilometra lub liczby przewiezionych pasażerów).

Pomocną w rozwiązywaniu problemów transportowych aglomeracji może być inicjatywa CiViTAS, a ściślej projekt CiViTAS CATALIST, czyli przedsięwzięcie Komisji Europejskiej promujące ideę zrównoważonego transportu w dużych ośrodkach miejskich, które zamierzają skorzystać z dobrych praktyk w tej dziedzinie by poprawiać miejskie systemy transportowe. Miasta należące do tej sieci wdrażają projekty pilotażowe zawierające kilka praktycznych rozwiązań w zakresie transportu miejskiego zastosowane z powodzeniem w innych miastach. Do tego projektu należy około 60 miast z całej Europy, w tym 11 miast z Polski, w tym i Szczecin. Wśród dziedzin tematycznych realizowanych przedsięwzięć wyróżniono zagadnienia dotyczące:

- ❖ wydajnego pod względem energetycznym i kosztowym taboru;
- ❖ strategii zarządzania mobilnością w oparciu o ograniczenia w dostępności do wyróżnionych stref miasta;
- ❖ strategii zarządzania i wzrostu dochodowości opartych na zintegrowanych obszarowych strategiach cenowych;
- ❖ popularyzacji zbiorowego transportu pasażerskiego i jakości usług;
- ❖ nowych form użytkowania i własności pojazdów oraz stylu życia zmniejszającego wykorzystanie samochodów prywatnych;
- ❖ integracji systemów zarządzania transportem i serwisów informacyjnych.

Głównym celem tego projektu jest promowanie, ułatwianie oraz przyspieszanie zmian na rzecz zrównoważonej mobilności w europejskich miastach. Owocem współpracy w ramach tych projektów jest między innymi zrealizowanie usługi określanej mianem Tel-Bus powstałego dzięki współpracy operatora transportu publicznego miasta Madeira (Portugalia) i MPK Kraków. Do zarządzania projektem wykorzystano oprogramowanie włoskiej firmy Softeco Sisamat oraz AML – operatora podobnego systemu w Geniu (DRINBUS).

Rys. 44



Źródło: strona internetowa www.mpk.krakow.pl/

Idea usługi Tele-Bus sprowadza się do tego, iż na wybranym obszarze miasta (w Krakowie jest to dzielnica Rybitwa Przewóz oraz Płaszów) po określonej trasie kursują

mikrobusy. Jednakże dojazd do wybranego przystanku realizowany jest tylko w przypadku uprzedniego zgłoszenia telefonicznego takiego zapotrzebowania przez mieszkańców. Autobusy na tym obszarze kursują od poniedziałku do piątku w godzinach od 7³⁰ do 23⁰⁰, zaś w soboty i niedziele od godziny 6⁰⁰ do 23⁰⁰. Zamawiać telefonicznie usługę można codziennie w godzinach od 7⁰⁰ do 21⁰⁰. Zamówienie musi być zgłoszone z wyprzedzeniem lub nie później niż 30 minut przed planowanym jej rozpoczęciem. Mieszkaniec dzielnicy dzwoniąc do dyspozytora podaje swoje imię i nazwisko lub kod klienta (jeśli takowy posiada) a następnie podaje dzień i godzinę rozpoczęcia podróży, wybrany przystanek początku podróży oraz przystanek docelowy. Można też podać dzień i godzinę dotarcia na przystanek docelowy oraz przystanek początkowy. Dyspozytor musi potwierdzić przyjęcie do realizacji usługi podając jednocześnie numer boczny autobusu który zadanie powinien zrealizować. W ramach tej usługi obowiązują te same rodzaje biletów, co w regularnym transporcie miejskim, z zachowaniem wszystkich ulg przysługujących poszczególnym grupom pasażerów. Podobnie jak w regularnym transporcie bilety nabywane u kierowcy są odpowiednio droższe.

W celu usprawnienia korzystania z tej usługi umożliwiono rezerwację większej liczby kursów podczas jednego połączenia telefonicznego oraz zapewniono możliwość rezerwacji kursu dla podróżujących w grupie. Jednocześnie na mieszkańców nałożono obowiązek powiadomienia o rezygnacji z zarezerwowanego kursu. Pasażerowie oczekujący na przystankach tej usługi, którzy nie dokonali telefonicznej rezerwacji przejazdu zostaną obsłużeni wyłącznie w przypadku wolnych miejsc w autobusie i przy założeniu, że zaakceptują wcześniej wyznaczoną trasę, po której jedzie autobus.

Do niewątpliwych zalet tego systemu należy:

- duża elastyczność w stosunku do aktualnych potrzeb osób korzystających z komunikacji publicznej;
- możliwość obserwowania początku i celu podróży pasażerów;
- minimalizacja „pustych przebiegów”
- optymalizacja kosztów.

Natomiast do wad i niebezpieczeństw należą:

- opór społeczny spowodowany nieznanymi zasadami tego typu usług;
- dodatkowe obowiązki dla klienta i związany z tym czas potrzebny na przyzwyczajenie użytkowników do konieczności zamawiania i odwoływania kursów;
- problemy z ustaleniem odpowiednich zasad finansowania przewoźnika;
- wypracowanie odpowiedniej taryfy dla pasażerów;
- dodatkowa praca dyspozytorów ruchu tych pojazdów.

Pierwszym dniem funkcjonowania nowej usługi był 14 lipca 2007 roku. W wyniku analiz dotychczasowego funkcjonowania usługi od wiosny 2009 roku obszar funkcjonowania usługi został poszerzony w zamian za zlikwidowanie tradycyjnych kursów autobusów na tym obszarze. Do najbardziej zauważalnych i najistotniejszych rezultatów wprowadzenia tej usługi należy zaliczyć:

- wzrost liczby pasażerów korzystających z usług komunikacji publicznej;
- zapewnienie obsługi rejonom miasta nie obsługiwanym przez miejskie autobusy;
- ścisła współpraca z samorządem lokalnym przy wprowadzaniu zmian w sieci komunikacyjnej obsługiwanego obszaru;
- poprawę bezpieczeństwa dzieci dojeżdżających do szkół;
- ściślejsze powiązanie z innymi środkami komunikacji publicznej;
- zapewnienie bezpośrednich połączeń wewnątrz obsługiwanego obszaru – dojazd do szkół, aptek i ośrodków zdrowia.

Wydaje się, że celowym byłoby rozważenie tej formy usługi i w Szczecinie, szczególnie na obszarach peryferyjnych oraz na terenie gmin ościennych. Po okresie przyzwyczajania się mieszkańców do tego rodzaju usługi korzyści dla mieszkańców, przewoźnika i zlecającego usługę (pośrednio i gminy) są ewidentne.

6.1.5. Cel operacyjny 5: Na głównych liniach komunikacyjnych takich jak Szczecin – Stargard Szczeciński, Szczecin – Goleniów, Szczecin – Gryfino osią przewozów pasażerskich powinien być transport kolejowy korzystający z nowoczesnego taboru kolejowego a przy wybranych dworcach i przystankach tworzone będą parkingi realizujące zasadę „Parkuj i Jedź” (PaR).

Szczecin jako jeden z większych węzłów kolejowych w Polsce posiada dogodny układ linii kolejowych z największymi miastami Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jak Stargard Szczeciński, Goleniów i Gryfino. Mieszkańcy ww. miast a także miejscowości leżących w tych gminach mogą korzystać z transportu kolejowego w przejazdach do Szczecina. Zbiorowy transport publiczny pomiędzy Szczecinem a ww. miejscowościami powinien być zorganizowany wokół głównej osi transportu kolejowego. Dogodny układ linii kolejowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym umożliwi także stworzenie sieci połączeń pomiędzy gminami leżącymi przy tych liniach. Sieć ta Zmodernizowana infrastruktura kolejowa powinna zapewnić przejazdy w czasie znacznie krótszym aniżeli przejazdy drogowe. Stacje i przystanki kolejowe powinny stanowić centra przesiadkowe zintegrowane z komunikacją autobusową i mikrobusową i tramwajową. Powinny być wyposażone w parkingi typu „**parkuj i jedź**” (PaR) dla samochodów komunikacji indywidualnej, gdzie opłata za parking będzie wliczona w koszt biletu za korzystanie z przejazdu transportem publicznym.

Aby kolej regionalna stała się osią transportu publicznego na kierunkach Szczecin – Stargard Szczeciński, Szczecin – Goleniów, Szczecin – Gryfino i była atrakcyjna dla mieszkańców należy:

- zwiększyć szybkość przejazdu pociągów poprzez modernizację linii kolejowych,
- dostosować częstotliwość kursowania pociągów do potrzeb podróżnych,
- wybudować parkingi typu PaR, które będą strzeżone z pełnym monitoringiem o odpowiedniej ilości miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz rowerów,
- dostosować stacje i przystanki do potrzeb podróżnych także osób niepełnosprawnych,
- udostępniać parking dla podróżnych posiadających bilet na przejazd transportem publicznym w obrębie SOM.

Szczegółowe działania w tym zakresie dla poszczególnych osi transportowych są opisane w poniższych rozdziałach 6.1.5.1. – 6.1.5.3.

6.1.5.1. Zadanie 1: Kolej regionalna jako oś systemu transportu publicznego na kierunku Szczecin – Stargard Szczeciński

Podstawą transportu publicznego na osi Szczecin Stargard Szczeciński będzie kolej regionalna. Usprawni to transport publiczny dla mieszkańców Miasta Stargard Szczeciński, Gminy Stargard Szczeciński i Gminy Kobyłanka. Aby transport publiczny spełniał oczekiwania mieszkańców należy zrealizować następujące zadania:

- Zmodernizować linię kolejową nr 351 na odcinku Szczecin Główny - Stargard Szczeciński.
Linia ta jest planowana do modernizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA do szybkości dla pociągów pasażerskich 160 km/h. Pociągi regionalne na odcinku Szczecin – Stargard Szczeciński po modernizacji będą mogły kursować z szybkością 140 km/h. Czas przejazdu tych pociągów z centrum Stargardu Szczecińskiego do centrum Szczecina będzie mógł być skrócony z 40 min obecnie do ok. 30 min.
- Wdrożyć rozkład jazdy pociągów regionalnych ze stałym cyklem godzin odjazdów z częstotliwością co 20 min w szczycie rannym i popołudniowym i co 30 min w pozostałych godzinach.
- Zmodernizować przystanki kolejowe z dostosowaniem do zintegrowanego transportu publicznego.

Modernizacji powinny podlegać następujące przystanki:

- **Szczecin Zdroje** jako przystanek przesiadkowy z możliwością integracji z planowanym przystankiem Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju oraz miejską komunikacją autobusową wraz z budową parkingów typu PaR.
- **Szczecin Dąbie** jako węzeł komunikacyjny dla prawobrzeżnej części Szczecin z budową parkingów typu PaR.
- **Szczecin Zdunowo** jako przystanek przesiadkowy z budową parkingów typu PaR dla mieszkańców sąsiadujących osiedli i pacjentów szpitala.
- **Reptowo** jako przystanek przesiadkowy z budową parkingów typu PaR dla mieszkańców gminy Kobylanka,
- **Grzędzice** jako przystanek przesiadkowy z budową parkingów typu PaR dla mieszkańców zachodniej części gminy Stargard Szczeciński.

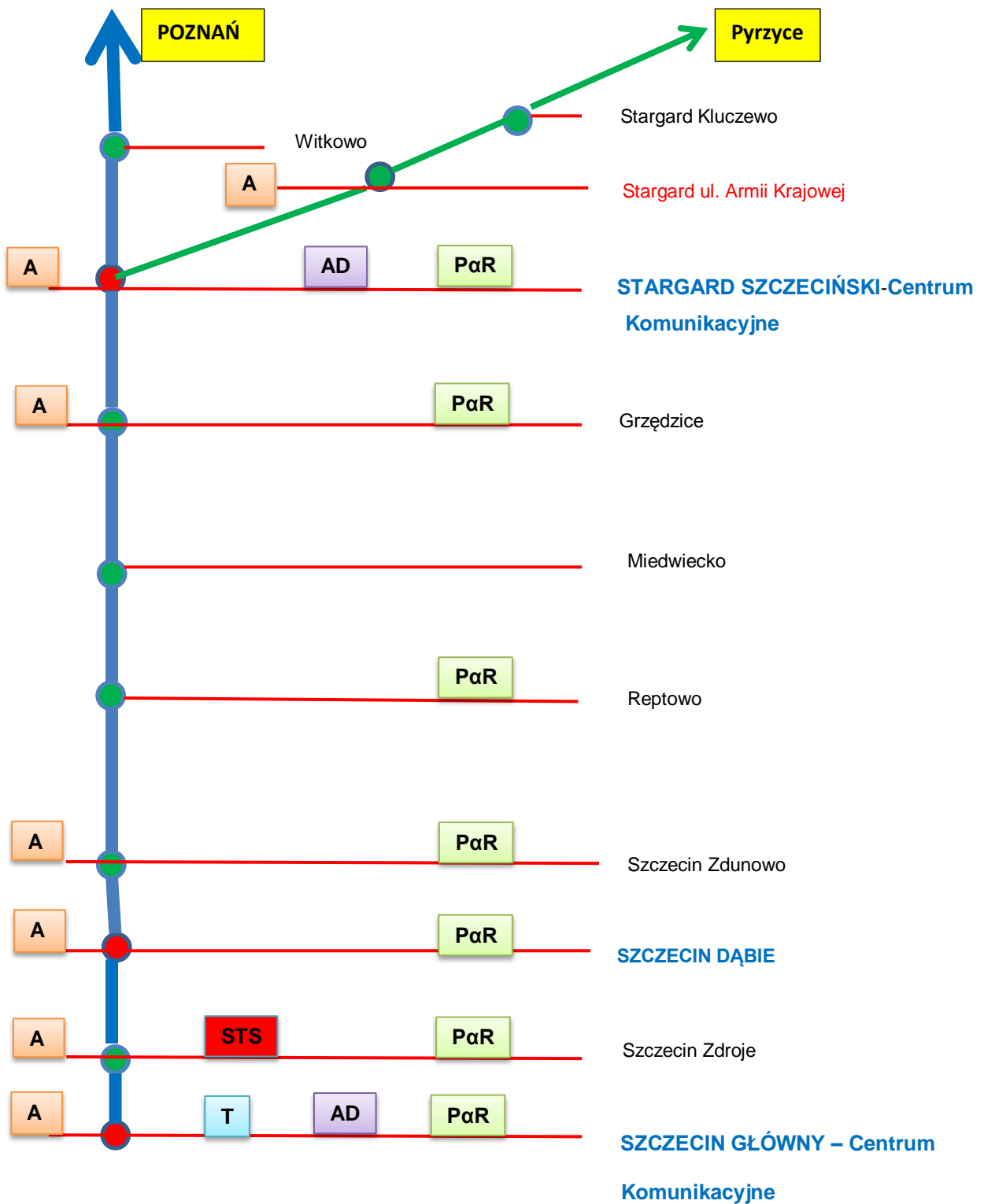
Schemat osi transportu publicznego wraz z przystankami na kierunku Szczecin – Stargard Szczeciński przedstawia rysunek nr 45.

Uzupełnieniem komunikacji kolejowej w Stargardzie Szczecińskim może być uruchomienie przewozów pasażerskich na odcinku linii nr 411 Stargard Szczeciński – Stargard Kluczewo. Rozbudowujący się **PARK PRZEMYSŁOWY NOWOCZESNYCH TECHNOLOGII W STARGARDZIE SZCZECIŃSKIM** wraz ze Specjalną Strefą Ekonomiczną będzie lokował nowe firmy, które zatrudniać będą coraz więcej pracowników. Należy zapewnić im jak najlepszy dojazd do pracy. Może to ułatwić kolej regionalna, którą można przybliżyć do terenów parku budując odgałęzienie linii kolejowej na teren Parku Przemysłowego, lokując przystanki przy terenach przemysłowych a także w pobliżu osiedli mieszkaniowych.

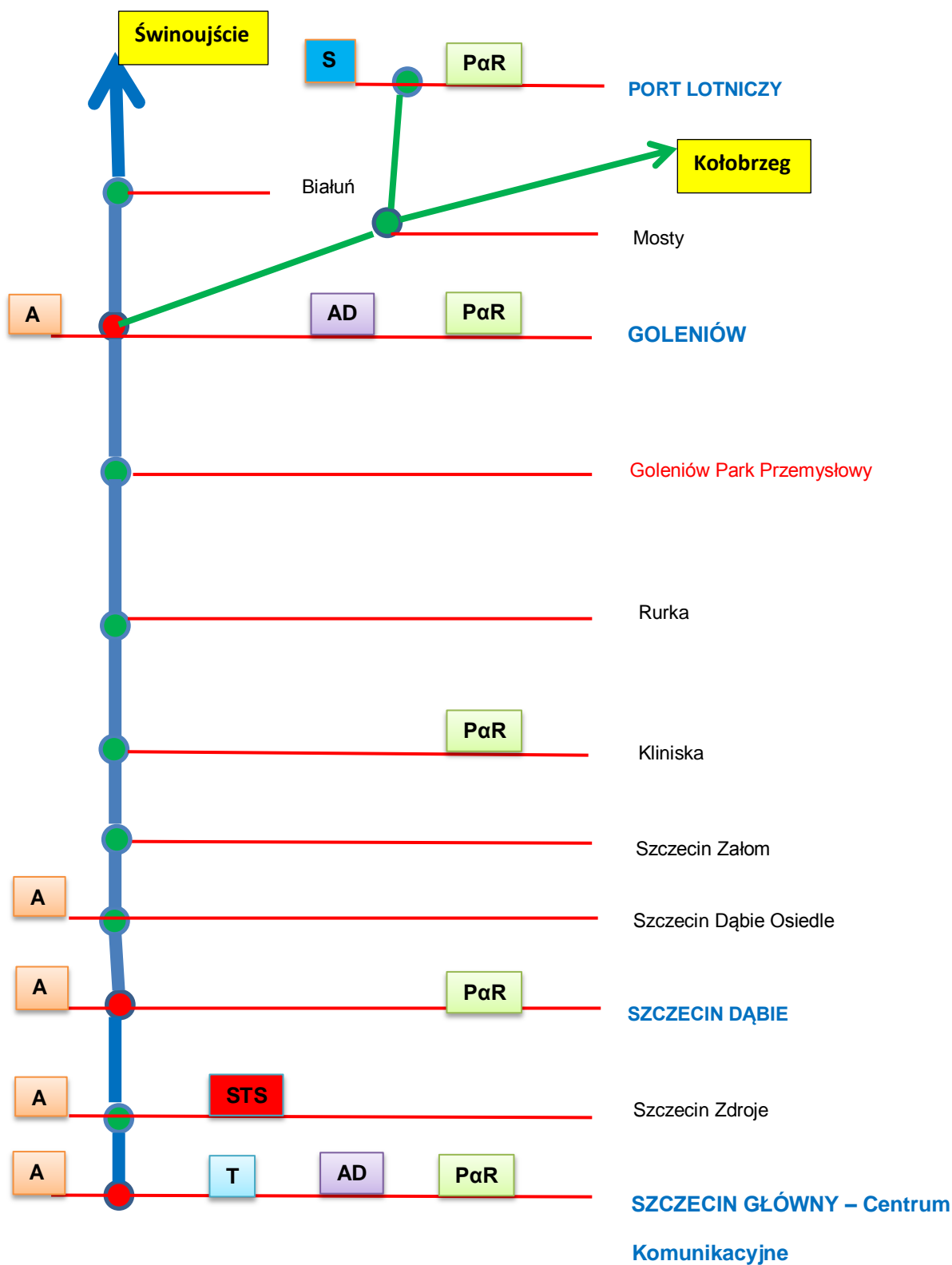
6.1.5.2. Zadanie 2: Kolej regionalna jako oś systemu transportu publicznego na kierunku Szczecin – Goleniów

Na osi transportowej Szczecin – Goleniów główną rolę w przewozach pasażerskich powinna odgrywać kolej regionalna. Usprawni to transport publiczny dla mieszkańców Gminy Goleniów i Gminy Stepnica. Będzie to możliwe przy spełnieniu następujących warunków:

- Zmodernizowania linii kolejowej nr 401 do szybkości 160 km/h co umożliwi kursowanie pociągów regionalnych z szybkością 140 km/h. Po tej modernizacji czas przejazdu pociągów regionalnych z Goleniowa do centrum Szczecina powinien wynosić około 30 min;
- Wybudowania linii kolejowej do Terminalu Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów jako odgałęzienie od linii nr 402 z peronem przy terminalu co umożliwi wprowadzenie połączeń kolejowych ze Szczecina;
- Zmodernizowania i wybudowania przystanków kolejowych integrujących wszystkie rodzaje transportu. Modernizacji powinny podlegać następujące przystanki:
 - **Szczecin Dąbie Osiedle** jako przystanek przesiadkowy zintegrowany z miejską komunikacją autobusową dla mieszkańców pobliskich osiedli
 - **Kliniska** jako przystanek przesiadkowy z parkingiem typu PaR dla mieszkańców tej części gminy Goleniów,
 - **nowy przystanek Goleniów Park Przemysłowy** jako przystanek dla pracowników zatrudnionych w firmach usytuowanych w Goleniowskim Parku Przemysłowym,
 - **Goleniów** jako węzeł komunikacyjny integrujący wszystkie rodzaje transportu w gminie Goleniów i Stepnica z parkingiem typu PaR.



Rys. nr 45. Przystanki i węzły komunikacyjne na linii kolejowej nr 351 Szczecin – Stargard Szczeciński oraz linii kolejowej nr 411 Stargard Szczeciński - Pyrzyce
 Źródło: Opracowanie własne



Rys. nr 46. Przystanki i węzły komunikacyjne na linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście oraz linii kolejowej nr 402 Goleniów – Kołobrzeg – Koszalin

Źródło: Opracowanie własne

- Wdrożenia rozkładu jazdy pociągów regionalnych ze stałym cyklem godzin odjazdów z częstotliwością co 30 min w szczycie rannym i popołudniowym i co 60 min w pozostałych godzinach. Kursy pociągów do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów powinny być skorelowane z odlotami i przylotami samolotów.

Schemat osi transportu publicznego wraz z przystankami na kierunku Szczecin – Goleniów przedstawia rysunek nr 46.

6.1.5.3. Zadanie 3: Kolej regionalna jako oś systemu transportu publicznego na kierunku Szczecin – Gryfino

Także na kierunku Szczecin – Gryfino kolej regionalna powinna stanowić główną oś transportu publicznego. Usprawni ona transport publiczny dla mieszkańców Gminy Gryfino ale także dla mieszkańców zachodniej części Gminy Stare Czarnowo. Aby taką rolę mogła spełniać należy przeprowadzić następujące działania:

- Zmodernizować linię kolejową nr 273 na odcinku Szczecin Główny – Dolna Odra do szybkości 120 km/h. Po modernizacji czas przejazdu pociągów regionalnych z Gryfina do centrum Szczecina powinien wynosić około 25 min.
- Zmodernizować przystanki kolejowe, które powinny integrować wszystkie rodzaje transportu publicznego. Modernizacji powinny podlegać następujące przystanki:
 - **Szczecin Podjuchy** jako przystanek przesiadkowy z parkingiem typu PaR dla mieszkańców dzielnicy Szczecin Podjuchy
 - **Daleszewo** jako przystanek przesiadkowy z parkingiem typu PaR dla mieszkańców tej części gminy
 - **Gryfino** jako węzeł komunikacyjny integrujący komunikacje kolejowa i autobusowa z parkingiem typu PaR dla mieszkańców miasta i gminy korzystających z komunikacji indywidualnej
 - **Dolna Odra** jako przystanek dla pracowników Elektrowni Dolna Odra
- Wdrożyć rozkład jazdy pociągów regionalnych o stałym cyklu czasów odjazdu z Gryfina i Szczecina Głównego kursujących z częstotliwością 30 min w szczycie porannym i popołudniowym oraz 40 min w pozostałych godzinach.

Schemat osi transportu na kierunku Szczecin – Gryfino przedstawia rysunek nr 47.

6.1.5.4. Zadanie 4: Rozwój przewozów kolejowych na liniach kolejowych 408 i 409

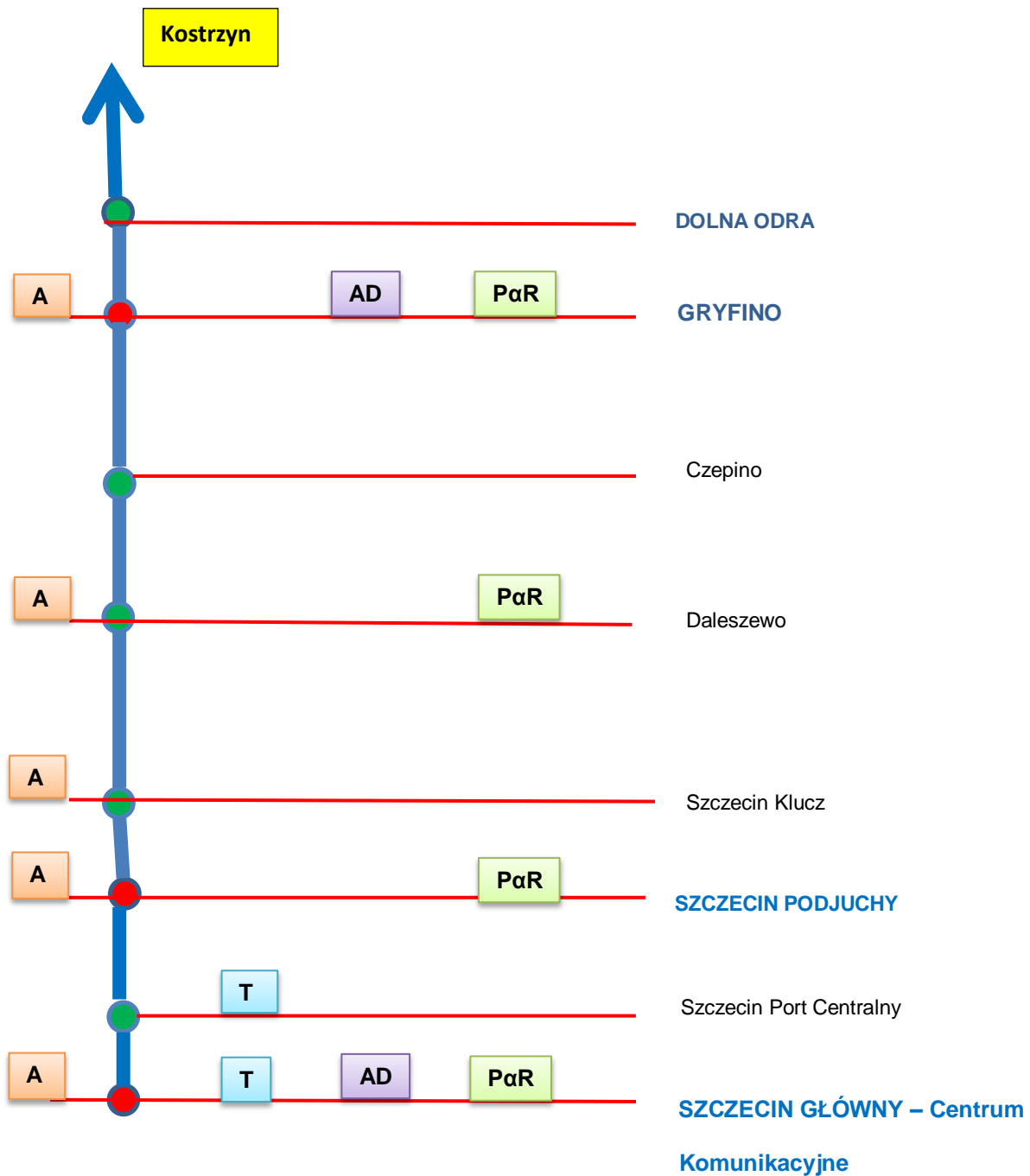
Linie kolejowe 408 i 409 łączą stacje Szczecin Główny i Szczecin Gumieńce z siecią kolejową Niemiec, przebiegają także przez Gminę Kołbaskowo i Gminę Dobra. Te dwie linie kolejowe mogą spełniać podwójną rolę jako:

- łączące sieć kolejową Polski i Niemiec umożliwiające prowadzenie przewozów pasażerskich transgranicznych,
- umożliwiające prowadzenie przewozów pasażerskich w ramach aglomeracji szczecińskiej.

Obecnie przewozy pasażerskie na tych liniach prowadzi przewoźnik DB Regio jako przewozy transgraniczne. Linie te mogą być jednak lepiej wykorzystane tak dla przewozów transgranicznych jak i dla aglomeracyjnego transportu publicznego.

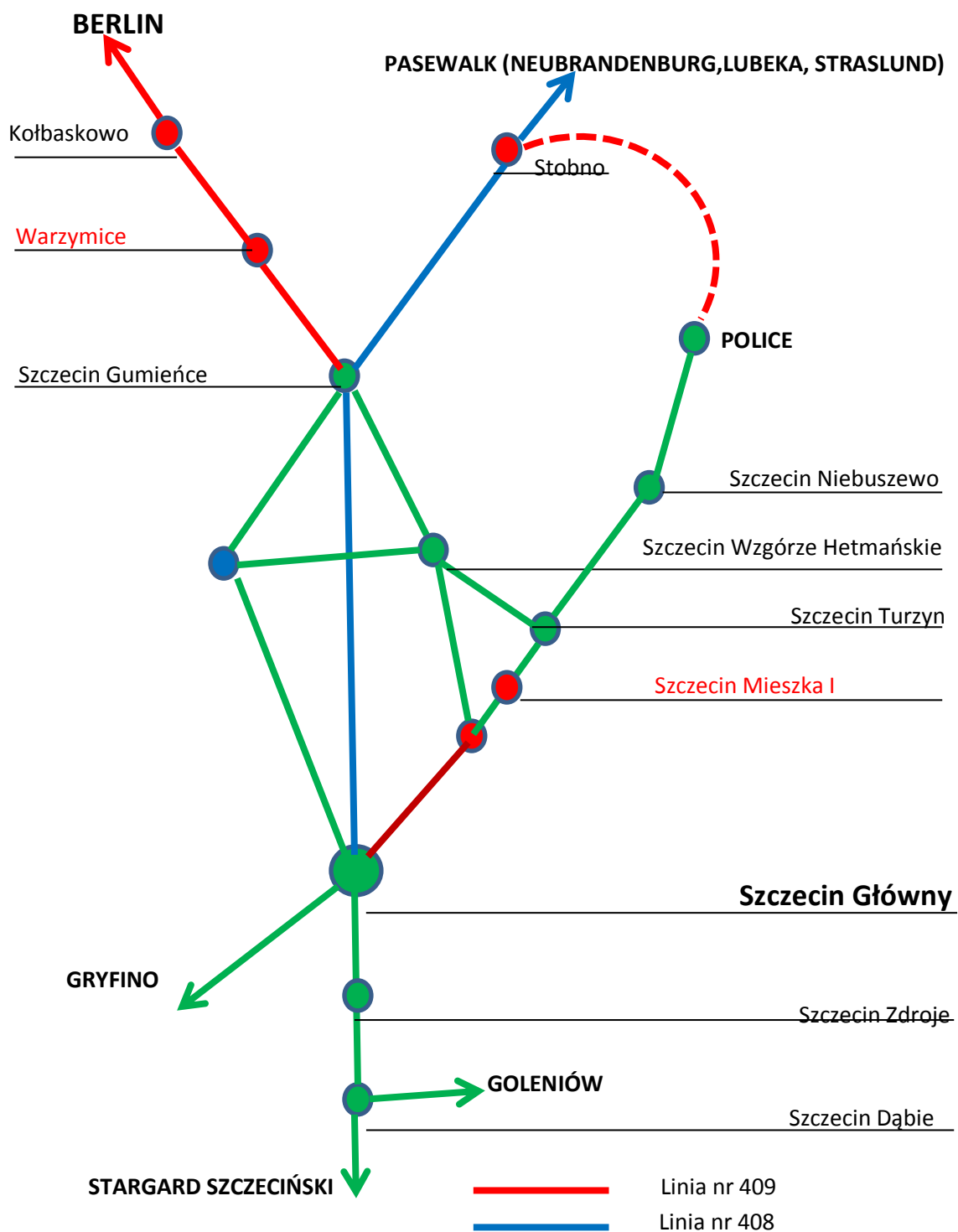
W przewozach aglomeracyjnych linie te mogą spełniać ważną rolę. Obok tych linii znajdują się osiedla mieszkaniowe w dzielnicy Szczecin Gumieńce a także Uniwersytet Szczeciński oraz budowany jest nowy cmentarz przy ul. Bronowickiej. Linie te przebiegają także przez miejscowości położone na terenie Gminy Kołbaskowo (Warzymice, Kołbaskowo, Stobno). Aby na tych liniach można było wprowadzić kolejowe przewozy aglomeracyjne należy zrealizować następujące działania:

- budowa przystanków przesiadkowych z parkingami typu PaR w Kołbaskowie i Stobnie,
- budowa przystanku obok osiedla mieszkaniowego w Warzymicach,
- dostosowanie rozkładu jazdy pociągów do potrzeb mieszkańców.



Rys. nr 47. Przystanki i węzły komunikacyjne na linii kolejowej nr 373 Szczecin – Gryfino

Źródło: Opracowanie własne



Rys. nr 48. Przystanki na linii nr 408 i 409

Źródło: Opracowanie własne

Budowa Zachodniego Kolejowego Obejścia Szczecina pozwoli jeszcze lepiej wykorzystać w przewozach pasażerskich linię 408, która stanie się częścią dużej i małej obwodnicy kolejowej. Schemat przystanków na liniach 408 i 409 przedstawia rysunek nr 48.

6.1.5.5. Zadanie 5: Stworzenie docelowej sieci połączeń kolejowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Układ połączeń kolejowych w docelowym układzie powinien zapewnić szybkie i sprawne przewozy kolejowe na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Realizacja działań opisanych powyżej na trzech kierunkach Szczecin – Stargard Szczeciński, Szczecin – Goleniów i Szczecin – Gryfino a także przystosowanie linii kolejowej Szczecin – Police – Trzebież oraz zrealizowanie koncepcji budowy Zachodniego Obejścia kolejowego Szczecina (opisane w kolejnym rozdziale 6.1.6.6.) umożliwi stworzenie zintegrowanej sieci połączeń kolejowych dla mieszkańców wszystkich gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Sieć ta umożliwi bezpośrednie połączenia kolejowe w relacjach:

- Trzebież – Police – Szczecin – Stargard Szczeciński,
- Goleniów – Szczecin – Police – Trzebież,
- Trzebież – Police – Szczecin – Gryfino,
- Police – Szczecin Gołław – Sieć tramwajowa Miasta Szczecina,
- Police – Szczecin – Goleniów Port Lotniczy,
- Stargard Szczeciński – Goleniów – Port Lotniczy.

Wybudowanie Zachodniego Obejścia Kolejowego Szczecina ze Stacji Stobno Szczecińskie do Polic utworzy obwodnicę kolejową Szczecina. W tym układzie będzie można kształtować szersze relacje połączeń kolejowych gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Natomiast po ewentualnym zrealizowaniu wraz z Zachodnim Obejściem Drogowym Szczecina kolejowego przejścia przez Odrę z Polic do Goleniowa utworzona będzie duża obwodnica kolejowa Szczecina. Taki układ sieci kolejowej zdecydowanie uelastyczni i usprawni możliwości tworzenia połączeń kolejowych wewnątrz Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego ale także otworzy możliwość nowych połączeń zewnętrznych z regionem, całym obszarem kraju a także z w połączeniach transgranicznych z Niemcami. Schemat docelowych połączeń kolejowych przedstawia rysunek nr 49.

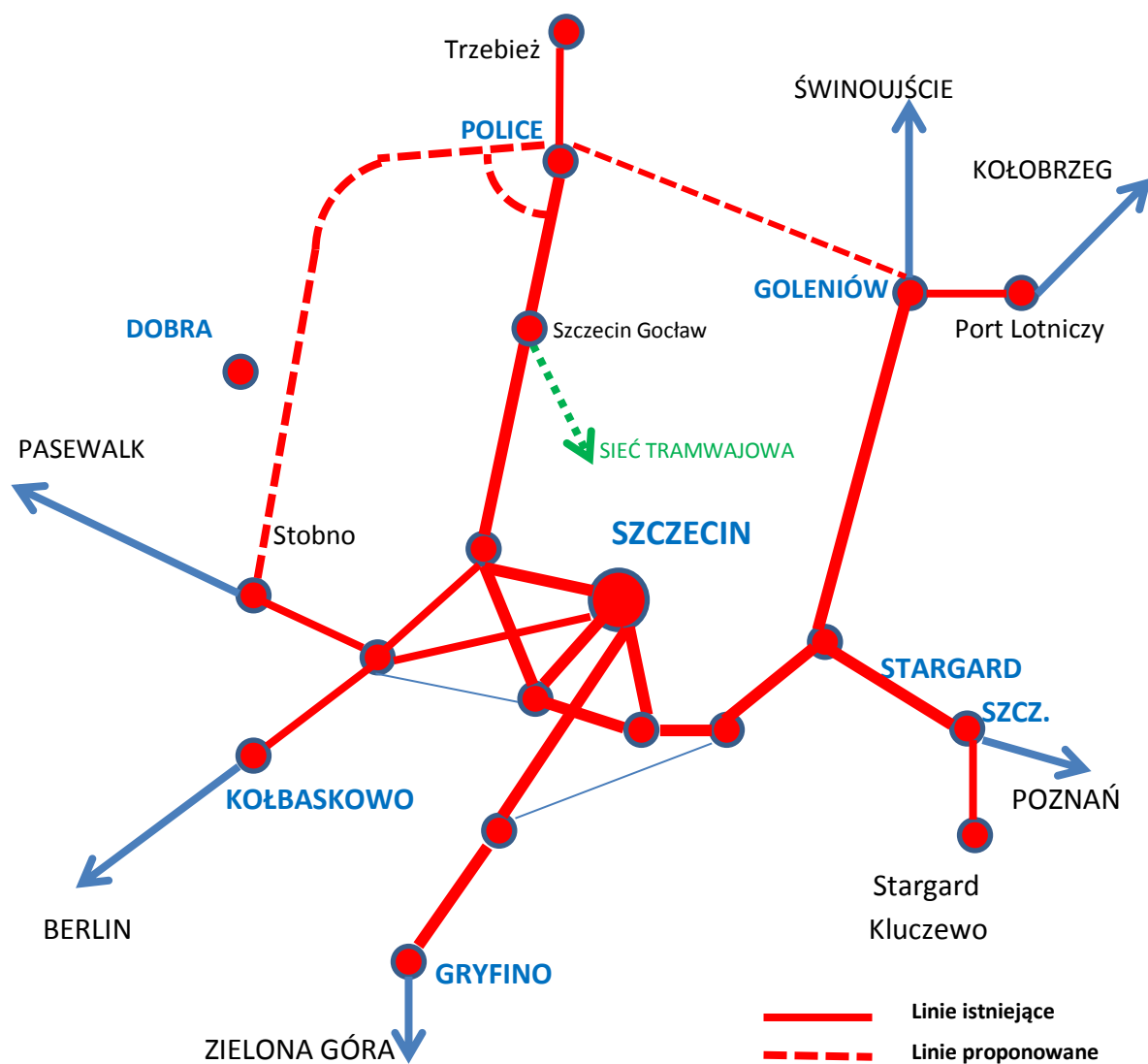
6.1.6. Cel operacyjny 6: Na linii komunikacyjnej Szczecin – Police należy stworzyć Szybką Kolej Miejską łączącą centrum Szczecina z Policami i Trzebieżą z możliwością wprowadzenia tramwaju dwusystemowego.

Obecnie komunikację pomiędzy Szczecinem a Policami zapewniają autobusy miejskie, które szczególnie w godzinach szczytu stoją w korkach przy wjeździe do centrum Szczecina. Wprawdzie z Polic do Szczecina można dojechać dwoma liniami komunikacyjnymi przez Przesącin oraz przez Głębokie. Główny kierunek przewozów jest jednak przez Przesącin. Układ drogowy na tym kierunku na trasie ul. Szosa Polska, Bogumińska, Obotrycka, Wilcza, Matejki jest ograniczony i niemożliwa jest jego rozbudowa.

Czas przejazdu autobusu z przystanku w Policach na Osiedlu Chemik do Szczecina przystanek Plac Rodła wynosi zgodnie z rozkładem jazdy 38 min. W szczytach komunikacyjnych rzeczywisty czas przejazdu autobusu wynosi około 60 min. Częstotliwość kursowania autobusu 107 wynosi w szczycie co 8 minut wobec tego zwiększenie częstotliwości jest już niemożliwe. Oprócz autobusu 107 z Polic na tym ciągu komunikacyjnym od ul. Hożej do ul. Szczanieckiej jest jeszcze 9 innych linii autobusowych. Planowana rozbudowa osiedli mieszkaniowych wzdłuż ul. Szosa Polska jeszcze powiększy ilość samochodów osobowych na tym ciągu komunikacyjnym i zapotrzebowanie na transport publiczny. Dlatego należy poszukiwać innych możliwości polepszenia połączeń komunikacyjnych na tym kierunku. Można to uzyskać wykorzystując transport szynowy, gdzie przewozy odbywają się po wydzielonych torowiskach.

Do rozpatrzenia są dwa wariantowe rozwiązania, a mianowicie:

- budowa nowej linii tramwajowej Szczecin – Police;
- wykorzystanie istniejącej linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny do Polic i Trzebieży;



Rys. nr 49. Docelowa sieć połączeń kolejowych w SOM

Źródło: Opracowanie własne

Analizując możliwości realizacji tych dwóch wariantów można stwierdzić, że bardziej realnym jest zmodernizowanie istniejącej linii kolejowej nr 406. Oba warianty wymagają jednak dalszych szczegółowych analiz.

Od 2002 roku linia kolejowa łącząca Szczecin z Policami nie jest wykorzystywana dla przewozów pasażerskim pomiędzy tymi miastami. W samym mieście Szczecinie linia kolejowa pomimo, że przebiega jako obwodnica śródmieścia na styku osiedli mieszkaniowych w dzielnicy Pomorzany, Turzyn, Pogodno, Niebuszewo, Drzetowo Żelechowo, Stołczyn i Skolwin, nie jest wykorzystana w transporcie publicznym. Przedstawiając koncepcję rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym zespół autorski przeanalizował możliwości wykorzystania tej linii dla przewozów pasażerskich. Jest to tym bardziej niezbędne, że wyczerpują się możliwości zwiększenia ilości autobusów komunikacji miejskiej na słabo rozwiniętej sieci drogowej pomiędzy Szczecinem i Policami. Wzmocnienie roli kolei w obsłudze transportowej aglomeracji szczecińskiej doprowadzi do ograniczenia transportu autobusowego oraz motoryzacji indywidualnej. Jest to zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju i dążeniem Unii Europejskiej do zmiany podziału modalnego w transporcie.

Aby przewozy na tej linii kolejowej były atrakcyjne dla mieszkańców, którzy zrezygnują z korzystania z własnych samochodów, czy przesiądą się z autobusów miejskich należy:

- zapewnić atrakcyjny czas przejazdu pociągiem,
- dostosować rozkład jazdy do potrzeb mieszkańców z zastosowaniem dużej częstotliwości kursowania pociągów np. co 20 min pomiędzy Policami i Szczecinem a co 60 min pomiędzy Trzebieżą a Policami,
- zastosować do przewozów nowoczesny tabor dostępny dla osób niepełnosprawnych,
- zorganizować węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe integrujące wszystkie środki transportu publicznego wraz z parkingami typu P&R,
- przybliżyć kolej do osiedli mieszkaniowych w Policach,
- połączyć sieć kolejową z siecią tramwajową miasta Szczecina dającą możliwość zastosowania tramwaju dwusystemowego,
- wyprowadzić przewozy towarowe szczególnie materiałów niebezpiecznych z linii kolejowej nr 406 na nową linię kolejową stanowiącą zachodnią obwodnicę kolejową Szczecina.

Realizacji szybkiej kolei miejskiej Szczecin – Police usprawni transport publiczny dla mieszkańców Gminy Miasto Szczecin, gminy Police oraz Gminy Nowe Warpno poprzez zintegrowanie przewozów mikrobusowych z Nowego Warpna do Polic z przewozami kolejowymi. Szczegółowe działania w tym zakresie opisane zostały w poniższych rozdziałach 6.1.6.1. – 6.1.6.6.

6.1.6.1. Zadanie 1: Modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 406

Linia kolejowa nr 406 jest linią lokalną, dlatego nie jest ujmowana przez PKP PLK SA w centralnych planach modernizacji linii kolejowej. Modernizację tej linii jest niezbędna, jeżeli ma ona przejąć przewozy pasażerskie i stanowić główną oś transportu publicznego pomiędzy Szczecinem a Policami. Modernizacja powinna obejmować:

- wymianę nawierzchni torowej umożliwiającą zwiększenie szybkości pociągów pasażerskich do 100 km/h,
- przeniesienie linii kolejowej w nowe miejsce na odcinku Szczecin Pogodno – Szczecin Łękno aby uzyskać miejsce na budowę drogowej obwodnicy śródmieścia (przewiduje to jeden z wariantów budowy VI etapu śródmiejskiej drogowej obwodnicy Szczecina),
- modernizację systemu sterowania ruchem pociągów,
- budowę i modernizację dworców i przystanków kolejowych integrujących wszystkie rodzaje transportu wraz z parkingami typu P&R, powiązane z przebiegiem drogowej obwodnicy śródmiejskiej i jej infrastrukturą przystankową,
- budowę węzła komunikacyjnego Szczecin Niebuszewo,
- budowę odgałęzienia linii kolejowej na Osiedle Chemik w Policach z przystankami przesiadkowymi,

- budowę połączenia sieci kolejowej i tramwajowej w rejonie stacji Szczecin Goławco umożliwi wprowadzenie tramwaju dwusystemowego.

6.1.6.2. Zadanie 2: Zakup nowoczesnego taboru kolejowego i tramwajowego

Tabor kolejowy

Dla realizacji przewozów kolejowych pomiędzy Trzebieżą i Policami a Szczecinem niezbędny jest nowy tabor kolejowy. Powinny to być elektryczne zespoły trakcyjne np. podobne do eksploatowanych na liniach Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie, który przedstawia poniższe zdjęcie.

Zdjęcie nr 3. Elektryczny zespół trakcyjny ELF



Szybka Kolej Miejska w Warszawie

Źródło: Strona internetowa PESA Bydgoszcz

Najważniejsze zalety elektrycznych zespołów trakcyjnych to, jednoprzestrzenne wnętrza, wydajna klimatyzacja, wysuwane stopnie ułatwiające wsiadanie i wsiadanie z peronów o różnej wysokości, szerokie wejścia, rampy wejściowe lub automatyczne windy ułatwiające wsiadanie osobom niepełnosprawnym. W tych pojazdach znajdują się miejsca dla osób niepełnosprawnych, toalety typu zamkniętego – w tym jedna przystosowana dla pasażerów na wózkach inwalidzkich. W pojeździe istnieje możliwość wydzielania większej przestrzeni na bagaż i rowery. Nad bezpieczeństwem pasażerów czuwają systemy monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego z podglądem i automatycznym zapisem w kabinie maszynisty, zaś wszelkie niezbędne informacje przekazywane są podróżnym na czytelnych, kolorowych wyświetlaczach oraz za pośrednictwem automatycznego systemu audio.

Tabor tramwajowy

Dla zrealizowania przewozów po sieci kolejowej i tramwajowej niezbędny jest tabor zdolny do poruszania się po torach kolejowych i tramwajowych. Pojazd taki zwany tramwajem dwusystemowym jest eksploatowany w kilku europejskich miastach. Pierwsze

tramwaje poruszające się także po torach kolejowych zaczęto eksploatować w niemieckim mieście Karlsruhe. Pomimo faktu, że rozstaw torów tramwajowych i kolejowych jest tożsamy, to jednak odmienna budowa torowiska oraz odmienny profil koła sprawiają, że tworząc pojazd kursujący po obu typach torów należało rozwiązać wiele problemów technicznych. Obecnie kilka firm produkuje nowoczesne tramwaje dwusystemowe, które są eksploatowane oprócz Karlsruhe, także w Saarbruecken, Kassel, Chemnitz. Poniżej przedstawiono kilka modeli tramwajów dwusystemowych eksploatowanych w tych miastach.

Zdjęcie nr 4. Tramwaj serii GT8-100C/2S



Tramwaj serii GT8-100C/2S, eksploatowany w Karlsruhe posiada 100 miejsc siedzących i 115 miejsc stojących.

Zdjęcie nr 5. Tramwaj serii Flexity Link



Tramwaj serii Flexity Link, eksploatowany w Saarbruecken posiada 96 miejsc siedzących i 147 miejsc stojących.

Zdjęcie nr 6. Tramwaj serii Regio Citadis



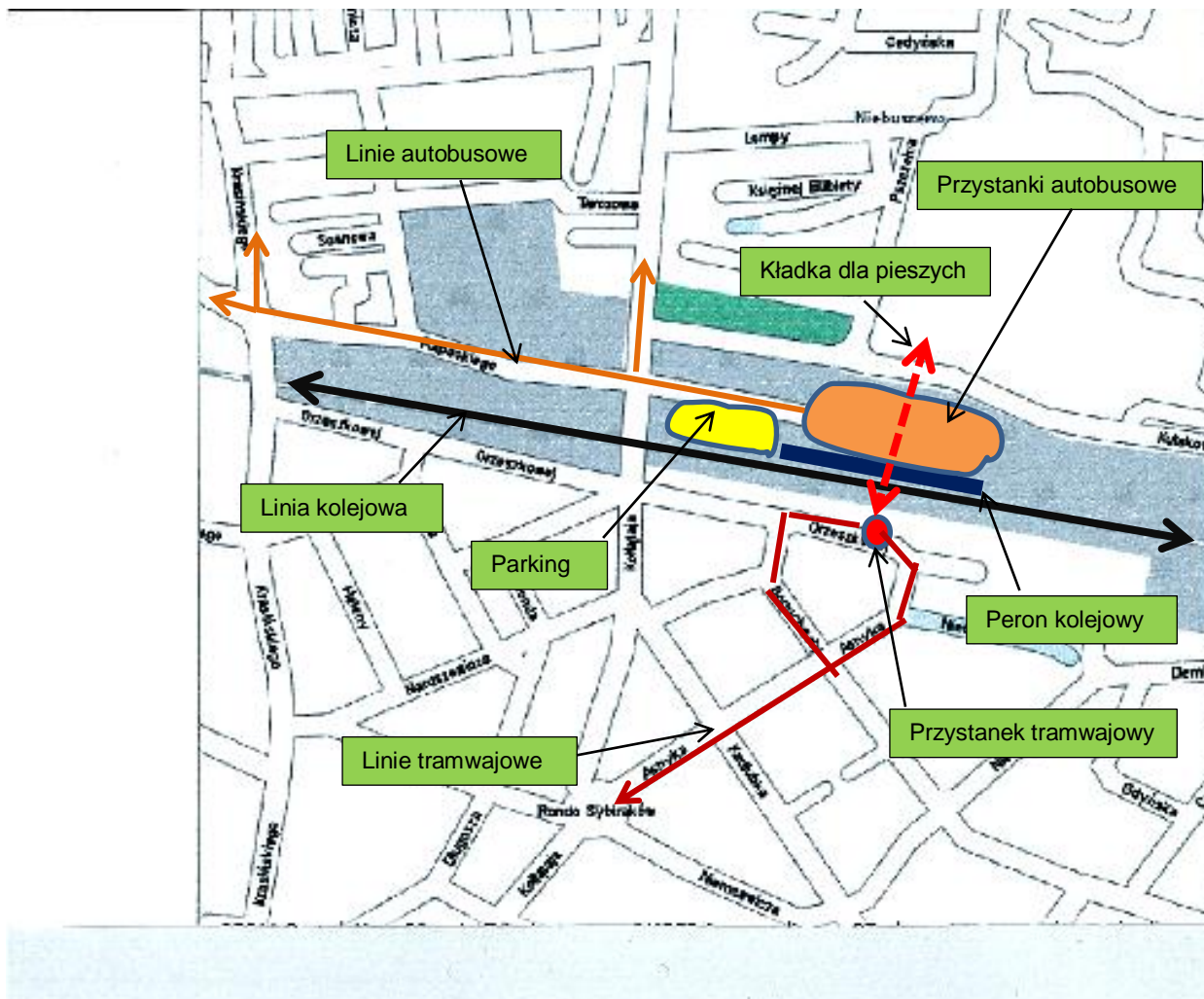
Tramwaj serii Regio Citadis, eksploatowany w Kassel posiada 84 miejsca siedzące i 139 miejsc stojących.

Koncepcję wprowadzenia tramwaju dwusystemowego w Szczecinie opisuje dokument pt. „*Analiza możliwości technicznych i planistyczno-urbanistycznych zastosowania tramwaju dwusystemowego w części Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w osiach transportowych Police - Szczecin - Gryfino oraz Goleniów (lotnisko) - Szczecin – Stargard*” wykonany w 2007 roku na zlecenie Gminy Miasta Szczecin.

6.1.6.3. Zadanie 3: Budowa węzłów komunikacyjnych i przystanków przesiadkowych

Na bazie dworców kolejowych należy zbudować w Szczecinie następujące węzły komunikacyjne:

- **Węzeł komunikacyjny Szczecin Niebuszewo** – będzie stanowił ważny węzeł dla północnych dzielnic Szczecina. Na niewykorzystanych dotychczas terenach przy dworcu Szczecin Niebuszewo należy wybudować pętlę końcową autobusów miejskich obsługujących północne dzielnice Szczecina. Rozbudowujące się osiedla w tych dzielnicach będą wymagały zwiększenia ilości linii autobusowych, których nie będzie w stanie pomieścić pętla przy ul. Kołataja. Nowa pętla na Niebuszewie odciąży także od autobusów miejskich zatłoczone Rondo Giedrojcia i ciasne ulice Niebuszewa. Przy dworcu powinien zostać zbudowany parking typu P+R dla samochodów osobowych, które mieszkańcy dzielnic północnych pozostawią i skorzystają z transportu publicznego aby dojechać do centrum miasta. Pętlę autobusową z peronami kolejowymi i przystankami tramwajowymi może połączyć kładka dla pieszych, która powinna sięgać w okolice ul. Pszczelnej i służyć mieszkańcom Osiedla Książąt Pomorskich. Budowa węzła komunikacyjnego na terenach przy dworcu kolejowym Szczecin Niebuszewo doprowadzi do zagospodarowania zaniedbanych terenów przykolejowych i udostępni do celów publicznych. Schemat koncepcji węzła kolejowego przedstawia rysunek nr 50.



Rys. nr 50. Schemat węzła komunikacyjnego Szczecin Niebuszewo

Źródło: Opracowanie własne

- **Węzeł komunikacyjny Szczecin Gołław** – będzie stanowił węzeł dla nadodrzańskich dzielnic Szczecina. Na terenie przy obecnej pętli tramwajowej oraz terenu kolejowego przy stacji Szczecin Gołław należy zbudować zintegrowany przystanek kolejowo – tramwajowy wykorzystywany przez pociągi i tramwaj dwusystemowy. Od tego węzła tramwaj dwusystemowy, korzystający od Polic z linii kolejowej, będzie wjeżdżał na sieć tramwajową. Na tym węźle usytuowane będą także końcowe przystanki autobusów i mikrobusów z linii obsługujących takie dzielnice jak Stołczyn, Glinki i Skolwin. Węzeł ten będzie także wyposażony w parking typu P+R, gdzie podróżni korzystający z własnych samochodów będą mogli pozostawić samochód i przesiąść się do środków transportu publicznego.
 - **Węzeł komunikacyjny Szczecin Turzyn** – po wybudowaniu linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju w ciągu ul. 26 Kwietnia węzeł ten będzie integrował transport kolejowy, autobusowy i tramwaje dla mieszkańców dzielnicy Turzyn i Osiedla Kaliny.
- Oprócz ww. węzłów komunikacyjnych na bazie dworców kolejowych należy wybudować węzły związane z planowaną Obwodnicą Śródmiejską takie jak:
- **Węzeł komunikacyjny Mieszka I** – po wybudowaniu linii tramwajowej w ciągu ul. Mieszka I i budowie przystanku kolejowego przy łącznicy kolejowej Szczecin Główny – Szczecin Turzyn węzeł ten będzie integrował transport kolejowy,

autobusowy i tramwaje. Węzeł ten będzie mógł być rozbudowany po doprowadzeniu Obwodnicy Śródmiejskiej do ul. Mieszka I.

- **Węzeł komunikacyjny Szczecin Łękno** – po wybudowaniu VI etapu Obwodnicy Śródmiejskiej węzeł ten będzie integrował transport kolejowy oraz autobusy i tramwaje w ciągu ul. Wojska Polskiego.

Oprócz ww. węzłów komunikacyjnych wzdłuż linii kolejowej należy wybudować i zmodernizować następujące przystanki przesiadkowe:

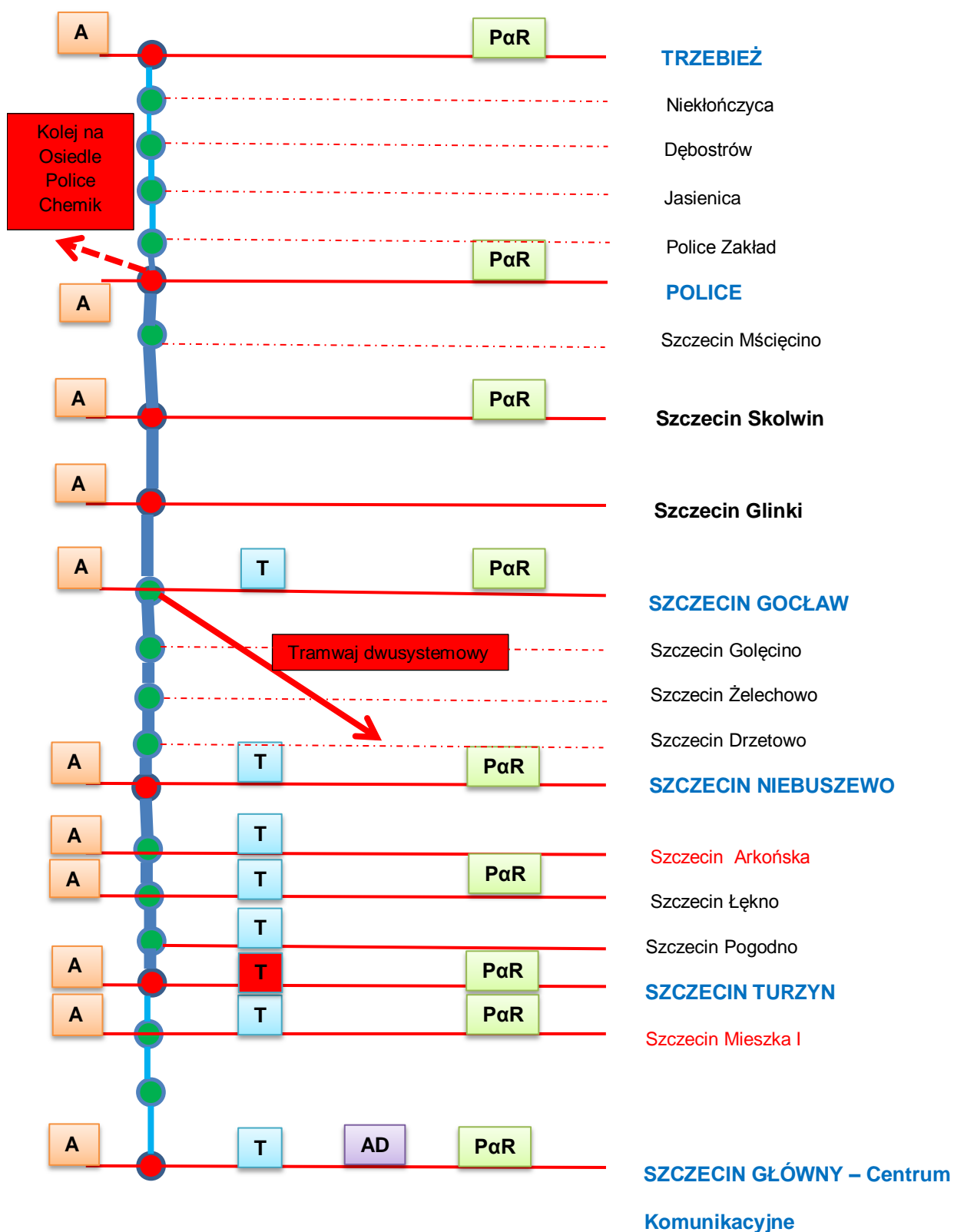
- **Szczecin Pogodno** – dla mieszkańców dzielnicy Pogodno, studentów Uniwersytetu Szczecińskiego, uczestników imprez sportowych na stadionie Pogoni zintegrowanego z przystankami tramwajowymi na ul. Mickiewicza,
- **Szczecin Arkońska** – nowy przystanek dla mieszkańców korzystających z usług Zespołu Szpitala Wojewódzkiego zintegrowany z przystankami tramwajowymi autobusowymi na ul. Arkońskiej
- **Szczecin Drzetowo** – dla mieszkańców tej dzielnicy,
- **Szczecin Żelechowo** – dla mieszkańców tej dzielnicy,
- **Szczecin Gołęcino** – dla mieszkańców tej dzielnicy,
- **Szczecin Glinki** – dla mieszkańców tej dzielnicy i pracowników okolicznych zakładów pracy zintegrowany z przystankiem autobusowym,
- **Szczecin Skolwin** – dla mieszkańców tej dzielnicy zintegrowany z przystankami autobusowymi oraz z parkingiem typu PaR,
- **Szczecin Mścięcino** – dla mieszkańców tej części Szczecina
- **Police** – dla mieszkańców centrum Polic zintegrowany z przystankami komunikacji autobusowej oraz z parkingiem typu PaR,
- **Police Zakład** – dla pracowników ZCH Police
- **Jasienica** - dla mieszkańców tej części Polic
- **Dębostrów** – dla mieszkańców tej miejscowości,
- **Niektóńczyca** – dla mieszkańców tej miejscowości,
- **Trzebież** – dla mieszkańców tej miejscowości i turystów zintegrowany z przystankiem komunikacji autobusowej linii samorządowej i linii z Nowego Warpna,

Schemat usytuowania węzłów komunikacyjnych i przystanków na linii kolejowej nr 406 przedstawia rysunek nr 51.

6.1.6.4. Zadanie 4: Budowa linii kolejowej na Osiedle Chemik w Policach

Linia kolejowa przebiegająca przez Police jest oddalona od największych osiedli mieszkaniowych a dworzec kolejowy znajduje się w starym centrum miasta. Duże osiedla są znacznie oddalone od dworca i mieszkańcy tych osiedli chętnie korzystają z autobusów wjeżdżających na osiedla. Aby chcieli korzystać z transportu kolejowego należy przybliżyć linie kolejową do tych osiedli. Odgańlenie linii kolejowej przed stacją Police i biegnące na obrzeżach osiedla mieszkaniowego w Policach z dogodnym usytuowaniem przystanków zintegrowanych z komunikacją autobusową ułatwi mieszkańcom tych osiedli na korzystanie z przewozów kolejowych.

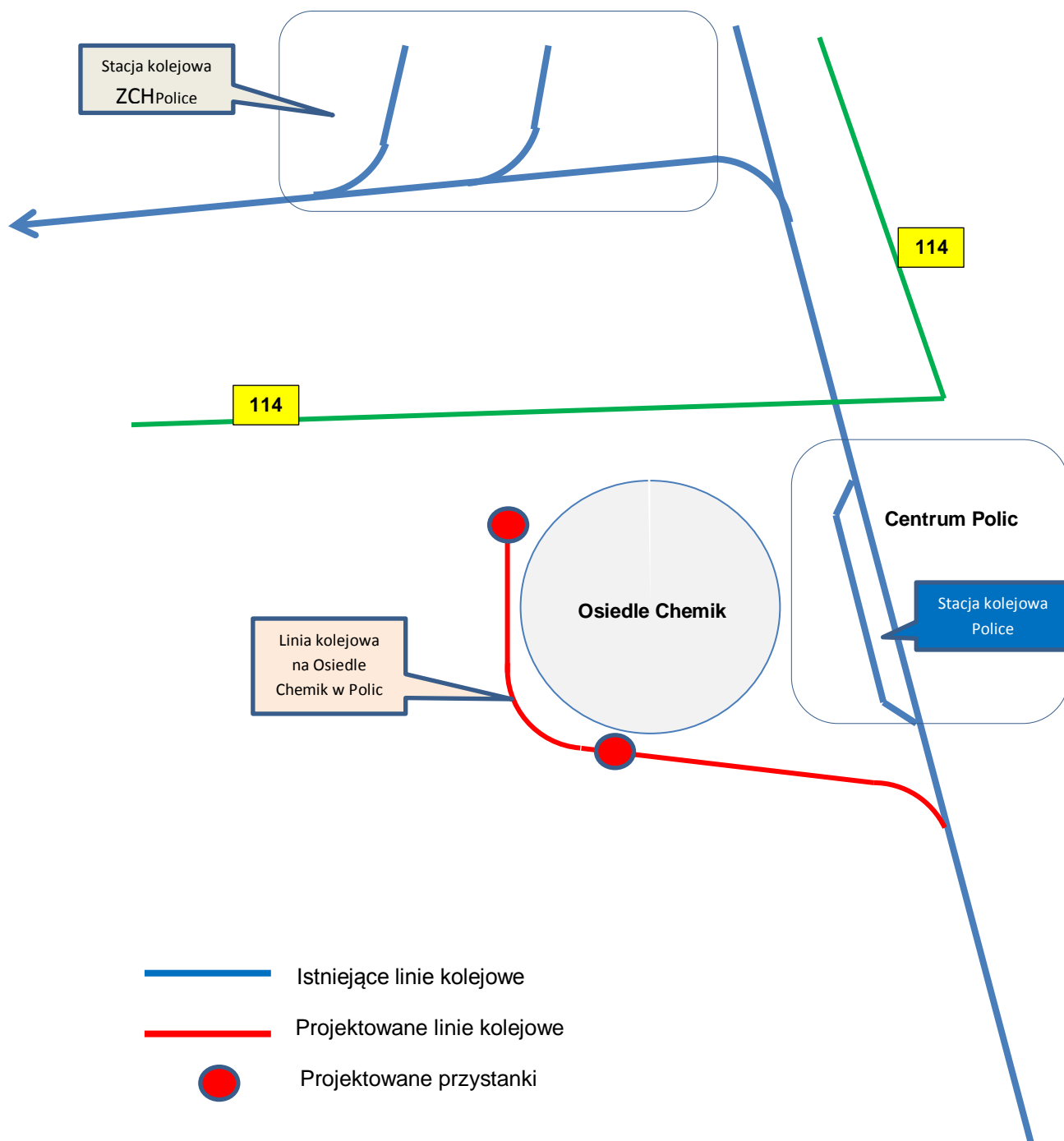
Budowa linii kolejowej w proponowanym przebiegu na obrzeżach osiedli mieszkaniowych nie jest przewidziane w obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego Gminy Police. Dlatego decyzję o jej budowie można będzie podjąć w przyszłości, jeżeli Szybka Kolej Miejska Szczecin – Police zyska uznanie mieszkańców Polic. Tym niemniej warto przedstawić dwa warianty przebiegu planowanej linii kolejowej, które są następujące:



Rys. nr 51. Przystanki i węzły komunikacyjne na linii kolejowej nr 406 Szczecin - Trzebież

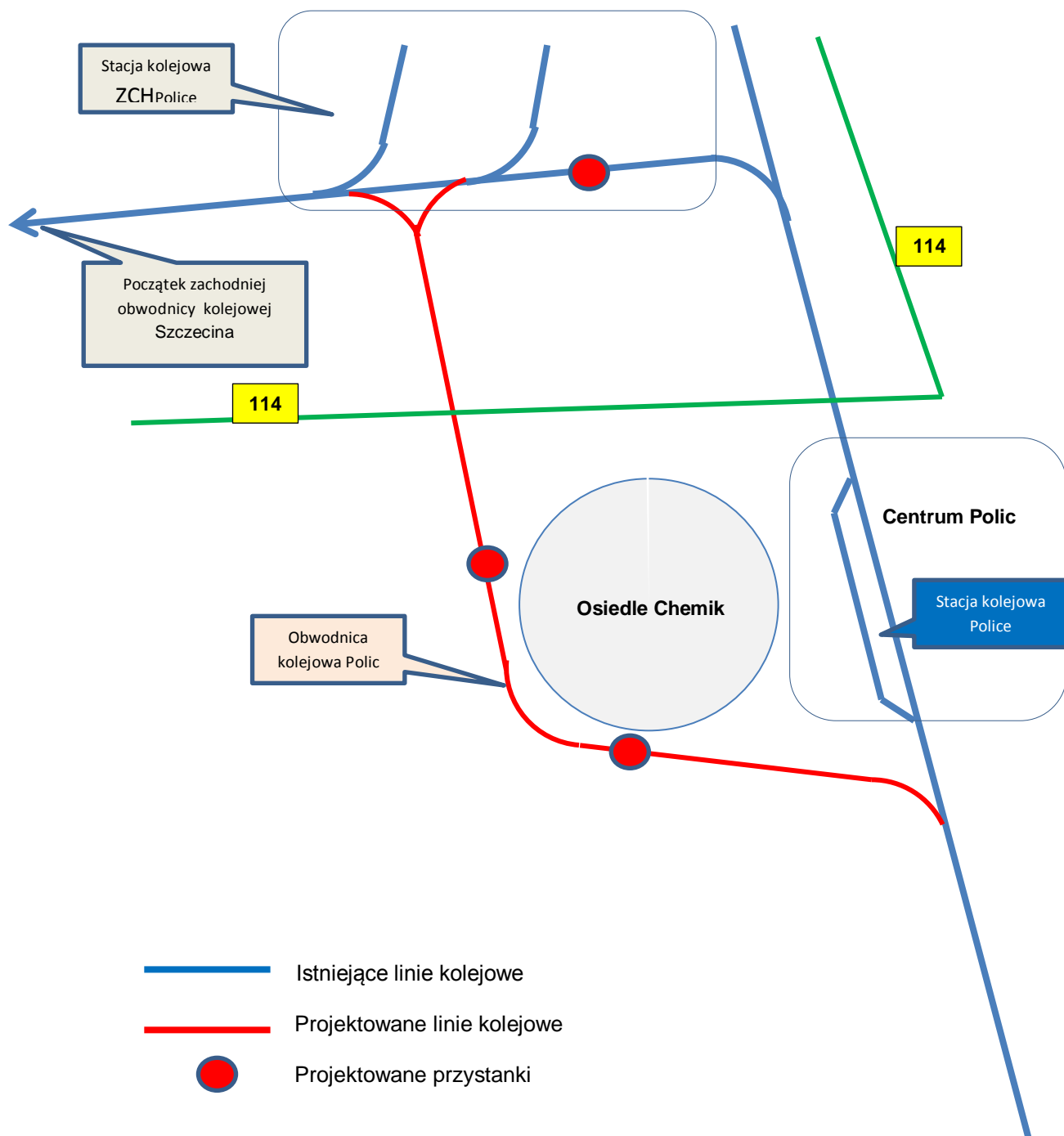
Źródło: opracowanie własne

Wariant I – odgałżenie linii kolejowej jako linii jednotorowej kończy się na terenie osiedla, gdzie będzie usytuowany przystanek. Pociąg po przyjeździe ze Szczecina i krótkim postoju będzie wracał do Szczecina. Zaletą tego wariantu są mniejsze koszty budowy linii kolejowej, gdyż jej długość wyniesie ok. 3 km, natomiast wadą tego rozwiązania jest to, że pociągi ominą dotychczasową stację Police. Schemat połączenia kolejowego do Osiedla Chemik w tym wariantie przedstawia rysunek nr 52.



Rys. nr 52. Schemat linii kolejowej do Osiedla Chemik w Policach

Źródło: Opracowanie własne



Rys. nr 53. Schemat obwodnicy kolejowej w Policach

Źródło: Opracowanie własne

Wariant II – odgaślenie linii kolejowej przebiega tak jak w wariancie I z tym, że biegnie dalej aż do stacji zakładowej w okolicy ul. Kuźnickiej. Tam nowa linia kolejowa zostanie połączona z dotychczasową infrastrukturą kolejową stacji zakładowej ZCH Police. Wadą tego wariantu są wyższe koszty budowy linii kolejowej gdyż jej długość wyniesie ok 6 km, oraz potrzeba budowy bezkolizyjnego skrzyżowania z drogą nr 114. Zaletą jest to, że utworzona zostanie obwodnica kolejowa Polic, umożliwiającą przejazd pociągiem wokół miasta. Po wybudowaniu zachodniej kolejowej obwodnicy Szczecina, połączenie to umożliwi

przejazd pociągami pasażerskimi przez tę obwodnicę dając możliwość korzystania z komunikacji kolejowej także mieszkańcom gminy Dobra. Schemat tej obwodnicy kolejowej Polic przedstawia rysunek nr 53.

6.1.6.5. Zadanie 5: Połączenie sieci kolejowej z siecią tramwajową i wprowadzenie tramwaju dwusystemowego

Jednym ze sposobów usprawnienia systemu transportu publicznego w miastach jest powiązanie sieci kolejowej i tramwajowej. System ten oparty jest na wykorzystaniu pojazdów kolejowo – tramwajowych, które poruszają się zarówno po sieci kolejowej jak i tramwajowej. Umożliwia to bez budowy nowych linii przejazdu bez przesiadki po sieci kolejowej.

Taki system zastosowany został po raz pierwszy w 1992 r. w Niemczech w mieście Karlsruhe. Obecnie system ten funkcjonuje w kilku miastach europejskich. W Szczecinie system tramwaju dwusystemowego jest także rozważany.

Na zlecenie Urzędu Miasta w 2007 roku została opracowana „*Analiza możliwości technicznych i planistyczno-urbanistycznych zastosowania tramwaju dwusystemowego w części Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w osiach transportowych Police – Szczecin – Gryfino oraz Goleniów (lotnisko) – Szczecin – Stargard*”. W tym opracowaniu dokonano inwentaryzacji istniejącej infrastruktury kolejowej w rejonie aglomeracji szczecińskiej oraz opisane uwarunkowania techniczne wprowadzenia ruchu kolejowo – tramwajowego z użyciem tramwaju dwusystemowego. Określono punkty włączeń sieci torów tramwajowych do sieci kolejowej. Na kierunku do Polic takim punktem włączenia wyznaczona została stacja Szczecin Goław. Dla przewozów pomiędzy Szczecinem a Policami to miejsce włączenia jest optymalne, gdyż pozwoli na stworzenie (przy wykorzystaniu sieci kolejowej) połączeń tramwajowych łączących Police ze Szczecinem. Schemat połączenia sieci kolejowej z siecią tramwajową dla kierunku Szczecin – Police przedstawia rysunek nr 54.

6.1.6.6. Zadanie 6: Budowa zachodniej obwodnicy kolejowej

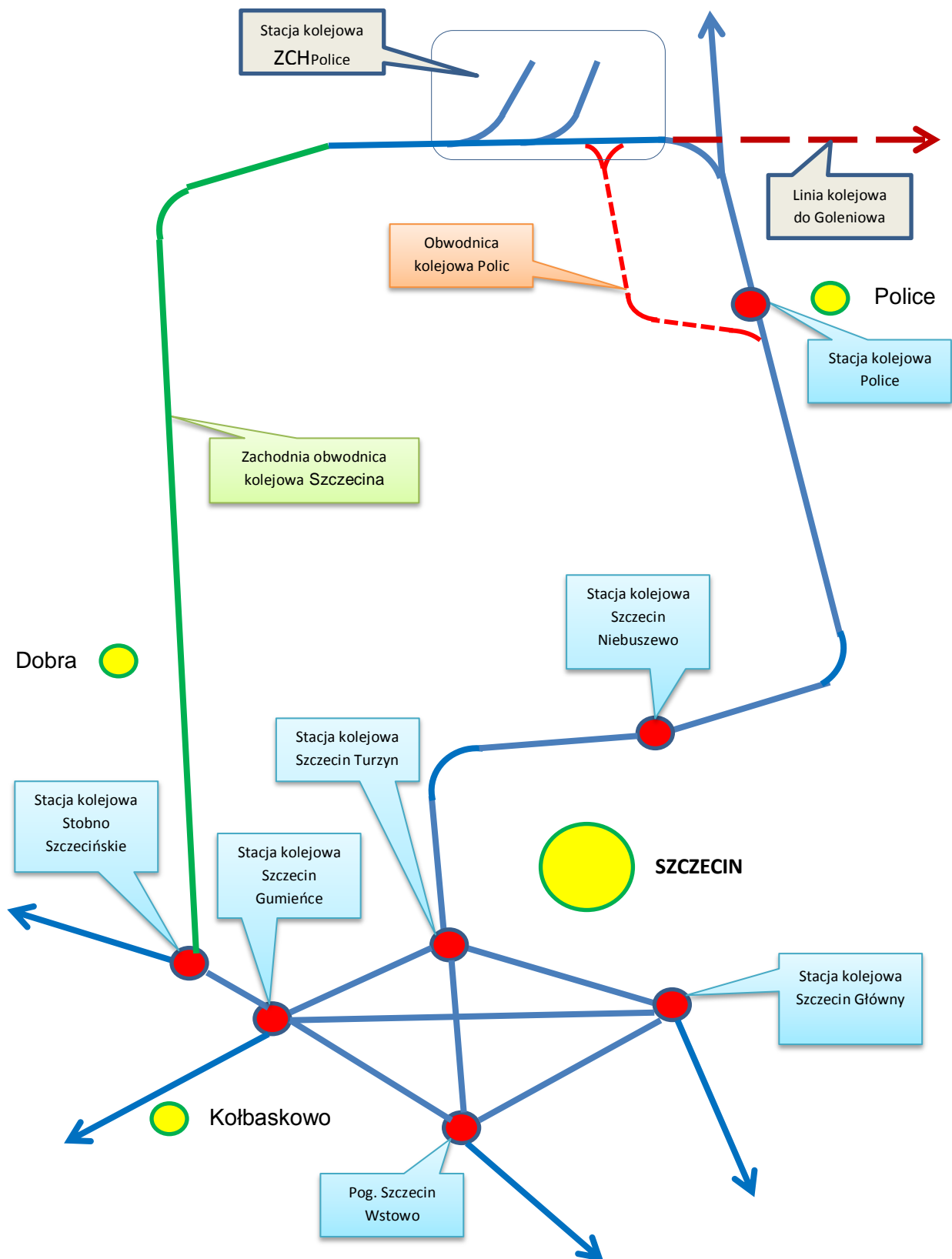
Linia kolejowa nr 406 przebiegająca prawie przez centrum Szczecina i Polic w pobliżu gęsto zabudowanych osiedli mieszkaniowych stwarza duże niebezpieczeństwo dla mieszkańców tych miast z uwagi na przewozy po tej linii towarów szczególnie niebezpiecznych a niezbędnych dla Zakładów Chemicznych w Policach. Od dawna planowano budowę nowej linii kolejowej omijającej centrum Szczecina i Polic. Zgodnie z tą koncepcją wybudowana została stacja zakładowa Police Chemia, z której wyjazd usytuowany już został w kierunku planowanej obwodnicy. Względny bezpieczeństwa mieszkańców Szczecina i Polic jak też europejskie standardy ekologiczne zmuszą do rozwiązania tego problemu poprzez wybudowanie nowej linii o wysokich standardach bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych. Zachodnie Kolejowe Obejście Miasta Szczecina od lat znajduje się w fazie koncepcyjnej. Linia ta planowana jest od stacji kolejowej Stobno przez teren gmin Dobra i Police do stacji zakładowej Police Chemia. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Dobra przewiduje budowę tej obwodnicy. Budowę tej obwodnicy przewiduje także *Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020*. Koncepcja ta zapisana jest także w planach zagospodarowania Województwa Zachodniopomorskiego.

Koncepcja przewiduje połączenie ze sobą istniejących odcinków linii kolejowych a mianowicie linii kolejowej nr 431 Police – Police Chemia oraz nieczynnej linii kolejowej nr 429 Stobno Szczecińskie – Dołuje. Długość planowanego odcinka wynosi 20 km. Ma to być linia jednotorowa, zelektryfikowana z jedną mijanką. Po wybudowaniu zachodniej kolejowej obwodnicy Szczecina i zmodernizowaniu linii nr 406 zostanie utworzona duża obwodnica kolejowa Szczecina. Usprawni to przewozy pasażerskie w aglomeracji szczecińskiej ale także usprawni transport towarów.



Rys. nr 54. Sieć tramwajowo – kolejowa Szczecin - Police

Źródło: Opracowanie własne



Rys. nr 55. Schemat docelowej sieci kolejowej Szczecin - Police

Źródło: Opracowanie własne

W dalszych planach można rozpatrywać przedłużenie tej obwodnicy z Polic do Goleniowa przez przeprawę mostową/tunelowa przez Odrę równoległe z zachodnim drogowym obejściem Szczecina. Schemat docelowej sieci kolejowej pomiędzy Szczecinem a Policami przedstawia rysunek nr 55.

Wyprowadzenie ruchu pociągów towarowych z linii nr 406 na kolejową obwodnicę zachodnią, modernizacja tej linii z uzyskaniem szybkości pociągów do 100 km/h, budowa zintegrowanych węzłów i przystanków, połączenie sieci kolejowej i tramwajowej stworzy sprawny i ekologiczny system szynowego transportu publicznego dla Szczecina i Polic. System ten będzie tworzył Szczecińską Kolej Miejską i stanowił nową jakość transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Kolej ta powinna stać się elementem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Aby zrealizować koncepcję budowy kolei miejskiej wzdłuż linii kolejowej nr 406 dla Szczecina i Polic należy przygotować projekt, który może być zgłoszony do finansowania ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020. Może on nosić nazwę „*Budowa infrastruktury zintegrowanego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym pomiędzy Szczecinem i Policami*”. Projekt ten powinien zawierać następujące zadania:

- modernizacja infrastruktury linii kolejowej nr 406
- modernizacja infrastruktury tramwajowej na trasie nadodrzańskej tj. na odcinku Szczecin Goław – Szczecin Pomorzany z połączeniem z siecią kolejową,
- zakup nowoczesnego taboru kolejowego i tramwajów dwusystemowych,
- budowa węzłów komunikacyjnych i przystanków przesiadkowych.

Projekty dotyczące kolei aglomeracyjnej podobne do proponowanego powyżej są obecnie realizowane w aglomeracji krakowskiej i łódzkiej. Także Województwo Pomorskie realizuje projekt wykorzystania kolei w transporcie publicznym aglomeracji Trójmiasta pn. Pomorska Kolej Metropolitalna. Wszystkie te projekty mają zapewnione finansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 -2013.

Kolejnym zadaniem w rozbudowie połączeń kolejowych wokół Szczecina będzie :

- budowa kolejowej zachodniej obwodnicy Szczecina,

Jest to projekt, którego podstawowym celem jest zapewnienie bezpiecznego przewozu materiałów niebezpiecznych do ZCH Police. Wyprowadzenie przewozów tych towarów z centrum Szczecina i Polic jest niezwykle ważne dla zapewnienia bezpieczeństwa dla mieszkańców tych miast ale także poprawiające bezpieczeństwo ekologiczne. Projekt ten pn. „*Poprawa bezpieczeństwa w transporcie poprzez budowę Zachodniego Obejścia kolejowego Szczecina*” powinien być także zgłoszony do finansowania ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Zachodnie obejście kolejowe może być też rozważane do przedłużenia w przyszłość z Polic do Goleniowa. Budowa kolejowego zachodniego obejścia Szczecina wraz z planowanym zachodnim obejściem drogowym stworzy sprawny europejski system połączeń transportowych Wschód - Zachód

6.1.7. Cel operacyjny 7: Regionalny Port Lotniczy Szczecin – Goleniów należy rozbudować, natomiast Lotnisko Szczecin Dąbie powinno się przystosować do obsługi małych samolotów i śmigłowców (przewozy turystyczne i biznesowe).

Regionalny Port Lotniczy Szczecin - Goleniów obsługuje ruch lotniczy ze Szczecina ale także innych ośrodków miejskich Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Transport lotniczy jest najszybciej rozwijającym się środkiem transportu na świecie. Dlatego *Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020* zakłada dalszy rozwój tego portu. Planowane są następujące działania:

- usprawnienie dostępności komunikacyjnej Portu Lotniczego przez budowę połączenia kolejowego i zachodniego obejścia Szczecina,
- rozbudowa infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej,
- rozbudowa infrastruktury usługowej,

Rozbudowa lotniska spowoduje, że Port Lotniczy Szczecin Goleniów powinien po 2020 roku obsłużyć około 900 000 podróżnych.

Natomiast Lotnisko Szczecin Dąbie będzie modernizowane przez Miasto Szczecin, które zobowiązało się do budowy nowego pasa startowego, zmodernizowania systemu odwodnienia lotniska i infrastruktury lotniskowej. Po modernizacji będą mogły tam być obsługiwane małe statki powietrzne przewożące do 20 osób i masie do 10 ton. Lotnisko Szczecin Dąbie będzie w przyszłości stanowić lotnisko uzupełniające do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów.

6.1.8. Cel operacyjny 8: Głównym środkiem transportu pasażerów na lotnisko w Goleniowie powinny być pociągi kursujące na to lotnisko ze Szczecina i Stargardu.

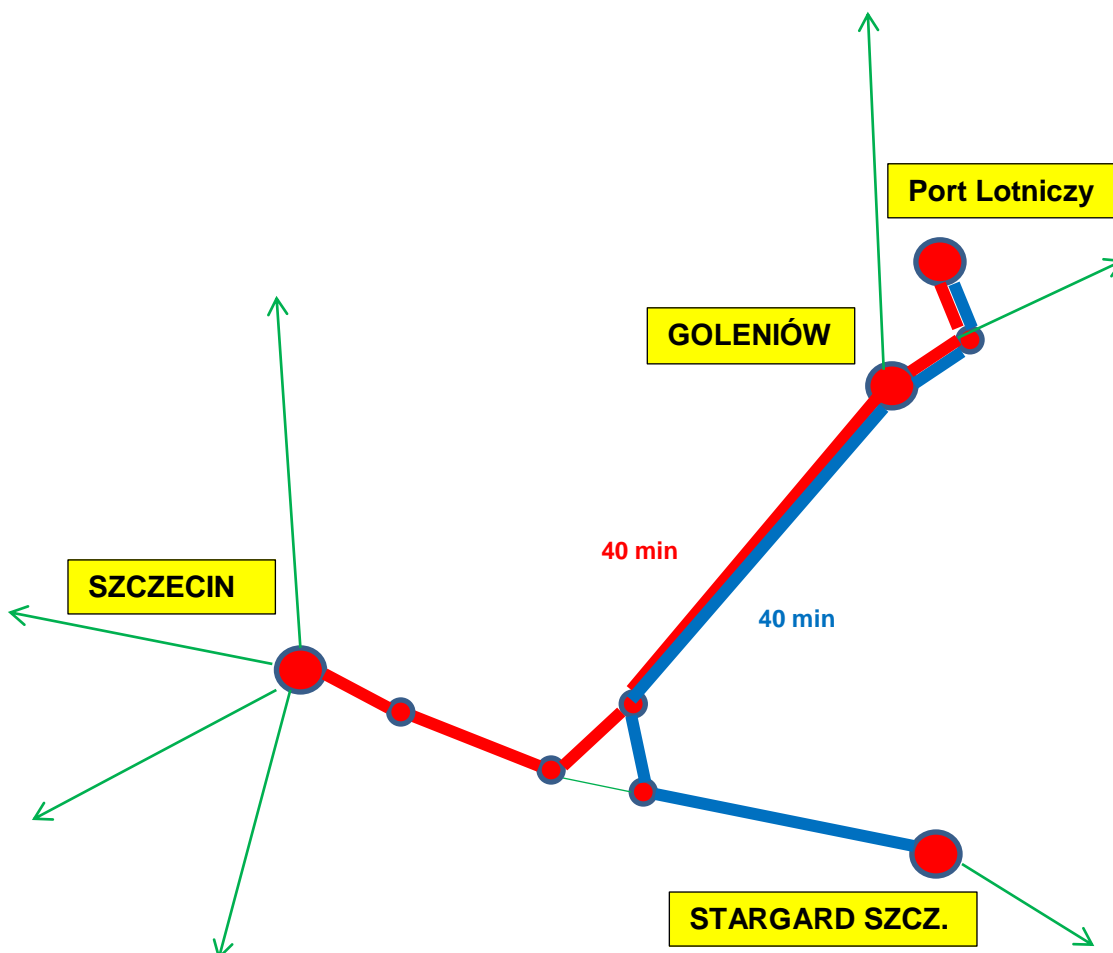
Atrakcyjność Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów warunkuje dobra sieć połączeń transportowych. Lotnisko leży w pobliżu dróg krajowych S3 oraz nr 6. Dojazd do Portu Lotniczego znacznie poprawi się po wybudowaniu połączenia kolejowego. Obecnie trwają prace przy budowie linii kolejowej odgałęziającej się od linii 402 do terminalu Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów. Zakończenie prac przewidziane jest na 2013 rok i wtedy utworzone zostaną połączenia kolejowe do portu lotniczego. Połączenia umożliwią podróżnym korzystającym z transportu lotniczego na przejazd ze Szczecina ale także ze Stargardu Szczecińskiego.

Coraz więcej firm lokuje się w Stargardzie Szczecińskim, wobec tego także z tego miasta powinno być połączenie kolejowe na lotnisko na loty regularne. Po wybudowaniu tego połączenia i modernizacji linii kolejowych nr 351, 401, 402 przejazd ze Szczecina na lotnisko powinien wynosić około 40 min a ze Stargardu Szczecińskiego też około 40 min. Rozkład jazdy tych pociągów będzie skorelowany z czasem odlotów i przylotów samolotów. Przewóz podróżnych dokonywany będzie nowoczesnymi szynobusami, które są własnością Województwa Zachodniopomorskiego. Z połączeń kolejowych mogą korzystać podróżni z innych miejscowości Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, korzystając z pociągów zatrzymujących się w Goleniowie z przesiadką w tym mieście. Schemat połączeń kolejowych na lotnisko przedstawia rysunek nr 56.

6.1.9. Cel operacyjny 9: Należy rozwijać przewozy pasażerskie drogą wodną w szczególności przewozy turystyczne wzdłuż Odry oraz na Jeziorze Dąbskim i Zalewie Szczecińskim.

Aglomeracja Szczecińska leży przy ujściu Odry do Zalewu Szczecińskiego. Jednocześnie port w Szczecinie (wraz z portem w Świnoujściu) należy do największych portów morsko-rzecznych w basenie Morza Bałtyckiego. Ze względu na znaczenie tego zespołu portowego dla polskiej gospodarki oraz systemu transportowego Europy, zakłada się (zgodnie ze *Strategią rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020*) intensywną rozbudowę infrastruktury portowej, łącznie z budową nowej przystani (plany: *w rejonie Łasztowni*) przeznaczonej do obsługi pełnomorskich statków wycieczkowych. Powstanie tej przystani powinno w zdecydowany sposób zwiększyć liczbę statków wycieczkowych odwiedzających Szczecin, a tym samym powiększyć liczbę turystów odwiedzających aglomerację, z których część zapewne mogłaby skorzystać z oferty żeglugi stateczkami pasażerskimi po akwenach okalających to miasto.

Porty aglomeracji szczecińskiej pełnią ważną rolę w transporcie wodnym, albowiem rzeka Odra została uznana za istotną oś rozwoju europejskich sieci dróg wodnych. W świetle aktualnej polityki transportowej Unii Europejskiej żegluga śródlądowa pełnić będzie coraz większą rolę w transporcie ładunków masowych i kontenerowych. Rozwojowi tej żeglugi sprzyjać będzie również realizacja polsko-niemieckiego porozumienia dotyczącego utrzymania granicznego odcinka Odry jako drogi żeglugowej. Ma to istotne znaczenie dla rozwoju przewozów z portu w Szczecinie do Berlina oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego poprzez kanały Odra-Havela oraz Odra-Sprewa



Rys. nr 56. Schemat połączeń kolejowych do Portu Lotniczego Szczecin - Goleniów

Źródło: Opracowanie własne

Większość gmin aglomeracji szczecińskiej dysponuje dostępem zarówno do Odry, jak i Jeziora Dąbie oraz Zalewu Szczecińskiego. Nad tymi akwenami leży kilka portów oraz bardzo wiele przystani żeglarskich. Niestety, porty nie są obecnie wykorzystywane do uprawiania regularnej żeglugi pasażerskiej. Jedynym regularnym połączeniem są rejsy ze Szczecina do Świnoujścia, realizowane wodolotami. A zatem duży potencjał związany z przewozem pasażerów drogą wodną jest obecnie wykorzystywany w bardzo niewielkim stopniu.

Przykładem braku wykorzystania tego potencjału może być port w Stepnicy, w którym do końca 2011 roku planowane było zakończenie budowy przystani mogącej obsługiwać zarówno statki żeglugi pasażerskiej, jak i promy pasażersko-samochodowe. Niestety, nie podjęto rozmów dotyczących uruchomienia regularnej żeglugi pomiędzy Stepnicą a portami Szczecina, Polic, Trzebieży lub Nowego Warpna. Z tego powodu, w najbliższym okresie, wykorzystanie tego nowego nabrzeża może być niewielkie.

Wzrasta powoli zainteresowanie rejsami turystycznymi na całym akwenie. Napływ turystów, zarówno krajowych, jak i zagranicznych powinien wpłynąć na rozwój turystyki wodnej po Odrze, Jeziorze Dąbie i Zalewie Szczecińskim, co byłoby naturalną kontynuacją turystyki morskiej.

Nacisk na przewozy pasażerskie drogą wodną spowodowany będzie również rosnącą liczbą jachtów, którego właścicielami będą mieszkańcy aglomeracji berlińskiej i w mniejszym stopniu innych landów albowiem będą mogli przyjechać pociągami lub przylecieć małymi samolotami do Szczecina a do przystani żeglarskich, w których będą kotwiczyły ich jachty najłatwiej i najszybciej będą mogli się dostać stateczkami pasażerskimi.

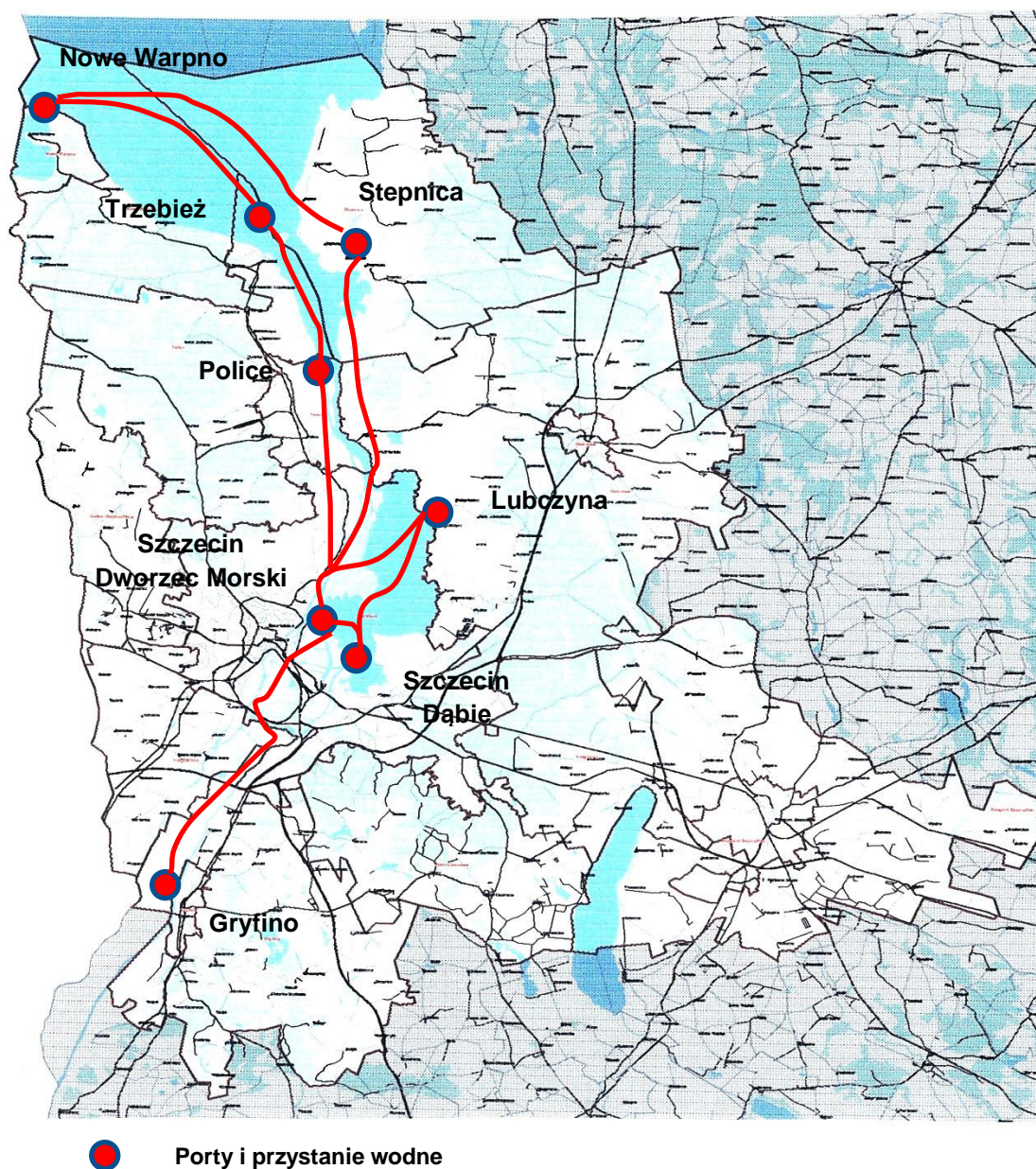
Te perspektywy pozwalają na przyjęcie następujących założeń dotyczących żeglugi drogą wodną:

- stały rozwój przystani żeglarskich i turystyki morskiej powinien wywołać zwiększone zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie drogą wodną w obrębie aglomeracji;
- trudności w komunikacji drogowej wywołane szybkim wzrostem liczby pojazdów poruszających się po drogach przebiegających po terenie aglomeracji zwiększą zapotrzebowanie na szybki transport drogą wodną, szczególnie w relacji do portów wybrzeża;
- powinno pojawić się też zapotrzebowanie na wodną komunikację publiczną w obrębie aglomeracji, szczególnie w relacjach:
 - Gryfino > Szczecin;
 - Szczecin > Police > Trzebież > Nowe Warpno;
 - Szczecin > Lubczyna > Stepnica;
 - Police > Trzebież > Stepnica;
 - Nowe Warpno > Stepnica;
- w relacji Szczecin > Świnoujście realizowanej wodolotami należałoby wprowadzić zawinięcie na żądanie do przystani w Policach i Trzebieży;
- powinny zostać wprowadzone możliwości dodatkowych połączeń (obsługiwanych małymi wodolotami) z przystaniami nadmorskimi w relacjach:
 - Szczecin > Świnoujście > Międzyzdroje;
 - Szczecin > Wolin > Kamień Pomorski > Dziwnów;
 - Szczecin > Alt Warp > Wolgast;
- należałoby reaktywować możliwość rejsu do plaż położonych wzdłuż Odry, na Jeziorze Dąbskim (np. na plażę w Dąbiu) i na Zalewie Szczecińskim z zapewnieniem dogodnego powrotu;
- powinna być dostępna szeroka oferta turystyczna statkami różnej wielkości dla grup turystycznych o ustalonych wymaganiach, takich jak rejsy małymi jednostkami po rozlewiskach Międzyodrza.

Biorąc pod uwagę istniejące nikłe zapotrzebowanie na publiczny transport wodny należy zwrócić uwagę na dużą rolę samorządów terytorialnych, które powinny stworzyć zachęty do wprowadzania usług żeglugowych i wręcz promować takie przedsięwzięcia poprzez stosowanie systemu ulg i dopłat. Gminy stawiające na rozwój turystyki na swym obszarze winny wręcz kreować usługi transportu wodnego, szczególnie podczas organizowanych przez nie imprez masowych (atrakcyjny dla mieszkańców aglomeracji i turystów rejs statkiem do portu lub przystani gdzie takie imprezy byłyby organizowane). Takie przedsięwzięcia promocyjne mogłyby dotyczyć również sobotnio-niedzielnich rejsów na plaże na terenie aglomeracji z zapewnieniem różnych atrakcji podczas samego rejsu, darmowego wstępu na plaże oraz powrotu do miasta. Władzom gminnym powinno zależeć na rozbudzeniu zapotrzebowania na wodne usługi transportowe, które promowałyby walory wybranych obszarów i imprez a jednocześnie utrwałyby przyzwyczajenie do korzystania z tego rodzaju transportu, który mógłby być realizowany głównie w sezonie letnim. Takie podróże powinny również zachęcać mieszkańców miast do aktywnej rekreacji na obszarach wodnych. Przykładem takich imprez może być koncert orkiestry na betonowcu pochodzącym

z czasu II Wojny Światowej pozostawiony na mieliźnie na Jeziorze Dąbie. Uczestniczyć w takiej imprezie mogliby nie tylko właściciele jednostek pływających ale również mieszkańcy korzystający z usług statków pasażerskich. Im więcej pomysłów na imprezy organizowane przy lub na akwenach wodnych powinno wytworzyć zapotrzebowanie nie tylko na takie imprezy ale również na usługi transportu wodnego.

Sieć planowanych połączeń wodnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym przedstawia rysunek nr 57.



Rys. 57. Planowana sieć połączeń wodnych w SOM

Źródło: badania własne

6.1.10. Cel operacyjny 10: Zbiorowy transport publiczny w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinien organizować i zarządzać jeden podmiot.

Obecnie gminy wchodzące w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego organizują transport publiczny w różny sposób. Miasto Szczecin posiada własną jednostkę samorządową Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM), która w imieniu Gminy Miasto Szczecin organizuje transport publiczny na terenie miasta. ZDiTM zawiera umowy na przewozy z przewoźnikami, którymi są spółki miejskie takie jak:

- Tramwaje Szczecińskie sp. z o o;
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” sp. z o o;
- Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” sp. z o o;

oraz ze Szczecińsko – Polickim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym sp. z o o, które jest spółką Gminy Miasto Szczecin oraz Gminy Police. ZDiTM jest także organizatorem transportu publicznego na liniach komunikacyjnych Szczecin – Police. Na pozostałych liniach komunikacyjnych Gminy Police umowy z przewoźnikiem zawiera gmina. Porozumienie Gminy Miasto Szczecin i Gminy Police w zakresie organizacji transportu publicznego jest dobrym przykładem współpracy gmin. Oprócz tego ZDiTM na podstawie umów z Gminą Kołbaskowo i Gminą Dobra organizuje transport na liniach miejskiej komunikacji autobusowej wchodzących na teren tych gmin.

W pozostałych gminach organizacja transportu przedstawia się następująco:

- gmina zawiera umowę z przewoźnikiem autobusowym na realizację przewozów na wybranych liniach komunikacyjnych (Gryfino, Goleniów, Dobra, Kobylanka, Kołbaskowo, Gmina Stargard Szczeciński);
- gmina posiada własną jednostkę samorządową, która realizuje jako operator publiczny transport zbiorowy na terenie gminy oraz gmin, które są stronami porozumień (Gmina – Miasto Stargard Szczeciński posiada Miejski Zakład Komunikacji realizujący publiczny transport zbiorowy na terenie miasta Stargard Szczeciński oraz gmin: Stargard Szczeciński i Kobylanka);
- gmina nie organizuje transportu publicznego (Nowe Warpno, Stepnica, Stare Czarnowo) a przewozy wykonują przewoźnicy komercyjnie.

Jeszcze inna sytuacja jest w transporcie kolejowym. Regionalne przewozy kolejowe na całym obszarze województwa organizuje samorząd województwa. Zatem ilość pociągów regionalnych i ich rozkład jazdy na obszarze gmin wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego zależały od decyzji Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego. Sytuacja ta uległa jednak zmianie z chwilą wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Sytuacja ta powoduje, że trudno jest zintegrować transport publiczny w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Jest to uwarunkowane stworzeniem efektywnego systemu zarządzania pozwalającego na optymalizację nakładów ponoszonych przez gminy na transport publiczny. Dlatego organizacją zintegrowanego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinien zajmować się jeden podmiot działający w imieniu i z upoważnienia wszystkich gmin wchodzących w skład obszaru metropolitalnego.

W niektórych aglomeracjach w Polsce zasada jednego organizatora transportu publicznego został już zrealizowana. Dla przykładu można podać:

- Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego – utworzony przez 14 miast na prawach powiatu jest publicznym organizatorem transportu zbiorowego w Aglomeracji Śląskiej;
- Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej – utworzony przez 13 gmin położonych w obszarze Trójmiasta (Gdańsk, Gdynia, Sopot). Zadaniem Związku jest wspólne kształtowanie polityki komunikacyjnej oraz zarządzanie lokalnym transportem zbiorowym na terenie gmin – członków Związku.

Powyższe związki komunikacyjne działają na podstawie statutu, który określa szczegółowe zadania. Głównym zadaniem związku jest wspólne kształtowanie polityki transportowej oraz zarządzanie zbiorowym transportem publicznym na terenie gmin. Zadania

tych związków komunikacyjnych ustalają władze wszystkich gmin i muszą być one zgodne z oczekiwaniami tych gmin i dostosowane do możliwości finansowania transportu publicznego przez gminy.

Działalność gmin a więc i związków komunikacyjnych powołanych przez gminy muszą być dostosowane do nowej ustawy, która określa zasady organizacji funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym. Jest to ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5 poz. 13), która weszła w życie z dniem 1 marca 2011 roku.

Ustawa ta reguluje między innymi zasady działania organizatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z postanowieniami art. 7 ust 1 pkt 1 tej ustawy gmina jako jednostka samorządu terytorialnego jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Zgodnie z postanowieniami art. 7 ust 1 pkt 2 ww. ustawy organizatorem publicznego transportu zbiorowego może być także związek międzygminny na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.

Związek międzygminny powoływany w celu wspólnego wykonywania zadań publicznych, może być tworzony przez gminy na podstawie art. 64 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym. Jednym z zadań publicznych, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 4, jest lokalny transport publiczny.

Władze samorządowe gmin wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego powinny uzgodnić sposób i ramy prawno-instytucjonalne organizowania publicznego transportu zbiorowego.

Autorzy opracowania, kierując się doświadczeniami w tym zakresie gmin z obszarów metropolitalnych Górnego Śląska i Zatoki Pomorskiej, sugerują powołanie związku komunikacyjnego gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Może on nosić na przykład nazwę **Związek Komunikacyjny Metropolii Szczecińskiej**. Powołanie takiej jednostki powinno następować etapami. W pierwszej kolejności na mocy porozumień z samorządami różnych szczebli (samorząd województwa i samorządy gmin), a w dalszej poprzez powołanie jednostki zarządzającej, działającej na podstawie ustawy o transporcie publicznym. Inicjatorem porozumień samorządowych powinno być Miasto Szczecin.

Jednostka ta może zostać powołana na bazie obecnego Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM), tak by w jej kompetencjach znalazło się zarządzanie transportem publicznym w Szczecinie oraz w obszarze aglomeracji, w tym:

- zapewnienie odpowiedniej obsługi komunikacyjnej obszarów zlokalizowanych na terenie Szczecina i gmin SOM;
- regulowanie kwestii finansowania usług transportu publicznego o wysokiej jakości w tym także kwestii dopłat do usług i ich racjonalizacji;
- wprowadzenie wspólnej taryfy przewozowej z uwzględnieniem uwarunkowań obszarowych oraz długości czasu przejazdu;
- wprowadzenie jednolitego, wysokiego standardu świadczonych usług przewozowych;
- koordynowanie rozkładów jazdy;
- integrowanie podsystemów transportu publicznego w tym w szczególności w węzłach komunikacyjnych i przystankach przesiadkowych;
- rozwój i nadzór nad systemem parkingów typu „Parkuj i Jedź” w obszarze aglomeracji.
- regulowanie rynku usług transportu publicznego, w tym zwiększania konkurencji.

Zadaniem Związku byłoby wspólne kształtowanie polityki komunikacyjnej oraz zarządzanie lokalnym transportem zbiorowym na terenie gmin – członków związku. Szczegółowe zadania tego związku byłyby następujące:

- proponowanie członkom związku kierunków rozwoju transportu publicznego na terenie metropolii;

- sporządzanie planu transportowego dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego;
- systematyczne badania stopnia zaspokojenia potrzeb przewozowych na terenie metropolii oraz sugerowanie zarządom gmin nowych rozwiązań komunikacyjnych;
- opracowywanie i przedkładanie do zatwierdzenia członkom związku corocznych zadań komunikacyjnych na obszarze całej metropolii;
- opracowywanie i przedkładanie władzom gmin do akceptacji rozkładów jazdy wraz z ich korelacją z liniami już kursującymi;
- ustalanie liczby i struktury taboru niezbędnego do realizacji zatwierdzonych zadań przewozowych;
- przygotowanie materiałów niezbędnych do prowadzenia oraz prowadzenie przetargów na wykonanie uzgodnionych zadań transportowych;
- przygotowywanie i zawieranie umów z przewoźnikami wybranymi w przetargach;
- kontrolowanie wykonania umów na wykonywanie zadań związanych z realizacją komunikacji publicznej;
- prowadzenie niezbędnych analiz dla określenia polityki taryfowej realizowanej w ramach biletu metropolitalnego;
- prowadzenie rozliczeń finansowych przychodów i kosztów zrealizowanych przewozów oraz podział kosztów na gminy;
- badanie rynku w celu określenia możliwych rozwiązań systemu wnoszenia opłat za przewozy, w tym przy wykorzystaniu kart magnetycznych i chipowych a także telefonów komórkowych i internetu;
- bieżące sterowanie ruchem pojazdów realizujących zadania przewozowe;
- prowadzenie promocji usług komunikacji publicznej wśród mieszkańców;
- utrzymanie centrów i węzłów komunikacyjnych oraz przystanków przesiadkowych;
- zapewnienie informacji dla podróżnych.

Podmiot zarządzający komunikacją publiczną na terenie SOM określałby zarówno wielkość, jak i wyposażenie oraz wygląd środków transportu przewożących pasażerów, a w szczególności:

- wielkość (dopuszczalną liczbę pasażerów) pojazdu przeznaczonego do obsługi danej linii komunikacyjnej, zależnej od pory doby i dnia tygodnia;
- konieczne do spełnienia cechy oraz rozwiązania techniczne pojazdu;
- wymagane cechy system zarządzania pojazdem, kompatybilne ze stosowanym w aglomeracji systemem zarządzania ruchem;
- maksymalny wiek pojazdu (okres eksploatacji);
- wymagany system informacji pasażerskiej;
- wymagany system dystrybucji biletów ich kontroli oraz zliczania przewożonych pasażerów;
- niezbędne systemy identyfikujące pojazd jako wykonujący przewozy na rzecz SOM (tablice informacyjne z logo Związku);
- wymagane elementy kolorystyczne identyfikujące pojazd jako wykonujący usługi przewozowe na rzecz SOM (możliwość wskazania dokładnej kolorystyki zewnętrznej i wewnętrznej pojazdu).

Ze względu na koszty w pierwszym okresie funkcjonowania Związku pojazdy wykonujące przewozy pasażerskie na jego rzecz musiałyby być odpowiednio oznakowane, tak aby w momencie zatrzymywania się pojazdu na przystanku pasażerowie jednoznacznie identyfikowali pojazd SOM.

6.1.11. Cel operacyjny 11: Na terenie całego obszaru metropolitalnego powinien obowiązywać jeden rodzaj biletu metropolitalnego (zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej z zastosowaniem różnorodnych taryf) umożliwiający przejazdy pojazdami dowolnego przewoźnika.

W transporcie publicznym szczególnie w aglomeracjach miejskich jednym z czynników kształtujących jakość tego transportu jest zintegrowana oferta. Eksperti zajmujący się transportem publicznym wyróżniają dwa typy integracji:⁶

- integracja taryfowo – biletowa
- integracja organizacyjno-funkcjonalna

Integracja taryfowo – biletowa umożliwi podróżnemu zakup jednego biletu, który obowiązuje w dwóch lub większej ilości środkach transportu w przewozach realizowanych przez różnych przewoźników. Na podstawie wspólnego biletu pasażer ma możliwość przemieszczania się różnymi rodzajami środków transportu publicznego takich jak np. tramwajem miejskim, autobusem lub koleją regionalną. Pasażer nie musi kasować nowego biletu w każdym ze środków transportu, nie musi znać taryf każdego z przewoźników, nie musi poszukiwać miejsc zakupu biletów. Taka integracja taryfowo – biletowa jest stopniowo wprowadzana w polskich miastach ale także w obszarach aglomeracyjnych dużych miast.

Wprowadzenie takiej integracji w gminach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego zdecydowanie ułatwi mieszkańcom przemieszczenie się w tym obszarze. Mieszkańcy tych gmin będą kupować jeden bilet na cały przejazd korzystając z usług różnych przewoźników i różnymi środkami transportu. Jeden bilet może być stosowany w formie papierowej ale bardziej dogodnym będzie bilet elektroniczny. Każdy pojazd musi być wyposażony w kasowniki, które poza kasowaniem biletów mogą zapisywać inne informacje ułatwiające rozliczanie się poszczególnych gmin z dopłat do transportu publicznego. Wprowadzenie biletu metropolitalnego zapisywanego na karcie elektronicznej posiada wiele zalet takich jak:

- jest wygodny w użyciu, wielkości karty bankomatowej, łatwy do przechowywania,
- jest bezpieczny podobnie jak karta bankomatowa trudna do podrobienia,
- jest trwały nie ulegający szybkiemu zniszczeniu,
- jest funkcjonalny gdyż można taką kartą regulować także inne opłaty miejskie np. opłaty parkingowe, wejścia do muzeum itp. będzie to wtedy także spełniać rolę karty metropolitalnej.

Integracja taryfowo – biletowa powinna także ujednoczyć system ulg stosowanych w przejazdach dla całego SOM. W chwili obecnej gminy, które ustalają taryfy opłat stosują różnorodne i niezależne od siebie ulgi i zwolnienia z opłat. Oprócz tego przewoźnicy autobusowi i kolejowi stosują własny system ulg a także są zobowiązani do stosowania ulg wynikających z ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. z 2002, Nr 175, poz. 1440 ze zm.). Postanowienia tej ustawy nie obowiązują w komunikacji miejskiej.

6.1.12. Cel operacyjny 12: Należy systematycznie wprowadzać na cały obszar metropolitalny elektroniczny system zarządzania flotą pojazdów umożliwiający także prowadzenie bieżącej informacji dla podróżnych oraz pozwalający na elastyczne formy dowozu pasażera do celu podróży (w tym skierowanie pojazdu na wybrany przez pasażera przystanek).

System zarządzania komunikacją miejską pozwala na uzyskanie bieżącego monitorowania przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej, kontrolę rozkładu jazdy, zapewnienie łączności radiowej z kierującymi pojazdami oraz zbieranie i przetwarzanie

⁶ Prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski – Integracja komunikacji miejskiej w Metropolii Zatoki Gdańskiej

informacji o ruchu pojazdów komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym. System zarządzania komunikacją miejską może spełniać dwie funkcje:

- nadzoru nad ruchem
- informacji dla podróżnych

Wprowadzenie tego systemu doprowadzi do zwiększenia zadowolenia podróżnych korzystających z komunikacji publicznej poprzez lepszą informację dla podróżnych, poprawę punktualności, skrócenia czasu oczekiwania na pojazd a także skrócenie czasu przejazdu. Bieżąca informacja pozwoli zarządzającemu komunikacją na szybkie likwidowanie zakłóceń w kursowaniu pojazdów a także umożliwi natychmiastową pomoc w przypadku różnych wydarzeń np. wypadki drogowe. W przypadku wystąpienia awarii lub zdarzeń wypadkowych centrum zarządzania komunikacją publiczną będzie wiedzieć gdzie ma wysłać pojazd zastępczy lub ekipę ratunkową.

Systemy takie działają w oparciu o telemetryczną kontrolę ruchu pojazdów komunikacji miejskiej w oparciu o technologię GPC lub GSM/GPRS. System telemetryczny kontroli pojazdów komunikacji miejskiej opiera się na transmisji informacji radiowej pomiędzy poruszającymi się pojazdami komunikacji miejskiej a centrum zarządzania. Nadajniki umieszczone w pojeździe przekazują dane do stacji bazowych rozmieszczonych w terenie i połączonych z systemem zarządzania komunikacją miejską. Oprócz tego centrum zarządzania posiada także bieżącą łączność telefoniczną z kierującymi pojazdami i odwrotnie. System ten umożliwia także przesyłanie informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na tablice informacyjne na przystankach oraz wspomaganie ruchu pojazdów poprzez sterowanie sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach. Komputery pokładowe umieszczone w każdym pojeździe mogą być wykorzystane także do przekazywania informacji na tablice informacyjne dla podróżnych umieszczonych w pojazdach oraz na kasowniki biletowe.

Reasumując można stwierdzić, że system zarządzania komunikacją publiczną umożliwia:

- określenie pozycji pojazdu na trasie,
- porównanie aktualnej pozycji pojazdu z rozkładem jazdy i przekazywanie informacji o odstępstwach od rozkładu jazdy,
- przekazywanie informacji na tablice informacyjne w pojeździe i na przystankach,
- diagnostykę urządzeń w pojeździe podlegających monitorowaniu,
- przekazywanie informacji do kierujących pojazdami,
- przekazywanie przez kierujących informacji o zdarzeniach,
- wspomaganie ruchu pojazdu poprzez sterowanie sygnalizacją świetlną,
- sterowanie i przekazywanie danych z kasowników biletowych co umożliwi zastosowanie biletu elektronicznego,
- udostępnianie danych o komunikacji miejskiej na stronie internetowej.

Gmina Miasto Szczecin w ramach realizacji projektu pn. „*Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w aglomeracji szczecińskiej poprzez zastosowanie systemów telematycznych*”, podpisała umowę na „Wykonanie i wdrożenie systemu zarządzania flotą pojazdów komunikacji miejskiej Miasta Szczecin” – etap I. Wprowadzenie Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską umożliwi wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej za pomocą strony internetowej, informacji przez SMS oraz za pomocą 15 tablic przystankowych, uruchomiony zostanie również bezprzewodowy punkt dostępu do informacji pasażerskiej (bluetooth).

W ramach realizacji umowy pojazdy komunikacji miejskiej (autobusy i tramwaje) wyposażone zostaną w urządzenia pokładowe niezbędne do realizacji funkcji systemu zarządzania flotą i dynamicznej informacji pasażerskiej tj. autokomputery, przyciski alarmowe, czujniki lub bramki otwarcia drzwi w 10 autobusach, zestaw do komunikacji głosowej, monitoring wizyjny w czasie rzeczywistym w 10 autobusach. Podpisana umowa umożliwi również uruchomienie stanowisk do personalizacji biletu okresowego elektronicznego oraz do jego doładowań. Istotą realizacji przedmiotowej umowy będzie ponadto wyposażenie Centrum Sterowania i Zarządzania Komunikacją Miejską w niezbędny

system dla dyspozytorów ruchu zapewniający lokalizowanie pojazdów w ruchu, komunikację tekstową i głosową do i z Centrum Sterowania i Zarządzania Komunikacją Miejską. Wprowadzenie systemu przyczyni się do monitorowania świadczenia usług przewozowych pozwoli na gromadzenie i analizę informacji o rzeczywistym przepływie potoków pasażerskich, co w konsekwencji przyczyni się do dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów. Wiarygodna informacja o kursowaniu autobusów i tramwajów w dowolnym miejscu i momencie przyczyni się niewątpliwie do korzystania z usług komunikacji miejskiej przez większą liczbę pasażerów. Wprowadzenie przedmiotowego systemu zwiększy efektywność zarządzania komunikacją miejską. Ponadto system ułatwi współpracę międzygminną w zakresie organizowania wspólnej komunikacji publicznej w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Zamierzeniem jest ponadto włączenie flot przewoźników obsługujących połączenia międzygminne do systemu oraz poszerzenie informacji pasażerskiej na gminy ościenne jak również wprowadzenie elektronicznego biletu jednorazowego będącego dobrą bazą do budowy systemu karty miejskiej i metropolitarnej. Ułatwi to wprowadzenie wspólnego biletu na realizację połączeń w ramach porozumień międzygminnych i ustalenia właściwego podziału kosztów komunikacji.

System ten, po sprawdzeniu jego funkcjonowania w Szczecinie, może być zastosowany dla całej sieci komunikacji publicznej w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Umożliwi on także wprowadzenie elektronicznego biletu metropolitalnego, gdzie podróżny przy pomocy jednego biletu będzie mógł podróżować transportem publicznym po całym obszarze metropolitalnym. Pozwoli także na wprowadzenie elastycznej usługi transportu publicznego typu **Tele-Bus**. Usługa ta niestosowana dotychczas w komunikacji miejskiej na terenie aglomeracji szczecińskiej ma szansę rozwinąć się na terenie SOM zwiększając dostęp do transportu publicznego dla mieszkańców rejonów i miejscowości dotychczas pozbawionych transportu publicznego. Centrum zarządzania flotą i ruchem komunikacji publicznej w SOM powinno być elementem instytucji organizatora transportu publicznego tj. **Związku Komunikacyjnego Metropolii Szczecińskiej** opisanego w rozdziale 6.1.11.

6.1.13. Cel operacyjny 13: Przygraniczne położenie gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego prowadzi do rozbudowy połączeń transgranicznych z Niemcami.

Szczeciński Obszar Metropolitalny oddziałuje także na przygraniczne miejscowości w niemieckich powiatach szczególnie powiat Ucker Randow i Uckermark. Przygraniczne położenie gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, zniesienie kontroli granicznych, zwiększająca się współpraca samorządów i mieszkańców przygranicznych gmin Polski i Niemiec, osadnictwo na niemieckich terenach przygranicznych obywateli polskich wymaga także dalszego rozwoju transgranicznego transportu publicznego. Połączenia transgraniczne gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z Niemcami zapewniają obecnie następujące drogi:

- autostrada A6 przez przejście graniczne Kołbaskowo/Pommellen, która łączy się z siecią niemieckich autostrad w kierunku Berlina (A 11) i Rostocku (A20),
- droga krajowa nr 10 przez przejście graniczne Lubieszyn/Linken, która łączy przygraniczne miasta takie jak Locknitz, Pasewalk, Neubrandenburg
- droga krajowa nr 13 przez przejście graniczne Rosówek/Rosow, która łączy przygraniczne miasto Schwedt
- droga wojewódzka nr 120 przez przejście graniczne Gryfino/Mescherin, która łączy przygraniczne miejscowości Gartz i Penkun
- droga wojewódzka nr 115 przez przejście graniczne Dobieszczyn/Hintersee, która łączy przygraniczne miejscowości Torgelow, Eggesin, Uckermunde

Obecne połączenia transgraniczne ww. drogami zostaną jeszcze bardziej usprawnione po wybudowaniu Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina.

Oprócz połączeń drogowych funkcjonują także transgraniczne połączenia kolejowe. Szczególnie ważne jest połączenie kolejowe z Berlinem. Aglomeracja Berlina jest dużym europejskim węzłem transportowym umożliwiającym dla podróżnych dostęp do połączeń kolejowych do dużych europejskich metropolii a także w transporcie lotniczym z całym światem. Rola Berlina w transporcie lotniczym zdecydowanie wzrosła po uruchomieniu w 2012 roku Portu Lotniczego *Berlin Brandenburg International (BBI)*, który będzie dysponował połączeniami transkontynentalnymi z całym światem. Dlatego dla mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego ważnym jest usprawnienie dotychczasowych połączeń kolejowych z Berlinem. Modernizacja linii 409 na odcinku transgranicznym od stacji Szczecina Gumieńce do stacji Passow zapewni szybkie i bezpośrednie połączenie i umożliwi skrócenie czasu przejazdu ze Szczecina do Berlina z obecnych 120 min do ok. 80 min. Kursujące w dwugodzinnym cyklu szybkie pociągi ze Szczecina do Berlina zapewnią sprawne połączenia z aglomeracją Berlina. Możliwe będzie także wprowadzenie połączeń Berlina z Gdańskiem i Koszalinem oraz Kołobrzegiem i Świnoujściem. Pociągi te zatrzymujące się w Stargardzie Szczecińskim i Goleniowie umożliwią przejazdy do Berlina dla mieszkańców tych miast i gmin. Ważnymi połączeniami transgranicznymi są także te z północną częścią Niemiec realizowane linią nr 408. Są to połączenia Szczecina z takimi dużymi miastami jak Hamburg, Lubeka, Neubrandenburg ale także z miastami przygranicznymi jak Locknitz czy Pasewalk. Sieć transgranicznych połączeń kolejowych i drogowych siecią autostrad, dróg krajowych i wojewódzkich przedstawia mapka na rysunku nr 58.



Rys. 58. Drogowe połączenia transgraniczne na terenie SOM.

Źródło: badania własne

Na granicy z Niemcami funkcjonują też przejścia dla małego ruchu granicznego Bobolin/Schwennenz i Buk/Blankensee, które jednak nie pozwalają na przejazd samochodów osobowych.

Dla rozwoju dalszej współpracy mieszkańców obszaru transgranicznego niezbędna będzie dalsza rozbudowa transgranicznej sieci drogowej nie tylko drogami wyższej kategorii ale także drogami lokalnymi. Niezbędna jest jednak modernizacja dróg lokalnych w obszarze transgranicznym z odtworzeniem nowych przejść granicznych. Granica Polski i Niemiec pomiędzy Gryfinem a Nowym Warpem przebiega na łądzie, dlatego możliwe jest przywrócenie lokalnych połączeń, które zostały zlikwidowane po II wojnie światowej z uwagi na przebiegającą granicę. Odtworzenie dróg na tym terenie na odcinkach takich jak: Pargowo – Staffelde, Stolec – Pampow, Bobolin/Schwennenz usprawniłoby przewozy transgraniczne pomiędzy gminami przygranicznymi Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i przygranicznymi miejscowościami w gminach niemieckich. Dla Gminy Kołbaskowo ważna jest także modernizacja drogi równoległej do przejścia autostradowego Kołbaskowo/Pommelen, która zdecydowanie skróci przejazd z Kołbaskowa do miejscowości Pommelen.



Rys. nr 59. Transgraniczne połączenia wodne na terenie SOM

Źródło: opracowanie własne

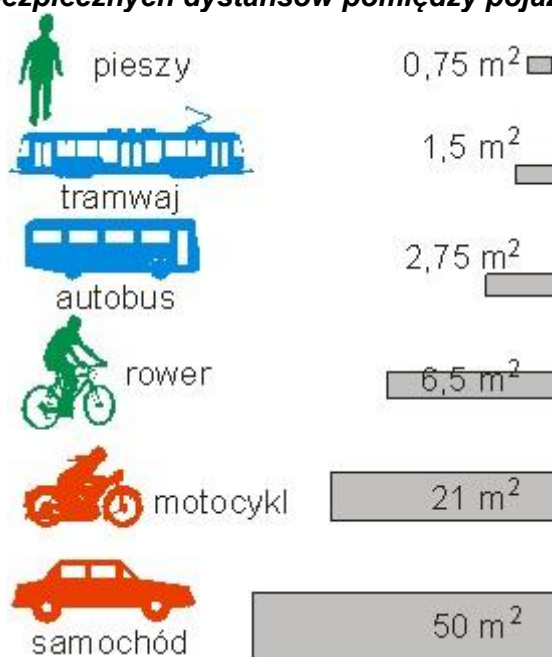
Położenie gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego nad rzeką Odrą, Jeziorem Dąbie i Zalewem Szczeciński pozwala także na wykorzystanie tego położenia dla rozwijania transgranicznego pasażerskiego transportu wodnego z przygranicznymi miejscowościami niemieckimi. Rozbudowa portów śródlądowych w Szczecinie, Policach, Trzebieży, Nowym Warpnie, Lubczynie, Stepnicy i Gryfinie umożliwi planowanie połączeń statkami pasażerskimi do portów niemieckimi takich jak: Ueckermunde, Alt Warp, Schwedt,

Mescherin. Przewozy te szczególnie w okresie letnim mogą być regularne umożliwiające mieszkańcom przygranicznych miejscowości wygodne przejazdy. Dzięki połączeniu kanałami Odra-Sprewa i Odra-Hawela Szczecin posiada także dogodnie powiązanie z aglomeracją berlińską. Istnieje zatem szansa na wprowadzenie także przewozów turystycznych tą drogą wodną do portów w znajdujących się w gminach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Sieć możliwych transgranicznych połączeń transportem wodnym przedstawia rysunek nr 59.

6.1.14. Cel operacyjny 14: Polityka transportowa samorządów zlokalizowanych na terenie aglomeracji zmierzać będzie również w kierunku stworzenia systemu zachęt do korzystania z publicznych środków transportu.

Zadaniem systemu komunikacji miejskiej było i będzie stworzenie warunków do możliwie sprawnego przemieszczania się osób w obrębie miasta oraz jego najbliższego otoczenia. W zdecydowanej większości polskich miast prywatny samochód osobowy jest powszechnie używany przez mieszkańców dla przemieszczania właścicieli i członków rodziny w celu dojazdu do pracy, szkoły lub po prostu jako wygodny środek komunikacji. Jednakże samochód osobowy ma znacznie więcej wad niż zalet. Nie tylko zużywa dużo paliwa, szkodzi środowisku i powoduje hałas, ale także nie spełnia dobrze swego zadania, gdyż w warunkach wielkomiejskich nie zawsze może być szybkim środkiem przemieszczania się. Sumarycznie mieszkańcy dużych aglomeracji tracą wiele godzin dziennie na stanie w miejskich korkach, w fatalnych dla zdrowia warunkach wysokiego stężenia spalin i hałasu. Samochód stał się ofiarą swojego sukcesu. Im więcej ludzi z niego korzysta, tym gorzej pełni on funkcję, do której został przeznaczony.

Rys. 60. Przestrzeń potrzebna do przemieszczenia jednej osoby przy zachowaniu bezpiecznych dystansów pomiędzy pojazdami.



źródło: Botma H., Papendrecht H. (1991): „Traffic Operation of Bicycle Traffic”, *Transportation Research Record*, Vol. 1320, s. 65-72.

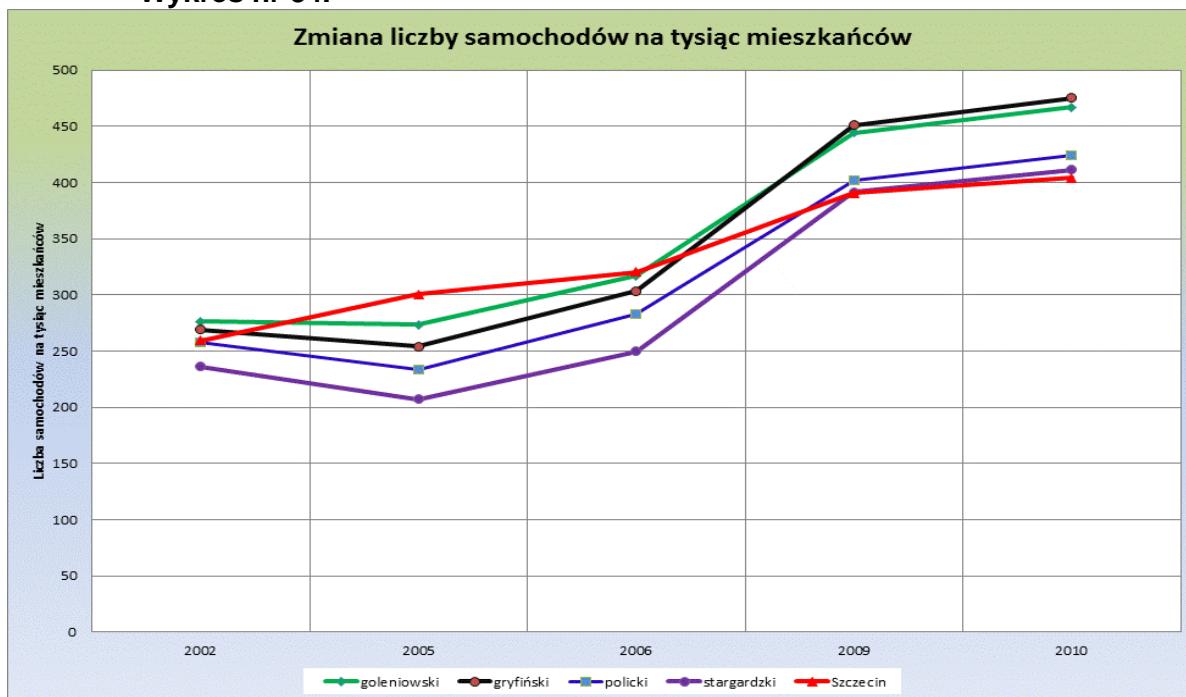
Rozwój miast jest i będzie jednym z kluczowych elementów rozwoju kraju, albowiem to właśnie na obszarach zurbanizowanych koncentrują się wiodące gałęzie gospodarki, najważniejsze instytucje kulturalne, badawcze i edukacyjne. Od kondycji ośrodków miejskich będzie więc zależeć w dużej mierze rozwój społeczno-gospodarczy kraju. Prognozy ludnościowe nie przewidują znaczącego napływu ludności do miast, a wręcz przeciwnie prognozuje się nawet nieznaczny spadek odsetka ludności miejskiej, to jednak prognoza

ludnościowa dla aglomeracji miejskich wskazuje na stałą tendencję wzrostu ich ludności. W Polsce występuje bardzo silny proces suburbanizacji, czyli migracji ludności miejskiej na tereny gmin ościennych. Jednakże te osoby wraz ze zmianą miejsca zamieszkania nie zrywają związków z miastami: nadal tam pracują, kształcą dzieci, dokonują zakupów czy korzystają z oferty kulturalnej. Ten proces przyczynia się to do zwiększenia odległości codziennych podróży. Ta sytuacja zwiększa również zapotrzebowanie na transport publiczny wewnątrz aglomeracji.

Dwie ostatnie dekady to okres intensywnej motoryzacji kraju. Liczba samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców w Polsce pod koniec 2009 roku wynosiła 432 i nadal odbiegała od danych z innych państw europejskich. Dynamika wzrostu liczby samochodów w Polsce znacznie przekraczała dynamikę w krajach tak zwanej starej Unii. Bardzo ważny jest również fakt, że w Polsce motoryzacja koncentrowała się przede wszystkim w miastach, przy czym można zaobserwować było prawidłowość, im większe miasto tym wyższy jej poziom. Natomiast w wielu krajach Europy Zachodniej wzrost liczby samochodów osobowych dotyczył głównie terenów wiejskich, gdzie zapewnienie sprawnego transportu publicznego było bardzo trudne a samochód stanowił jedyny sprawny środek lokomocji.

Natomiast tendencję rozwoju motoryzacji indywidualnej w aglomeracji szczecińskiej jest bardziej zbliżona do trendów Europy Zachodniej, gdyż liczba samochodów w Szczecinie była niższa (choć nadal wzrastała) od takiego samego wskaźnika w gminach ościennych, co przedstawiono na wykresie nr 34. Najwyższą liczbę samochodów na tysiąc mieszkańców osiągnęły powiaty gryfiński i goleniowski, jako najbardziej odległe od centrum metropolii. Nadal oznacza to, że duża grupa mieszkańców gmin ościennych codziennie korzysta z samochodu osobowego w celu przemieszczenia się do stolicy aglomeracji dodatkowo obciążając i tak już przeciążony układ dróg i ulic w Szczecinie.

Wykres nr 34.



źródło: badania własne w oparciu o dane Głównego Urzędu Statystycznego.

W porównaniu z samochodem transport publiczny ma wiele zalet. Zbiorowa komunikacja publiczna jest przyjazna dla środowiska naturalnego, gdyż tramwaj czy autobus zastępuje przynajmniej dziesięć samochodów osobowych. Mieszkańcy aglomeracji wybierając zbiorową komunikację dziesięciokrotnie ograniczają emisję zanieczyszczeń i hałasu, a także oszczędzają przestrzeń publiczną. Nie trzeba wówczas zamieniać zieleńców na parkingi. Komunikacja zbiorowa to także lekarstwo na zatłoczone ulice.

Za podstawowe zalety transportu publicznego uważa się następujące cechy:

- szybki transport zwłaszcza w godzinach szczytu;
- niższe koszty przewozu pasażera;
- możliwość obcowania podróżnych z innymi mieszkańcami;
- możliwość zajmowania się innymi czynnościami niż męczące kierowanie pojazdem (np. czytaniem książek, prasy, obserwacja miasta);
- brak konieczności utrzymywania własnego samochodu (koszty, formalności, odpowiedzialność);
- mniejsza szkodliwość dla środowiska;
- zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu miejskim;
- oszczędność przestrzeni miejskiej.

Natomiast do wad komunikacji publicznej zaliczyć należy:

- konieczność dostosowania się do rozkładu oraz ewentualnych opóźnień;
- konieczność kulturalnego zachowania się pasażerów w pojeździe;
- konieczność korzystania z infrastruktury przystankowej która może być daleko od punktu rozpoczęcia/zakończenia podróży;
- konieczność obeznania się w sieci komunikacyjnej oraz taryfie przewozowej;
- ewentualne przesiadki;
- zagrożenie terrorystyczne.

Gminy odpowiedzialne za organizację transportu publicznego na swym terenie dążą się do systematycznego usprawniania komunikacji miejskiej poprzez:

- zakupy nowoczesnego taboru spełniającego coraz bardziej wyrafinowane normy EURO dotyczące spalin;
- rozbudowę sieci tramwajowej docierającej do wielkich osiedli oraz pozwalającej na większą elastyczność połączeń;
- zakupy pojazdów całkowicie (na całej długości wozu) niskopodłogowych lub tylko w części pojazdu z obniżoną podłogą (jako pojazdy dogodne dla pasażerów mniej sprawnych ruchowo);
- zakupy lub przebudowę pojazdów, które zostały wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz rozmaite systemy informowania pasażerów (wizualne i głosowe);
- zakupy pojazdów wykorzystujących napęd elektryczny (przynajmniej w jakiejś części – pojazdy hybrydowe), dzięki czemu eliminuje się spaliny i hałas w centrum miasta;
- przesuwania komunikacji miejskiej z zatłoczonych dróg publicznych na tory, lub tzw. buspasy - dzięki temu można osiągnąć bardzo szybką komunikację pomimo pojawiających się zatorów na ulicach (głównie w centrum miasta);
- stosowanie elektronicznych systemów zarządzania ruchem pozwalających na szybkie reagowanie na zaistniałe sytuacje drogowe i pozwalające na ominięcie korków;
- budowę parkingów położonych na obrzeżach miasta i wzdłuż tras kolejowych do miasta prowadzących przy jednoczesnym zastosowaniu zasady „parkuj i jedź”.

Również władze Szczecina promują komunikację publiczną realizując wymienione powyżej sposoby. Nadal jednak wiele pozostaje jeszcze do wykonania, gdyż brak jest dłuższych odcinków przeznaczonych wyłącznie dla ruchu pojazdów komunikacji publicznej (z wyjątkiem bardzo krótkiego odcinka przy Bramie Portowej). Ponadto od blisko 40 lat nie wybudowano w Szczecinie ani jednego kilometra nowego torowiska, choć takie plany istnieją od dawna. W planach rozwojowych miasta uznano za ważną budowę linii szybkiego tramwaju na Osiedle Słoneczne (na która to inwestycję pozyskano środki z Funduszy Europejskich). Równie ważna jest budowa nowych torowisk na ulicach: Mieszka I-go, 26 Kwietnia, Taczaka, Szafera, Spacerowej, czy też Krasińskiego i Warcisława. Rozwój tras tramwajowych będzie miał niewątpliwie wpływ na zmniejszenie obciążenia miejskiego układu drogowego a jednocześnie będzie stanowił silną zachętę do korzystania z komunikacji publicznej na terenie miasta.

Władze wielu mniejszych i większych aglomeracji od kilkunastu lat prowadzą politykę, której celem jest ograniczanie negatywnego wpływu samochodów na jakość życia. Jednym z głównych elementów tej polityki jest nie tylko propagowanie transportu publicznego ale również indywidualnych środków transportu, takich jak:

- rowery (najpopularniejsze i najtańsze);
- motorowery i skutery (nieco droższe i spalające benzynę);
- ginger'y (indywidualne pojazdy z napędem elektrycznym).

W tym celu władze stosują system zachęt do korzystania z komunikacji miejskiej i z indywidualnych środków transportu, przy jednoczesnym wprowadzaniu restrykcji związanych z użytkowaniem samochodów w postaci:

- wprowadzenie opłat za parkowanie w wyznaczonych obszarach miasta;
- zakazów parkowania w wyznaczonych obszarach;
- ograniczenie wjazdu pojazdów mechanicznych na wyznaczone obszary do określonych godzin w dni robocze oraz wolne od pracy;
- całkowity zakaz wjazdu pojazdów mechanicznych do wybranych stref centrum miasta (z wyjątkiem pojazdów szynowych i trolejbusów);

Takie działania są w pełni uzasadnione, albowiem badania wykazały brak ujemnych skutków takich ograniczeń na rozwój społeczny i gospodarczy dużych miast. Ograniczenia te nie utrudniają również dostępu do centrów handlowych, współczesnych ośrodków kultury masowej.

W Szczecinie zastosowano tylko jedno z powyższych ograniczeń, czyli opłaty za parkowanie w wyznaczonych obszarach miasta. Nie wprowadzono natomiast zakazu poruszania się pojazdów mechanicznych w centrum miasta, tym również dużych samochodów ciężarowych i pojazdów ciągnikowych (traktorów) nawet w godzinach szczytów komunikacyjnych, co dodatkowo wpływa na obciążenie układu drogowego. Takie działania spowodowane są brakiem obwodnicy zachodniej miasta oraz obwodnic prowadzonych na obrzeżach centrum miasta (takie są budowane) oraz dużych parkingów i centrów przeładunkowych na obrzeżach miasta, których brak wymusza ruch ciężkich pojazdów przez miasto. Nie wybudowano również żadnego z planowanych parkingów obok centrów przesiadkowych na obrzeżach miasta, co powoduje konieczność wjazdu wielu samochodów osobowych do samego centrum miasta.

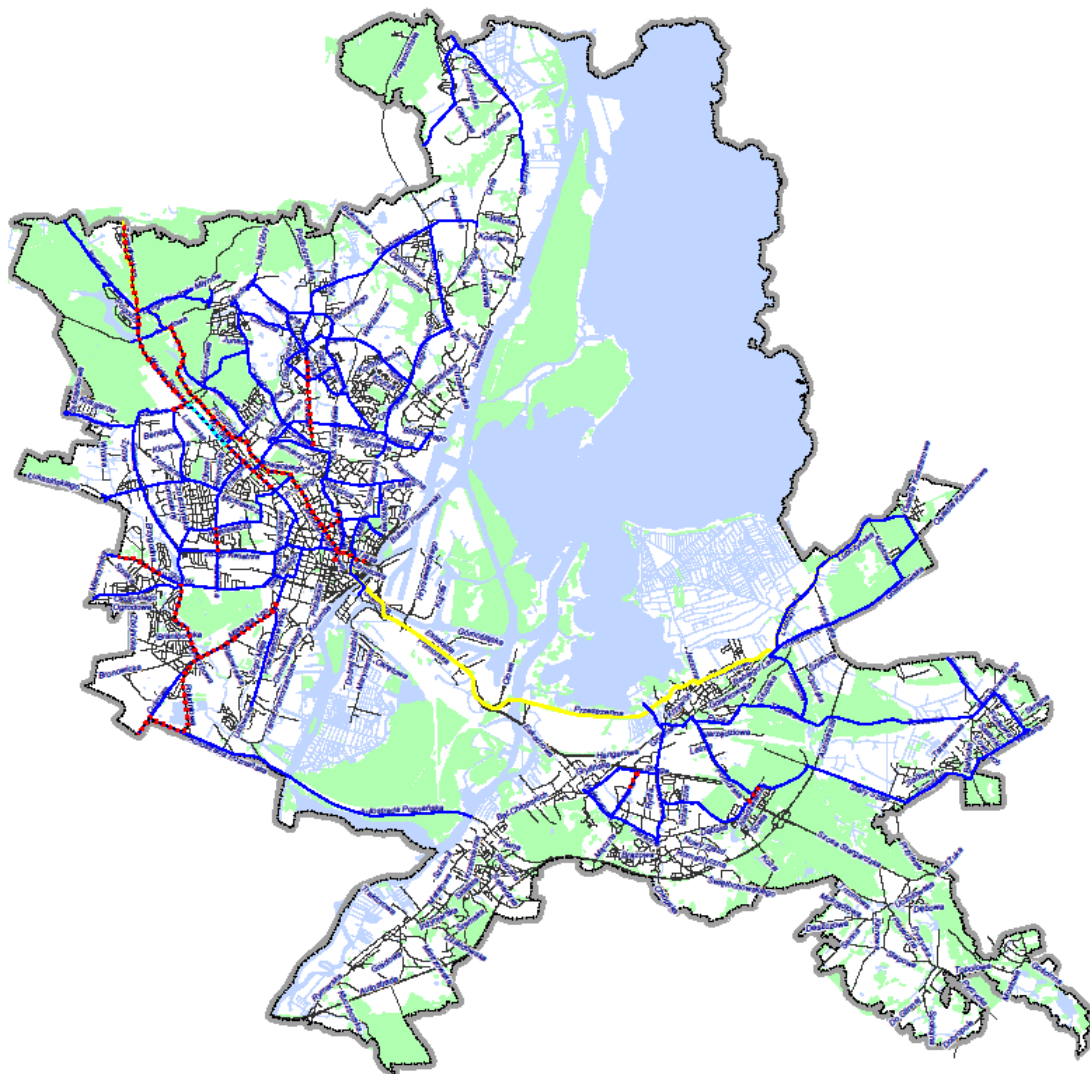
Równie ważną alternatywą byłoby powszechne użycie przez mieszkańców rowerów, albowiem rower jako środek transportu ma prawie wyłącznie zalety. Jest znacznie tańszy, nie potrzebuje paliwa, nie zanieczyszcza środowiska. Jest cichy i zajmuje znacznie mniej miejsca niż samochód. Dociera do wielu miejsc niedostępnych dla samochodów. Nie zawsze jest wolniejszy, gdyż w centrach dużych miast przemieszczanie się na odległość do 5 km jest nawet szybsze na rowerze niż samochodem. Nie bez znaczenia są względy zdrowotne. Kierowca samochodu poruszającego się w korku ulicznym wdycha dużo więcej spalin niż rowerzysta jadący w tym samym czasie tą samą ulicą. Nadużywanie samochodu łączy się zwykle z siedzącym trybem życia, sprzyja otyłości i chorobom serca. Wraz z rozwojem techniki rowery są coraz lepsze i wygodniejsze. Ruch i wysiłek związany z jazdą na rowerze mają korzystny wpływ na sprawność i odporność organizmu. Szersze wykorzystanie rowerów wpływa na obniżenie poziomu hałasu, zmniejszenie emisji dwutlenku węgla, poprawienie płynności ruchu w mieście. Niestety, nie wszyscy mieszkańcy mogą korzystać z rowerów. To ograniczenie dotyczy dzieci, osoby chore lub ułomne oraz osoby starsze - mające kłopoty z poruszaniem się o własnych siłach, a nie korzystające z wózków i rowerów inwalidzkich.

Szczecin również dołączył do takich aglomeracji jak Kraków i Trójmiasto, które od dłuższego okresu czasu promowały ruch rowerowy jako część strategii rozwoju miejskiej komunikacji i transportu. Działania nie ograniczyły się tylko do promocji ale przede wszystkim do opracowania i stopniowej realizacji sieci wydzielonych (i oddzielonych od dróg przeznaczonych dla ruchu pojazdów mechanicznych) dróg rowerowych (tak jak to przedstawiono na rysunku 61).







SZCZECIŃSKI SYSTEM
INFORMACJI GEOGRAFICZNEJ

SCHEMAT ŚCIEŻEK ROWEROWYCH W SZCZECINIE



OZNACZENIA:

-  Przebieg ścieżek rowerowych w Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego Miasta szczecina
-  Istniejące (oznakowane) ścieżki rowerowe
-  Ścieżka rowerowa wymagająca uzupełnienia
-  Planowana międzynarodowa ścieżka rowerowa wokół Zalewu Szczecińskiego (przebieg na terenie miasta Szczecina)

Rys. nr 61. Schemat ścieżek rowerowych w Szczecinie

źródło: strona internetowa www.szczecin.pl.

Plany ścieżek rowerowych są imponujące ale ich realizacja pozostawia wiele do życzenia, gdyż nadal działania w tym kierunku można uznać za wrywkowe

i niekonsekwentne, a ponadto (przynajmniej częściowo) wymuszone przez organizacje rowerzystów. Nadal też powstające ścieżki spotykają się z zastrzeżeniami ze strony organizacji rowerzystów, które zwracają uwagę na błędy w ich projektowaniu i wykonawstwie.

Nadal też infrastruktura transportowa w Szczecinie rozwijana jest pod kątem potrzeb kierowców a samochód indywidualny wciąż traktowany jest priorytetowo.

Celem polityki transportowej władz aglomeracji powinny być usilne działania dążące do zmiany powszechnych nawyków dotyczących wyboru środków komunikacji publicznej. Aby mogło się to udać, potrzebne są działania kompleksowe i wielokierunkowe. Konieczna jest współpraca pomiędzy urbanistami, planistami, drogowcami, policjantami i oczywiście samymi mieszkańcami miast. Zamiana samochodu na środek transportu publicznego lub rower nie nastąpi z dnia na dzień. Akcja informacyjna na ten temat nie może być krótka i jednorazowa. Niezbędne są zakrojone na wiele lat inwestycje. Obok tego można podejmować szereg prostych działań organizacyjnych, aby szybciej dostosować sieć dróg do potrzeb wspólnego korzystania z nich przez rowerzystów i samochodów.

Jedną z form propagowania transportu publicznego jest udział Miasta w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu, który jest organizowany od 2002 roku jako odpowiedź na negatywne skutki coraz większej liczby samochodów. W ramach takiego tygodnia organizowane są:

- przejazdy ulicami miasta ekologicznych środków transportu;
- przejazdy rowerami po ulicach miasta;
- festyny dla mieszkańców;
- darmowe przejazdy środkami miejskiej komunikacji w dniu 22 września;
- promocyjne przejazdy autobusami i tramwajami w inne dni;
- sesje naukowe poświęcone propagowaniu proekologicznych technologii w transporcie miejskim.

Celem tych działań jest:

- zachęceniu jak największej liczby osób do używania alternatywnych form transportu takich jak komunikacja publiczna, piesza lub rowerowa;
- zwiększeniu świadomości oraz informowaniu o związanych z masową motoryzacją negatywnych konsekwencjach dla jakości życia;
- pokazaniu miasta bardziej przyjaznego mieszkańcom.

Zachęcanie mieszkańców do korzystania z miejskiej komunikacji publicznej powinno być realizowane również w pozostałym okresie roku poprzez:

- ❖ odpowiednią politykę taryfową promującą (bilety zniżkowe) lub zwalniającą pewne grupy mieszkańców (osoby po 70-tym roku życia) od opłat w odpowiednie dni tygodnia;
- ❖ ulgowy lub darmowy transport publiczny na imprezy masowe organizowane przez władze miasta;
- ❖ konkursy wiedzy o mieście i komunikacji publicznej dla młodzieży szkolnej i osób dorosłych, premiiowane darmowymi biletami okresowymi.

Planowanie poważnych zmian w polityce transportowej w skali dużego miasta wymaga wiedzy, wyobraźni i zdecydowania polityków. Realizacja tych planów musi potrwać wiele lat. Konieczne jest radykalne przesunięcie priorytetów planistycznych i inwestycyjnych na transport publiczny (tramwaje, autobusy, trolejbusy, kolej miejską lub metro) oraz infrastrukturę rowerową. Niezbędna jest szeroka akcja informacyjna wyjaśniająca społeczeństwu, w tym kierowcom, potrzebę zmian. Potrzebna jest wiara i odwaga polityków miejskich.

7. System wdrażania koncepcji rozwoju transportu w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Koncepcja rozwoju transportu publicznego powinna być wdrażana przez poszczególne gminy wchodzące w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Jednak wiele zadań strategicznych wykracza poza obszar jednej gminy wobec niezbędna jest koordynacja procesu wdrażania koncepcji. W pierwszym okresie należy rozważyć powołanie koordynatora na szczeblu Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, lub przy Prezydencie Miasta Szczecina jako Przewodniczącego Zarządu Stowarzyszenia SOM. Tym bardziej jest to konieczne, gdyż wiele zadań przekracza kompetencje gmin i powinny być realizowane przez inne podmioty. Są to następujące podmioty:

- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego – w zakresie dofinansowania projektów ze środków UE;
- Ministerstwo Infrastruktury – w zakresie akceptacji zadań i ujęcie w planach realizacyjnych;
- Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego – w zakresie dofinansowania projektów ze środków UE, planowania modernizacji dróg wojewódzkich oraz rozwoju kolei regionalnej;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – w zakresie budowy i modernizacji dróg krajowych;
- Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich – w zakresie modernizacji dróg wojewódzkich;
- Polskie Koleje Państwowe SA – w zakresie przekazywania terenów kolejowych dla celów transportu publicznego oraz budowy centrów i węzłów komunikacyjnych na terenach dworców kolejowych;
- PKP Polskie Linie Kolejowe SA – w zakresie budowy i modernizacji linii kolejowych;
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” – w zakresie modernizacji portów lotniczych
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej – w zakresie rozwoju transportu wodnego;
- Urząd Morski w Szczecinie – w zakresie rozwoju portów i przystani wodnych;
- Starostwa Powiatowe – w zakresie modernizacji dróg powiatowych.

Natomiast kolejnym etapem powinno być powołanie wyspecjalizowanej jednostki zajmującej się koordynacją wdrażania integracji systemu transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym a także organizowaniem transportu publicznego. Taką jednostką może być powołany przez gminy związek komunikacyjny pod proponowaną nazwą:

„Związek Komunikacyjny Metropolii Szczecińskiej”.

Powołanie takiej jednostki w kolejnym etapie realizacji zaproponowanej koncepcji byłoby niezbędne dla efektywnego prowadzenia działań wdrażających tę koncepcję. Doświadczenia innych metropolii wskazują, że tylko wspólna jednostka byłaby w stanie sprawnie i skutecznie koordynować wszystkie zadania związane z wdrażaniem zintegrowanego transportu publicznego.

7.1. Finansowanie koncepcji rozwoju transportu publicznego

Zadaniem wykonawców niniejszego dokumentu było nakreślenie kierunków rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Zakres opracowania nie zawiera więc oceny finansowej realizacji poszczególnych zadań, tym niemniej należy przyjąć, że realizacja koncepcji rozwoju transportu publicznego wymagać będzie znacznych nakładów finansowych. Wobec tego przyjęto, że pierwszy etap realizacji tych zadań opierał się będzie na przyjętych przez instytucje odpowiadające za ich wykonanie wieloletnich planach inwestycyjnych. Natomiast następne etapy realizacji zadań uzależnione będą od możliwości ich sfinansowania tych zadań, trudnych do określenia w chwili obecnej.

Wiele z tych zadań wykracza poza kompetencje gmin, wobec tego ich sfinansowanie będzie możliwe przez instytucje odpowiedzialne za ich realizację. Można założyć, że znacznym źródłem finansowania tych zadań będą środki Unii Europejskiej. Zadania wymienione w niniejszym studium powinny być rozpatrywane przy tworzeniu nowych programów regionalnych, szczególnie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego. Natomiast duże projekty decydujące o integracji transportu publicznego w obszarze metropolitalnym powinny być zgłaszane do programów centralnych, szczególnie do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Jednak każda z instytucji odpowiedzialnych za realizację zadań powinna posiadać własny udział na ich sfinansowanie. Zatem możliwości finansowe tych instytucji będą warunkować realizację zadań. Określenie tak środków z Unii Europejskiej jak i środków własnych poszczególnych instytucji na lata 2014-2030 jest niemożliwe. Wobec tego przedstawiony zostaje jedynie wykaz zadań, które należałoby zrealizować.

Okres realizacji koncepcji rozwoju transportu publicznego należy jednak dostosować do okresów finansowania z budżetu Unii Europejskiej. Obecny okres finansowania trwający od 2007 roku kończy się w 2013 roku. Następny okres finansowania będzie zawarty w latach 2014-2020. Jeżeli siedmioletnie okresy finansowania w Unii Europejskiej będą nadal utrzymane, to następny okres będzie się zawierał w latach 2021-2027 a uwzględniając dodatkowy okres rozliczenia środków ostatnie zadania mogą być zrealizowane do 2030 roku. W takich to okresach będą realizowane zadania ujęte w koncepcji rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Należy więc tak przygotowywać poszczególne projekty, aby maksymalnie skorzystać w ww. okresach z finansowania rozwoju transportu publicznego z funduszy Unii Europejskiej zawartych tak w programach centralnych jak i w programie regionalnym. Podsumowując można zatem stwierdzić, że realizacja zadań ujętych w koncepcji może być finansowana z różnych źródeł, takich jak:

- opłata za usługi przewozowe;
- dofinansowanie przewozów z budżetu gmin i samorządu województwa;
- środków własnych samorządów gmin, powiatów i województwa na rozwój infrastruktury transportowej;
- środków UE na realizację rozwoju infrastruktury transportowej, zakup taboru oraz rozwoju transportu publicznego;
- środków z budżetu centralnego na budowę i modernizację dróg krajowych i linii kolejowych znaczenia państwowego oraz lotnisk i dróg wodnych,
- środków własnych zarządców infrastruktury transportowej,
- środków własnych zarządców dworców kolejowych i autobusowych;
- środków własnych przewoźników;
- środków własnych firm prywatnych inwestujących w centra i węzły komunikacyjne.

Wynika z tego, że koordynacja zapewnienia środków finansowych na realizację zadań wynikających z koncepcji rozwoju transportu publicznego, będzie wymagać szczególnej troski.

7.2. Proponowany okres realizacji działań strategicznych

Realizacja przedstawionej koncepcji rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym planowana jest na długi okres a mianowicie na lata 2012 -2030. Podział na poszczególne etapy powinien być skoordynowany z okresami finansowani przyjętymi przez Unię Europejską. Dlatego zespół autorski proponuje przyjęcie trzech etapów realizacji zadań wynikających z koncepcji rozwoju transportu publicznego a mianowicie:

- etap pierwszy – koncepcja krótkoterminowa w latach 2011 – 2013 dotyczyć będzie kończenia zadań już rozpoczętych oraz działań doraźnych i uzupełniających niezbędnych do polepszenia dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców obszaru. Większość tych zadań zawarta jest wieloletnich planach inwestycyjnych poszczególnych instytucji. Wobec tego zadania realizowane w tym etapie powinny mieć zabezpieczone środki finansowe z budżetów gmin, budżetu województwa, budżetu centralnego a także współfinansowanie ze środków Unii Europejskiej.
- etap drugi – koncepcja średnioterminowa na lata 2014 – 2020 dotyczyć będzie działań inwestycyjnych i organizacyjnych mających na celu optymalizację i integrację transportu publicznego w obszarze. Realizacja tych zadań uzależniona jednak będzie od możliwości ich sfinansowania. Należy rozpocząć przygotowywanie projektów, których finansowanie będzie także możliwe ze środków Unii Europejskiej tak z programów centralnych jak i regionalnych.
- etap trzeci – koncepcja długoterminowa po 2020 roku dotyczyć będzie nowych rozwiązań w zakresie rozbudowy sieci połączeń komunikacyjnych polepszających dostępność do transportu publicznego dla mieszkańców obszaru.

Przyjęte w rozdziale 7 tego dokumentu cele strategiczne można podzielić na poszczególne etapy tak pod względem możliwości ich sfinansowania ale także pod względem znaczenia dla funkcjonowania transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym. Realizacja tych celów strategicznych może oczywiście napotykać na wiele problemów, tym niemniej proponuje się przyjąć następujący podział na poszczególne etapy ich realizacji.

Etap pierwszy – lata 2011 -2013

W tym etapie realizowane są zadania, które powinny mieć zabezpieczone finansowanie w tym finansowanie ze środków Unii Europejskiej. W powyższym etapie przewiduje się realizację następujących zadań:

- ❖ przebudowa drogi wojewódzkiej nr 114 na odcinku Police – Trzebież;
- ❖ budowa V etapu obwodnicy śródmiejskiej w Szczecinie;
- ❖ budowa I etapu trasy północnej w Szczecinie;
- ❖ przebudowa ul. Struga w Szczecinie;
- ❖ budowa węzła „Tczewska” wraz z przebudową autostrady A6 na odcinku od Kijewa do węzła Rzęsnica,
- ❖ modernizacja dróg powiatowych i gminnych ujętych w planach realizacyjnych powiatów i gmin;
- ❖ budowa „Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju” od pętli Basen Górniczy do pośredniej pętli „Turkusowa” (długość 3,9 km), budowę bezkolizyjnych skrzyżowań z istniejącymi ulicami, przystanków oraz pętli pośredniej „Turkusowa”.
- ❖ częściowa modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie;
- ❖ budowa linii kolejowej do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów;
- ❖ uruchomienie kolejowych przewozów pasażerskich ze Szczecina i Stargardu Szczecińskiego do Portu Lotniczego.

- ❖ rozpoczęcie budowy pierwszego etapu Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Szczecin Główny wraz z przebudową układu drogowego wokół dworca kolejowego i ul. Kolumba;
- ❖ rozbudowa portu w Stepnicy;
- ❖ budowa nabrzeża do obsługi jednostek pasażerskich w Gryfinie;
- ❖ realizacja I etapu budowy systemu zarządzania flotą komunikacji miejskiej w Szczecinie;
- ❖ powołanie koordynatora realizacji koncepcji rozwoju transportu publicznego w SOM.

Etap drugi – lata 2014 – 2020

Etap ten zawiera wykaz zadań, które powinny zostać ujęte w przygotowywanych wieloletnich planach inwestycyjnych poszczególnych instytucji według ich kompetencji. Nie ma więc żadnej gwarancji, że wszystkie te zadania znajdą się w tych planach inwestycyjnych. Tym niemniej wykaz ten ułatwi dalszą pracę przy tworzeniu planów inwestycyjnych. W tym etapie przewiduje się realizację następujących zadań:

- ❖ powołanie jednostki zajmującej się organizowaniem i zarządzaniem transportem publicznym w SOM;
- ❖ budowa II etapu systemu zarządzania flotą komunikacji miejskiej w Szczecinie;
- ❖ rozpoczęcie wdrażania biletu metropolitalnego
- ❖ rozszerzenie systemu zarządzania flotą transportu publicznego na cały SOM;
- ❖ dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Rurka – Rzęśnica i Rurka – Brzozowo;
- ❖ budowa drugiej jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa w ciągu drogi nr 10;
- ❖ budowa obwodnicy Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31;
- ❖ przebudowa ul. Autostrada Poznańska, etap V – Węzeł Batalionów Chłopskich z przedłużeniem do A-6.
- ❖ budowa kolejnych etapów obwodnicy śródmiejskiej Szczecina;
- ❖ budowa Trasy Północnej w Szczecinie etap II wraz z dojazdem przez ul. Łączną i etap III
- ❖ rozpoczęcie budowy Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina;
- ❖ przebudowa trasy Nadodrzańskiej oraz ul. Kolumba i Szczawiowej do Autostrady Poznańskiej;
- ❖ przebudowa drogi wojewódzkiej nr 113 i 112 do Stepnicy;
- ❖ przebudowa drogi wojewódzkiej nr 114 do Nowego Warpna;
- ❖ przebudowa drogi wojewódzkiej nr 120 Kobylanka – Stare Czarnowo – Gryfino;
- ❖ dalsza modernizacja dróg powiatowych i gminnych;
- ❖ dalszy etap budowy Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Szczecinie;
- ❖ modernizacja linii kolejowej nr 351 na odcinku Szczecin – Stargard Szczeciński wraz z budową węzła komunikacyjnego w Szczecinie Dąb i przystankami przesiadkowymi oraz parkingami typu „Parkuj i Jedź”;
- ❖ dalsza modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Szczecin – Gryfino wraz z budową węzła komunikacyjnego w Gryfinie i przystankami przesiadkowymi oraz parkingami typu „Parkuj i Jedź”;
- ❖ zakończenie budowy I etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju wraz z węzłem komunikacyjnym w Szczecinie ul. Gryfińska/Batalionów Chłopskich zintegrowanym z przystankiem kolejowym Szczecin Zdroje;
- ❖ budowa linii tramwajowej w ciągu ul. Mieszka I i Cukrowej z pętlą przy nowym cmentarzu na ul. Bronowickiej oraz węzłem komunikacyjnym przy dworcu kolejowym Szczecin Gumieńce;
- ❖ budowa linii tramwajowej od ul. 3 Maja przez ul. Czarnieckiego do ul. Potulickiej;

- ❖ modernizacja linii kolejowej nr 409 wraz z modernizacją odcinka transgranicznego z Niemcami oraz budową węzła komunikacyjnego Szczecin Gumieńce i przystanków przesiadkowych w Kołbaskowie i Warzemicach;
- ❖ wprowadzenie szybkich pociągów pomiędzy Szczecinem i Berlinem,
- ❖ modernizacja linii kolejowej nr 406 wraz z budową węzła komunikacyjnego w Szczecinie Niebuszewo, Szczecinie Goławiu i Policach oraz przystanków przesiadkowych z parkingami typu „Parkuj i Jedź”;
- ❖ zakup taboru kolejowego i uruchomienie Szybkiej Kolei Miejskiej pomiędzy Szczecinem a Policami i Trzebieżą;
- ❖ zakupy taboru dla komunikacji publicznej obszaru metropolitalnego;
- ❖ budowa węzłów komunikacyjnych Szczecin Łękno i Szczecin Turzyn oraz pętli autobusowej Szczecin Załom wraz z parkingami typu „Parkuj i Jedź”;
- ❖ rozbudowa lokalnych transgranicznych połączeń drogowych;
- ❖ modernizacja Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów;
- ❖ modernizacja Lotniska Szczecin Dąbie;
- ❖ rozwój turystycznych pasażerskich przewozów wodnych ze Szczecina do Gryfina, Trzebieży, Nowego Warpna, Stepnicy i Lubczyny;
- ❖ rozwój transgranicznych pasażerskich przewozów wodnych do portów niemieckich.

Etap trzeci – po 2020 roku

W ostatnim etapie przewiduje się realizację następujących zadań:

- ❖ dokończenie budowy obwodnicy śródmiejskiej w Szczecinie;
- ❖ budowa węzła komunikacyjnego Szczecin Mieszka I;
- ❖ budowa przeprawy przez Odrę na kierunku Police – Świeta i dokończenie budowy Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina;
- ❖ budowa ul. Nowoprzestrzennej w Szczecinie do węzła Tczewska na autostradzie A6;
- ❖ budowa obwodnicy Przeclawia;
- ❖ budowa obwodnicy północnej Stargardu Szczecińskiego;
- ❖ budowa pełnego pierścienia obwodnicy zewnętrznej Goleniowa przez przedłużenie obwodnicy wschodniej do węzła Rurka na drodze ekspresowej S3;
- ❖ rozbudowa sieci dróg powiatowych i gminnych;
- ❖ budowa Centrum Komunikacyjnego w Stargardzie Szczecińskim wraz z przebudową układu drogowego wokół dworców PKP i PKS;
- ❖ modernizacja linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Goleniów wraz z budową węzła komunikacyjnego w Goleniowie i przystanków przesiadkowych z parkingami typu „Parkuj i Jedź”;
- ❖ modernizacja nadodrzańskiej linii tramwajowej od pętli Szczecin Goław do pętli Szczecin Pomorzany z przystosowaniem do tramwaju dwusystemowego z połączeniem z siecią kolejową na stacji Szczecin Goław;
- ❖ zakup tramwajów dwusystemowych do obsługi połączeń Police – Szczecin;
- ❖ budowa linii tramwajowej Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju od ul. Krzywoustego przez ul. 26 Kwietnia i Taczaka do pętli przy ul. Żołnierskiej i dalej do ul. Wojska Polskiego;
- ❖ wydłużenie linii tramwajowej od pętli przy ul. Arkońskiej do ul. Wojska Polskiego;
- ❖ wydłużenie linii tramwajowej ze Szczecina Gumieniec do CH Ster z budową węzła komunikacyjnego wraz z parkingiem typu „Parkuj i Jedź”;
- ❖ połączenie linii tramwajowej od ul. Bohaterów Warszawy do ul. Sikorskiego;
- ❖ budowa linii tramwajowej w Szczecinie w kierunku północnym z węzłem komunikacyjnym w Szczecinie ul. Szosa Polska/Zagórskiego i pętlą przy ul. Bajecznej. ;
- ❖ budowa linii tramwajowej od ul. Piastów wzdłuż ul. Narutowicza;
- ❖ wydłużenie linii tramwajowej od ul. Cukrowej do Przeclawia;
- ❖ przystosowanie linii kolejowej nr 411 ze Stargardu Szczecińskiego do Kluczewa do przewozów pasażerskich i uruchomienie przewozów;

- ❖ budowa Zachodniego Obejścia Kolejowego Szczecina;
- ❖ uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z siecią zintegrowanych połączeń pomiędzy Szczecinem, Stargardem Szczecińskim, Goleniowem, Gryfinem i Policami;
- ❖ zakupy taboru dla komunikacji publicznej obszaru metropolitalnego;
- ❖ objęcie całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego systemem zarządzania flotą przewoźników transportu publicznego;
- ❖ pełne wdrożenie biletu metropolitalnego.

8. Wnioski końcowe

Celem koncepcji rozwoju transportu publicznego jest **stworzenie zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.**

- zrównoważonego a więc spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa przewozów;
- dostępnego i przyjaznego dla wszystkich mieszkańców SOM w tym dla osób niepełnosprawnych;
- zintegrowanego w centrach i węzłach komunikacyjnych oraz przystankach przesiadkowych;

Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym zawiera cele, których realizacja pozwoli wdrożyć zintegrowany system transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Podstawowe cele to:

- a) transport publiczny powinien być dostępny dla wszystkich mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wobec tego do każdej miejscowości powinien docierać transport publiczny;*
- b) małe miejscowości powinny być obsługiwane mniejszymi autobusami i mikrobusami dostosowanymi do ilości podróżnych dojeżdżających do węzła komunikacyjnego lub przystanku przesiadkowego w siedzibie gminy;*
- c) z siedziby gminy do siedziby powiatu lub też bezpośrednio do stolicy metropolii kursować powinny większe autobusy;*
- d) należy rozwijać przede wszystkim ekologiczny transport szynowy poruszający się po wydzielonych torowiskach;*
- e) w Szczecinie podstawowym środkiem transportu publicznego powinien być tramwaj;*
- f) główną osią transportu publicznego na kierunkach stolica metropolii – miasto z siedzibą powiatu takie jak Stargard Szczeciński – Szczecin, Goleniów – Szczecin, Gryfino – Szczecin powinna być kolej regionalna w przyszłości powiązana w sieć Kolei Metropolitalnej;*
- g) pomiędzy Trzebieżą i Policami a Szczecinem należy stworzyć Szybką Kolej Miejską w przyszłości zintegrowaną z siecią Kolei Metropolitalnej;*
- h) uzupełnieniem Szybkiej Kolei Miejskiej pomiędzy Policami i Szczecinem powinien być tramwaj dwusystemowy poruszający się po torach kolejowych i tramwajowych;*
- i) w największych miastach jak Szczecin i Stargard Szczeciński powinny zostać zbudowane centra komunikacyjne na terenie obecnych dworców kolejowych;*
- j) należy tworzyć węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe wraz z parkingami „Parkuj i Jedź” (PaR) przy liniach kolejowych integrujące różne środki transportu;*
- k) w celu ograniczenia wjazdu znacznej ilości autobusów i mikrobusów do centrum Szczecina należy tworzyć węzły komunikacyjne na obrzeżach miasta przy pętlach tramwajowych i autobusów miejskich wraz z parkingami typu PaR;*
- l) cała sieć transportu publicznego w obszarze metropolitalnym powinna być objęta systemem zarządzania flotą transportu publicznego.*
- m) na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego powinien obowiązywać bilet metropolitalny;*
- n) zintegrowanym transportem publicznym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinien zarządzać jeden organizator przewozów;*

- o) poza systemem zintegrowanego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinni mieć prawo operować drogowi przewoźnicy komercyjni;**
- p) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów należy rozbudować a zmodernizowane Lotnisko Szczecin Dąbie powinno pełnić rolę uzupełniającą dla obsługi małych statków powietrznych;**
- q) należy rozwijać przewozy wodne po Odrze, Jeziorze Dąbie i Zalewie Szczecińskim także do portów niemieckich.**

Przedstawiony przez zespół ekspertów dokument pn. „**Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym**” opisuje cele, które powinny być realizowane w okresie lat 2012 – 2030. Dokument ten powinien być podstawą do opracowania szczegółowych dokumentów dotyczących przyjętych rozwiązań.

Literatura

1. Krzysztof Grzelec *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011;
2. Olgierd Wyszomirski *Transport miejski – Ekonomia i organizacja*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010;
3. Michał Wolański *Efektywność ekonomiczna demonopolizacji komunikacji miejskiej w Polsce*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2010;
4. Wojciech Starowicz *Jakość przewozów w miejskim transporcie zbiorowym*, Kraków 2007;
5. Cecylia Rozkwitalska *Komunikacja miejska: organizacja, zarządzanie, finansowanie*, IGPIK, Warszawa 1994;
6. Marian Rataj *Polityka i zarządzanie komunikacją miejską*, IGPIK, Warszawa 1993;
7. Hubert Kołodziejki, Olgierd Wyszomirski *Funkcjonowanie zintegrowanego transportu miejskiego w warunkach powołania związku międzygminnego*, Komunikacja Publiczna Nr.3 z 2011 roku;
8. Andrzej Brzeziński – *Zrównoważony rozwój systemów transportowych miast i aglomeracji w kontekście rosnącej mobilności*, Transport Miejski i Regionalny styczeń 2011 r.
9. Igor Gisterek, Marek Krużyński - *Ocena możliwości i zasadności uruchomienia tramwaju dwusystemowego we Wrocławiu*, Transport Miejski i Regionalny listopad 2010 r.
10. Janusz Radziejowski *Metropolie szansą rozwoju transportu publicznego*, Transport Miejski i Regionalny wrzesień 2010 r.
11. Jakub Taczanowski *Komunikacja szynowa w Innsbrucku jako przykład powiązania sieci tramwajowej z lokalnym transportem kolejowym*, Transport Miejski i Regionalny wrzesień 2010 r.
12. Olgierd Wyszomirski *Restrukturyzacja transportu pasażerskiego w gminach w latach 1990 -2010*, Transport Miejski i Regionalny maj 2010 r.
13. Olgierd Wyszomirski *Integracja komunikacji miejskiej w Metropolii Zatoki Gdańskiej*, warsztaty Police 2010 r zorganizowane przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego;
14. Magdalena Drobnia-Salitra, Adrian Obuchowicz *Tele-Bus przykład pomyślnego transferu technologii z Genui do Krakowa*, Transport Miejski i Regionalny październik 2010 r.
15. Piotr Podsądecki *Innowacje w elektronicznej informacji pasażerskiej*, Przewoźnik Krakowski Nr 4/2010 rok;
16. Wojciech Bąkowski *W poszukiwaniu oceny wartości usługi w miejskim transporcie zbiorowym*, Transport Miejski i Regionalny Nr.5 z 2010 roku;
17. Wojciech Bąkowski *Idea integracji transportu pasażerskiego na obszarze województwa zachodniopomorskiego i metropolii szczecińskiej*, warsztaty Police 2010 r zorganizowane przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego;
18. Robert Tomanek *Wybrane doświadczenia integracji transportu miejskiego w aglomeracji katowickiej*, warsztaty Police 2010 r zorganizowane przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego;
19. Ryszard Piech *Tramwaje dwusystemowe w Niemczech – przegląd konstrukcji*, Infobus, 2009;
20. Maciej Sulmicki *Parkuj i jedź na świecie*, Zielone Światło Biuletyn CZT Nr .13 z 2007 roku;

21. *Stanisław Majer - Studium kierunków rozbudowy torowisk tramwajowych i celowości zastosowania na sieci torowisk tramwajowych w Szczecinie przystanków i pasów autobusowo - tramwajowych (PAT)*, dokument wykonany w 2010 r. na zlecenie WGKiOŚ Urząd Miasta Szczecin;
22. *Koncepcja rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina – część polska, Raport końcowy*, dokument wykonany w 2010 r. przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.
23. *Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne*, dokument wykonany w 2009 r. przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu Miasta Stołecznego Warszawa;
24. *Strategia działania Komunalnego Związku Komunikacyjnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego na lata 2008-2020*;
25. J. Scheibe, A. Tułcki, M. Michnej, K. Frejtak, J. Golonka, *Analiza możliwości technicznych i planistyczno-urbanistycznych zastosowania tramwaju dwusystemowego w części Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w osiach torowych Police – Szczecin – Gryfino oraz Goleniów (lotnisko) – Szczecin – Stargard*, ZARR Szczecin 2007.

Wykorzystane periodyki:

- 1) „Komunikacja Publiczna” – kwartalnik KZK GOP, Katowice;
- 2) Biuletyn Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, Warszawa;
- 3) „Transport Miejski i Regionalny” miesięcznik SITK, Warszawa;
- 4) „Przewoźnik Krakowski” – kwartalnik MPK Kraków;
- 5) „Zielone Światło” Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu, Warszawa;
- 6) „Infobus” – strona internetowa: www.infobus.pl.