



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

Projekt planu transportowego Wersja do konsultacji społecznych



marzec 2014



Spis treści

1. Przedmiot opracowania	5
1.1. Cel opracowania	5
1.2. Zakres planu	5
1.3. Definicje i określenia	7
2. Metodologia tworzenia planu	9
3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem	11
3.1. Informacje ogólne o Stargardzie Szczecińskim.....	11
3.2. Demografia	11
3.3. Gospodarka	14
3.4. Sfera społeczna.....	15
3.5. Informacje ogólne o gminach objętych porozumieniami międzygminnymi ze Gminą Miasto Stargard Szczeciński – Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński	16
4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem	18
4.1. Komunikacja miejska w Stargardzie Szczecińskim	18
4.2. Regionalny osobowy transport kolejowy	24
4.3. Regionalny osobowy transport drogowy	26
4.4. Transport indywidualny.....	26
4.5. Transport towarowy	27
4.6. Planowane inwestycje komunikacyjne.....	28
5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem	29
5.1. Zagospodarowanie przestrzenne	29
5.2. Układ drogowy	29
5.3. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w okolicach Stargardu Szczecińskiego	33
5.4. Wpływ transportu na środowisko	34
5.4.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego	34
5.4.2. Emisja spalin	34
5.4.3. Emisja hałasu	38
6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym	39
6.1. Ocena potrzeb przewozowych	39
6.2. Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2014)	40

6.3.	Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ	44
6.4.	Najważniejsze generatory ruchu	46
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	48
7.1.	Obecny podział zadań przewozowych.....	48
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową.....	49
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych	54
8.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	55
8.1.	Formy finansowania usług przewozowych.....	55
8.2.	Źródła finansowania usług przewozowych.....	55
9.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	59
9.1.	Założenia ogólne.....	59
9.2.	Gwarantowana dostępność przestrzenna.....	60
9.3.	Gwarantowana dostępność miejskiego transportu publicznego w czasie.....	60
9.4.	Punktualność kursowania.....	66
9.5.	Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd.....	66
9.6.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne wypełnienie pojazdu	67
9.7.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.....	67
9.8.	Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych	69
9.8.1.	Dostosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych	70
9.8.2.	Dostosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych.....	70
9.9.	Standard w zakresie ochrony środowiska	72
9.9.1.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim jako najważniejsze działanie poprawy stanu środowiska naturalnego miast.....	72
9.9.2.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach komunikacji miejskiej	74
9.9.3.	Ruch rowerowy i pieszy	74
9.10.	Zestawienie obowiązujących standardów jakościowych usług transportowych	75
10.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym.....	76
10.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	76
10.2.	Struktury zarządzania transportem publicznym w Stargardzie Szczecińskim	81
10.3.	Wybór operatora	83
10.4.	Przygotowywanie oferty przewozowej	84

10.5.	Wyznaczanie tras linii	85
10.6.	Projektowanie rozkładów jazdy.....	88
10.7.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego	90
10.8.	Dystrybucja biletów przejazdowych.....	91
10.9.	Zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego	92
10.9.1.	Zarządzanie drogami	93
10.9.2.	Zarządzanie infrastrukturą przystankową	94
10.9.3.	Zarządzanie dworcami kolejowymi, dworcami autobusowymi, węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera.....	95
10.9.4.	Zarządzanie taborem komunikacji miejskiej	97
11.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	98
11.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach.....	98
11.2.	Informacja pasażerska w pojazdach.....	100
11.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem	100
12.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	101
12.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego	101
12.2.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej/ autobus miejski / autobus regionalny ...	102
12.3.	Integracja taryfowa transportu publicznego	105
12.4.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych	105
12.5.	Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej	106
	Akty prawne przytoczone w opracowaniu	107
	Dokumenty źródłowe	109
	Spis tabel.....	110
	Spis rysunków.....	111

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Stargardu Szczecińskiego i gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu. Opierają się one na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno – gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Dodatkowymi celami planu jest zapewnienie odpowiedniego standardu usług transportowych, poprzez:

- dostosowanie ich do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integrację systemów taryfowo – biletowych,
- redukcję negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcję zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Zrównoważony rozwój transportu jest zgodny z misją miasta Stargardu Szczecińskiego, zakładającą „zrównoważony rozwój w harmonii ze środowiskiem przyrodniczym, gospodarczym i społecznym”¹. Zapisy w niniejszym planie wpłyną na podniesienie atrakcyjności miasta, zgodnie z podstawowymi założeniami Strategii Rozwoju Społeczno – Gospodarczego dla miasta Stargard Szczeciński na lata 2014-2020. Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządu, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług transportu publicznego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju. **Dokument poddany zostanie pod konsultacje społeczne, podczas których mieszkańcy obszaru objętego planem transportowym będą mogli wносить uwagi do treści niniejszego projektu.**

Plan po uchwaleniu przez Radę Miejską Stargardu Szczecińskiego będzie stanowić akt prawa miejscowego.

1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje gmina, licząca co najmniej 50 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a także gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców — w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze². Gmina Miasto Stargard Szczeciński zapewnia warunki organizacyjne i techniczne realizacji zadania świadczenia usług w publicznym transporcie zbiorowym, które wykonuje poprzez

¹ Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego dla miasta Stargard Szczeciński na lata 2010-2010, s. 103. Źródło: <http://www.stargard.pl>

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 9, ust. 1, pkt 1.

Miejski Zakład Komunikacji z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim, funkcjonujący w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje teren Gminy Miasto Stargard Szczeciński oraz gmin Kobyłanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński, z którymi Gmina Miasto Stargard Szczeciński posiada zawarte stosowne porozumienia międzygminne na organizację publicznego transportu zbiorowego.



Rys. 1.2.1. Położenie obszaru objętego planem na tle Polski.³

Przedmiotowo zaś niniejszy dokument obejmuje⁴:

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

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem,
- 2) jego sytuację społeczno – gospodarczą,
- 3) stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 5) rentowność linii komunikacyjnych.

³ http://pl.wikipedia.org/wiki/Stargard_Szczeciński

⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 12.

Zagadnienia przedstawione w Planie przedstawiają aktualną sytuację w transporcie miejskim w Stargardzie Szczecińskim oraz gminach Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński, charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego i jego infrastruktury oraz zapotrzebowanie na usługi komunikacji miejskiej. W oparciu o powyższą diagnozę dla obszaru objętego planem określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowanie transportu publicznego. Przedstawione propozycje kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Stargardu Szczecińskiego oraz gmin objętych stosownymi porozumieniami, mają na celu poprawę atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁵,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast, albo
 - miast i gmin sąsiadujących,jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego⁶,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁷,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁸,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4

⁷ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁸ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,

- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁹,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów¹⁰, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹¹,
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹²,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹³,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, który przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹⁴,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu

⁹ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

¹⁰ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

¹¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie¹⁵,

- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁶.

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności:

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru, objętego planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – informacje ogólne o Gminie Miasto Stargard Szczeciński, jego demografia, gospodarka i sfera społeczna, – informacje o Gminach Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński. 	3
2	Opis sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – komunikacja miejska w Stargardzie Szczecińskim, – osobowy transport regionalny kolejowy i drogowy, – transport indywidualny, – transport towarowy, – planowane inwestycje komunikacyjne. 	4
3	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – zagospodarowanie przestrzenne Stargardu Szczecińskiego, – jego układ drogowy, – zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych stosownymi porozumieniami w zakresie publicznego transportu zbiorowego, – ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, – wpływ transportu na środowisko. 	5

¹⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
4	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych.	6
5	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – obecny podział zadań przewozowych, – preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych. 	7
6	Formy i źródła finansowania usług przewozowych.	8
7	Planowana oferta przewozowa oraz pożądaný standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, – ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe. 	9
8	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – aspekty prawne, – struktury zarządzania transportem publicznym w Stargardzie Szczecińskim, – wybór operatora, – zasady przygotowywania oferty przewozowej, – projektowanie systemu taryfowo-biletowego, – zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego. 	10
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	12

Źródło: opracowanie własne.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego planu transportowego¹⁷. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stargardzkiego oraz Województwa Zachodniopomorskiego w momencie sporządzenia niniejszego dokumentu nie zostały uchwalone.

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)

3. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem

3.1. Informacje ogólne o Stargardzie Szczecińskim

Stargard Szczeciński jest gminą miejską o powierzchni 48,08 km² (według stanu z dnia 31.12.2011 r.). Znajduje się w zachodniej części województwa zachodniopomorskiego na Równinie Pyrzycko - Stargardzkiej. Stargard Szczeciński jest jednocześnie stolicą powiatu stargardzkiego. Jest trzecim pod względem ludności miastem województwa zachodniopomorskiego.

Stargard Szczeciński jest jednym z najstarszych miast Polski, przez co jest niezwykle ciekawy turystycznie. Jest częścią aglomeracji szczecińskiej. Pełni istotne funkcje kulturowe, usługowe, przemysłowe, czy komunikacyjne.

Stargard Szczeciński znajduje się w dorzeczu Iny, w niedalekim sąsiedztwie Jeziora Miedwie. Najniżej położony punkt miasta znajduje się na wysokości 20 m n.p.m., najwyższy zaś na wysokości 40 m n.p.m. Tereny rolnicze zajmują ok. 1 600 ha, co stanowi 34% powierzchni miasta.

W Stargardzie Szczecińskim mają siedzibę urzędy administracji samorządowej – Urząd Miejski oraz Starostwo Powiatowe.

Stargard Szczeciński odległy jest od Szczecina o 40 km, od międzynarodowego portu lotniczego Szczecin – Goleniów 45 km, od Berlina o 180 km, od terminalu promowego w Świnoujściu o 150 km, od Poznania o 200 km, a od Warszawy o 530 km.

Miasto aktywnie realizuje współpracę z zagranicą, miastami partnerskimi Stargardu są: Elmshorn i Stralsund (Niemcy), Saldus (Łotwa), Slagelse (Dania) oraz Wijchen (Holandia). Miasto podjęło również współpracę z niemieckimi miastami Neubrandenburg i Bernau bei Berlin w celu pozyskania środków z Unii Europejskiej na remont zabytków oraz współpracę kulturalną.

3.2. Demografia

Stargard liczy 69,7 tys. mieszkańców (stan w dniu 31 grudnia 2012 r.), w tym 33,7 tys. mężczyzn i 36,1 tys. kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 1450 osób na 1 km².

Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne Stargardu Szczecińskiego na tle województwa zachodniopomorskiego.

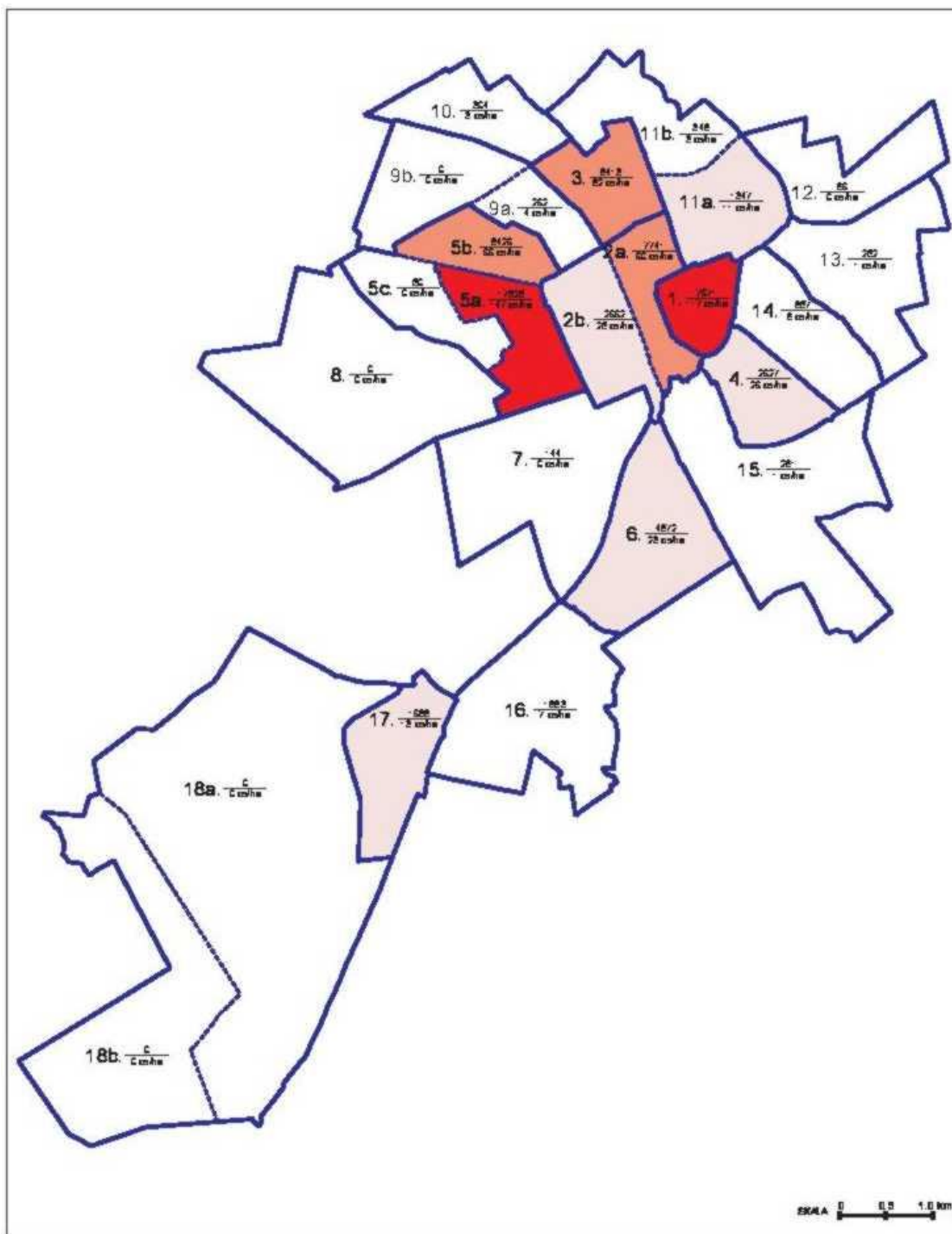
L.p.	Wskaźnik	2002	2006	2011	2012
1.	Ludność [tys. os.]	71,3	70,5	69,8	69,7
	- w województwie zachodniopomorskim	1697,7	1692,8	1722,7	1721,4
2.	Osoby pracujące [tys. os.]	13,5	12,7	14,3	14,1
	- w województwie zachodniopomorskim	486,5	499,9	511,3	505,5
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [tys. os.]	15,5	13,4	12,0	11,9
	- w województwie zachodniopomorskim	383,7	337,4	313,3	308,2
4.	Osoby w wieku produkcyjnym [tys. os.]	47,1	47,7	46,2	45,5
	- w województwie zachodniopomorskim	1082,0	1113,9	1127,1	1118,4
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [tys. os.]	8,6	9,3	11,6	12,3
	- w województwie zachodniopomorskim	232,0	241,5	282,4	294,8
6.	Stopa bezrobocia [%]	30,6	26,2	18,8	19,9
	- w województwie zachodniopomorskim	b.d.	21,5	17,6	18,2
7.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	1,7	0,3	0,1	-0,5
	- w województwie zachodniopomorskim	0,5	0,4	-0,1	-0,3
8.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	-2,9	-3,6	-4,9	-1,0
	- w województwie zachodniopomorskim	-0,8	-1,1	-0,5	-0,5

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl.

Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne Stargardu Szczecińskiego.

L.p.	Wskaźnik	2002	2006	2011	2012
1.	Urodzenia	657	611	618	599
2.	Zgony	536	593	613	635
3.	Napływ ludności, w tym:	576	791	980	755
4.	Odływ ludności, w tym:	785	1042	1024	826
5.	Saldo zmian	-88	-233	-339	-107

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl.



STARGARD SZCZECIŃSKI - STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA Rys. nr 8

OZNACZENIA:

18b. $\frac{0}{0 \text{ os/ha}}$
 ilość mieszkań w jednostce/podjednostce
 ilość osób na jednostkę powierzchni
 jednostka/podjednostka

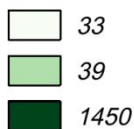
	0 - 10
	11 - 30
	31 - 100
	101 - 150

Rys. 3.2.1. Gęstość zaludnienia w poszczególnych rejonach miasta Stargard Szczeciński.

Źródło: Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Stargardu Szczecińskiego, Rys. 8.

Legenda

gęstość zaludnienia [osób/km²]



Rys. 3.2.2. Gęstość zaludnienia Gmin Kobylanka, Miasto Stargard Szczeciński, Stara Dąbrowa, Stargard Szczeciński.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

3.3. Gospodarka

W Stargardzie Szczecińskim zatrudnionych jest ponad 14 tysięcy osób. Największymi pracodawcami w mieście są następujące zakłady: Bridgestone Stargard Sp. z o.o., „CARGOTEC” – Sp. z o.o., Zakład Pojazdów Szynowych Sp. z o.o., Backer OBR Sp. z o.o., Cukrownia Kluczewo Sp. z o.o. (przemysł maszynowy, gumowy, spożywczy, środków transportu).

W ostatnich latach rozwinął się również handel wielkopowierzchniowy (m.in. Galeria Handlowa Starówka oraz inne, liczne sklepy).

Tab. 3.3.1. Podmioty gospodarki narodowej w Stargardzie Szczecińskim w rejestrze REGON w 2012 r.

L.p.	Wyszczególnienie	Liczba
1.	Podmioty gospodarki narodowej ogółem	8 276
1a	w tym w sektorze rolniczym	71
1b	w tym w sektorze przemysłowym	667
1c	w tym w sektorze budowlanym	1 203
2.	Podmioty gospodarki narodowej na 10 tys. ludności	1 187
3.	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 10 tys. ludności	892

Źródło: *Statystyczne Vademecum Samorządowca – Gmina Miejska Stargard Szczeciński, GUS Szczecin, 2013.*

W 2012 r. dochody budżetu miasta wyniosły 179,8 mln zł (co w przeliczeniu na 1 mieszkańca daje ok. 2,6 tys. zł), a wydatki – 177,6 mln zł (w przeliczeniu na 1 mieszkańca – ok. 2,5 tys. zł).

Tab. 3.3.2. Podstawowe dane budżetowe Miasta Stargard Szczeciński dotyczące transportu.

L.p.	Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013
1.	Dochody Miasta ogółem [mln zł]	167,7	169,7	185,0	192,8
2.	Wydatki Miasta ogółem [mln zł] w tym:	180,8	170,1	188,9	192,9
3.	w Dziale Transport i łączność [mln zł]	19,6	8,7	10,3	10,7
a)	drogi publiczne gminne [mln zł]	14,7	4,8	5,25	5,4
	drogi publiczne powiatowe	0,736		0,045	0,141
b)	lokalny transport zbiorowy [mln zł]	4,7	4,6	5,8	5,1

Źródło: *Sprawozdania roczne z wykonania budżetów Miasta Stargard Szczeciński, www.bip.um.stargard.pl*

3.4. Sfera społeczna

W Stargardzie Szczecińskim znajdują się szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące, szkoły zawodowe, technika oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2012/2013 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 4 tys. uczniów, w szkołach gimnazjalnych – ponad 2,3 tys. oraz w ponadgimnazjalnych – ponad 52 tys.¹⁸.

¹⁸ <http://www.stat.gov.pl/gus/>.

Tab. 3.4.1. Edukacja w Stargardzie Szczecińskim w roku szkolnym 2012/2013.

Placówka	Liczba placówek [szt.]	Liczba uczniów [tys. os.]
Przedszkola	14	2,118
Szkoły podstawowe	9	3,909
Gimnazja	7	2,318
Szkoły zasadnicze (zawodowe)	5	0,761
Licea ogólnokształcące	7	1,574
Technika i ogólnokształcące szkoły artystyczne	7	1,989
Szkoły policealne	2	0,240

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, <http://www.stat.gov.pl>.

W Stargardzie Szczecińskim znajdują się również publiczne i prywatne placówki kształcenia wyższego:

- Stargardzka Szkoła Wyższa Stargardinum,
- Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych w Stargardzie Szczecińskim,
- Zachodniopomorska Szkoła Biznesu, Wydział Przedsiębiorczości.

Miasto jest rozwiniętym ośrodkiem kulturalnym, znajdują się w nim:

- Muzeum Archeologiczno – Historyczne,
- Stargardzkie Centrum Kultury z salą teatralno – filmową,
- Książnica Stargardzka.

Ponadto co roku odbywają się m.in. Dni Stargardu oraz festiwal międzynarodowy „Stargard Gospel Days”.

W Stargardzie Szczecińskim istnieje kilkanaście klubów sportowych. W mieście znajduje się wiele obiektów sportowych, którymi zarządza miasto, Ośrodek Sportu i Rekreacji oraz inne podmioty. Należą do nich m.in. 2 stadiony piłkarskie, 1 stadion lekkoatletyczny, hala sportowa, 3 kryte pływalnie, kręgielnia, 4 korty tenisowe.

3.5. Informacje ogólne o gminach objętych porozumieniami międzygminnymi ze Gminą Miasto Stargard Szczeciński – Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński

Gmina Miasto Stargard Szczeciński tworzy wraz z Gminami Kobylanka, Stara Dąbrowa oraz Gminą Stargard Szczeciński porozumienia międzygminne w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Kolejna tabela zestawia podstawowe informacje o tych gminach.

Tab. 3.5.1. Podstawowe informacje na temat gmin Kobylanka, Stara Dąbrowa oraz Stargard Szczeciński (gmina wiejska).

L.p.	Wyszczególnienie	Gmina Kobylanka 	Gmina Stara Dąbrowa 	Gmina Stargard Szczeciński 
1	Powierzchnia [km ²]	121,68	112,59	318,88
2	Ludność, w tym:	4 761	3 718	12 380
3	- mężczyźni	2 363	1 900	6 253
4	- kobiety	2 398	1 818	6 127
5	Gęstość zaludnienia [os./1 km ²]	39	33	39
6	Osoby w wieku przedprodukcyjnym	968	820	2650
7	Osoby w wieku produkcyjnym	3 165	2 440	8 269
8	Osoby w wieku poprodukcyjnym	628	458	1 461
9	Osoby pracujące [tys. os.], w tym:	0,71	0,20	1,25
10	Przyrost naturalny [na 1000 ludn.]	5,5	3,0	1,3
11	Saldo migracji	132	3	37

Źródło: www.stat.gov.pl

Gmina Kobylanka graniczy ze Stargardem Szczecińskim od zachodu, jest również gminą graniczną pomiędzy powiatami: goleniowskim, gryfińskim i Szczecinem. Jej powierzchnię, stanowiącą 8% powierzchni powiatu, w większości zajmują lasy posiadające status ochronny (55% powierzchni gminy). Siedziba gminy oddalona jest od Stargardu Szczecińskiego o 11 km.

Gmina Stara Dąbrowa jest niewiele mniejsza od gminy Kobylanka – jej powierzchnia stanowi 7,4% powierzchni powiatu. Gmina Stara Dąbrowa ma charakter wybitnie rolniczy. Użytki rolne zajmują bowiem ponad 80% jej powierzchni, z kolei lasy jedynie 8%.

Gmina Stargard Szczeciński sąsiaduje między innymi z gminami Kobylanka, Stara Dąbrowa oraz Gminą Miasto Stargard Szczeciński. Jej powierzchnia stanowi 21% powierzchni całego powiatu, zamieszkiwana jest z kolei przez 9,4% ludności powiatu. Gmina ma charakter zdecydowanie rolniczy. 72% jej powierzchni zajmują użytki rolne, obszar zalesiony zaś stanowi 12% powierzchni.

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem

4.1. Komunikacja miejska w Stargardzie Szczecińskim

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Funkcjonowanie komunikacji miejskiej na obszarze objętym planem oparte jest na Uchwale Nr XI/122/2003 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 30 września 2003 r. (z późn. zm.) w sprawie uchwalenia Statutu Miejskiego Zakładu Komunikacji z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim.

Przedmiotem działania zakładu jest przede wszystkim wykonywanie zadań z zakresu przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej na terenie Stargardu Szczecińskiego i wybranych gmin na podstawie porozumień międzygminnych. Miejski Zakład Komunikacji jako samorządowy zakład budżetowy nie posiada osobowości prawnej, stanowi on jednostkę organizacyjną Stargardu Szczecińskiego. W Statucie zdefiniowane są zasady funkcjonowania zakładu:

- działalność prowadzona jest w oparciu o roczny plan finansowy,
- koszty prowadzenia działalności równoważone są przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych, ze świadczenia innych usług oraz dotacji z budżetu miasta Stargardu Szczecińskiego,
- zakład prowadzi rachunkowość finansową; w Statucie określono terminy i sposoby ustalania oraz przekazywania do budżetu miasta zaliczkowych wpłat nadwyżki środków obrotowych,
- mienie zakładu stanowi część mienia komunalnego Stargardu Szczecińskiego, przy czym zakład samodzielnie decyduje o wykorzystaniu składników mienia.

Według załączników nr 1 i 2 do Uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim nr XXXII/373/2013 z dnia 24 września 2013 r. zmieniającej uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest Gmina Miasto Stargard Szczeciński oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków, udostępnione są 192 przystanki komunikacyjne, spośród których 160 przeznaczonych jest do obsługi tylko przez operatorów.

Na liniach komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim funkcjonuje jeden operator – Miejski Zakład Komunikacji z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim (MZK).

MZK obsługuje 23 linie komunikacyjne, w tym 1 linię funkcjonującą w godzinach 20 - 5. Zakres kursowania poszczególnych linii jest bardzo zróżnicowany:

- 10 linii funkcjonuje codziennie (w tym jedna linia komunikacyjna uruchamiania jest w godzinach wieczorno – nocnych),
- 1 linia uruchamiana jest od poniedziałku do soboty,
- 8 linii kursuje od poniedziałku do piątku,
- 4 linie funkcjonują w soboty i niedziele.

Tab. 4.1.1. Aktualny przebieg linii komunikacji miejskiej obsługiwanych przez MZK Stargard Szczeciński.

Numer linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe	Okres kursowania
1	Os. Chopina – H. Wieniawskiego - Szczecińska – Pierwszej Brygady – J. Piłsudskiego (powrót przez Wojska Polskiego i M. Konopnickiej) – A. Struga - Portowa – K. Wielkiego – B. Krzywoustego – S. Staszica – Ślaska – Bogusława IV – Giżynek Cmentarz	codziennie
2	Tesco – Szczecińska – S. Wyszyńskiego – A. Struga – Portowa - K. Wielkiego – B. Krzywoustego – Staszica – Warszawska – W. Broniewskiego – Armii Krajowej – J. Twardowskiego – Powstańców Warszawy - Os. Pyrzyckie (powrót przez Niepodległości) wybrane kursy są skrócone do Szczecińskiej	poniedziałek – sobota
3	Kobylanka – Morzyczyn – Lipnik – Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – B. Krzywoustego – Bydgoska – Strachocin – Święte wybrane kursy rozpoczynają bieg z ul. Szczecińskiej	sobota – niedziela
3G	Grzędzice – Lipnik – Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – B. Krzywoustego – Bydgoska – Strachocin – Święte – Tychowo – Sułkowo wybrane kursy rozpoczynają bieg z ul. Szczecińskiej oraz są skrócone do Świętego	poniedziałek – piątek
4	Reptowo – Niedźwiedź - Kałęga - Motaniec - Kobylanka – Bielkowo - Jęczydół – Morzyczyn – Zieleniewo – Lipnik – Moniuszki - Szczecińska – Wyszyńskiego – Pl. Wolności wybrane kursy rozpoczynają bieg z Kobylanki i Morzyczyna	poniedziałek – piątek (w okresie letnich wakacji szkolnych codziennie)
5	Koszewo – Koszewko – Wierzchład – Skalin – Kunowo – Zieleniewo – Lipnik – Szczecińska – S. Wyszyńskiego – A. Struga – Portowa – B. Chrobrego – Gdańska – Morska - Kłębino – Małkocin – Storkówko wybrane kursy z Lipnika oraz ul. Szczecińskiej	odcinek Koszewo – pl. Wolności: poniedziałek – sobota odcinek pl. Wolności – Storkówko: codziennie
6	Pl. Wolności – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska – W. Broniewskiego – R. Traugutta – J.U. Niemcewicza - Główna - Witkowo Drugie - Witkowo	codziennie
7	Pl. Wolności – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska – W. Broniewskiego – R. Traugutta – J.U. Niemcewicza – Strzyżno	poniedziałek – piątek
8	Zakład Karny – Al. Żołnierza – T. Kościuszki (powrót przez Słoneczną) – Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska – W. Broniewskiego – J. Lelewela – Lotników – Tańskiego	poniedziałek – piątek

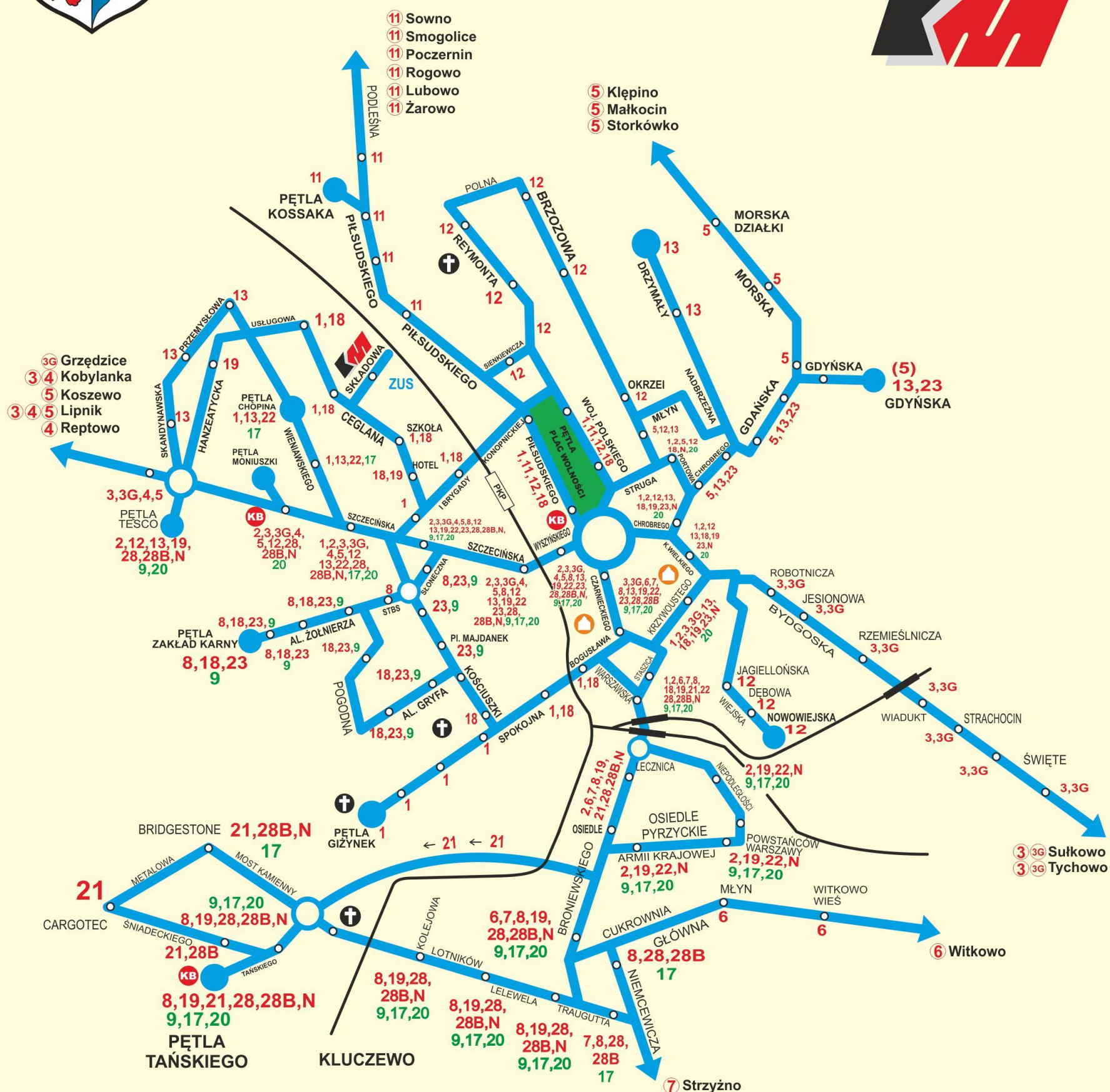
Numer linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe	Okres kursowania
	wybrane kursy przez ul. J.U. Niemcewicza i R. Traugutta oraz przez ul. Metalową, wybrane kursy rozpoczynają bieg z Al. Żołnierza – Koszary	
9	Zakład Karny – Al. Żołnierza – Pogodna - Al. Gryfa - Kościuszki (powrót przez Słoneczną) – Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska - Niepodległości - Powstańców Warszawy – J. Twardowskiego – Armii Krajowej – W. Broniewskiego – J. Lelewela – Lotników – Tańskiego	sobota – niedziela
11	Pl. Wolności – Wojska Polskiego (powrót przez J. Piłsudskiego) – M. Konopnickiej – J. Piłsudskiego – Podleśna - Żarowo - Lubowo - Rogowo - Poczernin - Smogolice - Sowno – Strumiany wybrane kursy są skrócone do os. Kossaka, Żarowa, Sowna oraz rozpoczynają bieg z ul. Czarnieckiego	codziennie
12	Tesco - Szczecińska – S. Wyszyńskiego – Wojska Polskiego (powrót przez H. Sienkiewicza, J. Piłsudskiego) – W. Reymonta - Polna – Brzozowa – S. Okrzei - Portowa - K. Wielkiego – Jagiellońska – Wiejska – Nowowiejska wybrane kursy rozpoczynają bieg na ul. Szczecińskiej	codziennie
13	Tesco - Skandynawska - Przemysłowa - Ciepna - H. Wieniawskiego - Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – B. Krzywoustego – B. Chrobrego – Gdańska – Gdyńska wybrane kursy z os. Chopina oraz do ul. M. Drzymały	codziennie
17	Os. Chopina – H. Wieniawskiego - Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska – Niepodległości – Powstańców Warszawy – J. Twardowskiego – Armii Krajowej – W. Broniewskiego – J.U. Niemcewicza – R. Traugutta – J. Lelewela – Lotników – Tańskiego wybrane kursy skierowane z wjazdem kieszeniowym przez ul. Most Kamienny	sobota – niedziela
18	Usługowa – Ceglana – I Brygady – J. Piłsudskiego (powrót przez Wojska Polskiego i M. Konopnickiej) – Pl. Wolności – A. Struga - Portowa - K. Wielkiego – B. Krzywoustego – S. Staszica – Śląska – Bogusława IV - Spokojna – Kościuszki - Al. Gryfa – Pogodna – Boczna - Al. Żołnierza wybrane kursy rozpoczynają bieg na ul. Składowej lub ul. Ceglanej oraz wydłużone do Zakładu Karnego	codziennie
19	Tesco - Hanzeatycka – Nasienna - Usługowa - Ceglana – Pierwszej Brygady - Szczecińska – Wyszyńskiego – A. Struga – Portowa - K. Wielkiego – B. Krzywoustego – S. Staszica - Warszawska – Niepodległości – Powstańców Warszawy - J. Twardowskiego – Armii Krajowej – W. Broniewskiego – J. Lelewela – Lotników – Tańskiego wybrane kursy rozpoczynają bieg na ul. Usługowej oraz są skierowane przez ul. Składową	poniedziałek – piątek
20	Tesco - Szczecińska – Wyszyńskiego – A. Struga – K. Wielkiego – B. Krzywoustego – S. Staszica - Warszawska – Niepodległości – Powstańców Warszawy – J. Twardowskiego - Armii Krajowej - Fabryczna - Lotników – Tańskiego wybrane kursy rozpoczynają bieg z ul. Szczecińskiej	sobota – niedziela

Numer linii	Trasa podstawowa i trasy dodatkowe	Okres kursowania
21	Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska – W. Broniewskiego - Fabryczna - Most Kamienny - Metalowa – J. Śniadeckiego - Tańskiego	poniedziałek – piątek
22	Os. Chopina – H. Wieniawskiego - Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska – Niepodległości – Powstańców Warszawy – Os. Pyrzyckie (powrót przez J. Twardowskiego, Armii Krajowej, W. Broniewskiego)	poniedziałek – piątek
23	Al. Żołnierza – Boczna – Pogodna - Al. Gryfa – T. Kościuszki – (powrót przez Słoneczną) - Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – B. Krzywoustego – K. Wielkiego – B. Chrobrego - Gdańska – Gdyńska	codziennie
28	Tesco - Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska – W. Broniewskiego – Główna - J.U. Niemcewicz - R. Traugutta – J. Lelewela – Lotników – Tańskiego wybrane kursy rozpoczynają bieg na ul. Szczecińskiej	poniedziałek – piątek
28B	Tesco - Szczecińska – S. Wyszyńskiego – S. Czarnieckiego – S. Staszica - Warszawska – W. Broniewskiego – Główna - J.U. Niemcewicz - R. Traugutta – J. Lelewela – Lotników – Most Kamienny – Metalowa – J. Śniadeckiego – Tańskiego wybrane kursy rozpoczynają bieg na ul. Szczecińskiej	poniedziałek – piątek
N	Usługowa - Nasienna - Hanzeatyczna - Tesco – Szczecińska – S. Wyszyńskiego – Pl. Wolności – A. Struga – Portowa - K. Wielkiego – B. Krzywoustego – S. Staszica - Warszawska – Niepodległości – Powstańców Warszawy – J. Twardowskiego – Armii Krajowej – W. Broniewskiego – J. Lelewela – Lotników – Tańskiego linia wieczorno – nocna, część kursów rozpoczyna bieg z ulicy Szczecińskiej oraz jest skierowana przez ul. Most Kamienny	codziennie

Źródło: opracowanie własne.



Schemat tras linii komunikacyjnych MZK w Stargardzie Szczecińskim



- PĘTLA - PRZYSTANEK KOŃCOWY / POCZĄTKOWY
- PRZYSTANEK
- ...6,7,8,N... LINIE KOMUNIKACYJNE
- 9,17,20 LINIE KOMUNIKACYJNE KURSUJĄCE W SOBOTY, NIEDZIELE I ŚWIĘTA
- KASA BILETOWA, INFORMACJA MZK
- CMENTARZ
- URZĄD MIEJSKI / RATUSZ

Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim

ul. Składowa 1, 73-110 Stargard Szczeciński
www.mzk.stargard.pl
mzk@mzk.stargard.pl

Informacja:

91 573 13 82, 91 577 24 49, 91 573 24 46

Układ komunikacji miejskiej składa się z 3 grup funkcjonalnych, wyodrębnionych ze względu na pełnione funkcje oraz przebiegi tras:

- linie miejskie: 1, 2, 8, 9, 12, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 28, 28B, N,
- linie miejsko – podmiejskie: 3, 3G, 5, 11,
- linie podmiejskie: 4, 6, 7.

Podstawowy układ komunikacji miejskiej wewnątrz granic Stargardu Szczecińskiego tworzą linie nr 2, 8, 18 i 22, docierające do osiedli Chopina, Hallera, Pyrzyckiego oraz Lotniska. Linie te, stanowiące podstawowe połączenia w sieci komunikacyjnej kursują w dni robocze nie rzadziej niż co 30 minut w godzinach szczytu oraz co 45 w pozostałych przedziałach czasowych. Kolejną grupę stanowią linie uzupełniające, kursujące w godzinach szczytu nie rzadziej niż co około 45-60 minut oraz co 75 w porach pozaszczytowych. Należą do nich linie komunikacyjne nr 1, 11 (linia miejsko – podmiejska), 12 i 23. Do grupy połączeń dodatkowych uruchamianych z najniższymi częstotliwościami lub tylko w godzinach szczytu należą linie 3G (miejsko – podmiejska), 5 (miejsko – podmiejska), 13, 19, 21, 28 i 28B.

Specyficznym produktem jest linia N, kursująca z częstotliwością nie mniejszą niż co 60 minut w godzinach 20-5, z wyłączeniem godzin 1-3. W tym przedziale czasowym jest ona najważniejszą linią w mieście, zastępującą podstawowe linie dzienne.

Częstotliwości kursowania linii podmiejskich są kształtowane indywidualnie, w zależności od lokalnych potrzeb na podstawie obowiązujących stosownych porozumień.

Tylko jedna linia podstawowa jest uruchamiana codziennie, tj. linia 18. Linie 2, 3G, 8, 22 i 28 w dni wolne od pracy zastępowane są alternatywnymi połączeniami 3, 9, 17 i 20 (linia 2 nie kursuje tylko w niedziele).

Przebiegi tras niektórych linii są podobne – tworzą one swoiste zespoły linii, do których zaliczyć można:

- parę linii 2 i 19 – kursują wspólnie od pl. Zgody do osiedla Pyrzyckiego przez pl. Wolości, Portową, B. Krzywoustego,
- zespół linii 2, 12 i 28 – na odcinku od Tesco przez ul. Szczecińską do pl. Wolności,
- parę linii 8 i 28 – z os. Lotnisko przez os. Kluczewo, W. Broniewskiego, S. Czarnieckiego, Szczecińską do pl. Zgody (uzupełnianą dodatkowo przez szczytową linię nr 21 od ul. Szczecińskiej do ul. W. Broniewskiego),
- parę linii 1 i 18 – od ul. Spokojnej przez ul. B. Krzywoustego, Portową, pl. Wolności, Konopnickiej do Pierwszej Brygady,
- parę linii 13 i 22 – od ul. Chopina do pl. św. Ducha przez ul. Szczecińską,
- parę linii 13 i 23 – od ul. Gdyńskiej przez ul. Gdańską, K. Wielkiego, S. Czarnieckiego, Szczecińską do pl. Zgody,
- parę podmiejskich linii 6 i 7 – od pl. Wolności przez ul. W. Broniewskiego do ul. R. Traugutta,
- zespół linii podmiejskich 3, 3G, 4, 5 – od pl. Wolności przez ul. Szczecińską do Lipnika.

Rozkłady jazdy linii komunikacyjnych są zbudowane w oparciu o bardzo zróżnicowane częstotliwości kursowania, które nie gwarantują regularności kursowania oraz powtarzalności końcówek godzin odjazdów.

Miasto Stargard Szczeciński jest organizatorem komunikacji miejskiej i ma decydujący wpływ na trasy linii w obszarze administracyjnym miasta, natomiast trasy przebiegu oraz liczba kursów na liniach obsługujących obszar Gmin Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński ustalane są z samorządami gmin na podstawie zawartych porozumień międzygminnych. Partycypują one w kosztach komunikacji miejskiej realizowanej na swoim terenie.

Aktualnie MZK Stargard Szczeciński dysponuje 34 autobusami, z czego do obsługi linii komunikacji miejskiej ekspediowanych jest:

- w dni robocze w okresie nauki szkolnej 28 autobusów – 82% taboru,
- w dni robocze wolne od nauki szkolnej (poza wakacjami) 24 autobusy – 71% taboru,
- w dni robocze w okresie letnich wakacji szkolnych 22 autobusy – 65% taboru,
- w soboty 11 autobusów – 32% taboru,
- w niedziele i święta 9 autobusów – 26 % taboru.

Struktura taboru według klas autobusów wygląda następująco:

- klasa midi – 1 szt. (3%),
- klasa maxi – 26 szt. (76%),
- klasa mega – 7 szt. (21%).

Autobusy z niską podłogą i niskowejściowe stanowią 71% taboru – 24 sztuki i są one dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych oraz posiadających problemy z poruszaniem się.

Najstarszy autobus wyprodukowany został w 1992 roku i liczy obecnie 22 lata, najmłodsze 2 pojazdy pochodzą z 2009 roku. Średni wiek taboru wynosi 14,3 lat.

4.2. Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy Stargardu Szczecińskiego tworzą następujące linie kolejowe¹⁹:

- nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński, zelektryfikowana i czynna w ruchu pasażerskim oraz towarowym na całej długości trasy. Na 90% długości trasy prędkość maksymalna wynosi 120 km/h. Głównie jednotorowa, zaś dwutorowa jedynie na odcinkach Stargard Szczeciński – Runowo Pomorskie, Wejherowo – Rumia i Gdynia Główna – Gdańsk Główny,
- nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny – zelektryfikowana i czynna w ruchu pasażerskim oraz towarowym na całej długości trasy. W całości dwutorowa z prędkościami maksymalnymi do 120-140 km/h,
- nr 411 Stargard Szczeciński – Siekierki – jednotorowa, nieelektryfikowana, czynna wyłącznie w ruchu towarowym na odcinku Stargard Szczeciński – Pyrzyce, na dalszym odcinku nieprzejezdna. Przewozy pasażerskie na tej linii zawieszono w 2004 r.

Przez Stargard Szczeciński przebiega także linia wąskotorowa (Dobra Nowogardzkie – Stargard Szczeciński Wąskotorowy), która od 2005 r. jest całkowicie nieprzejezdna.

Stargard Szczeciński zgodnie z kolejowym rozkładem jazdy na 2014 rok będzie posiadać bezpośredni dostęp do połączeń kolejowych obsługiwanych przez pociągi:

¹⁹ Instrukcja Id-12 - Wykaz linii zarządzany przez PKP PLK S.A.

- regionalne (REGIO): operator Przewozy Regionalne sp. z o. o., obsługuje trasy: ze Szczecina Głównego przez Stargard Szczeciński do Poznania Głównego, Wałcza, Szczecinka, Koszalina i Słupska oraz wybrane połączenia w relacji Szczecin Główny – Stargard Szczeciński i Świnoujście – Poznań Główny,
- TLK – Twoje Linie Kolejowe: operator PKP Intercity S.A., obsługuje trasy: Białystok – Olsztyn – Gdańsk – Gdynia – Koszalin – Szczecin, Przemyśl – Kraków – Wrocław – Poznań – Szczecin (Świnoujście), Kraków – Łódź – Poznań – Szczecin, Kraków – Katowice – Poznań – Szczecin (Świnoujście), Białystok / Lublin – Warszawa – Poznań – Szczecin,
- InterREGIO: przewoźnik Przewozy Regionalne sp. z o. o., obsługuje połączenia na trasie: Warszawa – Szczecin (Świnoujście) oraz sezonowe z Katowic do Świnoujścia,
- EIC – Express InterCity: operator PKP Intercity S.A., obsługuje 2 połączenia na trasie Warszawa – Poznań – Szczecin.

Tab. 4.2.1. Zestawienie liczby par pociągów kursujących przez Stargard Szczeciński – stan na dzień 15.12.2013 r.

Kierunek (dotyczy tylko stacji Stargard Szczeciński)	Uśredniona liczba par pociągów w okresie nauki szkolnej:			Operator / Przewoźnik
	a) dzień roboczy	b) sobota	c) niedziela	
Szczecin	26+2*+17**	18+2*+13**	18,5+2*+13**	Przewozy Regionalne / PKP InterCity
Choszczno/ Poznań	8,5+2*+13**	4+2*+9**	4+2*+10**	Przewozy Regionalne / PKP InterCity
Białogard	6+4**	5+4**	5+3**	Przewozy Regionalne / PKP InterCity
Szczecinek	4	3,5	4,5	Przewozy Regionalne
Wałcz	5	5	5	Przewozy Regionalne
<i>Jeśli nie oznaczono, to liczba par dotyczy pociągów kategorii REGIO</i>				
<i>* - liczba par pociągów kategorii "InterREGIO" przewoźnika Przewozy Regionalne</i>				
<i>** - liczba par pociągów w kategorii „TLK” i „EIC” przewoźnika PKP InterCity</i>				

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów, www.plk-sa.pl.

Na terenie Stargardu Szczecińskiego znajdują się 2 nieczynne przystanki kolejowe na liniach normalnotorowych oraz 1 nieczynna stacja na linii wąskotorowej:

- stacja Stargard Szczeciński (węzeł kolejowy – linie 202, 351, 411),
- nieczynne przystanki Stargard Szczeciński Osiedle i Stargard Szczeciński Kluczewo (linia 411),
- nieczynna stacja Stargard Szczeciński Wąskotorowy (linia dawnej Stargardzkiej Kolei Wąskotorowej).

4.3. Regionalny osobowy transport drogowy

Linie komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim oraz na obszarze gmin Stara Dąbrowa, Stargard Szczeciński i Kobyłanka obsługuje Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Stargard Spółka z o.o. w likwidacji nie wykonuje przewozów na liniach regularnych. Pozostałe przedsiębiorstwa przewozowe obsługują linie lokalne, regionalne i dalekobieżne. Do najważniejszych przewoźników zaliczyć można:

- Przewozy Regionalne i Zagraniczne A. Fedeńczak,
- Transa. Przewóz osób, wynajem busów i autokarów,
- Usługi Przewozowe Krzysztof Dąbek,
- Przewozy Osobowe Piotr Bonczał,
- Usługi Transportowe Szurgot Lilia.

Najwięcej połączeń w transporcie drogowym uruchamianych jest na liniach komunikacyjnych ze Stargardu Szczecińskiego do Szczecina, Pyrzyca, Dobrzana, Żukowa i Ulikowa. Realizowane są również połączenia dalekobieżne na trasach łączących Stargard Szczeciński z Toruniem i Białymstokiem. Miasto posiada także regularne połączenia międzynarodowe z portami lotniczymi w Berlinie.

Większość przewoźników na liniach lokalnych i regionalnych rozpoczyna kursy z przystanków komunikacyjnych zarządzanych przez Gminę Miasto Stargard Szczeciński. Przewoźnicy najczęściej rozpoczynają swoje kursy z przystanków przy ulicy Wyszyńskiego, często wybierają przystanki zlokalizowane koło nieczynnego dworca PKS na ulicy Szczecińskiej. Wybrane linie komunikacyjne rozpoczynają bieg na osiedlu Tysiąclecia.

4.4. Transport indywidualny

Najwygodniejszą formę transportu stanowi samochód osobowy. Jednak ze względu na ograniczoną przepustowość układu dróg, szczególnie w centrum miasta oraz pomiędzy głównymi osiedlami a centrum, jak również ze względu na ograniczone możliwości wyznaczenia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w centrum, realizacja wszystkich podróży w oparciu o transport indywidualny nie jest możliwa. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju należy kreować przywileje dla transportu publicznego w celu zachowania równowagi ruchu w mieście poprzez uzyskanie wysokiego udziału transportu publicznego (w miastach średnich nawet na poziomie 40-50%), dzięki czemu można osiągnąć zmniejszenie zatłoczenia podstawowego układu drogowego.

W dwóch ostatnich dekadach wyraźnie wzrosła liczba samochodów jeżdżących po Polsce i województwie zachodniopomorskim. W Polsce w 2012 roku było zarejestrowanych 24 875 tys. pojazdów samochodowych, w tym 18 744 tys. samochodów osobowych, 2 920 tys. samochodów ciężarowych, 99,9 tys. autobusów. W województwie zachodniopomorskim było zarejestrowanych

1 023 tys. pojazdów samochodowych, w tym 781 tys. samochodów osobowych oraz 120 tys. samochodów ciężarowych i 4,7 tys. autobusów²⁰.

W Stargardzie Szczecińskim liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w latach 2010 – 2012 wzrosła o 10,8% (Tab. 4.4.1.).

Tab. 4.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Stargardzie Szczecińskim w latach 2010 – 2012.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych
2010	39 261
2011	41 584
2012	43 516

Źródło: Urząd Miejski w Stargardzie Szczecińskim.

W miastach występuje swoista „spirala” zachowań społecznych: przyrost liczby samochodów w mieście wpływa na większe zatłoczenie w ruchu drogowym, co z kolei wymusza rozbudowę układu drogowego oraz przeznaczanie coraz większej powierzchni, nierzadko dotąd terenów zielonych, na miejsca postojowe i parkingi. Wygoda (nawet względna) w poruszaniu się i parkowaniu przyczynia się do przyrostu liczby pojazdów.

Do transportu indywidualnego należy zaliczyć także ruch rowerowy, popularny wśród mieszkańców małych miejscowości, natomiast w średnich i dużych wykorzystywany głównie w aspekcie rekreacyjnym. Zwiększenie roli komunikacji rowerowej w transporcie miejskim wymaga stworzenia systemu tras rowerowych oraz odpowiednio zabezpieczonych miejsc do parkowania.

4.5. Transport towarowy

Transport gospodarczy, realizujący funkcje zaopatrzeniowe względem systemów gospodarczych i handlowych, jest niezbędny do prawidłowego funkcjonowania organizmu miejskiego. W ramach zintegrowanego systemu transportowego może być wyznaczony przedział czasowy, w którym dozwolony będzie swobodny wjazd pojazdów ciężarowych do centrum miasta tak, aby nie utrudniać przemieszczania się innych środków transportu, szczególnie w godzinach szczytów. Tranzytowy transport ciężki powinien w miarę możliwości omijać miasto i być kierowany obwodnicą.

²⁰ Główny Urząd Statystyczny, Transport - wyniki działalności w 2012 r., Warszawa 2013, s. 132-133.

4.6. Planowane inwestycje komunikacyjne

Do najważniejszych planowanych inwestycji komunikacyjnych, które usprawnią ruch w mieście oraz będą miały bezpośredni lub pośredni wpływ na dostępność Stargardu Szczecińskiego należą:

- budowa i rozbudowa połączeń drogowych do terenów przemysłowych, m.in. do Specjalnej Strefy Ekonomicznej i Stargardzkiego Parku Przemysłowego²¹,
- poprawa stanu technicznego ulic na terenie miasta²²,
- przebudowa dróg oraz zmiana organizacji ruchu w celu poprawy płynności ruchu w centrum miasta,
- budowa obwodnicy południowej i północnej w celu wyprowadzenia ruchu ponadlokalnego z centrum miasta,
- budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w okolicach dworców PKP i PKS²³,
- przebudowa i rozbudowa infrastruktury MZK oraz przystanków komunikacyjnych²⁴,
- zakup nowych autobusów przeznaczonych do obsługi komunikacji miejskiej,
- planowane przez GDDKiA wydłużenie trasy S10 w kierunku Piły.

²¹ Strategia Rozwoju Społeczno – Gospodarczego dla miasta Stargard Szczeciński na lata 2010-2020, s.105.

²² Ibidem, s. 107.

²³ Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stargardu Szczecińskiego, s. 134.

²⁴ Strategia Rozwoju Społeczno – Gospodarczego dla miasta Stargard Szczeciński na lata 2010-2020, s. 111.

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Układ zagospodarowania przestrzennego Stargardu Szczecińskiego odzwierciedla struktura użytkowania gruntów: tereny rolnicze zajmują ponad 34% obszaru miasta, leśne i parkowe wraz z zieleńcami około 2%, a tereny zurbanizowane i nieużytki – 64%. Rozmieszczenie ludności w Stargardzie Szczecińskim jest nierównomierne, co determinuje niejednorodną architektonicznie zabudowę miasta. W centrum miasta znajdują się zarówno obiekty zabytkowe, jak i zabudowa powojenna.

W mieście można wyodrębnić następujące obszary z zabudową mieszkaniową:

- obszary z wysoką zabudową wielorodzinną – np. osiedle Zachód,
- obszary z zabudową wielorodzinną średniej wysokości – np. osiedle Lotnisko,
- obszary ze staromiejską zabudową wielorodzinną – np. Stare Miasto,
- obszary z zabudową jednorodzinną – np. osiedla Mokrzyca, Przedmieście Szczecińskie.

Na terenie Stargardu Szczecińskiego większe obszary przemysłowe stanowią:

- obszar północno-zachodni miasta, w tym Stargardzki Park Przemysłowy – m.in. PEC, Backer OBR, ITL, Klippan Safety Polska,
- tereny Pomorskiej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Stargard Szczeciński) przy byłym lotnisku wojskowym – zakłady Cargotec, Bridgestone,
- zespół zakładów przemysłowych położonych wokół dawnej kolei wąskotorowej w północnej części miasta,
- zakłady zlokalizowane na osiedlu Kluczewo, w tym Cukrownia Kluczewo, Dutch Farmers.

Nowe inwestycje w zakłady przemysłowe będą mogły być lokalizowane również w południowej części miasta, w jednostce planistycznej „Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii” na terenach byłego lotniska wojskowego przeznaczonych – zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego – pod działalność przemysłową²⁵.

W Stargardzie Szczecińskim rozwinięty jest handel wielkopowierzchniowy. Centra handlowe znajdują się w centrum miasta (Galeria Starówka, Zodiak) i w zachodniej części miasta (C.H. TESCO oraz C.H. Kaufland).

5.2. Układ drogowy

Na obszarze Gminy Miasto Stargard Szczeciński oraz Gmin Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński podstawowy układ drogowy o znaczeniu lokalnym, regionalnym oraz krajowym tworzą:

- droga krajowa nr 10 relacji Płońsk – Drobin – Sierpc – Skępe – Lipno – Lubicz Dolny – Toruń – Solec Kujawski – Białe Błota – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią – Wyrzysk – Piła – Wałcz – Mirosławiec – Kalisz Pomorski – Recz – Suchań – Stargard Szczeciński – Szczecin – Lubieszyn. Droga łączy aglomerację warszawską z bydgosko – toruńską i szczecińską. Na odcinku

²⁵ Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stargardu Szczecińskiego, s. 170.

- stanowiącym obwodnicę Stargardu Szczecińskiego posiada ona status drogi ekspresowej. Przebiega m.in. przez tereny gmin: Miasto Stargard Szczeciński, Kobylanka i Stargard Szczeciński,
- droga krajowa nr 20 relacji Gdynia – Żukowo – Kościerzyna – Bytów – Miastko – Biały Bór – Szczecinek – Czaplunek – Złocieniec – Drawsko Pomorskie – Węgorzyno – Chociwel – Stargard Szczeciński o łącznej długości 318 km. Łączy Pomorze Zachodnie z Pomorzem Gdańskim. Droga przebiega m.in. przez tereny Gminy Miasto Stargard Szczeciński oraz Gminy Stargard Szczeciński. W Stargardzie Szczecińskim DK20 przebiega ulicami Bydgoską, Marii Skłodowskiej - Curie, Gdańską i Gdyńską,
 - droga wojewódzka nr 106 relacji Pyrzyce – Warnice – Stargard Szczeciński – Łęczycza – Maszewo – Jenikowo – Nowogard – Golczewo – Rzewnowo, o łącznej długości 108 km. Przebiega m.in. przez Gminę Miasto Stargard Szczeciński oraz Gminy Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński. W Stargardzie Szczecińskim droga przebiega ulicami: Szosa Maszewska, ul. Gdańska, ul. Marii Skłodowskiej - Curie, Obwodnicą Staromiejską, ul. Popiela, ul. Stanisława Staszica, ul. Warszawską, oraz ul. Władysława Broniewskiego,
 - droga wojewódzka nr 120 relacji granica państwa - Gryfino – Wełtyń – Gardno, Stare Czarnowo – Kolbacz – Bielkowo – Kobylanka. Długość drogi to ok. 37 km,
 - droga wojewódzka nr 141 o długości niespełna 13 km łączy Maszewo z drogą krajową nr 6. Droga przebiega fragmentem przez obszar Gminy Stargard Szczeciński,
 - droga wojewódzka nr 142 łączy drogę ekspresową S3 z drogą krajową nr 20, przebiega m.in. przez obszar Gmin Stargard Szczeciński oraz Stara Dąbrowa. Jest drogą o wysokim standardzie.

Stargard Szczeciński posiada dobrze rozbudowaną sieć ulic, w tym również dogodnie połączenie ze stolicą województwa – Szczecinem. Główny układ komunikacyjny miasta tworzą:

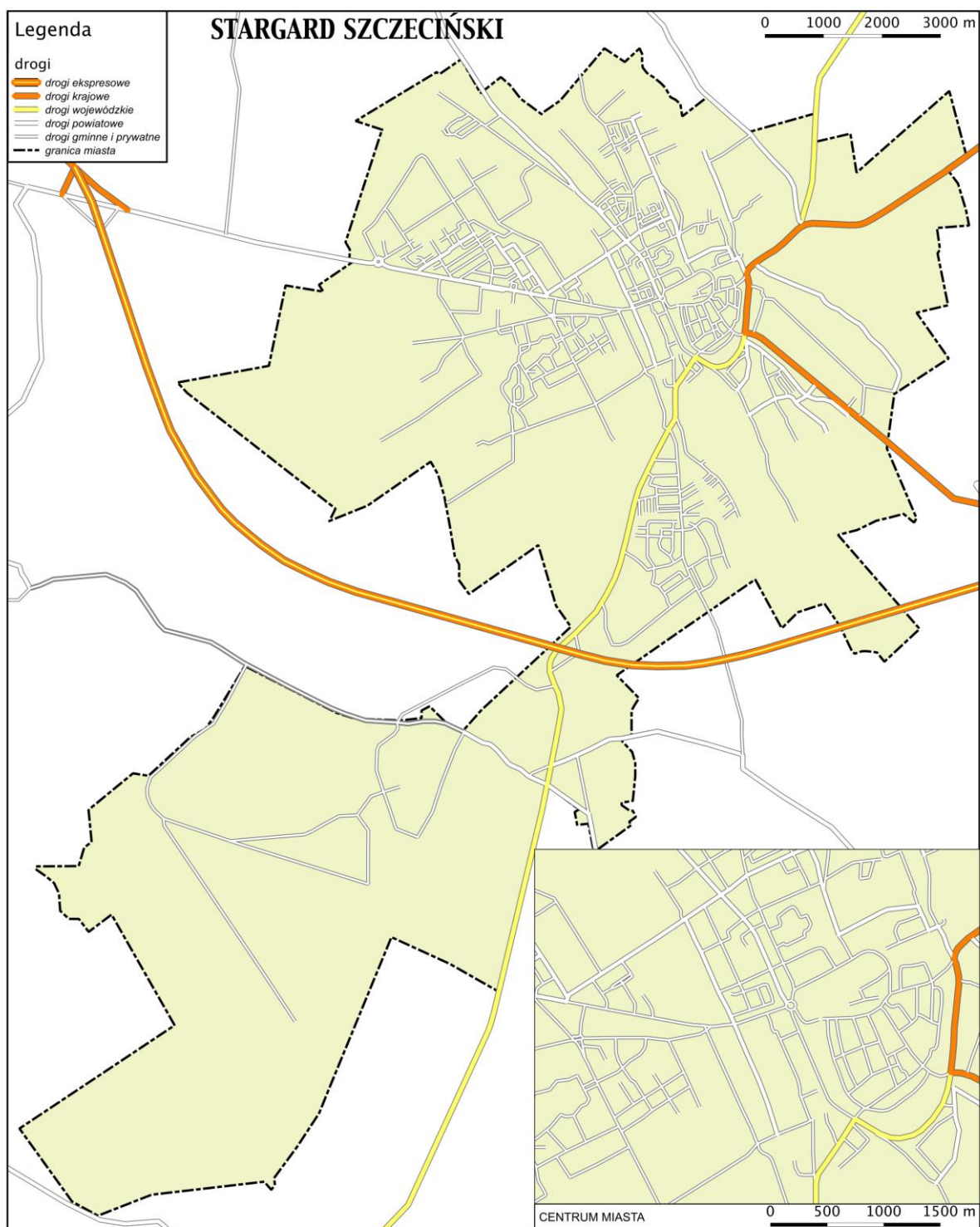
- na osi wchód – zachód: od strony Wałcza DK 10 wraz z obwodnicą miasta (ze statusem drogi ekspresowej) lub w obrębie miasta: DK 20 (ul. Bydgoska), DW 106 (ciągami ulic Obwodnica Staromiejska i Popiela), ul. Hetmana Czarnieckiego, ul. Szczecińska (węzeł z DK 10), dalej DK 10 w kierunku Szczecina,
- na osi północ – południe: od strony Nowogardu lub Chociwla DK 20 (ul. Gdyńska, ul. Gdańska, ul. Marii Skłodowskiej - Curie, ul. Bydgoska), DK 10 ciągiem obwodnicy miasta, węzeł z DW 106, DW 106 (ul. Broniewskiego) lub w obrębie miasta: DK 20 (ul. Gdyńska, ul. Gdańska, ul. Marii Skłodowskiej - Curie), DW 106 (Obwodnica Staromiejska, ul. Popiela, ul. Staszica, ul. Warszawska, ul. Broniewskiego) w kierunku Pyrzyc, Myśliborza.

Powyższe ulice to drogi jedno- lub dwujezdniowe, z nielicznymi skanalizowanymi skrzyżowaniami i ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną.

Długość dróg w Stargardzie Szczecińskim wynosi 135,325 km²⁶:

- drogi krajowe – 5,2 km (4 ulice),
- drogi wojewódzkie – 5,9 km (4 ulice),
- drogi powiatowe – 40,125 km (72 ulice),
- drogi gminne – 84,1 km (179 ulic).

²⁶ Na podstawie informacji uzyskanych z Urzędu Miejskiego w Stargardzie Szczecińskim.



Rys. 5.2.1. Podstawowy układ drogowy Stargardu Szczecińskiego.



Źródło: opracowanie własne.

Legenda

drogi

-  drogi ekspresowe
-  drogi krajowe
-  drogi wojewódzkie
-  drogi powiatowe
-  drogi gminne

miejsowości

-  inne miejscowości
-  siedziba gminy



Rys. 5.2.2. Podstawowy układ drogowy na terenie Gmin Kobyłanka, Stara Dąbrowa, Stargard Szczeciński. Źródło: opracowanie własne.

5.3. Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w okolicach Stargardu Szczecińskiego

Na drogach krajowych i wojewódzkich regularnie co 5 lat (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadza Generalny Pomiar Ruchu (GPR), którego celem jest zilustrowanie aktualnego poziomu natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci dróg oraz wskazanie prognozy ruchu w perspektywie kolejnych 5, 10 oraz 15 lat. Obecnie obowiązującym pomiarem jest GPR z roku 2010.

Na drogach krajowych przebiegających przez obszar gmin: miejskiej i wiejskiej Stargard Szczeciński oraz Kobylanka zarejestrowane natężenie ruchu wynosi²⁷:

- w ciągu drogi krajowej nr 10:
 - 17 817 poj./dobę na odcinku Szczecin – Motaniec
 - 13 787 poj./dobę na odcinku Motaniec – Lipnik
 - 6 109 poj./dobę na odcinku Lipnik – węzeł z drogą wojewódzką nr 106
 - 5 434 poj./dobę na odcinku węzeł z drogą wojewódzką nr 106 – Święte
 - 7 139 poj./dobę na odcinku Święte – Suchań
- w ciągu drogi krajowej nr 20:
 - 11 571 poj./dobę na odcinku Stargard Szczeciński /Przejście/
 - 3 812 poj./dobę na odcinku Stargard Szczeciński – Lisowo

Na drogach wojewódzkich przebiegających przez obszar gmin: miejskiej i wiejskiej Stargard Szczeciński, Kobylanka oraz Stara Dąbrowa zarejestrowane natężenie ruchu wynosi:

- w ciągu drogi wojewódzkiej nr 106:
 - 3 283 poj./dobę na odcinku między miejscowościami Maszewo i Łęczycą
 - 4 733 poj./dobę na odcinku między Łęczycą i Stargardem Szczecińskim
 - 13 298 poj./dobę na odcinku Stargard Szczeciński /Przejście/
 - 4 406 poj./dobę na odcinku między Stargardem Szczecińskim a miejscowością Obryta
- w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120:
 - 2 626 poj./dobę na odcinku między miejscowościami Kołbacz i Kobylanka
- w ciągu drogi wojewódzkiej nr 142:
 - 4 360 poj./dobę na odcinku między Szczecinem a Łęczycą
 - 3 120 poj./dobę na odcinku między Łęczycą a Lisowem

Najbardziej obciążonym ruchem drogowym odcinkiem drogi krajowej w granicach analizowanych gmin jest odcinek DK10 Szczecin – Motaniec. Ruch przewyższa tu ponad dwukrotnie średnią wartość SDR dla województwa zachodniopomorskiego, która wynosi dla dróg krajowych 6 892 poj./dobę. Wśród dróg wojewódzkich omawianego obszaru największe natężenie ruchu występuje na drodze wojewódzkiej nr 106 w obrębie Stargardu Szczecińskiego – 13 298 poj./dobę, co niespełna sześciokrotnie przekracza średnią wartość wskaźnika dla dróg wojewódzkich województwa zachodniopomorskiego – 2 358 poj./dobę.

²⁷ Dane z GPR2010.

Najbardziej obciążone odcinki dróg w Stargardzie Szczecińskim to:

- ciąg Szczecińska – S. Wyszyńskiego,
- ciąg S. Staszica – Warszawska – W. Broniewskiego,
- Bydgoska,
- Popiela – Obwodnica Staromiejska – M. Skłodowskiej – Curie.

5.4. Wpływ transportu na środowisko

5.4.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Polska jest zobowiązana, jako członek Unii Europejskiej, do wypełniania jej wymogów prawnych, również w aspekcie ochrony środowiska naturalnego²⁸. Aspekt ten podnoszą strategiczne dokumenty krajowe oraz regionalne. Ochrona ta ma szczególne znaczenie w dużych miastach, w których stan środowiska naturalnego przekłada się istotnie na warunki życia mieszkańców.

Transport publiczny oddziałuje na środowisko w dwóch zasadniczych kierunkach: poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza oraz poprzez emisję hałasu.

Pojazdy w trakcie użytkowania stanowią źródło zanieczyszczenia powietrza. Silniki spalinowe zasilane olejem napędowym stanowią najpowszechniejszy sposób napędzania samochodów, również autobusów miejskich. Niemniej stały postęp technologiczny w zakresie produkcji tych silników umożliwia zmniejszanie ilości zużywanego przez nie paliwa, jak i spełnianie coraz bardziej rygorystycznych norm ekologicznych. Pojazdy zasilane paliwami przyjaznymi środowisku - gazem ciekłym LPG, sprężonym gazem ziemnym CNG, biopaliwami, czy samochody o napędach hybrydowych - przyczyniają się do zmniejszenia emisji do powietrza szkodliwych dla środowiska składników spalin.

Źródłem hałasu są pojazdy poruszające się przebiegającymi przez miasto drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i lokalnymi.

5.4.2. Emisja spalin

Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. Na podstawie Oceny jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za 2012 rok, Stargard Szczeciński będący częścią strefy zachodniopomorskiej (kod PL3203), w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, wymaga wdrożenia naprawczych programów ochrony powietrza z uwagi na występowanie na obszarze strefy zachodniopomorskiej przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM₁₀ z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej (klasa C). Stargard Szczeciński został zaliczony do jednego z potencjalnych obszarów z przekroczeniami standardu jakości powietrza przez 24 - godzinne stężenia pyłu PM₁₀. Podobne przekroczenia dotyczą

²⁸ Art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”.

również benzo(a)pirenu. Pozostałe ww. substancje zostały zakwalifikowane do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczeń wykazały wartości niższe od poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych.

Tab. 5.4.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy zachodniopomorskiej dla wybranych substancji.

Lp.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej	Poziom stężeń zanieczyszczenia	Wymagane działania
		dla zanieczyszczenia w strefie zachodniopomorskiej		
1	Dwutlenek azotu NO ₂	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego	- utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
2	Tlenek węgla CO			
3	Dwutlenek siarki SO ₂			
4	Pył PM 2,5			
5	Ozon			
6	Benzen			
7	Pył zawieszony PM 10	C	powyżej poziomu dopuszczalnego	- określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji
8	Benzo(a)piren			- opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie

Źródło: Ocena Jakości Powietrza w Województwie Zachodniopomorskim za rok 2012.

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

Tab. 5.4.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukołowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

W ostatnich latach popularność zdobywają pojazdy z napędami alternatywnymi, do których zaliczyć można m.in. pojazdy elektryczne, o napędzie hybrydowym i zasilane LNG i CNG.

Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²⁹ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

Na wysokość opłat wpływ mają zarówno rodzaj pojazdu, rodzaj paliwa, rodzaj silnika, w jakim to paliwo jest spalane, data rejestracji pojazdu oraz norma EURO, jaką spełnia dany silnik. Najniższe stawki opłat są za pojazdy z silnikami zasilanymi CNG.

²⁹ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.).

Tab. 5.4.2.3. Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy.³⁰

Poz. tabeli J	Rodzaj silnika	Stawka opłaty dla ON [zł/Mg]			Stawka opłaty dla CNG [zł/Mg]		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
14	Silniki w autobusach o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 30.09.1993	51,81	53,16	55,45	-	-	-
15	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.1993 - 30.09.1996 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 1	18,71	19,20	20,03	-	-	-
16	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.1996 - 30.09.2001 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 2	14,62	15,00	15,65	-	-	-
17	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.2001 - 30.09.2006 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 3	10,71	10,99	11,46	6,43	6,60	6,88
18	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy w okresie 1.10.2006 - 30.09.2009 lub z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 4	7,77	7,97	8,31	5,36	5,50	5,74
19	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 Mg z dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań EURO 5	5,40	5,54	5,78	3,93	4,03	4,2

Polska zajmuje odległe miejsce z liczbą około 2 200 pojazdów napędzanych CNG i 48 stacjami tankowania. Według danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej³¹ w 2012 r.:

- 11 operatorów autobusowego transportu publicznego posiadało łącznie 204 pojazdy na CNG,
- 4 operatorów – 16 pojazdów na gaz płynny,
- 4 operatorów – 29 pojazdów na biopaliwo oraz
- 3 operatorów – 17 pojazdów hybrydowych.

Aktualnie w aspekcie ekonomii i ekologii najbardziej kompromisowym rozwiązaniem jest zastosowanie technologii napędu hybrydowego, która stanowi połączenie silnika elektrycznego z silnikiem spalinowym. Wykorzystuje ona baterie lub superkondensatory, które dostarczają energię

³⁰ Obwieszczenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska, tabele J, określające jednostkowe stawki opłat za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza z procesów spalania paliw w silnikach spalinowych:

- na rok 2011: z dnia 4.10.2010 r. (MP z 2011 r. nr 74 poz. 945),
- na rok 2012: z dnia 26.09.2011 r. (MP z 2011 r. nr 94 poz. 958),
- na rok 2013: z dnia 10.09.2012 r. (MP z 2012 r. poz. 766).

³¹ Komunikacja miejska w liczbach - dane za 12 miesięcy 2012 roku, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej 2013.

do silnika elektrycznego współpracującego z silnikiem mechanicznym. Stosowanie tej technologii pozwala na wyłączanie silnika spalinowego (na dłuższych postojach, np. na przystanku, skrzyżowaniu, przed zamkniętymi szlabanami kolejowymi), a także na przejazd pojazdu przez obszary szczególne (np. starówka).

5.4.3. Emisja hałasu

Na potrzeby oceny stanu akustycznego środowiska należy, w myśl przepisów Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, sporządzać mapy akustyczne obrazujące średnie wielkości hałasu emitowanego na danym obszarze do środowiska. W oparciu o te mapy należy także opracować program ochrony środowiska przed hałasem, którego źródłem jest transport oraz przemysł.

Wielkość hałasu emitowanego na drogach określa Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku³². Zgodnie z nim na drogach znajdujących się na terenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz zabudowy mieszkaniowo – usługowej maksymalny poziom dźwięku wynosi 65 dB w porze dziennej i 56 dB w nocy oraz odpowiednio 61 dB i 56 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Polska norma PN-92/S-04051³³ określa maksymalne natężenie dźwięku, emitowanego przez autobus o masie całkowitej większej niż 5 t oraz maksymalnej mocy silnika przekraczającej 150 kW, wynosi ono 83 dB. Dla pojazdów o mniejszej mocy silnika dopuszczalne natężenie dźwięku wynosi 80 dB.

Raport o stanie środowiska w Województwie Zachodniopomorskim w roku 2012 identyfikuje źródła hałasu oraz wskazuje obszary zagrożone jego ponadnormatywnym poziomem. „Transport samochodowy jest głównym źródłem uciążliwości hałasu, na który narażone są osoby mieszkające w pobliżu dróg. Proces realizacji map akustycznych i programów ochrony środowiska przed hałasem powinien wkrótce poprawić klimat akustyczny takich obszarów”. Cytowany raport zawiera wyniki badań monitoringowych hałasu komunikacyjnego, przeprowadzonych w 2012 roku. W Stargardzie Szczecińskim najważniejszym czynnikiem mającym wpływ na klimat akustyczny miasta jest komunikacja drogowa, w tym znaczny udział samochodów ciężkich oraz hałas kolejowy (przez Stargard Szczeciński przebiega magistrala kolejowa Szczecin – Poznań, z której odchodzi linia kolejowa do Gdańska a także trasa w kierunku Pyrzyc, jednakże o bardzo niskim natężeniu ruchu).

³² Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 8 października 2012 r, poz. 1109).

³³ Polska norma PN-92/S-04051 (zamiast PN-83/S-04051) Pojazdy samochodowe i motorowery. Dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego. Wymagania i badania.

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

6.1. Ocena potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym planem kształtują się w przybliżeniu podobnie jak w innych zespołach miejskich o porównywalnej wielkości. Specyficznymi cechami stargardzkiego systemu komunikacji miejskiej są:

- głównymi ciągami transportowymi w Stargardzie Szczecińskim są połączenia pomiędzy centrum miasta a osiedlami na zachodzie (os. Zachód, Hallera, Chopina) oraz na południu miasta (os. Pyrzyckie oraz bardzo oddalone od centrum osiedla Kluczewo i Lotnisko),
- występowanie bariery terenowej w postaci linii kolejowej Szczecin – Poznań, która powoduje prowadzenie linii komunikacyjnych w kierunku południowo – zachodnim czterema ciągami transportowymi,
- wysoki udział segmentu linii podmiejskich i miejsko – podmiejskich organizowanych na podstawie stosownych porozumień z gminami Kobylanka, Stargard Szczeciński, Stara Dąbrowa (komunikacja miejska dociera aż do 30 miejscowości),
- uruchamianie linii funkcjonujących tylko w dni wolne od pracy w zastępstwie za określoną grupę linii, w tym podstawowych,
- funkcjonowanie linii nocnej, uruchamianej we wszystkie dni tygodnia.

Poprawne rozpoznanie potrzeb przewozowych realizowane na bieżąco w postaci badań napełnień poszczególnych kursów linii komunikacyjnych służyć powinno określaniu wielkości taboru autobusowego, jaki należy stosować na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

Najważniejszą wartością liczbową określającą stargardzki system komunikacji miejskiej jest popyt efektywny w skali 1 roku. W 2012 roku stargardzka komunikacja miejska przewiozła **8,066 mln** pasażerów.

Tab. 6.1.1. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim w latach 2006 – 2012.

Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba pasażerów [w tys.]	8 820	8 900	9 116	8 800	8 490	8 214	8 066

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim.

Wielkość potrzeb przewozowych wynika zwykle z mobilności mieszkańców oraz z preferencji wyboru różnych środków lokomocji. Zdecydowana większość mieszkańców miasta Stargardu Szczecińskiego to stali użytkownicy samochodów osobowych (72,3% ogółu). Pozostałe osoby korzystają z publicznego transportu zbiorowego (27,5%) oraz rowerów (0,2%). Niektóre z tych osób mogą w najbliższym czasie podjąć decyzję zmieniającą ich zachowania komunikacyjne.

Ograniczona wielkość środków finansowych na publiczny transport zbiorowy przeznaczanych przez miasto Stargard Szczeciński wyklucza możliwość rozwoju oferty sieci połączeń w komunikacji miejskiej. Brak zdecydowanych działań podnoszących atrakcyjność transportu publicznego

w Stargardzie Szczecińskim skutkowało spadkiem liczby podróżnych w komunikacji miejskiej w latach 2009 – 2012 i w konsekwencji wzrostem liczby podróży realizowanych transportem indywidualnym. Wiąże to się również ze wzrostem kongestii oraz spowolnieniem ruchu pojazdów w godzinach szczytu. Autobusy nie posiadając wydzielonych pasów ruchu na najbardziej zatłoczonych odcinkach dróg oraz innych priorytetów w ruchu w godzinach szczytu poruszają się powoli, często z opóźnieniem w stosunku do rozkładu jazdy. Konsekwencją takiego stanu jest spadek zaufania do transportu publicznego skutkujący zmniejszeniem zapotrzebowania na usługi przewozowe komunikacji miejskiej, co prowadzi do zwiększania wykorzystania pojazdów indywidualnych (efekt „błędnego koła”). Powyżej opisana sytuacja jest typowym problemem transportu publicznego szeregu polskich miast, w których utrzymuje się trend spadkowy liczby przewożonych pasażerów i wielkości przychodów z tytułu świadczenia usług przewozowych oraz konieczność zwiększania poziomu dopłat budżetowych do transportu zbiorowego.

Rozwijający się przemysł i handel w Stargardzie Szczecińskim mogą wpłynąć na zwiększenie popytu na komunikację miejską. Zmniejsza się natomiast liczebność podstawowej grupy klientów, którą stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, dodatkowo przewiduje się spadek populacji w wieku produkcyjnym oraz rośnie liczebność w grupie osób w wieku poprodukcyjnym, spośród których znaczący odsetek stanowią uprawnieni do przejazdów bezpłatnych.

6.2. Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2014)

W marcu 2014 r. przeprowadzono pomiary potoków pasażerskich w komunikacji miejskiej metodą obserwacji stacjonarnych na przekrojach pomiarowych. Badania wykonano w siedmiu punktach na terenie Stargardu Szczecińskiego w dzień roboczy.

Wyniki pomiarów pozwoliły na określenie popytu efektywnego, wyrażonego liczbą przejazdów odbywanych komunikacją miejską organizowaną przez Miasto Stargard Szczeciński przez poszczególne przekroje pomiarowe. Wartości popytu określają liczbę pasażerów przejeżdżających w obu kierunkach przez następujące punkty pomiarowe:

- 1 – ul. Wyszyńskiego (wiadukt kolejowy), linie: 2, 3G, 4, 5, 8, 12, 13, 19, 21, 22, 23, 28, 28B, N,
- 2 – ul. Bogusława IV (wiadukt kolejowy), linie: 1, 18,
- 3 – ul. Warszawska (wiadukt kolejowy), linie: 2, 6, 7, 8, 19, 21, 22, 28, 28B, N,
- 4 – ul. Bydgoska, ul. Jagiellońska (most nad Iną), linie: 3G, 12,
- 5 – ul. Piłsudskiego (skrzyżowanie z ul. Mickiewicza), linie: 1, 11, 12, 18,
- 6 – ul. Wojska Polskiego (skrzyżowanie z ul. Mickiewicza), linie: 1, 11, 12, 18,
- 7 – ul. Chrobrego (skrzyżowanie z ul. Portową), linie: 5, 13, 23.

Przyjęta do obliczeń podaż miejsc w pojazdach odpowiada zajętości 75% miejsc siedzących i stojących w poszczególnych typach autobusów. Wartości wielkości podaży wynoszą:

- 59 miejsc dla autobusu 10-metrowego,
- 75 miejsc dla autobusów 12-metrowych,
- 120 miejsc dla autobusów przegubowych.

W tabeli 6.2.1. przedstawiono rozkład popytu efektywnego dla jednego dnia roboczego w poszczególnych lokalizacjach z podziałem na linie komunikacyjne.

W tabeli 6.2.2. zaprezentowano wielkości potoków pasażerskich w dzień roboczy na liniach komunikacji miejskiej przebiegających przez centrum miasta. Podane wartości zostały zagregowane w 30-minutowych przedziałach. Dotyczą one liczby pasażerów przejeżdżających przez wyszczególnione wyżej punkty pomiarowe. Zaprezentowane poniżej wyniki pozwalają zdefiniować liczbę pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej, którzy wjeżdżają i wyjeżdżają z obszaru centrum miasta Stargardu Szczecińskiego. W związku z powyższym należy zauważyć, że rzeczywista liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim jest wyższa od wartości wskazanych w poniższym zestawieniu. Wygenerowana tabela może być użyteczna przy dostosowywaniu rozkładu jazdy komunikacji miejskiej do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy komunikacją miejską w poszczególnych godzinach w ciągu całego dnia.

Tab. 6.2.1. Dobowy popyt efektywny na usługi przewozowe komunikacją miejską w przekrojach pomiarowych z podziałem na linie komunikacyjne.

Linia	Punkty pomiarowe								
	Wyszyńskiego			Bogusława IV			Warszawska		
	Popyt	Podaż	% podaży	Popyt	Podaż	% podaży	Popyt	Podaż	% podaży
1				264	1500	18%			
2	948	3225	29%				869	3300	26%
3/3G	601	2595	23%						
4	262	1395	19%						
5	607	2415	25%						
6							425	1899	22%
7							130	686	19%
8	1151	5682	20%				1987	5637	35%
11									
12	726	2670	27%						
13	338	1725	20%						
18				1353	3975	34%			
19	499	1755	28%				573	1800	32%
21	24	225	11%				90	225	40%
22	1018	3840	27%				827	3795	22%
23	413	1779	23%						
28	436	2055	21%				673	2220	30%
28B	67	435	15%				105	435	24%
N	143	1109	13%				188	1034	18%
SUMA	7233	30905	22%	1617	5475	26%	5867	21031	27%

Linia	Punkty pomiarowe								
	Kazimierza Wielkiego / Krzywoustego			Piłsudskiego / Wojska Polskiego			Chrobrego		
	Popyt	Podaż	% podaży	Popyt	Podaż	% podaży	Popyt	Podaż	% podaży
1				437	1500	29%			
2									
3/3G	535	1950	27%						
4									
5							385	1605	24%
6									
7									
8									
11				331	2309	14%			
12	177	2700	7%	608	2700	23%			
13							96	1275	8%
18				993	4050	25%			
19									
21									
22									
23							295	1416	21%
28									
28B									
N									
SUMA	712	4650	17%	2369	10559	23%	776	4296	17%

Procentowe wykorzystanie podaży miejsc w autobusach



Źródło: opracowanie własne.

Tab. 6.2.2. Liczba pasażerów wjeżdżających do i wyjeżdżających z centrum Stargardu Szczecińskiego w przedziałach 30-minutowych.

Przedział godzinowy	ul. Wyszynskiego	ul. Bogusława IV	ul. Warszawska	ul. Bydgoska, ul. Jagiellońska	ul. Wojska Polskiego / ul. Pilsudskiego	ul. Chrobrego	SUMA
03:00 - 03:29	3	-	-	-	-	-	3
03:30 - 03:59	-	-	2	-	-	-	2
04:00 - 04:29	18	-	20	-	-	-	38
04:30 - 04:59	21	-	-	-	-	2	23
05:00 - 05:29	62	-	81	13	13	8	177
05:30 - 05:59	128	12	149	1	33	31	354
06:00 - 06:29	190	42	97	16	30	28	403
06:30 - 06:59	259	48	161	29	83	26	606
07:00 - 07:29	360	62	274	132	111	63	1002
07:30 - 07:59	701	155	503	2	181	52	1594
08:00 - 08:29	220	42	211	56	66	-	595
08:30 - 08:59	265	70	189	-	88	37	649
09:00 - 09:29	149	54	109	52	64	10	438
09:30 - 09:59	191	69	180	-	129	20	589
10:00 - 10:29	166	55	71	1	68	10	371
10:30 - 10:59	141	92	151	6	86	15	491
11:00 - 11:29	163	71	114	32	115	15	510
11:30 - 11:59	193	63	139	31	97	50	573
12:00 - 12:29	150	89	125	-	102	40	506
12:30 - 12:59	101	44	184	30	91	15	465
13:00 - 13:29	154	73	137	12	86	45	507
13:30 - 13:59	241	82	223	26	82	18	672
14:00 - 14:29	314	80	201	38	165	30	828
14:30 - 14:59	515	66	259	12	114	11	977
15:00 - 15:29	360	85	326	45	80	35	931
15:30 - 15:59	282	21	166	50	83	55	657
16:00 - 16:29	267	49	291	59	89	25	780
16:30 - 16:59	216	29	201	9	56	15	526
17:00 - 17:29	196	27	227	6	48	8	512
17:30 - 17:59	125	25	152	7	15	16	340
18:00 - 18:29	109	36	212	16	54	4	431
18:30 - 18:59	92	27	57	1	26	35	238
19:00 - 19:29	88	-	61	6	22	-	177
19:30 - 19:59	60	15	83	15	14	-	187
20:00 - 20:29	60	7	57	-	19	-	143
20:30 - 20:59	22	16	30	9	16	-	93
21:00 - 21:29	40	-	50	-	-	4	94
21:30 - 21:59	34	-	20	-	4	-	58
22:00 - 22:29	16	11	6	-	9	8	50
22:30 - 22:59	9	-	23	-	-	-	32
23:30 - 23:59	-	-	5	-	-	-	5
00:00 - 00:29	17	-	12	-	-	-	29
00:30 - 00:59	-	-	1	-	-	-	1
SUMA	6698	1617	5560	712	2339	731	17657

Liczba pasażerów w punktach pomiarowych

1 - - - - - 701

Liczba pasażerów w całej sieci komunikacyjnej

1 - - - - - 1594

Źródło: opracowanie własne.

6.3. Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ

Prognozę popytu zbudowano w oparciu o historyczne dane o popycie efektywnym oraz wieloczynnikowy model uwzględniający przebieg zmian czynników występujących w ciągu ostatnich lat a mających potencjalny wpływ na wielkość popytu w komunikacji miejskiej. Wybrano następujące czynniki: liczba mieszkańców, liczba przejazdów komunikacją miejską oraz liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Na wielkości prognozy popytu znaczący wpływ mają również m.in. zmiany w ofercie przewozowej, organizacja komunikacji miejskiej, jakość i standard oferowanych warunków przewozowych. Linia trendu oparta wyłącznie o dane historyczne popytu efektywnego wskazuje na spadek liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej, co jest związane m.in. z nieznacznym spadkiem liczby mieszkańców miasta oraz zmianą preferencji komunikacyjnych. W prognozie założono brak istotnych zmian wielkości aktualnych generatorów ruchu w ciągu najbliższych lat.

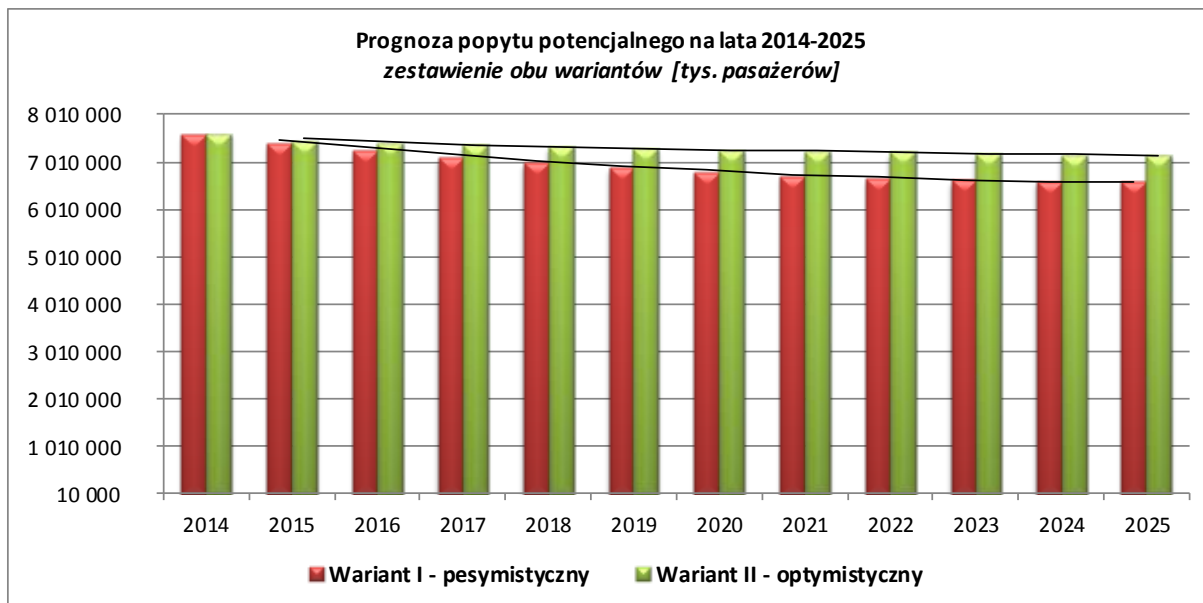
W obu modelach wpływ na wyniki ma prognozowany przez Główny Urząd Statystyczny trend spadku liczby ośrodków miejskich w powiecie stargardzkim (około -8% do 2025 roku) oraz słabszy trend ujemny liczby mieszkańców powiatu stargardzkiego (około -3% do 2025 roku)³⁴. Prognozy demograficzne zakładają, że w ciągu każdego roku dynamika spadku będzie utrzymywała się na poziomie około 0,2-0,5% licząc w skali rok do roku.

Poniżej przedstawiono dwa, znacznie różniące się od siebie, warianty prognozy popytu potencjalnego na najbliższe 11 lat, do roku 2025 włącznie. Zaproponowano 2 warianty prognozy, gdyż są dwie odrębne możliwości rozwinięcia się obecnej sytuacji rynku publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim:

- **wariant I – pesymistyczny** – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że spadek liczby mieszkańców Stargardu Szczecińskiego będzie zgodny z prognozami demograficznymi (czyli coroczny odpływ około 270 – 760 mieszkańców). Największy wpływ na malejącą wielkość popytu będą miały zmieniające się preferencje komunikacyjne mieszkańców obszaru objętego planem. Dodatkowo założono brak znaczących inwestycji w publiczny transport zbiorowy w Stargardzie Szczecińskim, podnoszących jego atrakcyjność i mających wpływ na ograniczenie powyższego trendu. Wariant ten zakłada spadek liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 10 lat o 18,5% (w stosunku do popytu bazowego z roku 2012);
- **wariant II – optymistyczny** – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że trend spadku liczby mieszkańców miast powiatu stargardzkiego będzie postępował zgodnie z prognozami Głównego Urzędu Statystycznego, ale prowadzone będą inwestycje podnoszące jakość publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zapisami niniejszego planu. Ten wariant również zakłada spadek liczby pasażerów, gdyż przyjęto, że znaczna poprawa stanu jakości usług świadczonych przez operatora komunikacji miejskiej znacząco ograniczy tempo spadku liczby przewożonych pasażerów oraz nigdy całkowicie nie odwróci skutków ubytku liczby mieszkańców, lecz jedynie je zniweluje. W tym wariantcie założono spadek liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 11 lat o 11,4% (w stosunku do popytu bazowego z roku 2012).

³⁴ Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.gus.stat.gov.pl.

Zakłada się, że popyt rzeczywisty będzie się kształtował pomiędzy wartościami brzegowymi obu wariantów. Intencją stworzenia obu wariantów było określenie funkcji popytu przybierających wartości maksymalne – wariant II i minimalne – wariant I, poza które nie wykroczy funkcja popytu rzeczywistego.

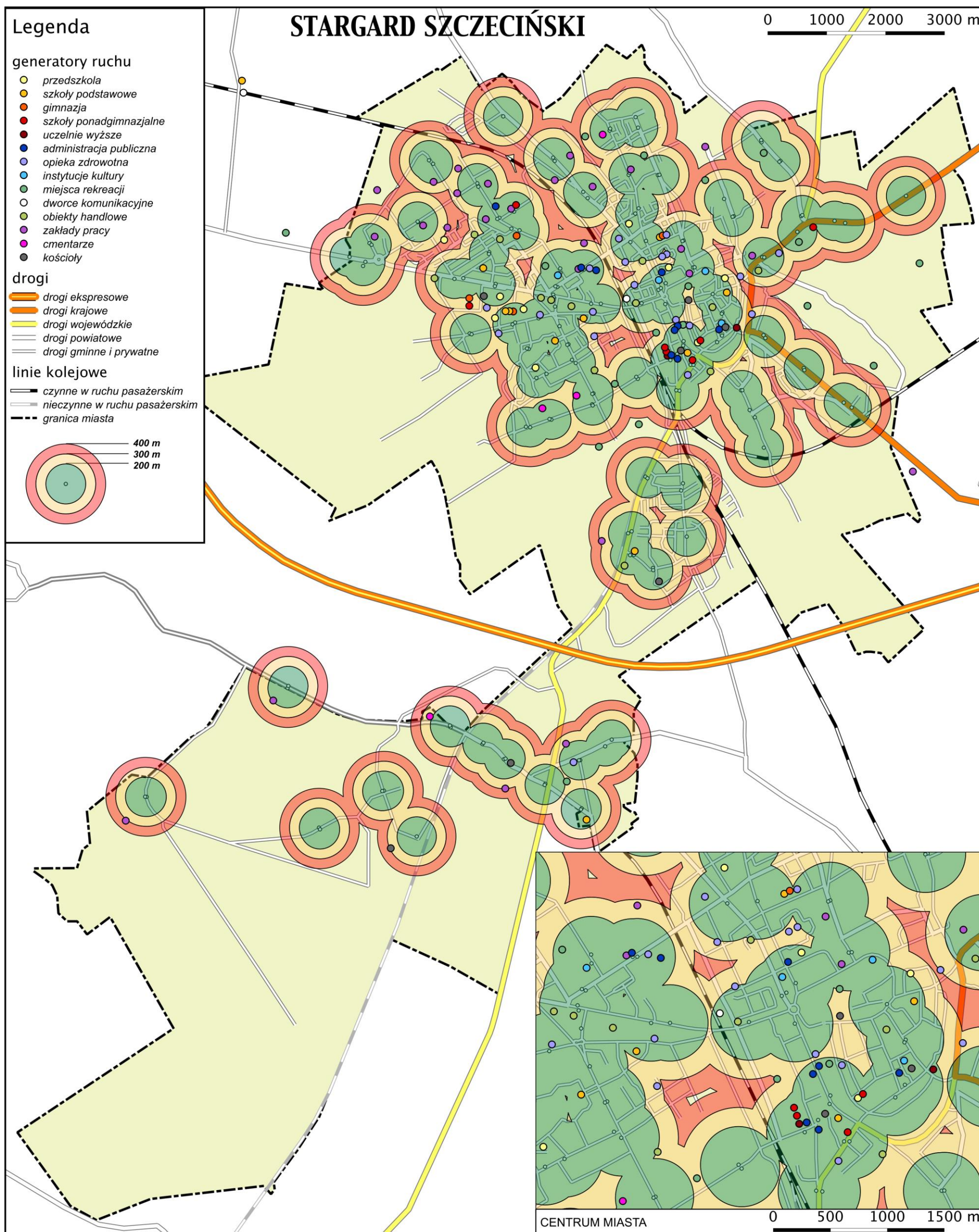


Rys. 6.3.1. Prognoza popytu potencjalnego na najbliższe 11 lat – złożenie obu wariantów prognozy.

Źródło: opracowanie własne.

64. Najważniejsze generatory ruchu

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację podstawowych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miasto Stargard Szczeciński. Kolejny rysunek zawiera lokalizację obiektów o charakterze użyteczności publicznej w Gminach Kobylanka, Stara Dąbrowa oraz Stargard Szczeciński.





Rys. 6.4.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Stargardu Szczecińskiego.
Źródło: opracowanie własne.

Legenda






generatory ruchu

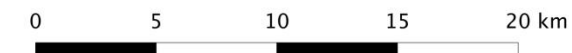
-  przedszkola
-  szkoły podstawowe
-  gimnazja
-  szkoły ponadgimnazjalne
-  uczelnie wyższe
-  administracja publiczna
-  opieka zdrowotna
-  instytucje kultury
-  miejsca rekreacji
-  dworce komunikacyjne
-  obiekty handlowe
-  zakłady pracy
-  cmentarze
-  kościoły

linie kolejowe

-  czynne w ruchu pasażerskim
-  nieczynne w ruchu pasażerskim

drogi

-  drogi ekspresowe
-  drogi krajowe
-  drogi wojewódzkie
-  drogi powiatowe
-  drogi inne



Rys. 6.4.2. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Gmin Stara Dąbrowa, Kobylanka oraz Stargard Szczeciński.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Obecny podział zadań przewozowych

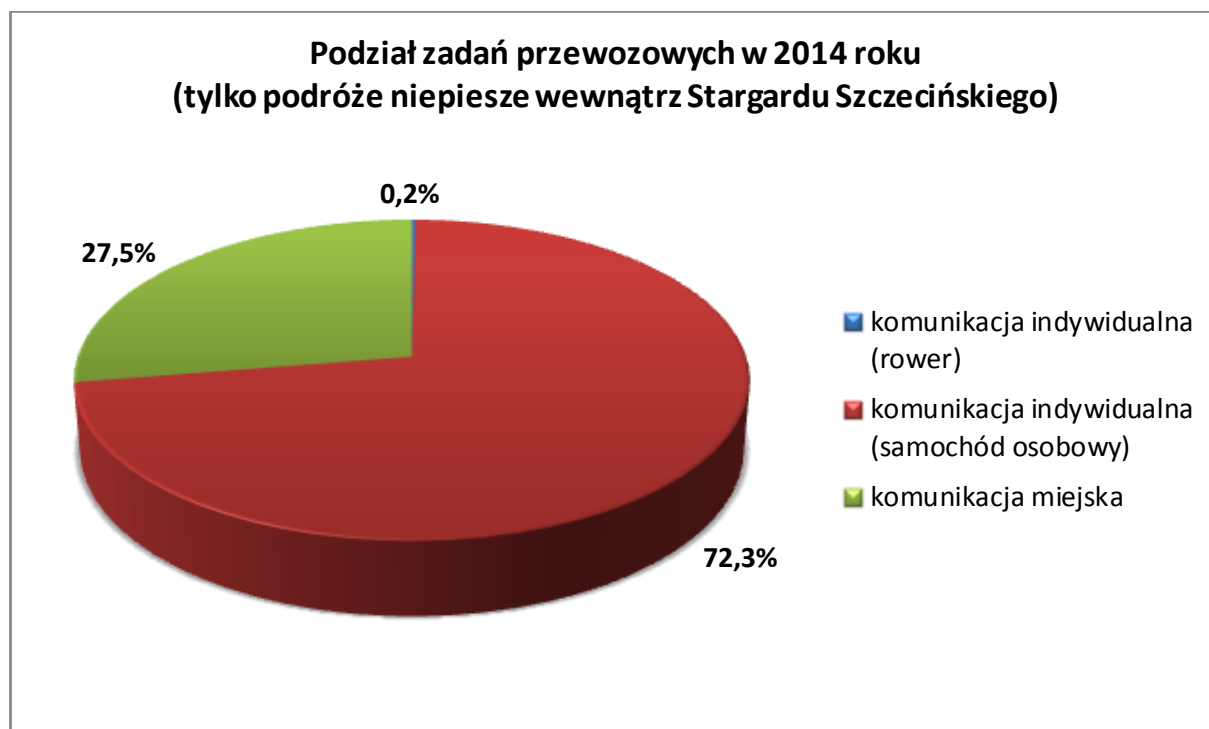
Na podstawie badań wielkości potoków pasażerskich, które zostały przeprowadzone w 2014 r., określono podział zadań przewozowych (skala preferencji pasażerów co do wyboru rodzaju środka transportu, którym odbywają podróże wewnątrzmięjskie).

Stworzono model, który został zdefiniowany jako stosunek liczby podróży niepieszych wewnątrz granic Gminy Miasto Stargard Szczecińskiego realizowanych poprzez dany rodzaj transportu do liczby podróży niepieszych ogółem wewnątrz granic miasta Stargard Szczeciński.

Tab. 7.1.1. Podział zadań przewozowych dla podróży wewnątrz granic miasta Stargard Szczeciński – stan na 2014 r.

Rodzaj i środek transportu	Udział w przewozach niepieszych
Transport indywidualny (samochód osobowy)	72,3 %
Transport indywidualny (rower)	0,2 %
Komunikacja miejska	27,5 %

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 7.1.1. Podział zadań przewozowych w Stargardzie Szczecińskim w roku 2014 dla podróży niepieszych.

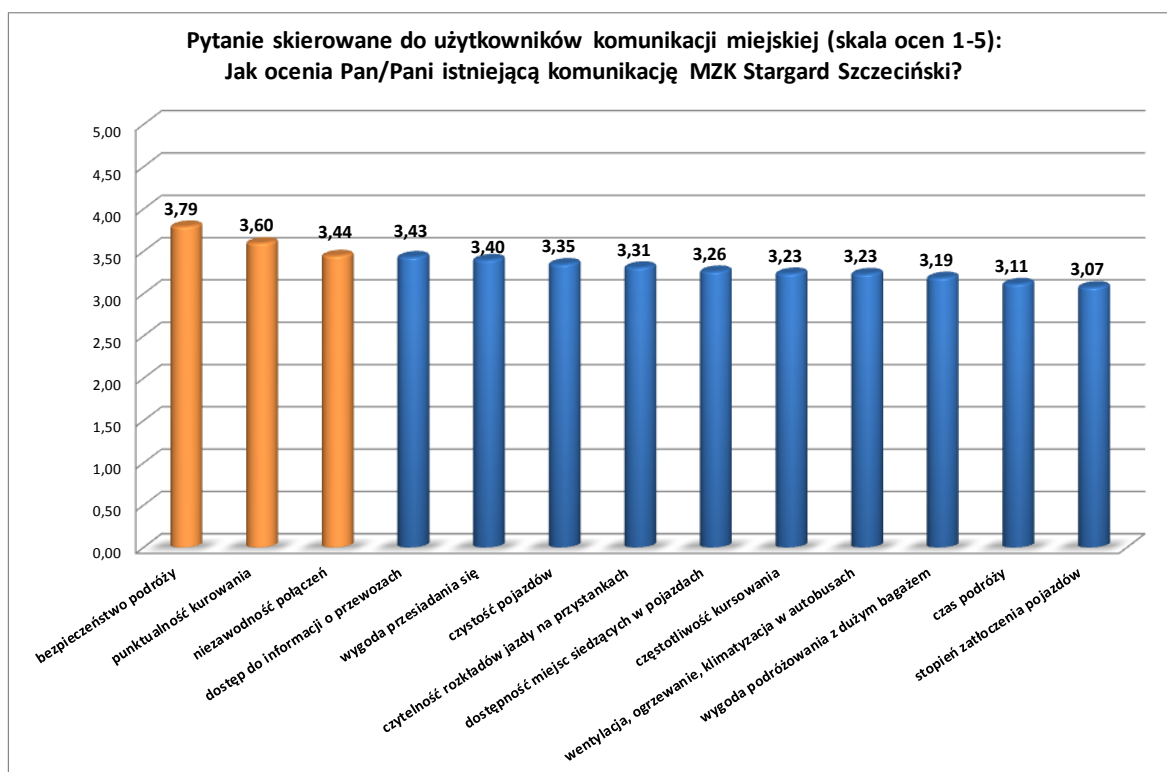
Źródło: opracowanie własne.

7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową

Dzięki przeprowadzonym w lutym 2014 roku na obszarze Gminy Miasto Stargard Szczeciński oraz Gmin: Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński badań ankietowych, określono preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców obszaru, którego dotyczy niniejszy plan.

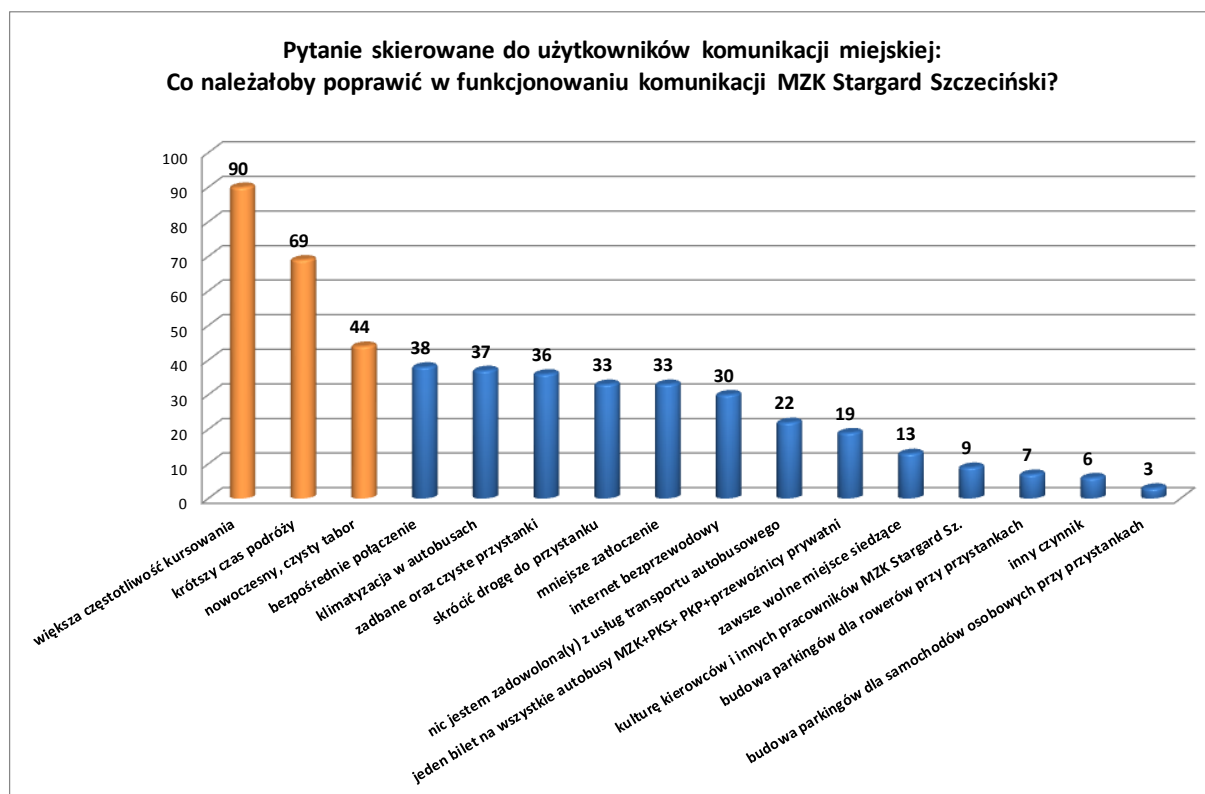
Przeprowadzono 500 ankiet, dzięki którym poznano preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu, opinię mieszkańców o jakości usług świadczonych przez operatora stargardzkiej komunikacji miejskiej, postulaty przewozowe odnośnie tych usług, opinię użytkowników transportu indywidualnego na temat możliwości zmiany środka transportu oraz określono średnią liczbę podróży jaką wykonuje statystyczny mieszkaniec powyższego obszaru w ciągu jednego dnia roboczego. Na poniższych wykresach przedstawiono uzyskane wyniki. W przypadku pytań wymagających oceny, zastosowano skalę ocen znaną wszystkim, tj. szkolną – gdzie najniższą oceną jest 1, a najwyższą – 5. Oceną objęto tylko komunikację miejską, gdyż ten rodzaj transportu jest organizowany i finansowany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gminę Miasto Stargard Szczeciński.

Należy zaznaczyć, że niniejsze badania ankietowe zidentyfikowały preferencje mieszkańców, których obszar zamieszkania jest pokryty siatką połączeń stargardzkiej komunikacji miejskiej. Wynikające z badań wnioski są wskazaniem dla Organizatora. Powinien je wprowadzać w życie, uwzględniając możliwości finansowe uczestników porozumień międzygminnych.



Rys. 7.2.1. Oceny uzyskane przez poszczególne czynniki przy pytaniu „Jak ocenia Pan / Pani istniejącą komunikację MZK Stargard Szczeciński?”

Średnia ocen funkcjonowania komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim wyniosła 3,34 co należy rozumieć jako ocenę dostateczną. Nisko oceniono aspekty związane bezpośrednio z taborem autobusowym. Wygoda podróżowania z dużym bagażem, stopień zatłoczenia pojazdów, poprawność działania wentylacji, ogrzewania i klimatyzacji oraz częstotliwość kursowania oceniono najniżej. Należy zwrócić uwagę, że żaden z przedstawionych do oceny aspektów nie uzyskał średniej oceny dobrej lub bardzo dobrej.



Rys. 7.2.2. Zestawienie sum punktów uzyskanych przez poszczególne czynniki przy pytaniu „Co należałoby poprawić w funkcjonowaniu komunikacji MZK Stargard Szczeciński?”

Najważniejszym i najciekawszym pytaniem zadawanym podczas powyższych badań ankietowych było określenie, co pasażerowie chcieliby poprawić w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim. Każdy z pasażerów mógł wybrać maksymalnie 4 odpowiedzi (lub mniej) albo dodać własne. Z możliwości udzielenia własnej odpowiedzi skorzystało tylko 1,2% ankietowanych.

Najczęściej zgłaszanymi postulatami były:

- zwiększenie częstotliwości kursowania (18,4% ankietowanych) – takiej popularności tej odpowiedzi należało się spodziewać, gdyż w ocenie statystycznego użytkownika komunikacji miejskiej oferta przewozowa zawsze może być lepsza;
- krótszy czas podróży (14,1% ankietowanych) – ten postulat warto wprowadzić w życie w regionie stargardzkim. Należałoby wprowadzić priorytety w ruchu dla komunikacji zbiorowej na drogach, gdzie tworzą się zatory w ruchu drogowym;
- większa dbałość o stan techniczny i czystość taboru autobusowego, m.in. poprzez zakup nowych autobusów (9% ankietowanych) – popularność tego postulatu również nie powinna dziwić, gdyż każdy pasażer chciałby podróżować w komfortowych warunkach.

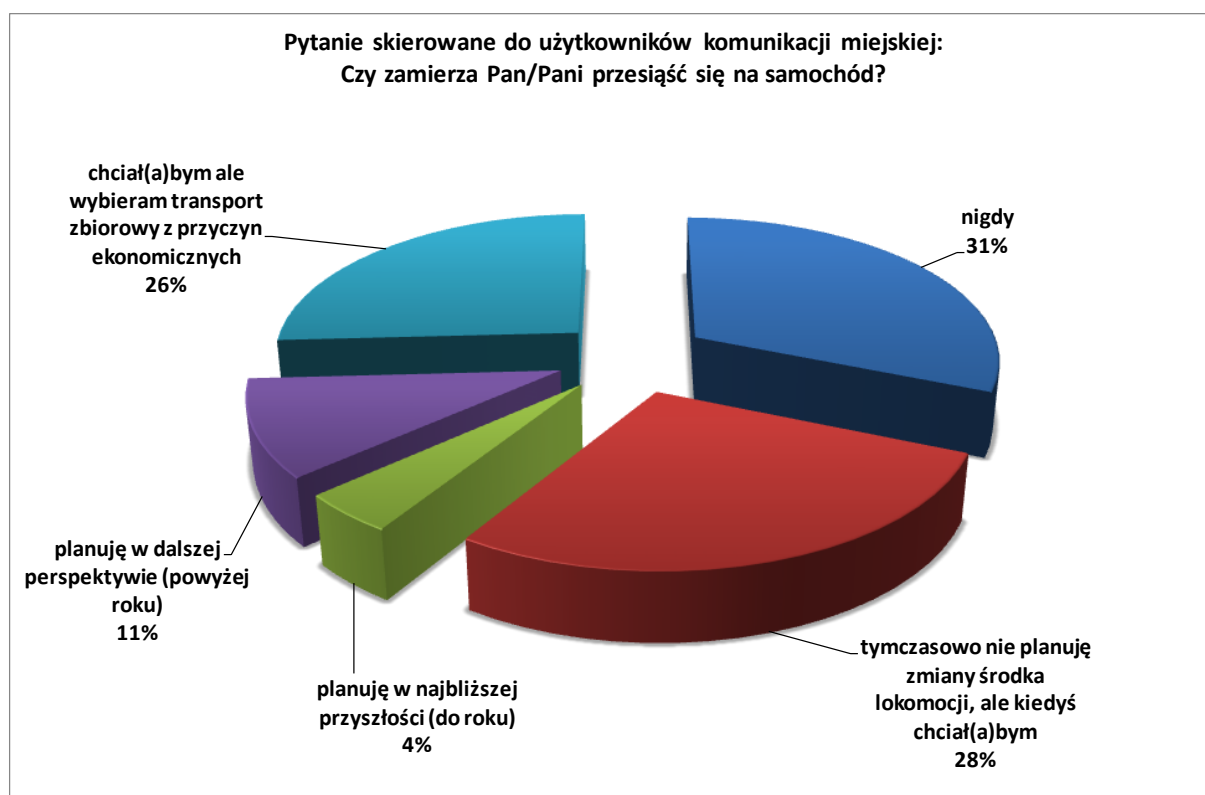
Wśród postulatów, które zostały zgłoszone przez samych ankietowanych, warto wymienić następujące:

- tańsze bilety;
- większe litery na rozkładach jazdy.

Warto zauważyć, że aż 4,5% ankietowanych nie zgłosiło żadnych postulatów – stwierdzając, że są w pełni zadowoleni z usług operatora stargardzkiej komunikacji miejskiej.

Ważnym aspektem jest droga dojścia do przystanku. Wyniki badań wykazały, że 6,7% pasażerów komunikacji miejskiej wskazało, że należy tą drogę skrócić. Ankieta zawierała dodatkowe pytania, które dotyczyły czasu dojścia do przystanku oraz określenia czy czas dojścia do przystanku jest akceptowalny. Otrzymane wyniki wskazują, że średni czas dojścia do przystanku w Stargardzie Szczecińskim wynosi 5 min 55 sek., a w gminach sąsiadujących (Stargard Szczeciński, Kobyłanka, Stara Dąbrowa) wynosi 7 min 29 sek. Natomiast czas dojścia do przystanku jest akceptowalny przez 83,4% ankietowanych w Stargardzie Szczecińskim, a w gminach sąsiadujących przez 60,4%.

Kolejną ważną kwestią, szczególnie odnośnie określenia popytu potencjalnego i wszelkich prognoz na przyszłość, jest określenie jak wielu obecnych użytkowników komunikacji miejskiej planuje w przyszłości zaprzestać korzystania z jej usług i przenieść się do transportu indywidualnego. Poniższy wykres przedstawia, że około 43% pasażerów chciałoby przestać regularnie korzystać z komunikacji miejskiej. Z badań ankietowych wynika również, że aż 31% pasażerów komunikacji miejskiej nie planuje przenieść się do samochodu lub innego środka transportu indywidualnego.

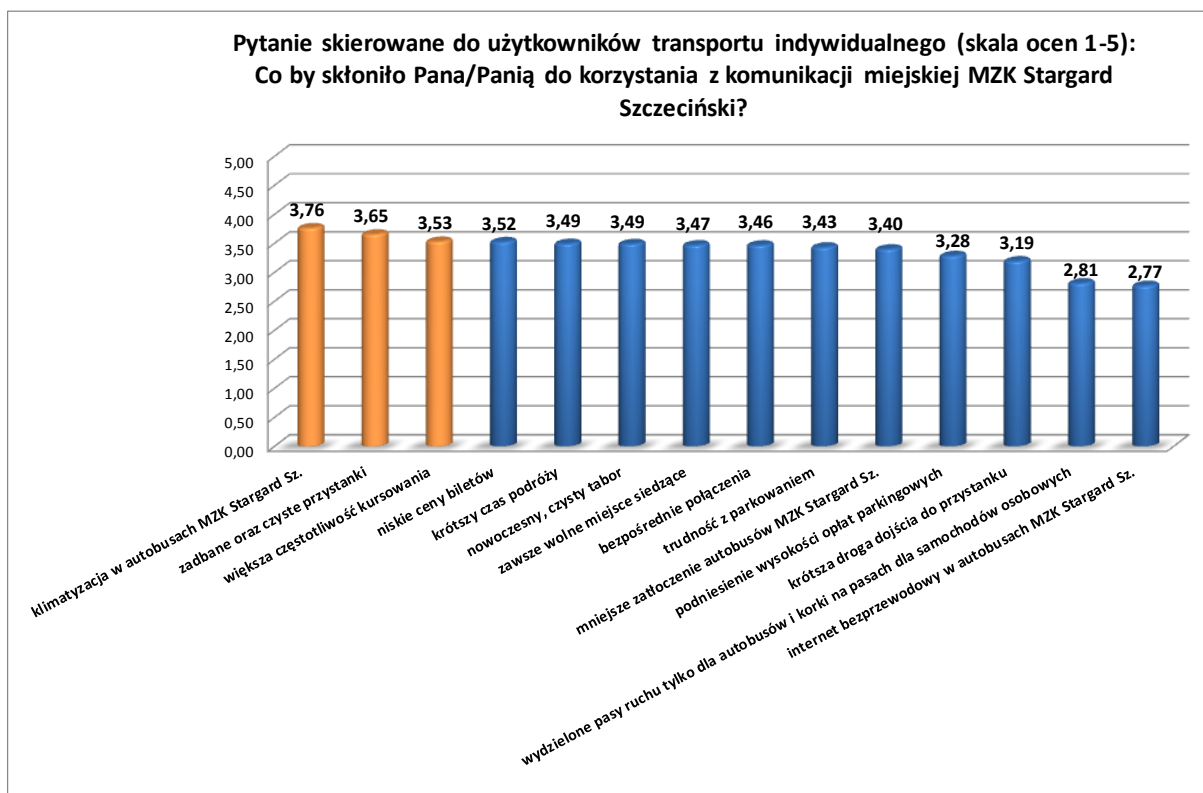


Rys. 7.2.3. Zestawienie wyników dla pytania „Czy zamierza Pan / Pani przenieść się na samochód?”

W ankiecie zastosowano również pytanie odwrotne. Zapytano użytkowników transportu indywidualnego, co mogłoby ich przyciągnąć do stałego korzystania z komunikacji miejskiej.

Najwyżej punktowanie czynniki to:

- klimatyzacja w autobusach stargardzkiej komunikacji miejskiej;
- zadbane oraz czyste przystanki;
- większa częstotliwość kursowania.



Rys. 7.2.4. Oceny uzyskane przez poszczególne czynniki przy pytaniu „Co by skłoniło Pana / Panią do korzystania z komunikacji miejskiej MZK Stargard Szczeciński?”

Zwraca się uwagę, że podniesienie opłat parkingowych, rozszerzenie strefy płatnego parkowania oraz inne utrudnienia związane z parkowaniem samochodu lub jego przejazdem przez miasto będą miały najmniej wpływ na podjęcie decyzji odnośnie zmiany obecnego rodzaju środka podróży na komunikację miejską. Niskie oceny tych czynników wskazują na to że, działania powodujące znaczące trudności w podróżowaniu samochodem będą miały znikomy wpływ na wzrost znaczenia publicznego transportu zbiorowego. Mamy bowiem do czynienia z dużą grupą osób, których nic nie przekona do odejścia od transportu indywidualnego. Co więcej, te utrudnienia mogą zostać potraktowane za przejaw złej woli ze strony organizatora – Gminy Miasta Stargard Szczeciński.

Poniżej wymieniono szereg działań poprawy jakości komunikacji miejskiej, które mają wpływ na wzrost liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym:

- rozwijanie systemów publicznego transportu zbiorowego poprzez poprawę stanu infrastruktury transportowej, wprowadzenie nowoczesnego taboru z niską podłogą, niską emisją spalin, wyposażonego w sprawną pasażerską informację wizualno-dźwiękową;

- wprowadzanie priorytetów w ruchu dla komunikacji miejskiej („buspasy”) na drogach, gdzie tworzą się zatory w ruchu drogowym (szczególnie na wlotach do miasta oraz na drogach dojazdowych do centrum),
- układ linii autobusowych z wyższymi częstotliwościami kursowania;
- bezpośrednie połączenia najważniejszych miejsc w mieście – centrum, duże osiedla mieszkaniowe, itp.;
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia;
- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych – efektem tego powinno być wprowadzenie regularności kursowania linii;
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepełnień pojazdów;
- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków komunikacyjnych (jak najbliżej celów i źródeł podróży);
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach;
- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci linii komunikacji miejskiej, przebiegach tras, rozkładach jazdy, czy możliwościach przesiadkowych, co najmniej na głównych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym;
- utrzymanie niskiego poziomu opłat za przejazd oraz wprowadzenie zintegrowanych taryf przewozowych;
- łatwość zakupu każdej pozycji taryfy biletowej – szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów (kioski, sklepy różnego rodzaju), uzupełniony o automaty biletowe oraz punkty obsługi klienta;
- nowoczesny tabor z niską podłogą, niską emisją spalin, wyposażony w sprawną pasażerską informację wizualno-dźwiękową;
- stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego.

Część z tych działań została już podjęta przez Stargard Szczeciński. Kompleksowa realizacja wszystkich powyższych zadań prowadzić będzie do osiągnięcia „stanu równowagi”. Brak podjęcia działań w celu usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej postawi stargardzką komunikację miejską na mniej atrakcyjnej pozycji. Jej znaczenie w przewozach będzie coraz bardziej spadać, a z tym również potoki pasażerskie będą maleć (mniej pasażerów to mniejsze przychody i niższa rentowność całego systemu komunikacyjnego). Wówczas preferencje mieszkańców będą jeszcze bardziej korzystne dla transportu indywidualnego niż ma to miejsce obecnie. Konsekwencją tej zmiany będzie zwiększenie kongestii i pogorszenie warunków ruchu na drogach.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązujących w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 50 % transport publiczny – 50 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę specyfikę Stargardu Szczecińskiego, jako cel do którego powinno się dążyć jest podział zadań przewozowych według proporcji 29% – 71%.

Organizator – Stargard Szczeciński – powinien tak zaplanować i realizować strategię rozwoju publicznego transportu zbiorowego, aby powyższą proporcję udało się uzyskać w ciągu najbliższych 10 lat.

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

Na terenie miasta Stargard Szczeciński 11,8% ogółu mieszkańców posiada orzeczenie o niepełnosprawności³⁵. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Zadanie to należy wykonywać na dwóch płaszczyznach. Pierwsza z nich to udostępnienie komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych poprzez likwidację barier infrastrukturalnych (takich jak np. wysokie krawężniki, przejścia podziemne oraz naziemne, itd.). Druga płaszczyzna to zapewnienie taboru autobusowego spełniającego wymogi dla osób niepełnosprawnych. Wszystkie linie powinny być wciąż obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe, bez progów poprzecznych wewnątrz. Jako standard w autobusach powinna znajdować się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. W sytuacji, w której na autobus oczekuje osoba niepełnosprawna bądź z wózkiem dziecięcym, kierowca obligatoryjnie skorzysta z opcji przykłąku czyli obniżenia podłogi w drzwiach. Ponadto autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niedowidzących i ociemniałych). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych. Miasto powinno zapewniać również możliwość wykonania przewozu specjalnego na indywidualne życzenie, dostępnego tylko dla osób niepełnosprawnych, który pozwoli na dowóz do miejsca nauki, rehabilitacji, itp.

Reasumując, podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec komunikacji miejskiej dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Ostatecznym efektem działań organizatora i operatora wychodzących naprzeciw preferencjom tych osób powinno być osiągnięcie i następnie utrzymywanie 100% udziału pojazdów tego typu w skali całego miejskiego taboru autobusowego. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują zwiększenia liczby pojazdów niskopodłogowych z poprawnie działającą informacją pasażerską. Mając to wszystko na uwadze organizator publicznego transportu zbiorowego może realizować następujące zadania w ramach utrzymywania i polepszania dostępności osób niepełnosprawnych do transportu publicznego:

- obsługa linii komunikacji miejskiej głównie przez pojazdy niskopodłogowe, przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- zwiększenie udziału pojazdów niskopodłogowych; docelowo całość taboru autobusowego należącego do operatora powinna spełniać kryteria pełnej dostępności dla osób niepełnosprawnych.

³⁵ Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2002 (www.stat.gov.pl).

8. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

8.1. Formy finansowania usług przewozowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy.

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą w szczególności być³⁶:

- 1) opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 2) rekompensaty z tytułu:
 - a) utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b) utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c) poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 3) środki transportu udostępniane operatorowi przez organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

8.2. Źródła finansowania usług przewozowych

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej³⁷),
- środki Unii Europejskiej,
- środki z innych źródeł.

³⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 50 - 54.

³⁷ *Ibidem*, art. 56 ust. 2.

Podstawą funkcjonowania tych źródeł jest praca przewozowa, finansowana przede wszystkim z wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz budżetowych dopłat jednostek samorządu terytorialnego.

Poniżej zestawiono pracę eksploatacyjną wykonaną przez MZK Stargard Szczeciński.

Tab. 8.2.1. Praca eksploatacyjna (w wozokilometrach) MZK Stargard Szczeciński.

Rok	Łącznie	Miasto Stargard Szczeciński	Gmina Kobylanka	Gmina Stara Dąbrowa	Gmina Stargard Szczeciński	Udział Stargardu Sz. [%]
2010	1 811 061	1 527 708,3	52 691,7	8 605,0	222 056,0	84,3
2011	1 736 237	1 454 192,1	57 960,0	8 690,0	215 394,9	83,8
2012	1 684 535	1 366 414,5	63 932,2	8 690,0	245 498,3	81,1

Źródło: Urząd Miejski w Stargardzie Szczecińskim.

Praca eksploatacyjna uległa zmniejszeniu w latach 2010 – 2012 o 7%. Zjawisko to było spowodowane spadkiem liczby mieszkańców miasta oraz odchodzeniem pasażerów od transportu publicznego i korzystania przez nich z samochodów osobowych, czy komunikacji pieszej (argumentem jest tu niezależność przestrzenna i czasowa oraz możliwość rozłożenia kosztów przejazdu na osoby podróżujące w tym samym kierunku). W gminach objętych porozumieniami międzygminnymi praca eksploatacyjna wzrosła w wyniku rosnących potrzeb przewozowych, co jest uzależnione od postępującego procesu semiurbanizacji.

Poniższe tabele przedstawiają finansowanie tej pracy eksploatacyjnej, a także finansowanie nakładów inwestycyjnych na komunikację miejską w Stargardzie Szczecińskim.

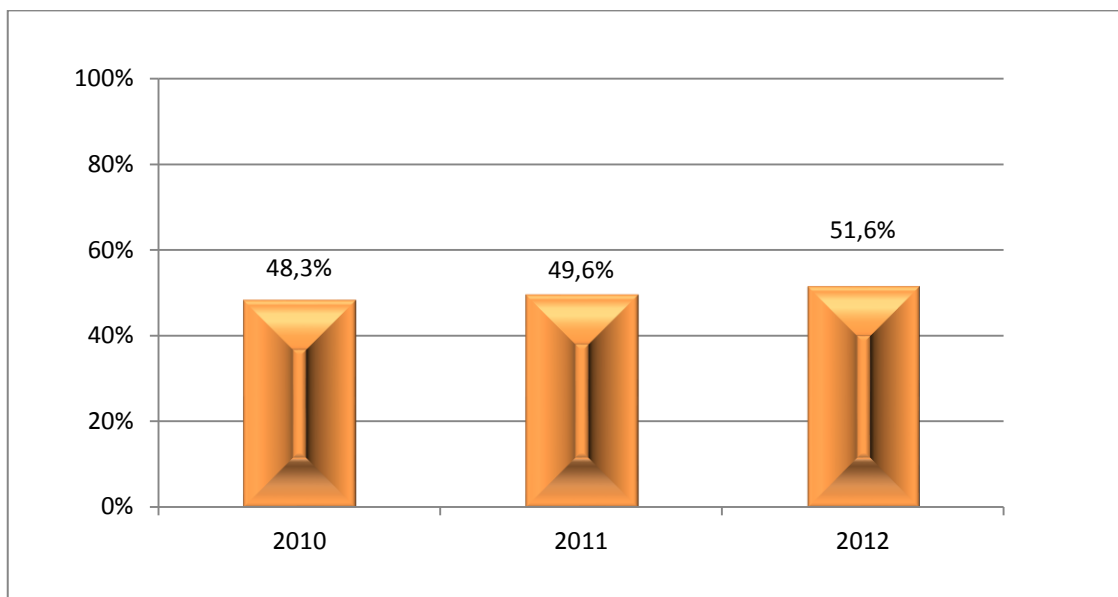
Tab. 8.2.2. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim..

Rok		Koszt utrzymania komunikacji miejskiej [tys. zł]		Sprzedaż biletów przejazdowych [tys. zł]		Rekompensata z budżetu miasta Stargardu Szczec. [tys. zł]		Rekompensata gmin objętych porozumieniami międzygminnymi [tys. zł]		Wynik na sprzedaży komunikacji miejskiej [tys. zł]
2010	-	11 688,2	+	5 650,6	+	3 805,2	+	894,8	=	-1 337,6
2011		11 502,0		5 708,8		3 798,3		778,5		-1 216,4
2012		11 880,4		6 129,2		4 922,1		507,9		-321,1

Źródło: MZK i sprawozdania z wykonania budżetu miasta Stargardu Szczecińskiego za lata 2010-2012.

Koszty jednostkowe działalności MZK Stargard Szczeciński na przestrzeni lat 2010-2012 wzrosły o 9,3%. Jest to związane nie tylko z koniecznością utrzymania rentowności taboru, kosztami napraw, oraz z rosnącymi cenami paliw ale również ze zmniejszającą się pracą eksploatacyjną zakładu. Zmiana

wielkości przychodów ze sprzedaży biletów w przeliczeniu na 1 km pracy eksploatacyjnej w analogicznym okresie była dodatnia – nastąpił wzrost o 16,6%.



Rys. 8.2.1. Pokrycie kosztów MZK w komunikacji miejskiej przychodami ze sprzedaży biletów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Tab. 8.2.3. Koszty działalności oraz wpływy z biletów w przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej.

Rok	W przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej	
	Koszty działalności [zł]	Wpływy z biletów [zł]
2010	6,45	3,12
2011	6,62	3,29
2012	7,05	3,64

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK.

Koszty działalności (realizacji usług przewozowych) komunikacji miejskiej składają się z kosztów stałych – niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów oraz zależnych od przepracowanych wozogodzin.

Do kosztów stałych zaliczane jest utrzymanie zaplecza technicznego, amortyzacja, koszty obsługi systemów taryfowych i informacyjnych, koszty mediów, ubezpieczeń, podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

Koszty zmienne są funkcją realizowanej pracy przewozowej:

- mierzonej liczbą wykonanych wozokilometrów – są to głównie koszty paliwa, płynów eksploatacyjnych oraz innych materiałów eksploatacyjnych (np.: opon), a także koszty napraw bieżących i części zamiennych,

- oraz mierzonej liczbą wozogodzin przepracowanych przez kierowców autobusów (w liczbie tej zawiera się czas przygotowania pojazdów do pracy, czas dojazdów na linię oraz zjazdów z linii, a także czas przerw pomiędzy pierwszą częścią pracy a drugą częścią pracy, za który kierowcom, którzy w ciągu jednego dnia przychodzą dwukrotnie do pracy, wypłaca się wynagrodzenie) – są to wynagrodzenia wraz z narzutami pracowników obsługujących pojazdy komunikacji miejskiej.

Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów ulgowych) i poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych)³⁸.

Organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o jej wypłatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. We wniosku operator określa wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, obliczone zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz dołącza dokumenty potwierdzające określone wartości. Wniosek i dokumenty weryfikowane są przez organizatora, który w przypadku pozytywnej weryfikacji, wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora,
- b) kosztów realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W 2014 roku miasto Stargard Szczeciński realizuje wydatki na transport miejski w wysokości³⁹:

- lokalny transport zbiorowy – 5,442 mln zł, w tym dofinansowanie gmin objętych porozumieniami międzygminnymi 0,976 mln zł,
- drogi publiczne gminne – 27,870 mln zł,
- drogi publiczne powiatowe – 0,300 mln zł,
- drogi publiczne krajowe – 0,0035 mln zł.

Podsumowując powyższe zapisy ustala się następujące zasady finansowania usług przewozowych na obszarze objętym niniejszym planem. Zakłada się dalsze wykonywanie usług w ramach komunikacji miejskiej przez Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim.

Rekompensata udzielana operatorowi będzie przekazywana z uwzględnieniem środków zarezerwowanych w budżecie miasta Stargard Szczeciński oraz innych gmin, z którymi Stargard Szczeciński będzie posiadał zawarte porozumienia międzygminne z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego.

³⁸ Kwestię tę reguluje art. 52 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.). Wynika stąd, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych.

³⁹ Uchwała Budżetowa Miasta Stargard Szczeciński na rok 2014.

9. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

9.1. Założenia ogólne

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów, należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej miasta, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku niskiej atrakcyjności, a przez to do kongestii układu drogowego miasta na skutek niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Znaczne zmniejszanie poziomu usług przewozowych poza okresami szczytów prowadzi również do dynamicznego wzrostu kosztów jednostkowych (wozokilometra) operatora.

Zapewnienie komunikacji miejskiej jest zadaniem własnym gmin, finansowanym wyłącznie z ich budżetów. Precyzyjne zdefiniowanie zasad dostępności do usług przewozowych jako minimalnego, dopuszczalnego poziomu usług przewozowych dla poszczególnych grup mieszkańców, rozumianych jako mieszkańców wydzielonych rejonów miasta, pozwoli na w miarę sprawiedliwą dystrybucję świadczeń – dotowanych ze środków publicznych oraz zachowanie ogólnej dostępności do usług transportu zbiorowego według przyjętych standardów, zróżnicowanych w zależności od pory dnia oraz rodzaju dnia tygodnia. Standard ten wyznaczany jest z uwzględnieniem:

- potrzeb przewozowych,
- prowadzonej polityki transportowej miasta,
- możliwości finansowych budżetów gmin.

Miarą standardu dostępności transportu publicznego dla potencjalnych użytkowników w poszczególnych rejonach miast jest odległość przystanku od źródła (celu) podróży oraz liczba kursów realizowanych w przeciągu godziny z najbliższego przystanku.

Odległość przystanku od źródła (celu podróży) z uwagi na znaczne obszarowe rozproszenie różnych źródeł i celów podróży została zamieniona na parametr odległość od trasy komunikacji miejskiej. Dopiero na etapie szczegółowego projektowania systemu transportowego, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi poszczególnych celów podróży wyznaczane będą dokładne lokalizacje przystanków. Przy założeniu maksymalnego zasięgu obsługi przystanku wynoszącego 400 m przy czasie dojścia 5 minut, obszar miasta Stargardu Szczecińskiego jest obsługiwany dostatecznie.

9.2. Gwarantowana dostępność przestrzenna

Realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowane jest na obszarze miasta Stargardu Szczecińskiego oraz gmin Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński. Dopuszczalne jest wykonywanie niniejszych usług na obszarze gmin, z którymi miasto Stargard Szczeciński będzie posiadało nowe porozumienia międzygminne na organizację zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Organizator komunikacji miejskiej zapewnia możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich osiedli. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliżej generatorów ruchu.

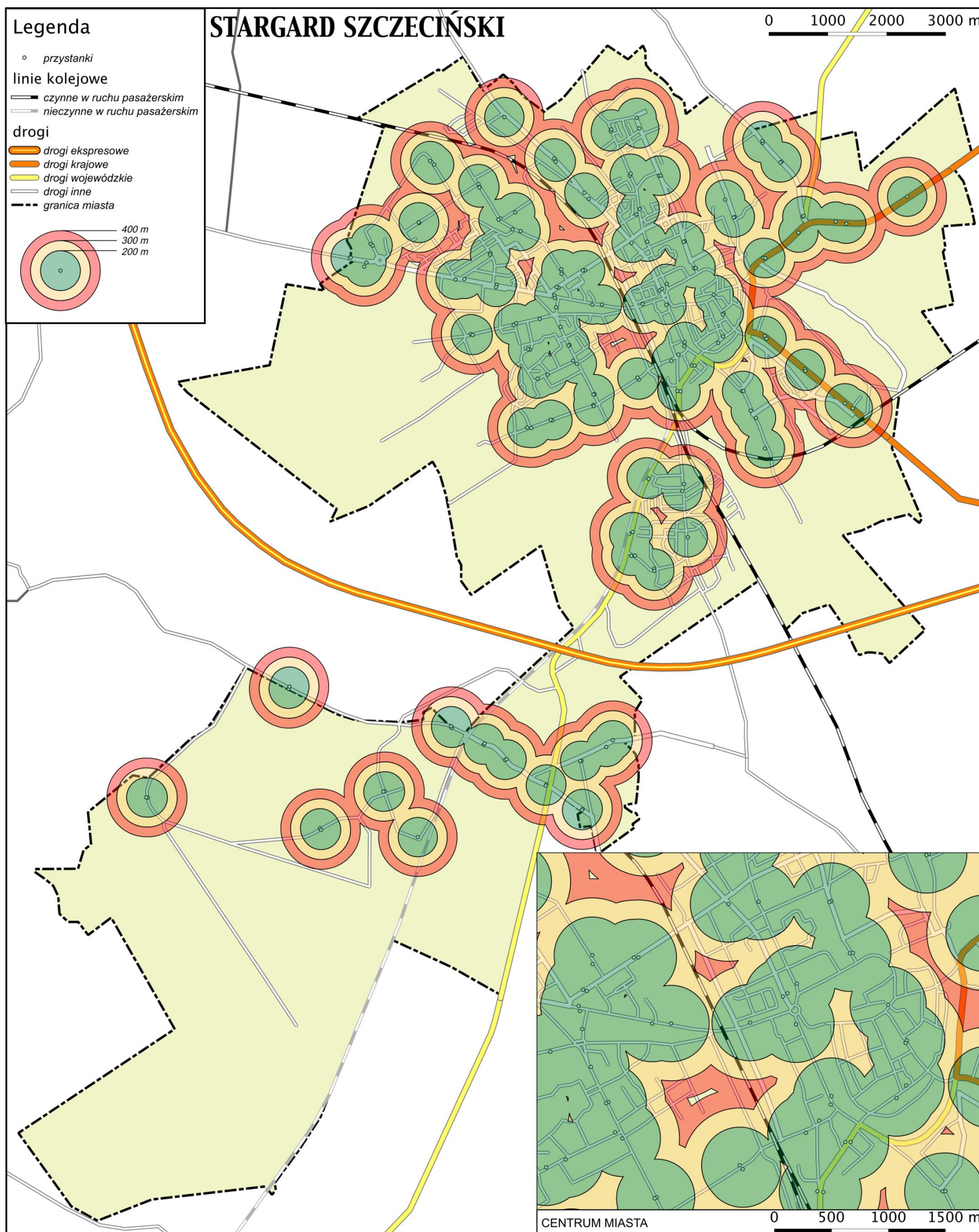
Na kolejnym rysunku przedstawiono zasięg obsługi komunikacyjnej przystanków obsługiwanych przez MZK z zaznaczonymi obszarami stref dojścia na terenie Gminy Miasto Stargard Szczeciński.

9.3. Gwarantowana dostępność miejskiego transportu publicznego w czasie

W odniesieniu do obecnie panującej sytuacji na rynku przewozu osób w komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim można wyróżnić trzy typy linii:

- linie podstawowe – 2, 8, 18 i 22 – w godzinach szczytu w dni robocze kursują nie rzadziej niż co 30 minut, natomiast w godzinach międzyszczytowych oraz po szczycie popołudniowym częstotliwości kursowania wynoszą co najmniej 45 minut,
- linie uzupełniające – 1, 11, 12, 23 – w godzinach szczytu w dni robocze kursują nie rzadziej niż co 45-60 minut, poza godzinami szczytu kursują nie rzadziej niż co 75 minut,
- linie dodatkowe – 3 3G, 4, 5, 6, 7, 9, 13, 17, 19, 20, 21, 28, 28B, N – kursujące z niższymi częstotliwościami kursowania albo w ograniczonych przedziałach czasowych albo tylko w soboty i niedziele.

Częstotliwości kursowania linii komunikacji miejskiej są relatywnie niskie – wskazane jest wykreowanie linii o kategorii głównej, która będzie kursować z wyższymi częstotliwościami w odpowiedzi na najczęściej pojawiający się postulat ze strony użytkowników komunikacji miejskiej.



Rys. 9.3.1. Lokalizacja i zasięg obsługi przystanków komunikacji miejskiej na obszarze Gminy/Miasto Stargard Szczeciński.
Źródło: opracowanie własne.

W komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim należy wprowadzić zasadę kategoryzacji linii komunikacyjnych w oparciu o modułowe częstotliwości kursowania. Na rys. 9.3.2. przedstawione zostały minimalne częstotliwości kursowania w dni robocze w roku szkolnym dla linii komunikacyjnych w czterech kategoriach: głównej, podstawowej, uzupełniającej i dodatkowej. Interwały stanowią dzielniki i wielokrotności liczby 60, co umożliwi pasażerom łatwe zapamiętywanie końcówek godzin odjazdów. Dodatkową korzyścią wynikającą z kategoryzacji linii będzie synchronizacja godzin odjazdów na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu uzyskiwane są wyższe, wspólne częstotliwości kursowania. W przypadku występowania na odcinku linii niskich potoków pasażerskich dopuszcza się obniżenie częstotliwości na danym odcinku, natomiast w przypadku wzrostu wielkości popytu na usługi organizator przewozów posiada możliwość zwiększenia liczby oferowanych połączeń.



Rys. 9.3.2. Proponowane minimalne częstotliwości kursowania linii w dni robocze szkolne.

Źródło: opracowanie własne.

W celu zachowania właściwej synchronizacji wyznaczone są także kategorie standardów obsługi poszczególnych ciągów komunikacyjnych, na których aktualnie realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej w granicach Gminy Miasto Stargard Szczeciński. Maksymalne długości odstępów pomiędzy kolejnymi odjazdami na wybranych odcinkach sieci komunikacyjnej zostały określone w tabeli 9.3.1. W przypadku rozpoczęcia przewozów w obszarach lub na ciągach komunikacyjnych niewskazanych w tabeli 9.3.1., możliwy jest wybór dowolnej kategorii standardów obsługi.

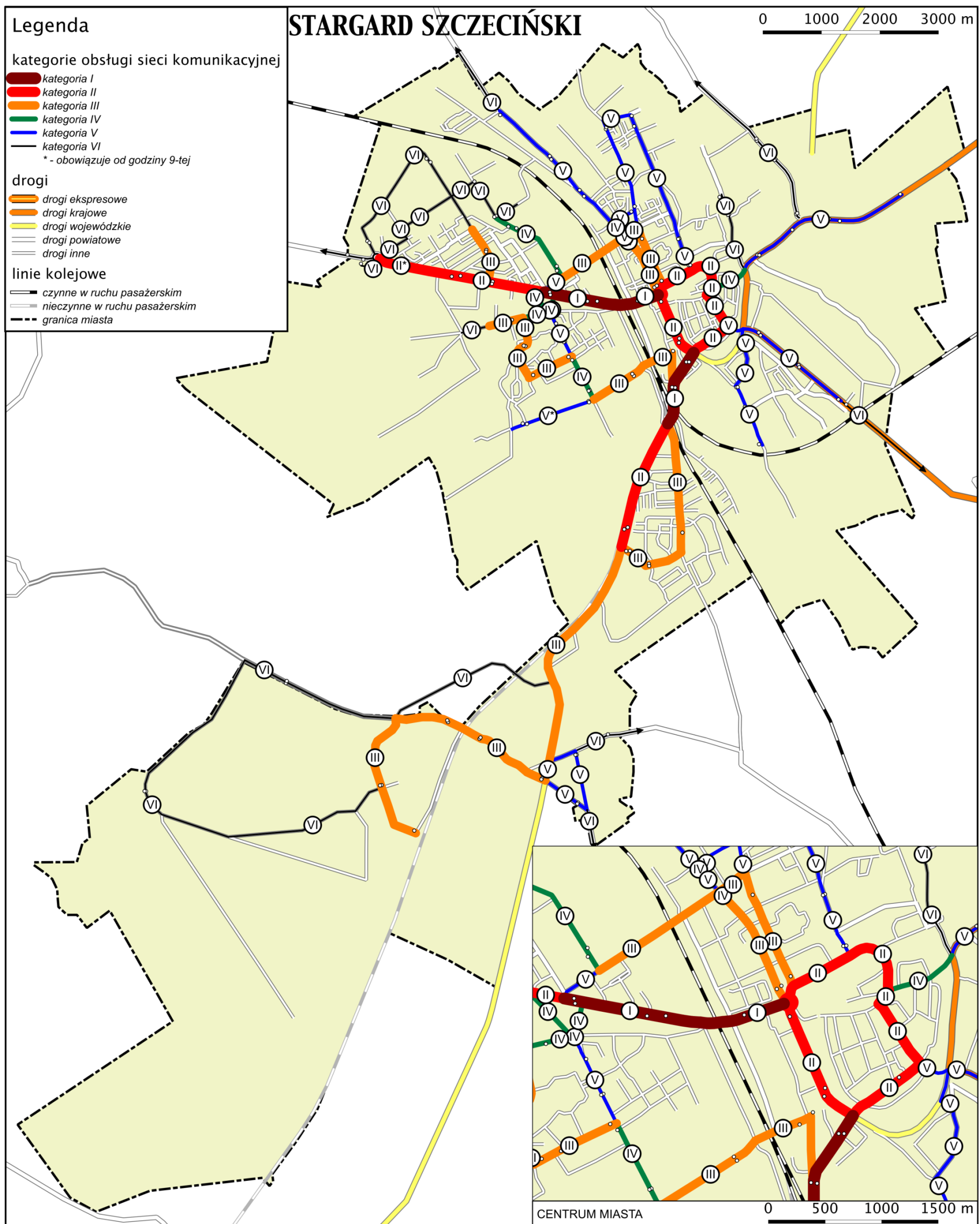
Podane długości odstępów należy uznawać za minimalne, gwarantowane przez organizatora. Częstotliwości kursowania zależą od typu dnia – ze względu na tygodniową zmienność wielkości potoków pasażerskich. Maksymalne czasy oczekiwania na autobus komunikacji miejskiej w soboty (w godz. 9-19) i niedziele (w godz. 12-19) powinny być ukształtowane na poziomie nie niższym od długości interwałów dla pory wczesno wieczornej dnia roboczego, tj. po godz. 18:30. W okresie letnich wakacji szkolnych w godzinach szczytu za maksymalne odstępy uznaje się wartości przyjęte dla pory międzyszczytowej dla dnia roboczego szkolnego. Długości maksymalnych interwałów będą kształtowane na poziomach zdefiniowanych w tabeli 9.3.1., w przypadku odchyień od średniego odstępu czasowego między kolejnymi odjazdami, należy zachować wskazaną średnią arytmetyczną. W szczycie porannym dopuszcza się nieregularność kursowania i wówczas traktuje się podane częstotliwości jako średnią arytmetyczną czasu oczekiwania pomiędzy kursami w tym samym kierunku.

Podane w tabeli częstotliwości wyznaczają minimalny, gwarantowany przez samorząd poziom usług o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji miejskiej w poszczególnych porach dnia. Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu krótszych niż wskazane odstępy w odjazdach środków publicznego transportu zbiorowego i zamawianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe, nadmierne napełnienia pojazdów albo w wyniku działań marketingowych podwyższających jakość obsługi mieszkańców w celu zachęcenia do korzystania z transportu publicznego.

Tab. 9.3.1. Sieć komunikacyjna – wykaz istniejących odcinków sieci z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi częstotliwościami maksymalnymi.

Kategoria	Ciąg komunikacyjny z przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Maksymalny czas oczekiwania – częstotliwość graniczna [min.]		
		W dni robocze szkolne od 6:30 do 8:00 i od 13:30 do 16:30	W dni robocze szkolne od 5:30 do 6:30 od 8:00 do 13:30 od 16:30 do 18:30 oraz w dni robocze wakacyjne przed 18:30	W dni robocze szkolne i dni robocze wakacyjne od 18:30 do 20:00
Kat. I	Szczecińska – pl. Wolności (od Słonecznej)	8	12	20
	S. Staszica – Warszawska			
Kat. II	Szczecińska (S. Moniuszki – Słoneczna)	10	20	40
	W. Broniewskiego (Armii Krajowej – Niepodległości)			
	S. Czarnieckiego			
Kat. III	A. Struga – Portowa – K. Wielkiego – B. Krzywoustego	20	40	60
	H. Wieniawskiego			
	al. Żołnierza (Koszary) – al. Żołnierza Boczna – Pogodna – al. Gryfa			
	Pierwszej Brygady – M. Konopnickiej – pl. Wolności			
	Spokojna (od T. Kościuszki) – Bogusława IV – Śląska			
	Niepodległości – Powstańców Warszawy – W. Broniewskiego (do Głównej)			
Kat. IV	C. Tańskiego – Lotników – J. Lelewela	30	60-80	60-80
	T. Kościuszki (al. Gryfa – Spokojna)			
	Słoneczna/ pl. Zgody – al. Żołnierza (do al. Żołnierza Bocznej)			
	Uługowa – Ceglana			
Kat. V	B. Chrobrego	60	90*	*
	Nowowiejska – Jagiellońska			
	S. Okrzei – Brzozowa – W. Reymonta			
	Pierwszej Brygady (pl. Zgody-Ceglana)			
	Bydgoska			
	Gdańska – Gdyńska			
	Spokojna (Giżynek)			
	R. Traugutta – J. U. Niemcewicza			
	Sienkiewicza			
T. Kościuszki (pl. Słoneczny – al. Gryfa)				
J. Piłsudskiego – os. Kossaka (od M. Konopnickiej)				
Kat. VI	Wszystkie pozostałe odcinki sieci komunikacyjnej niezaliczone do innych kategorii	Liczba połączeń uzależniona od lokalnych potrzeb oraz porozumień międzygminnych		

*- dopuszczalne zawieszanie obsługi komunikacyjnej. Źródło: opracowanie własne.



Rys.9.3.3. Kategoryzacja sieci komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim.

9.4. Punktualność kursowania

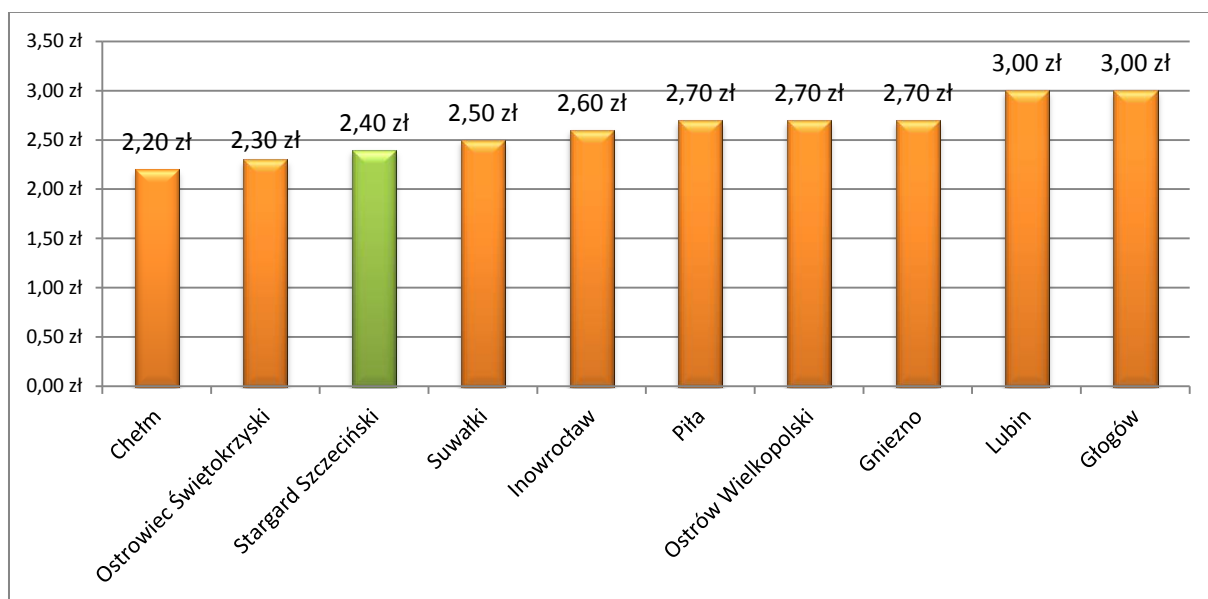
Dla komunikacji miejskiej należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej odchyłce od rozkładu jazdy (podstawowego, bądź zarządzanego na okoliczność remontów) jako przyspieszenie do 1 minuty i opóźnienie do 3 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od przewoźnika – np. zator na drodze). W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy.

9.5. Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd

Założenia do taryfy opłat w komunikacji miejskiej:

– Bilet jednorazowy dzienny

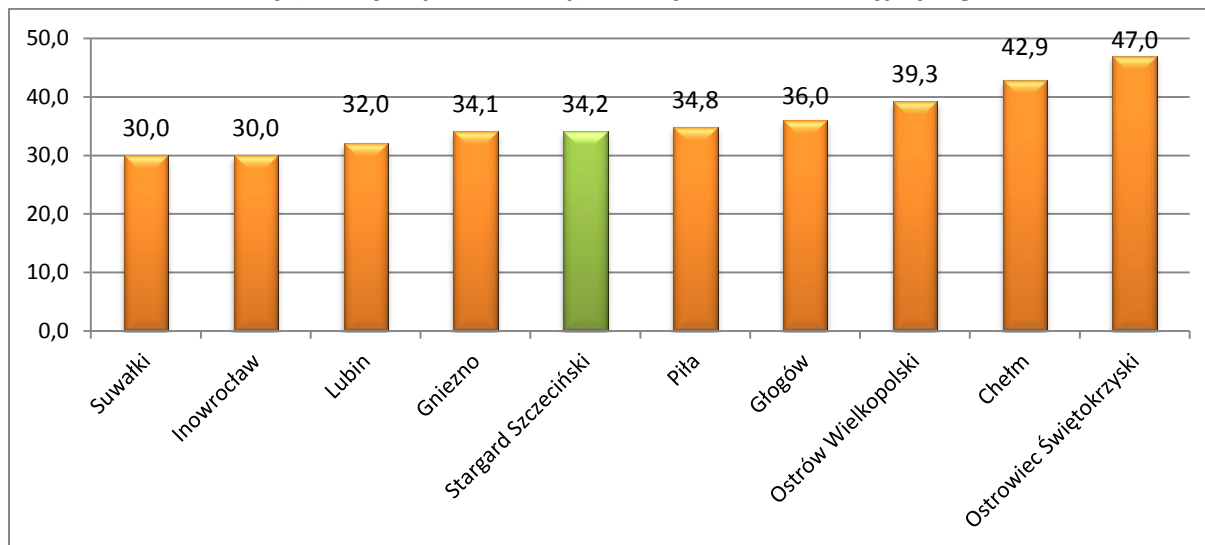
Cena biletu jednorazowego w Stargardzie Szczecińskim jest nieznacznie niższa od średniej ceny w miastach o podobnej wielkości. Ceny biletów mogą być podwyższone proporcjonalnie do zmian poziomu przeciętnego wynagrodzenia na podstawie komunikatów Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.



Rys. 9.5.1. Ceny biletów jednorazowych w miastach o podobnej liczbie ludności.

Źródło: opracowanie własne.

– **Bilet okresowy (miesięczny, 30-dniowy) na całą sieć komunikacyjną w granicach miasta**



Rys. 9.5.2. Współczynnik ceny biletu okresowego na sieć miejską do ceny biletu jednorazowego w miastach o podobnej liczbie ludności.

Źródło: opracowanie własne.

Cena biletu okresowego ważnego w granicach miasta Stargardu Szczecińskiego nie będzie wyższa niż 35-krotność ceny biletu jednorazowego ważnego na tożsamym obszarze.

Proponuje się utrzymanie dystrybucji wszystkich obecnie oferowanych typów biletów.

9.6. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Należy przyjąć wskaźniki komfortu podróży jako stopień zapełnienia pojazdu nie większy niż 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka transportu należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

9.7. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia. Z racji specyfiki konstrukcji pojazdów autobusowych przyjęto podział ze względu na ich wewnętrzne wyposażenie.

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

Tab. 9.7.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

wyszczególnienie	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony po 2014 r.	Pojazd używany wprowadzony po 2014 r.	Pozostałe pojazdy
niska podłoga	x	x	
rampa dla wózków	x	x	
miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	x	x	x
tapicerka, siedzenia oraz podłoga powinny być wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów i odpornych na wandalizm	x	x	
elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii	x	x	x
elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii	x	x	x
elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu nad dolną linią okien z oznaczeniem linii	x		
elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii	x	x	x
system automatycznej kontroli punktualności z wyświetlaniem w Internecie położenia pojazdu	x	x	x
system fonicznej zapowiedzi nazw przystanków	x	x	
elektroniczne tablice wewnętrzne (oznaczenie linii, kierunek, przystanek)	x	x	
aktualny schemat sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Stargard Szczeciński	x	x	x
pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	x	x	x

Źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe, używane wprowadzane do służby po 2014 roku oraz pozostałe. W przypadku tych ostatnich należy w nich dokonać niewielkich, jednakże niezbędnych inwestycji z punktu widzenia zagwarantowania minimalnego standardu informacji pasażerskiej.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, reklama od strony drzwi nie może zasłaniać okien.

9.8. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania komunikacją miejską. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym⁴⁰ – osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi 17,6% ludności miasta Stargardu Szczecińskiego. Publiczny transport zbiorowy, który ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, umożliwi aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, pomaga w przemieszczaniu się, zapewnia niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą,
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków,
- parkowanie, szczególnie w centrum, czy przy urządach i instytucjach,
- nieczytelne informacje przystankowe,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego.

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

- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym miasta, ewentualne stosowanie ramp lub wind w miejscach kolizji pieszych z drogami tranzytowymi prowadzonymi przez obszar miasta,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni, dźwiękowe sygnalizacje świetlne,
- tworzenie specjalnie wyznaczonych, bezpłatnych miejsc postojowych dla pojazdów uprawnionych.

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

Autobusy niskopodłogowe przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej i mobilności będą delegowane na linie główne, podstawowe i uzupełniające.

⁴⁰ Statystyczne Vademecum Samorządowca – Gmina Miejska Stargard Szczeciński, GUS Szczecin, 2013.

9.8.1. Dostosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych

Obecnie w komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim na ogólną liczbę 34 autobusów, 71% z nich dostosowanych jest do przewozu osób niepełnosprawnych. Można więc uznać, że udział pojazdów niskopodłgowych (w tym niskowejściowych) jest dobry.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżonym poziomem podłogi w autobusach zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z transportu miejskiego, takie jak:

- czytelne oznakowanie pojazdów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach - przykłąk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard,
- przyciski sygnalizacyjne.

Najpóźniej od 01.01.2018 wszystkie autobusy kursujące w sieci komunikacyjnej organizowanej przez Gminę Miasto Stargard Szczeciński powinny być niskopodłgowe lub niskowejściowe.

9.8.2. Dostosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych

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

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

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacji miejskiej poza ogólnymi harmonogramami modernizacji układu drogowego miasta. W pierwszej kolejności należy dążyć do modernizacji przystanków w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach:

- w centrum miasta,
- przy urządach i instytucjach,
- przy ośrodkach kulturalno – oświatowych,
- przy szkołach,
- przy centrach handlowych,

- przy szpitalach, przychodniach i pozostałych ośrodkach zdrowia,
- przy cmentarzach,
- na ważniejszych przystankach autobusowych.

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

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



Rys. 9.8.2.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.

Źródło: opracowanie własne.

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



Rys. 9.8.2.2. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem.

Źródło: opracowanie własne.

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



Rys. 9.8.2.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.

Źródło: opracowanie własne.

9.9. Standard w zakresie ochrony środowiska

Od maja 2004 roku, kiedy Polska została członkiem Unii Europejskiej, zobowiązała się m.in. do wypełniania jej wymogów prawnych, szczególnie tych z zakresu ochrony środowiska. Wskazuje to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast, w których poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie znacząco na poprawę warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

Dlatego, oprócz stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami, należy preferować niskoemisyjne sposoby poruszania się, takie jak np. komunikacja miejska, carpooling, car sharing, a także bezemisyjne – rower, podróże piesze.

9.9.1. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim jako najważniejsze działanie poprawy stanu środowiska naturalnego miast

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń

emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w Stargardzie Szczecińskim w godzinach szczytu, gdy maksymalne napełnienie wynosi 100 osób w autobusie oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,5 osoby można założyć, że na jeden autobus przypada aż 67 samochodów osobowych. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do centrum miasta, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska w mieście.

Zatem najważniejszym działaniem władz miejskich powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślane ograniczenia dla transportu indywidualnego, żeby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z komunikacji miejskiej. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu miejskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

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

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej,
- ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych w ścisłym centrum poprzez tworzenie:
 - stref ruchu uspokojonego,
 - ciągów pieszo-jezdnych,
 - ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych,
- prowadzenie kampanii edukacyjno – promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się.

Działania te przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjności życia w mieście, powstrzymując degradację i wyludnianie jego centrum na rzecz peryferii i obszarów podmiejskich.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta oraz układ drogowy determinują kształt systemu transportowego. Należy więc wiązać wszelkie działania przestrzenne, gospodarcze i społeczne w mieście konfrontując je z rygorami ochrony środowiska⁴¹. Dla odpowiedniego kształtowania różnych sfer rozwoju miasta należy weryfikować ich zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu oraz z założeniami planu. W szczególności dotyczy to zagadnień związanych z:

- polityką przestrzenną – poprzez kształtowanie zagospodarowania terenu pozwalającego na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityką gospodarczą – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki nie powodujących uciążliwości w sieci transportu drogowego, lokowanie działalności gospodarczej wymagającej obsługi transportowej w pobliżu sieci kolejowej (w zasięgu obsługi stacji i przystanków),
- polityką społeczną – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych mieszkańców (zachęcanie do korzystania z komunikacji miejskiej oraz do korzystania z bezsilnikowych środków transportu).

⁴¹ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.)

Celem działań polityki zrównoważonego rozwoju powinno być zwiększenie udziału komunikacji miejskiej w podróżach niepieszych do poziomu 29% w ogólnym podziale zadań przewozowych.

9.9.2. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach komunikacji miejskiej

Jednym z elementów ochrony środowiska jest utrzymanie wysokiego udziału taboru komunikacji miejskiej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, które spełniać będą aktualnie obowiązujące rygorystyczne normy ekologiczne. Nowoczesne silniki spalinowe, które spełniają co najmniej wymogi normy Euro 5 lub EEV, charakteryzują się obecnie emisją zanieczyszczeń spalin na poziomie emisji silników zasilanych gazem.

Producenci, wykorzystując osiągnięcia postępu technicznego oraz nowych technologii, pracują nad doskonaleniem autobusów napędzanych napędem elektrycznym oraz napędem hybrydowym, łącząc silnik elektryczny ze spalinowym. Równolegle testowane są inne napędy alternatywne, m.in. ogniwa wodorowe. Jednak w pełni satysfakcjonujące efekty ograniczenia emisji spalin silników autobusowych wprowadzone zostaną wymogami obowiązującej od 2014 roku normy Euro 6.

W przypadku zakupu taboru używanego, eksploatowanego głównie w okresach szczytowych, dopuszcza się autobusy nie spełniające wyżej opisanych wymogów czystości spalin, jednak powinny one spełniać co najmniej normy Euro 3.

Uwzględniając znaczny koszt wymiany taboru, należy przyjąć, że w ramach służb całodziennych oraz w dni wolne od pracy powinien być eksploatowany nowy, ekologiczny tabor, natomiast starszy tabor w ograniczonym zakresie – służby szczytowe, jednozmianowe, rezerwa.

Podsumowując, w przypadku zakupu fabrycznie nowych pojazdów komunikacji miejskiej wymaga się aby spełniały wymogi czystości spalin normy Euro 6.

9.9.3. Ruch rowerowy i pieszy

W mieście należy przede wszystkim popularyzować komunikację miejską, jednak bardzo istotne jest także kreowanie ruchu pieszego i rowerowego, jako alternatywy dla komunikacji miejskiej i komunikacji indywidualnej. Komunikacja piesza i rowerowa to mniej uciążliwe dla środowiska formy przemieszczania, ponadto stanowią one uzupełnienie komunikacji miejskiej.

Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmijskim, wymaga stworzenia systemu tras rowerowych pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po mieście. Dodatkowe działania to budowa stojaków i parkingów rowerowych oraz wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji miejskiej.

Oprócz ruchu rowerowego ważnym elementem systemu transportowego miasta jest ruch pieszy, który w powiązaniu ze sprawną komunikacją miejską, szczególnie w centralnych częściach miasta może być alternatywą dla przemieszczania się samochodem osobowym. Zalecane działania promocji ruchu pieszego to:

- segregacja ruchu – podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych,

- likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego,
- tworzenie atrakcyjnego otoczenia wzdłuż ciągów pieszych,
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych,
- tworzenie ciągów pieszo – jezdnych bez wydzielonych jezdni dla aut, gdzie piesi posiadają pierwszeństwo w ruchu,
- lokalizacja dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej.

9.10. Zestawienie obowiązujących standardów jakościowych usług transportowych

Organizacja i zarządzanie systemem transportowym, uwzględniające oczekiwania społeczne takie jak zapewnienie powszechnej dostępności do publicznego transportu zbiorowego, w tym również dla osób niepełnosprawnych, zapewnienie mobilności mieszkańcom przy jak najmniej uciążliwym oddziaływaniu na środowiskowo, wymagają precyzyjnego zdefiniowania, a następnie przestrzegania obowiązujących standardów jakościowych ustanowionych poprzez uchwalenie niniejszego planu:

- a) Dostępność do usług transportowych poszczególnych rejonów miasta Stargard Szczeciński zdefiniowano szczegółowo w punkcie 9.3 jako najdłuższy dopuszczalny odstęp pomiędzy odjazdami kolejnych pojazdów komunikacji miejskiej w tym samym kierunku.
- b) Wskaźnik komfortu podróży zdefiniowano jako maksymalne, dopuszczalne napełnienie pojazdów wynoszące 75 % pojemności określonej przez producenta pojazdu.
- c) Za obowiązujący standard punktualności przyjęto przyspieszenie nie większe niż 1 minuta oraz opóźnienie nie większe niż 3 minuty (z uwzględnieniem odstępstw w przypadku działania siły wyższej).
- d) Za obowiązujący standard dopasowania systemu transportowego do potrzeb osób niepełnosprawnych określono następujące zadania:
 - przyjęcie zasady podwyższania poziomu peronów przystankowych wraz z zabudową właściwej krawędzi peronowej przy okazji przebudowy i modernizacji dróg oraz przystanków,
 - stosowanie oznaczeń nawierzchni przystankowych dla ułatwienia orientacji osobom niedowidzącym przy okazji przebudowy i modernizacji dróg oraz przystanków,
 - likwidacji innych barier utrudniających niepełnosprawnym dotarcie do przystanków.
- e) Uznanie transportu publicznego jako priorytetowego, ekologicznego środka lokomocji poprzez wprowadzanie elementów ułatwień i priorytetów w ruchu w celu uzyskania poziomu 29 % podróży komunikacją miejską w skali miasta Stargard Szczeciński.
- f) Sukcesywna wymiana taboru na nowy spełniający wymogi normy Euro 6, z dopuszczeniem zakupu pojazdów używanych spełniających normy Euro 3 w celu wykorzystania jako pojazdy rezerwowe oraz dodatkowe na służbach szczytowych.

10. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

10.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany według określonego, podanego do publicznej wiadomości, rozkładu jazdy. Zasady jego organizacji, funkcjonowania i finansowania określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Transport publiczny może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone w:

- Ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1807 z późn. zm.),
- Ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545 z późn. zm.).

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- organizator, tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze, oraz
- operatorzy publicznego transportu zbiorowego; operatorem może być samorządowy zakład budżetowy, a także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- i przewoźnicy, czyli przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest⁴²:

- gmina:
 - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu, na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawarły porozumienie,
- minister właściwy do spraw transportu na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku⁴³:

- gmin: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,
- związków międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego,
- miast na prawach powiatu: przez prezydenta miasta,
- powiatów: przez starostę,
- związków powiatów: przez zarząd związku powiatów,
- województw: przez marszałka województwa.

⁴² Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 7.

⁴³ *Ibidem*.

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy⁴⁴ organizowanie transportu, bieżące zarządzanie nim oraz planowanie jego rozwoju, czyli w szczególności:

- kształtowanie polityki transportowej i opracowywanie planów w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego i jego promocji,
- planowanie zadań przewozowych, w tym organizacja i prowadzenie postępowań o zamówienia publiczne na wykonywanie usług w publicznym transporcie zbiorowym,
- badania i analizy popytu oraz podaży usług przewozowych, opracowywanie koncepcji nowych rozwiązań oraz przygotowywanie propozycji zmian w publicznym transporcie zbiorowym,
- opracowanie i prowadzenie strategii informacyjnej, współpraca ze środkami masowego przekazu oraz z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedstawicielami samorządu lokalnego w zakresie promocji transportu publicznego.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego odbywa się na trzech poziomach:

- politycznym – realizowanym przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego lub Ministra właściwego do spraw transportu w zakresie określania celów oraz zasad ich finansowania,
- planistyczno-organizacyjnym – realizowanym przez wyspecjalizowane struktury, utworzone przez właściwe jednostki poziomu politycznego dla wypracowania zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i ustalania zadań ukierunkowanych na osiągnięcie ustalonych celów,
- wykonawczym – realizowanym przez operatorów, przewoźników oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w transporcie publicznym.

Podstawą systemu transportu publicznego jest działalność samorządów wszystkich szczebli, które albo lokalnie organizują transport, albo nawiązują porozumienia lub tworzą związki organizujące wspólne, zintegrowane systemy transportowe: ujednolicają systemy taryfowo-biletowe i wybierają operatorów. Wynika to przede wszystkim z aktów prawnych normujących działalność tych samorządów – ustawy o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim, ale również z innych aktów prawnych, m. in.:

- z Ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych),
- z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej),
- z Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego),
- z Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz

⁴⁴ *Ibidem*, art. 8.

współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi),

- z Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli),
- z Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu),
- z Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

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

- merytoryczne jednostki organizacyjne urzędu władzy lokalnej,
- podmioty utworzone poza strukturą urzędu⁴⁵ (jednostka budżetowa, spółka kapitałowa),
- w przypadkach publicznego transportu zbiorowego obejmującego obszary sąsiadujących ze sobą jednostek samorządowych – związki międzygminne lub związki powiatów, realizujące te zadania w ramach jednej z wymienionych wyżej wyspecjalizowanych jednostek.

W przypadku, gdy publiczny transport zbiorowy jest realizowany w oparciu o porozumienie międzygminne (zgodne z zapisem art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁴⁶), prawnie dopuszczalna jest organizacja tego transportu zarówno przez jednostkę organizacyjną urzędu gminy – lidera porozumienia, jak i przez jego jednostkę budżetową. Finansowa partycypacja (w oparciu o art. 10 ust. 2 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym) gmin uczestniczących w porozumieniu nie powoduje ryzyka pomocy publicznej.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez spółkę kapitałową jest prawnie dopuszczalna wówczas, gdy będzie to spółka ze 100% udziałem gminy lub zainteresowanych gmin. Taka spółka stanowiłaby podmiot wewnętrzny tych jednostek samorządowych i mogłaby wykonywać ich zadanie własne.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien⁴⁷:

- być w 100% podmiotem publicznym,
- pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Jednostki poziomu planistyczno-organizacyjnego wykonują zadania polegające w szczególności na⁴⁸:

⁴⁵ Ustawy o samorządach gminnym, powiatowym i wojewódzkim stwierdzają, że organy stanowiące tych samorządów mogą tworzyć jednostki organizacyjne pozostające w strukturze samorządu – jednostki budżetowe bez osobowości prawnej oraz podmioty mające osobowość prawną.

⁴⁶ Art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.) nie zezwala na powierzanie przez gminę wykonywania swoich zadań własnych województwu (odwrotna możliwość istnieje dzięki odpowiedniej redakcji przepisów ustawy o samorządzie województwa). Tym samym gmina jest uprawniona jedynie do przekazania swoich zadań drugiej gminie lub związkowi międzygminnemu.

⁴⁷ Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

⁴⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 15.

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w transporcie publicznym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁴⁹,
- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, tzn. zadań związanych z podawaniem do publicznej wiadomości:
 - sprawozdań na temat zobowiązań organizatora z tytułu świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących te usługi, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które te podmioty otrzymują za świadczenie usług,
 - planowanych przetargów lub planowanych bezpośrednich zamówień o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym.

⁴⁹ Szczególnym przykładem usług publicznych, zlecanych z pominięciem Ustawy Prawo zamówień publicznych i Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, a więc podlegających pod przepisy o pomocy publicznej, jest miejski transport publiczny: usługi przewozowe mogą być tam zlecane bezpośrednio podmiotowi wewnętrznemu (rozporządzenie unijne nr 1370/2007 określa warunki, jakie muszą być spełnione, aby przewoźnik mógł takie zlecenie otrzymać i tym samym stać się beneficjentem pomocy publicznej).

Poziom wykonawczy stanowią operatorzy, przewoźnicy oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w publicznym transporcie zbiorowym.

Są to albo:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej⁵⁰, albo
- podmioty wybrane w postępowaniu⁵¹ o świadczenie usług publicznych w trybie:
 - Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁵²,
 - Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
 - w oparciu o bezpośrednie udzielenie zlecenia z pominięciem procedury przetargowej.

Do istotnych zadań nie przewozowych, realizowanych na poziomie wykonawczym, należy kontrola biletów przejazdowych. Organizator transportu, który ustala wielkości opłat za przewóz oraz sposób dystrybucji biletów, a także wielkości opłat dodatkowych, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, czynności te powierza, na mocy odpowiednich umów, wyspecjalizowanym podmiotom gospodarczym, albo operatorom.

Przejazd środkiem transportu publicznego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej w formie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m. in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz, a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 353¹ stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

10.2. Struktury zarządzania transportem publicznym w Stargardzie Szczecińskim

System publicznego transportu zbiorowego w Stargardzie Szczecińskim tworzy komunikacja miejska w transporcie drogowym, realizowana wyłącznie przez Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim.

Obok komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim funkcjonują trzy inne niezintegrowane systemy transportu publicznego realizujące przewozy pasażerskie o dalszym zasięgu:

⁵⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 22 ust. 1 pkt 2.

⁵¹ *Ibidem*, rozdział 2 (art. 19 – 29).

⁵² Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia

- autobusowy transport regionalny świadczony przez: Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim na niektórych liniach komunikacyjnych ze Stargardu Szczecińskiego do miejscowości w Gminach Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński oraz przewoźników komercyjnych,
- autobusowy transport dalekobieżny świadczony przez przedsiębiorstwa PKS oraz innych przewoźników komercyjnych,
- transport kolejowy realizowany przez PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Komunikacja miejska zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Miasto Stargard Szczeciński oraz Gmin Kobylanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński, do których docierają wybrane linie komunikacyjne uruchamiane na podstawie zawartych stosownych porozumień. Natomiast transport drogowy regionalny i kolejowy nie realizują przewozów w komunikacji miejskiej. Brak powiązań funkcjonalnych wszystkich systemów nie pozwala na pełne wykorzystanie ich potencjałów przewozowych, co przekłada się na mniejszą mobilność osób dojeżdżających spoza Stargardu Szczecińskiego (w szczególności miejscowości pozbawionych dostępu do komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miasto Stargard Szczeciński) – mają one ograniczone możliwości przesiadek i kontynuowania podróży komunikacją miejską ze względu na brak zintegrowanych systemów taryfowych oraz dogodnych węzłów przesiadkowych.

Urząd Miejski w Stargardzie Szczecińskim realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na poziomie organizacyjnym, wykonując następujące zadania realizowane przez Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska⁵³:

- uzgadnianie zezwoleń na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu,
- sporządzanie projektów decyzji w sprawie zezwolenia na regularne przewozy osób na obszarze miasta,
- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym,
- sporządzanie, wspólnie z Miejskim Zakładem Komunikacji projektów aktów prawnych i umów dotyczących publicznego transportu zbiorowego.

Operatorem komunikacji miejskiej jest Miejski Zakład Komunikacji z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim, świadczący usługi przewozowe na podstawie Uchwały Nr XI/122/2003 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 30 września 2003 r. (z późn. zm.) w sprawie uchwalenia Statutu Miejskiego Zakładu Komunikacji z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim. Miejski Zakład Komunikacji jest samorządowym zakładem budżetowym, będącym jednostką organizacyjną Gminy Miasto Stargard Szczeciński.

⁵³ Załącznik do Zarządzenia Nr 1428/2013 do Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miejskiego w Stargardzie Szczecińskim, źródło: bip.um.stargard.pl

10.3. Wybór operatora

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniających określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁵⁴.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora publicznego transportu zbiorowego⁵⁵. Wybór operatora dokonuje on w trybie⁵⁶:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy⁵⁷:
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
 - umowa dotyczy transportu kolejowego.

Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat w transporcie drogowym i 15 lat w szynowym⁵⁸. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia)⁵⁹:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczba i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,

⁵⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), art. 6.

⁵⁵ *Ibidem*, art. 15.

⁵⁶ *Ibidem*, art. 19.

⁵⁷ *Ibidem*, art. 22 ust. 1.

⁵⁸ *Ibidem*, art. 25 ust. 2.

⁵⁹ *Ibidem*, art. 25 ust. 3.

- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu⁶⁰,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych, oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkładów jazdy,
 - cenników opłat przejazdowych,
 - regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator używa swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

W Stargardzie Szczecińskim przewiduje się obsługę komunikacji miejskiej przez samorządowy zakład budżetowy, którym jest Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim, na podstawie art. 19 ust. 2 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.).

10.4. Przygotowywanie oferty przewozowej

Organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w każdym roku budżetowym zobowiązany jest do przygotowania „Planu zadań przewozowych” na rok następny. Plan ten powinien składać się z dwóch części:

- 1) planu zadań przewozowych stargardzkiej komunikacji miejskiej,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzygminnych (w przypadku porozumienia międzygminnego).

Plan ten powinien być przygotowywany w oparciu o:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,

⁶⁰ Art. 48 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) obliuguje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

- ustalony, przyjęty w planie transportowym standard dostępności usług przewozowych,
- zapotrzebowanie na przewozy (w przypadku przewozów międzygminnych i powiatowych zapotrzebowanie zgłaszają przedstawiciele gmin subregionu),
- analizę ekonomiczno-rzeczową wykonania poprzedniego roku budżetowego oraz przewidywanego wykonania roku bieżącego,
- planowane przez operatorów koszty świadczonych usług,
- prognozowaną wartość przychodów ze sprzedaży biletów,
- wielkości planowanych przez gminy sąsiednie środków budżetowych przeznaczonych na dopłaty do przewozów realizowanych na ich terenach,
- własne możliwości finansowe.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie poszczególnych gmin, prognozę wielkości przychodów ze sprzedaży biletów realizowanej w poszczególnych gminach oraz wysokość dopłat gmin do przewozów realizowanych na ich terenie.

Wielkości tych dopłat zostaną ujęte w projektach uchwał budżetowych na przyszły rok budżetowy, sporządzanych przez Prezydenta Miasta Stargard Szczeciński i wójtów gmin, z którymi Stargard Szczeciński będzie posiadać zawarte porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Projekty tychże uchwał będą przekazywane radom gmin do dnia 15 października roku poprzedzającego rok budżetowy.

W przypadku, gdy wielkość środków finansowych nie zostanie zaakceptowana przez samorządy i nakłady na publiczny transport zbiorowy będą musiały być zmniejszone, niezbędne będzie przygotowanie korekt do „Planu zadań przewozowych”.

Jeżeli wprowadzone korekty nie zapewnią gwarantowanego w planie transportowym standardu usług transportowych, konieczna będzie aktualizacja planu transportowego i obniżenie gwarantowanych standardów tych usług do poziomu adekwatnego do wysokości środków finansowych, jakie mogą być przeznaczone na publiczny transport zbiorowy.

10.5. Wyznaczanie tras linii

Transport publiczny jest usługą, która w bardzo dużym stopniu opiera się na tradycji i przywiązaniu obecnych klientów. Pozyskiwanie nowych klientów jest procesem stosunkowo długim oraz kosztownym, który zwykle trwa od roku do dwóch lat licząc od momentu uruchomienia nowego produktu – linii autobusowej, do osiągnięcia stanu stabilizacji (nasylenia). Proces zdobywania nowych klientów po uruchomieniu nowej linii komunikacyjnej w transporcie publicznym może być przyspieszony jedynie przez dynamiczne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, takie jak zbudowanie i zasiedlenie nowych obszarów, uruchomienie nowych stref aktywności gospodarczej

skupiających nowe miejsca pracy, oddanie do eksploatacji nowych obiektów użyteczności publicznej (szpitale, centra handlowe, szkoły, urzędy) itp.

Innym elementem decydującym o jakości nowego produktu – linii komunikacyjnej, jest jej atrakcyjność w porównaniu z pozostałymi liniami obsługującymi podróże w tych samych kierunkach. Podstawowe czynniki decydujące o większej atrakcyjności jednej linii względem innych, to przede wszystkim wysoka częstotliwość kursowania oraz krótszy czas osiągnięcia celu podróży. Natomiast uruchomienie nowej linii w warunkach stabilności zagospodarowania przestrzennego obszaru powoduje niemal wyłącznie przemieszczanie się pasażerów pomiędzy różnymi liniami komunikacyjnymi.

Podstawowe zasady wyznaczania tras linii w perspektywie krótkoterminowej (do 2 lat) opierać się powinny na analizach marketingowych będących syntezą obserwacji zachowań klientów oraz wyników sprzedaży usług na każdej z obecnych linii. Produkty – linie komunikacyjne, na których rejestrowana jest najwyższa sprzedaż usług powinny być utrzymywane na możliwie najwyższym poziomie jakościowym, tzn. powinny one kursować stosunkowo często i w równych odstępach czasu, a pomiędzy źródłami i celami podróży przemieszczać się możliwie najszybciej. Dodatkowo, właśnie na tych liniach powinien być eksploatowany najnowocześniejszy tabor. Planowanie w perspektywie długoterminowej powinno być oparte na cyklicznie przeprowadzanych kompleksowych badaniach marketingowych:

- struktury wielkości popytu w całej sieci komunikacji miejskiej – nie rzadziej niż co 5 lat,
- preferencji i zachowań komunikacyjnych – nie rzadziej niż co 7 lat.

Dla utrzymania prostego i czytelnego układu komunikacji miejskiej należy stosować podział linii na grupy – segmenty, które różnią się między sobą pełnioną funkcją oraz atrakcyjnością oferowanych usług mierzoną częstotliwością kursowania i zasięgiem obsługi. Wówczas można łatwo łączyć je ze sobą w zintegrowany system transportowy, z eliminacją niepotrzebnego grupowania w tych samych momentach pojazdów jadących w tym samym kierunku.

Ze względu na charakter obsługi oraz rolę każdej z linii można dokonać ich podziału na linie:

- **miejskie** – obsługujące teren miasta Stargard Szczeciński, wśród których można wyróżnić trasy średnicowe (linie łączące osiedla z przebiegiem przez obszar centrum miasta),
- **podmiejskie** – które nie odgrywają istotnej roli w przewozach osób wewnątrz Stargardu Szczecińskiego, obsługują obszar gmin objętych porozumieniami międzygminnymi (Kobylanka, Stara Dąbrowa, Stargard Szczeciński), są uruchamiane niemal wyłącznie na potrzeby mieszkańców tych gmin, a standard dostępności i jakości usług uzależniony jest od uzgodnionej z tymi gminami wysokości dofinansowania usług przewozowych,
- **miejsko – podmiejskie** – do których zaliczyć można linie komunikacyjne uruchamiane zarówno na potrzeby mieszkańców miasta Stargard Szczeciński, jak i również z innych gmin,
- **nocne** – kursujące na obszarze miasta Stargard Szczeciński.

W oparciu o powyższe obecny⁶¹ układ linii można określić następująco:

- 15 linii miejskich: 1, 2, 8, 9, 12, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 28, 28B,
- 4 linie miejsko – podmiejskie: 3, 3G, 5, 11,

⁶¹ Stan na dzień 01.03.2014 r.

- 3 linie podmiejskie: 4, 6, 7,
- 1 linia nocna: N.

Ze względu na atrakcyjność linii, mierzoną ich częstotliwością kursowania i wynikające z tego znaczenie linii w układzie komunikacyjnym miasta można dokonać następującego podziału:

- **linie główne** – kursujące najczęściej, łączą średnicowo przez centrum najważniejsze źródła i cele podróży położone po przeciwnych stronach miasta; linie te będą kursowały we wszystkie dni tygodnia z atrakcyjną częstotliwością: nie rzadziej niż co 20 minut w dni robocze oraz nie rzadziej niż co 40 minut w dni wolne od pracy oraz codziennie w godzinach wieczornych; wyodrębnienie linii głównej będzie wiązało się z koniecznością dokonania modyfikacji układu tras linii komunikacji miejskiej,
- **linie podstawowe** – łączą średnicowo pozostałe ważne źródła i cele podróży, razem z liniami głównymi stanowią trzon układu komunikacji miejskiej; łącząc się w pary, na wspólnym odcinku tworzą tę samą atrakcyjność, co jedna linia główna; linie te będą kursowały z częstotliwością: w dni robocze nie rzadszą niż co 20 minut w godzinach szczytów komunikacyjnych, poza nimi co 40 minut, natomiast w godzinach wieczornych nie rzadziej niż co 60 minut; w soboty planuje się, iż będą one kursowały nie rzadziej niż co 60 – 80 minut; dopuszczalne jest zawieszanie kursowania niektórych linii podstawowych w dni wolne oraz w dni robocze po godzinie 19 – zawieszenie funkcjonowania linii podstawowej w wymienionych przedziałach czasowych nie może spowodować braku obsługi komunikacją miejską danych obszarów miasta,
- **linie uzupełniające** – wspomagające układ linii głównych i podstawowych w relacjach mniej atrakcyjnych, będą kursowały nie rzadziej niż co 60 minut w godzinach szczytów komunikacyjnych w dni robocze, w pozostałych porach co 80 minut (poza wieczorami) lub co 120 minut (w godzinach wieczornych); dopuszczalne jest zawieszanie funkcjonowania wybranych linii w godzinach wieczornych oraz w niedziele i święta;
- **linie dodatkowe** – uruchamiane na potrzeby dowozu mieszkańców do zakładów pracy oraz uczniów do szkół oraz podmiejskie uruchamiane głównie na potrzeby mieszkańców gmin innych niż Stargard Szczeciński; dlatego ich godziny kursowania będą zwykle dopasowywane do podstawowych potrzeb tych mieszkańców lub w oparciu o ustalenia z gminami objętymi porozumieniami, mogą one funkcjonować przede wszystkim w dni robocze w określonych przedziałach czasowych.

W odniesieniu do potencjału obecnie funkcjonujących linii dziennych można wyodrębnić:

- 4 linie podstawowe: 2, 8, 18 i 22,
- 4 linie uzupełniające: 1, 11, 12 i 23,
- 14 linii dodatkowych: 3, 3G, 4, 5, 6, 7, 9, 13, 17, 19, 20, 21, 28, 28B.

Linie o charakterze połączeń głównych aktualnie nie funkcjonują.

Linie główne i podstawowe tworzą kręgosłup układu komunikacyjnego, są to zwykle ukształtowane przez wiele lat znane większości klientów produkty. Nie należy wprowadzać zasadniczych zmian w kursowaniu tych linii, należy jedynie prowadzić obserwacje popytu i ewentualnie wprowadzać drobne usprawnienia (korekty tras w celu lepszego dopasowania do

potrzeb pasażerów). Linie te powinny łączyć średnicowo przez centrum miasta dwa istotne cele podróży zlokalizowane po jego przeciwnych stronach.

Trasy linii uzupełniających powinny być tak kształtowane, aby wspomagały one układ linii głównych i podstawowych na odcinkach pokrywających się. Mogą być one prowadzone do osiedli o niskim potencjale przewozowym.

Trasy linii dodatkowych mogą być prowadzone z osiedli peryferyjnych do zakładów przemysłowych, szkół lub do innego dzielnica peryferyjnego o podobnym potencjale przewozowym. W przypadku tej grupy linii, należy kierować się kryterium efektywnego wykorzystania taboru.

Układ komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim powinien funkcjonować w oparciu o nadrzędną zasadę o przypisaniu modułowych częstotliwości kursowania w danych porach dnia do poszczególnych wyżej opisanych grup. W okresach zmniejszonego zapotrzebowania na usługi przewozowe, stosowanie mniej pojemnego taboru powinno mieć priorytet nad zmniejszaniem częstotliwości kursowania linii i zawieszaniem obsługi linii.

10.6. Projektowanie rozkładów jazdy

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego z typowych dni tygodnia przygotować należy inny rozkład jazdy, którego godziny odjazdów powinny być umieszczane w odrębnych tabelach. Standardem powinny być trzy kolumny:

- dla dnia roboczego,
- dla sobót,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

- rozkładów jazdy dla dni roboczych w okresie letnich wakacji szkolnych,
- specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy dopuszczalne są nie częściej niż 3 razy w roku.

Typowy dzień roboczy w komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim rozpoczyna się o godzinie 5:00 i kończy o 22:00. W porze nocnej od godz. 22 do 5 może funkcjonować komunikacja nocna. Każdy dzień roboczy szkolny należy podzielić na następujące pory różniące się pomiędzy sobą zapotrzebowaniem na przewozy oraz częstotliwością kursowania środków publicznego transportu zbiorowego:

- 5:00 –6:30- wczesnie rano,

- 6:30 – 8:00 - szczyt poranny, w tym mikroszczyt w godzinach 7:30 – 8:00 (należy zapewniać dodatkowe kursy),
- 8:00 – 13:30 – okres międzyszczytowy,
- 13:30 – 16:30 - szczyt popołudniowy,
- 16:30 – 18:30 – po południu po szczycie,
- 18:30 – 20:00 – wcześniej wieczorem,
- 20:00 – 22:00 – wieczorem.

W dni wolne od pracy również mogą występować charakterystyczne pory:

- 5:00 – 6:00 – wcześniej rano,
- 6:00 – 9:00 – godziny poranne (w niedziele do godz. 12:00),
- 9:00 – 20:00 – w ciągu dnia,
- 20:00 – 23:00 – wieczorem.

W soboty można dodatkowo wyodrębnić szczyt handlowy, np. w godzinach od 9:30 do 14.00.

Minimalne częstotliwości kursowania linii należących do poszczególnych grup, w zależności od dnia tygodnia i pory dnia powinny być kształtowane w oparciu o poniższą tabelę:

Tab. 10.6.1. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych.

Linie	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]						
	Dzień roboczy						
	5:00- 6:30	6:30- 8:00	8:00- 13:30	13:30- 16:30	16:30- 18:30	18:30- 20:00	20:00- 22:00
Główne	30	20	20	20	20	30	40
Podstawowe	40	20-40 **	40	20-40 **	40	60 *	60-80 *
Uzupełniające	60-80	40-60	80	40-60	80 *	120 *	-
Dodatkowe	Kursy w zależności od lokalnych potrzeb						
<p>UWAGI:</p> <p>W dni wolne w godz. 9 – 20 (niedziele od 12) należy stosować interwały dla dnia roboczego w godz. 18:30-20</p> <p>*- dopuszczalne jest zawieszanie funkcjonowania wybranych linii</p> <p>** - średnia arytmetyczna odstępów pomiędzy kolejnymi kursami linii w danym przedziale godzinowym nie może być większa niż 30 minut</p>							

Źródło: opracowanie własne.

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Dlatego stosowane częstotliwości powinny być dzielnikami lub wielokrotnościami liczby 60. Odstępstwa od powyższych zasad mogą być akceptowane jedynie w godzinach porannych dojazdów do szkół i zakładów pracy oraz popołudniowych powrotów z nich (5:00 – 8:00, 13:30 – 15:30) w celu lepszego dopasowania oferty przewozowej do zapotrzebowania – popytu.

Na wspólnych ciągach komunikacyjnych, którymi kursuje kilka linii w tych samych kierunkach, bezwzględnie należy stosować jednakowe częstotliwości kursowania lub ich wielokrotności oraz

wzajemną synchronizację godzin odjazdów pomiędzy poszczególnymi liniami, tak aby nie dopuścić do zgrupowań odjazdów w tym samym czasie (tzw. „stad autobusów”) oraz ograniczyć występowanie długich przerw pomiędzy odjazdami poszczególnych linii. Stosowanie równoodstępowych, cyklicznych odjazdów autobusów w poszczególnych porach dnia ułatwia również planowanie połączeń przesiadkowych.

10.7. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego

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

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo – biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów⁶²).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

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

Przy projektowaniu systemu taryfowo – biletowego należy uwzględniać jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo – biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży komunikacją miejską. Założenia do taryfy biletowej powinny być zgodne z polityką wyznaczania tras linii komunikacji miejskiej. W dalszym ciągu powinny być stosowane obecne rodzaje biletów przejazdowych:

- jednorazowe (w tym z możliwością dokonywania przesiadek w strefie A),

⁶² Mogą to być np. bilety czasowe (ważne od momentu skasowania przez określony czas niezależnie od liczby przejazdów), weekendowe (ważne w weekendy niezależnie od liczby przejazdów), rodzinne (dla określonej grupy osób, uprawniające nieraz także do przewozu roweru czy psa), turystyczne (oprócz przejazdów pozwalają na zwiedzanie miejskich muzeów, czy uprawniają do rabatów w restauracjach i sklepach, np. Krakowska Karta Turystyczna). Mogą to być także bilety wstępu na imprezy sportowe i kulturalne, uprawniające również do dojazdów na te imprezy środkami komunikacji miejskiej (Wrocław).

- karnety 10 przejazdowe,
- okresowe (24 godzinne, 15 dniowe, miesięczne, 30 dniowe i 60 dniowe) uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu:
 - na okaziciela (24 godzinne, 15 dniowe oraz 30 dniowe),
 - imienne (30 dniowe, miesięczne, 60 dniowe).

Formy biletów przejazdowych:

- papierowa (bilet zakupiony w stałym punkcie sprzedaży, u kierującego pojazdem, w stacjonarnym automacie biletowym, a także komputerowe potwierdzenie zakupu biletu),
- SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy,
- rekomendowana – karta elektroniczna (nośnik produktów elektronicznych w formie karty płatniczej, na którym kodowane są bilety przejazdowe⁶³, z możliwością kodowania innych usług).

Sposób płatności za usługę przewozu:

- gotówka,
- karta płatnicza,
- SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustaw⁶⁴,
 - wynikające z uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu lokalnego,
- kontrola dokumentów przewozowych, która powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

10.8. Dystrybucja biletów przejazdowych

Jednym z głównych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatora usług przewozowych.

⁶³ <http://rfid-lab.pl/zastosowanie-technologiei-rfid-w-transportcie-publicznym>.

⁶⁴ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1138),
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2010 r. Nr 101, poz. 648 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 400),
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.).

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży,
- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego,
- telefony komórkowe,
- a także dodatkowo – w przyszłości – przez stacjonarne automaty biletowe (płatności kartą) i Internet.

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

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

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży:

- należy utrzymywać możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych na osiedlach mieszkalnych, w pobliżu miejsc pracy, w punktach handlowych, również w biurach organizatora i operatorów,
- na ważnych przystankach komunikacji, tam gdzie rozpoczyna się najwięcej podróży oraz na węzłach przesiadkowych należy instalować stacjonarne automaty biletowe,
- w pojazdach bilety powinna sprzedawać osoba prowadząca pojazd,
- należy utrzymywać sprzedaż biletów poprzez wysyłanie wiadomości SMS lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

W stałych punktach sprzedaży powinny być sprzedawane wszystkie rodzaje biletów przejazdowych. Telefony komórkowe powinny docelowo służyć do zakupu wszystkich rodzajów biletów przejazdowych.

10.9. Zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego

Infrastruktura transportowa stanowi jeden z najważniejszych składników systemu transportowego. Tworzy ją sieć drogowa wraz z wyposażeniem (jezdnie, chodniki, przystanki, trasy rowerowe, parkingi, urządzenia organizacji ruchu) i infrastrukturą towarzyszącą⁶⁵:

- drogi wraz systemem organizacji ruchu drogowego są użytkowane wspólnie, zarówno przez transport niezmotoryzowany (pieszy, rowerowy), jak i samochodowy - osobowy (publiczny i indywidualny) oraz towarowy,

⁶⁵ Za infrastrukturę towarzyszącą drogom rozumie się „techniczne wyposażenie dróg” w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430).

- węzły sieci transportowej (dworce, stacje, przystanki), gdzie dokonuje się wymiana pasażerów, oraz wyposażenie tych węzłów (wiaty, tablice informacyjne i automaty biletowe), a także pętle (końcówki tras) to elementy infrastruktury użytkowane prawie wyłącznie przez pojazdy transportu publicznego oraz pasażerów,
- tabor operatorów i przewoźników, ich zajezdnie i zaplecze techniczne.

Sprawne, skoordynowane zarządzanie całością infrastruktury transportowej pozwala na właściwą realizację regionalnej polityki transportowej, a to z kolei sprzyja zrównoważonemu rozwojowi systemu transportowego.

Na system zarządzania infrastrukturą transportową składa się zarządzanie:

- drogami (w oparciu o Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) oraz ruchem na nich (w oparciu o Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym), a także
- infrastrukturą przystankową rozumianą jako wyposażenie przystanków: wiaty, informacyjne urządzenia przystankowe,
- dworcami kolejowymi, autobusowymi, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera i sprzedaży biletów,
- pętlami autobusowymi wraz z infrastrukturą socjalną dla kierujących pojazdami,
- flotą pojazdów (utrzymanie i wymiana taboru z uwzględnianiem zasad ochrony środowiska).

10.9.1. Zarządzanie drogami

Zarządcami dróg:

- krajowych – jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad⁶⁶, który swoje zadania wykonuje przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (zarząd drogi)⁶⁷,
- wojewódzkich – zarząd województwa⁶⁸,
- powiatowych – zarząd powiatu⁶⁹,
- gminnych – wójt, burmistrz, prezydent miasta lub prezydent miasta na prawach powiatu⁷⁰.

Zarządca drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej, będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy⁷¹.

Organem sprawującym nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych jest minister właściwy do spraw transportu, a na drogach pozostałych – wojewoda⁷².

Natomiast organami zarządzającymi ruchem są⁷³:

⁶⁶ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260), art. 18-19.

⁶⁷ *Ibidem*, art. 18a.

⁶⁸ *Ibidem*, art. 19.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ *Ibidem*, art. 21.

⁷² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.), art. 10 ust. 1 i 2.

⁷³ *Ibidem*, art. 10 ust. 3 - 6.

- na drogach krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad⁷⁴, z tym że w miastach na prawach powiatu ruchem na drogach publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, zarządza prezydent miasta,
- marszałek województwa – na drogach wojewódzkich, z tym że w miastach na prawach powiatu ruchem na drogach publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, zarządza prezydent miasta,
- starosta – na drogach powiatowych i gminnych, z tym że w miastach na prawach powiatu ruchem na drogach publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, zarządza prezydent miasta.

Stargard Szczecińskim jest uzupełniającym węzłem drogowym. Na obszarze miasta, oprócz dróg gminnych, znajdują się także:

- drogi krajowe: nr 10, która posiada status drogi ekspresowej na obwodnicy Stargardu Szczecińskiego: Lubieszyn (granica państwa z Niemcami) – Płońsk (droga krajowa nr 7) oraz droga krajowa nr 20 Stargard Szczeciński (droga S10) – Gdynia,
- droga wojewódzka: nr 106 Rzewnowo – Nowogard – Stargard Szczeciński – Pyrzyce,
- drogi powiatowe.

Posiadają one pełne wyposażenie techniczne, z którego korzystają wszystkie funkcjonujące w mieście systemy transportowe.

Drogi publiczne na terenie Miasta Stargard Szczeciński dzielą się na cztery kategorie i są zarządzane odpowiednio:

- drogi krajowe – przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Rejon Stargard Szczeciński,
- drogi wojewódzkie – przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, przy pomocy Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, Rejon Dróg Wojewódzkich – Stargard Szczeciński,
- drogi powiatowe – przez Zarząd Powiatu Stargardzkiego, przy pomocy Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie Szczecińskim,
- drogi gminne – przez Prezydenta Miasta Stargard Szczeciński, przy pomocy referatu dróg w Wydziale Inżynierii i Ochrony Środowiska przy Urzędzie Miejskim w Stargardzie Szczecińskim.

10.9.2. Zarządzanie infrastrukturą przystankową

Przystanek komunikacji miejskiej (autobusowej) jest elementem drogi służącym zatrzymaniu pojazdów wykonujących regularny przewóz osób. Przystanek jest oznaczony znakiem drogowym D-15, może być wyposażony w zatokę i obejmuje także nawierzchnię chodnika na przystanku (pod warunkiem, że leży w pasie drogowym). Zarząd nad przystankami w Stargardzie Szczecińskim sprawuje Prezydent Miasta Stargard Szczeciński przy pomocy Miejskiego Zakładu Komunikacji w Stargardzie Szczecińskim, który jest odpowiedzialny za ich utrzymanie.

⁷⁴ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260), art. 18 ust. 2 pkt 6.

Art. 15 ust. 1 pkt. 3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym określa, że jednym z zadań organizatora jest „zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego”. W przytoczonym punkcie zapisano trzy szczególne zakresy działania organizatora dotyczące infrastruktury przystankowej:

- a) zapewnienie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
- b) zapewnienie warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
- c) zapewnienie funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Zgodnie z zapisami przytoczonej Ustawy Rada Miejska w Stargardzie Szczecińskim określiła, w drodze odpowiedniej uchwały⁷⁵, wykaz 192 przystanków komunikacyjnych, których jest właścicielem lub zarządcą oraz zasady korzystania z tych przystanków. Wyodrębniona została grupa 160 przystanków komunikacyjnych udostępnionych wyłącznie operatorom. Na drodze odpowiednich porozumień z innymi zarządcami dróg w mieście, Gmina Miasto Stargard Szczeciński zarządza również przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi przy drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych.

Z przystanków komunikacyjnych mogą korzystać operatorzy i przewoźnicy pod warunkiem uzyskania zgody od Miasta Stargard Szczeciński, zgodnie z zapisami § 1 ust. 3 Załącznika nr 3 do przedmiotowej uchwały. Miasto Stargard Szczeciński może odmówić wydania zgody na korzystanie z przystanku, jeśli zaistnieje ryzyko ograniczenia przepustowości przystanku, zagrożenia w bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz jeśli zainteresowany podmiot ma zamiar świadczyć usługi przewozowe na tej samej trasie i w tych samych godzinach co inni użytkownicy.

Według zapisów § 2 ust. 7 pkt 1 Załącznika nr 3 przytoczonej uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim, przewoźnicy i operatorzy zobowiązani są do „umieszczenia we własnym zakresie na wszystkich wymienionych rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych tablicy z rozkładem jazdy oraz utrzymywania ich w należyтым stanie technicznym”. Kształt i wymiary tablicy, grafika oraz sposób jej montażu podlegają uzgodnieniu z Gminą Miasto Stargard Szczeciński.

Jeżeli podmiotem realizującym utrzymanie przystanków komunikacyjnych będzie Gmina Miasto Szczeciński, przewoźnicy powinni przekazywać tej jednostce rozkłady jazdy i informacje dotyczące rozkładu jazdy celem umieszczenia ich na przystankach. Zgodnie z § 17 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, za zamieszczanie na nich informacji o rozkładzie jazdy będzie możliwe pobieranie od przewoźników opłaty równe poniesionym kosztom związanym z tą czynnością, pod warunkiem zawarcia stosownej umowy.

10.9.3. Zarządzanie dworcami kolejowymi, dworcami autobusowymi, węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera

⁷⁵ Uchwała Nr XXVI/305/2013 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 26 lutego 2013 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Stargard Szczeciński oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków z późn zm.

Budynek dworca kolejowego w Stargardzie Szczecińskim oraz część terenu wokół niego należy do PKP S.A. Gospodarowanie nim realizuje PKP Oddział Dworce Kolejowe S.A. (rejon Poznań). Perony, torowiska, sieć trakcyjna, przejścia podziemne i hala peronowa są zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie). Istnienie dwóch odrębnych zarządców poszczególnych części jednego obiektu kolejowego ma wpływ na różny stan powierzonego im mienia.

Aktualnie PKP PLK S.A. są w trakcie realizacji drobnych prac inwestycyjnych w ramach ogólnokrajowego programu „Estetyzacja infrastruktury do obsługi podróżnych”. Odnawiane jest przejście tunelowe z budynku dworcowego na perony oraz poszczególne krawędzie peronowe. Plany kompleksowej modernizacji stacji Stargard Szczeciński datowane są na okres 2014 – 2020 i są ściśle związane z modernizacją linii kolejowej E-59 (Chałupki – Wrocław – Poznań – Szczecin – Świnoujście).

Na terenie miasta znajdują się także przystanki kolejowe Stargard Szczeciński Osiedle oraz Stargard Szczeciński Kluczewo, które nie funkcjonują z uwagi na brak ruchu pasażerskiego w kierunku Pyrzyc. Właścicielem tych obiektów jest PKP S.A., zaś za zarządzaniem nim odpowiedzialny jest PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie.

Kolejna stacja kolejowa znajduje się na dawnej linii stargardzkiej kolei wąskotorowej, której właścicielem jest Powiat Stargardzki. Budynek jest nieczynny, zaś w perspektywie planów przekształcenia kolei wąskotorowej w drogę rowerową, jego pierwotna funkcja dworcowa nie zostanie przywrócona.

Właścicielem nieczynnego dworca autobusowego w Stargardzie Szczecińskim jest przedsiębiorstwo prywatne, które nie przewiduje przywrócenia pierwotnej funkcji obiektu. Planowane jest rozpoczęcie działalności handlowo – usługowej w sklepie wielkopowierzchniowym.

Receptą na poprawę funkcjonalności poszczególnych systemów transportu publicznego oraz powiązań między nimi jest koncepcja stworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego, który może powstać przy stacji kolejowej Stargard Szczeciński. Miasto Stargard Szczeciński zobowiązuje się do ścisłej współpracy z PKP S.A. oraz PKP PLK S.A. oraz pozostałymi właścicielami terenów przy ul. Towarowej i Szczecińskiej w celu skutecznej realizacji koncepcji węzła przesiadkowego w okolicach dworca kolejowego.

Organizator publicznego transportu zbiorowego jest zainteresowany utrzymaniem i rozwojem wszelkich połączeń autobusowych i kolejowych Stargardu Szczecińskiego z miejscowościami okolicznymi oraz z innymi, dalszymi miejscowościami w kraju i za granicą, w celu zwiększenia liczby połączeń służącym mieszkańcom Stargardu Szczecińskiego i osobom je odwiedzającym, poprawy jakości połączeń miasta z resztą kraju oraz ograniczenia zewnętrznego ruchu pojazdów indywidualnych w mieście. Z tego względu organizator publicznego transportu zbiorowego udostępnił wybrane przystanki komunikacyjne, którymi władza lub zarządza przewoźnikom i operatorom regionalnych połączeń autobusowych.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy planowany przy dworcu kolejowym będzie zarządzany przez organizatora. Natomiast punkty obsługi pasażerów będą tworzone i zarządzane przez operatora komunikacji miejskiej na bazie istniejących punktów sprzedaży biletów komunikacji miejskiej.

10.9.4. Zarządzanie taborom komunikacji miejskiej

Zarządzanie flotą pojazdów, służących do realizacji transportu publicznego na obszarze objętym niniejszym planem realizowane jest przez operatora – Miejski Zakład Komunikacji z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim, który jest właścicielem taboru. Należy dążyć do tego, aby operator nabywał pojazdy do obsługi komunikacji miejskiej, aczkolwiek w przypadku możliwości pozyskania środków zewnętrznych (np. z funduszy z Unii Europejskiej) dopuszczalne będzie pozyskanie taboru przez Stargard Szczeciński i użyczenie go operatorowi. Nowo nabyte pojazdy powinny spełniać wymogi dla przewozu osób niepełnosprawnych, zgodnie z rozdziałem 9.8.1 („Dostosowanie taboru dla osób niepełnosprawnych”).

Tabor komunikacji miejskiej powinien być systematycznie wymieniany w oparciu o pojazdy charakteryzujące się nowymi i przyjaznymi rozwiązaniami dla pasażerów. Flota komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim powinna wciąż składać z różnych typów pojazdów, różniących się między sobą długością. Taka polityka korzystanie wpłynie na zmniejszenie kosztów serwisowych i eksploatacyjnych. Przy wymianie pojazdów należy przestrzegać obowiązujących standardów wyposażenia opisanych w rozdziałach nr 9.7., 9.8. i 11.2.

Nowe pojazdy powinny:

- spełniać wymagania środowiskowe, być nowoczesne w zakresie rozwiązań w układach napędowych i hamulcowych,
- mieć estetyczny wygląd i być wykonane z trudnych do zniszczenia materiałów (dotyczy to szczególnie wnętrza pojazdów),
- mieć obniżoną podłogę, szczególnie przy drzwiach wejściowych i w przestrzeni przeznaczonej dla wózków inwalidzkich i dziecięcych,
- posiadać system lokalizacji GPS oraz monitoring przestrzeni pasażerskiej,
- posiadać system elektronicznej informacji pasażerskiej.

Zarządzanie pojazdami ma na celu zapewnienie wykonania nałożonych zadań przewozowych przy jak najwyższej efektywności ekonomicznej utrzymania taboru. Zarządzanie taborom sprowadza się więc do prawidłowej nim gospodarki, która powinna zapewniać odpowiedni poziom jakości usług przewozowych (w tym bezpieczeństwo przewozów oraz dostępność pojazdów transportu publicznego dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się). Przy wymianie taboru przydzielonego do obsługi najczęściej kursujących linii, w kontekście działań związanych ze zmniejszaniem zanieczyszczenia środowiska, rekomenduje się zakup nowoczesnych autobusów o napędzie alternatywnym.

11. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

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

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

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

Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania. Wykorzystują one nowe technologie informatyczne i elektroniczne (telematyka), dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

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

- umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają),
- przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

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

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy wywieszane na przystankach oraz dworcach komunikacyjnych przez zarządcę drogi, przystanku lub dworca.

Zarządca drogi lub przystanku komunikacyjnego jest zobowiązany do utrzymania w należyтым stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy) oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy.

Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, ustalonej przez organizatora.

Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice z nazwą przystanku oraz oznaczeniami (numerami) linii o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii, tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego (przystanki wyposażone w wiaty),
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

Przystanki komunikacyjne o największej liczbie pasażerów wsiadających będą dodatkowo wyposażane w system dynamicznej informacji pasażerskiej składający się z elektronicznych tablic prezentujących rzeczywistą godzinę odjazdu autobusu, aktualną godzinę oraz komunikaty o zakłóceniach w ruchu. **Gmina Miasto Stargard Szczeciński będzie dążyć do wyposażenia 15 przystanków komunikacji miejskiej w elektroniczne tablice z dynamiczną informacją pasażerską.**

Na dworcach oraz w zintegrowanych węzłach przesiadkowych rekomenduje się umieścić tablice informacyjne, pokazujące kierunki dojazdu do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

Jeśli system informacji jest systemem elektronicznym, powinien stanowić element inteligentnego systemu sterowania ruchem (ITS). Pojazdy powinny zostać wyposażone w satelitarny system pozycjonowania GPS, pozwalający na ustalanie aktualnego położenia pojazdu oraz przekazywanie tej informacji do centrum dyspozytorskiego. Powinien działać zarówno w trybie on-line (i wyświetlać rzeczywisty czas przyjazdu pojazdu na przystanek), jak i w trybie off-line (i wyświetlać najbliższe odjazdy zgodnie z rozkładem jazdy). Ruch pojazdu powinien wpływać na odpowiednią zmianę sygnalizacji świetlnej, co przełoży się na płynne przejazdy między przystankami, zmniejszenie (lub całkowite wyeliminowanie) liczby zatrzymań na skrzyżowaniach, a także na szybsze włączanie się do ruchu przy ruszaniu z przystanku.

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

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru,
- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu,
- w pojazdach publicznego transportu zbiorowego: na schematach umieszczanych wewnątrz autobusu (identycznie jak na schematach publikowanych na przystankach),
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 Prawo przewozowe (z późniejszymi zmianami) oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie

sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej). Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (z późniejszymi zmianami) narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy tam również umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i komunalnych.

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

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

- oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu,
- oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- system zapowiedzi fonicznych nazw przystanków oraz wewnętrznych tablic elektronicznych prezentujących informacje o przystankach, kierunku jazdy etc. (w każdym pojeździe wprowadzanym do eksploatacji)
- oznaczenia organizatora i operatora.

11.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać za pośrednictwem Internetu. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinna być strona internetowa, która przede wszystkim będzie umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów.

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

12.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

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

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

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej i polityki parkingowej miasta (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla komunikacji miejskiej oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu,
- dążenie do integracji komunikacji miejskiej z komunikacją kolejową do Szczecina, dalsze uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych.
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).

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

Biorąc to pod uwagę, ważnym elementem całego procesu jest udział w jego realizacji organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym Stargardu Szczecińskiego były zgodne z przyjętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego

transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w mieście i regionie.

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

Podstawą sprawnej sieci komunikacyjnej są węzły przesiadkowe. Niniejszy plan nakłada obowiązek konsultacji z organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizacji inwestycji w otoczeniu wskazanych w planie istniejących oraz planowanych węzłów przesiadkowych. Obowiązek uzyskania opinii pozytywnej organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie lokalizacji przystanków i węzłów przesiadkowych nakłada się na wszystkich inwestorów realizujących nowe inwestycje oraz remonty i modernizacje układu drogowego a także infrastruktury transportu szynowego.

Celem konsultacji oraz uzyskania pozytywnej opinii organizatora publicznego transportu zbiorowego jest:

- uwzględnienie potrzeb społecznych w zakresie lokalizacji przystanków transportu publicznego,
- właściwe kształtowanie węzłów przesiadkowych w celu maksymalnego skrócenia dróg dojść pieszych pasażerów pomiędzy miejscami odjazdów różnych linii oraz różnych środków lokomocji,
- zapewnienie osobom niepełnosprawnym dojść do przystanków, peronów i dworców w celu umożliwienia im samodzielnego korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego,
- uzgodnienie lokalizacji urządzeń przystankowych: tablic informacyjnych, wiat, oświetlenia przystanków oraz ustalenia warunków podłączeń do sieci elektrycznej urządzeń przystankowych itp.,
- zapewnienie właściwej liczby miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów pasażerów przesiadających się na pojazdy publicznego transportu zbiorowego,
- zapewnienie łatwego dojazdu do węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu drogowego poprzez zastosowanie niezbędnych elementów priorytetów w ruchu drogowym tam gdzie są one konieczne,
- dostosowanie przepustowości przystanków i dworcowych stanowisk odjazdowych pod kątem prognozowanych potoków pasażerskich i natężenia ruchu pojazdów transportu publicznego.

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie door-to-door). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych. Aktualnie największym problemem w Stargardzie Szczecińskim jest rozproszenie stanowisk odjazdowych pojazdów obsługujących linie regionalne oraz oddalenie dworca kolejowego od przystanków komunikacyjnych, co znacznie utrudnia przesiadanie się zarówno przy podróżach do i z Stargardu Szczecińskiego oraz przy przejazdach tranzytowych przez miasto.

Propozycję utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego w Stargardzie Szczecińskim zawarto w krajowym planie transportowym, w którym stwierdzono, iż w Stargardzie Szczecińskim występuje powiązanie krajowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego⁷⁶.

Przewiduje się utworzenie jednego zintegrowanego węzła przesiadkowego w Stargardzie Szczecińskim, gdyż w mieście kończy bieg jedynie 6 par pociągów regionalnych ze Szczecina, podczas gdy pozostałych 20 par połączeń to kursy tranzytowe (np. do Słupska, Poznania, Szczecinka, Piły etc.).

Miasto Stargard Szczeciński będzie dążyć do utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego w pobliżu istniejącego dworca kolejowego w rejonie ul. Szczecińskiej i Towarowej.

Węzeł ten powinien integrować międzygałęziowo następujące rodzaje transportu publicznego:

- komunikację kolejową,
- komunikację miejską,
- transport drogowy regionalny,
- transport drogowy w komunikacjach dalekobieżnej i międzynarodowej.

Należy zadbać o przygotowanie odpowiedniej liczby stanowisk przyjazdowych i odjazdowych komunikacji autobusowej, miejsc parkingowych dla użytkowników rowerów oraz dla użytkowników samochodowych (np. w systemie Park and Ride). Dodatkowo powinny zostać przygotowane stanowiska postojowe dla autobusów oczekujących na podjęcie kolejnych kursów. Lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej powinna zapewniać możliwie wygodne przesiadki na inne środki transportu oraz pomiędzy autobusami komunikacji miejskiej. Przez centrum przesiadkowe powinny przejeżdżać wszystkie linie komunikacji miejskiej, które obecnie kursują ulicami Szczecińską i S. Wyszyńskiego lub docierają do Placu Wolności. Węzeł powinien być tak zaprojektowany, aby przejazd autobusów miejskich przez centrum przesiadkowe zajmował jak najmniej czasu.

Ponadto w strategii rozwoju miasta sugeruje się wznowienie pasażerskich przewozów aglomeracyjnych na odcinku od stacji kolejowej Stargard Szczeciński Główny do stacji Stargard Szczeciński Kluczewo wraz z elektryfikacją tego odcinka. W przypadku zorganizowania połączeń przez wojewódzkiego organizatora przewozów kolejowych, Gmina Miasto Stargard Szczeciński wyraża wolę uczestnictwa w nim. Przy reaktywacji połączeń na linii kolejowej sugeruje się przesunięcie pętli autobusowej na osiedlu Lotnisko w pobliże stacji kolejowej Stargard Szczeciński Kluczewo lub, co bardziej pożądane ze względu na komfort mieszkańców osiedla, przesunięcie stacji kolejowej w okolice obecnej pętli autobusowej przy ulicy Tańskiego.

Ponadto przewiduje się utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy stacji kolejowej Reptowo i przystanku osobowym Grzędzice.

Poniżej przedstawione zostały przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji węzłów przesiadkowych.

⁷⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151), s. 16.



Rys. 12.2.1. Skoordynowana przestrzennie przesiadka pociąg-autobus typu door-to-door na stacji S-Bahn Esslingen koło Zurichu.

Źródło: opracowanie własne.

Bezpośrednio przed budynkiem dworca umieszczono przystanki autobusowe, które zadaszone wspólną wiatą, osłaniającą podróżnych przed działaniem warunków atmosferycznych. Zadaszanie jest kompletne, szczelne i na tyle szerokie, że zakrywa częściowo autobusy w strefie pierwszych drzwi, dzięki czemu podczas wsiadania pasażerowie nie są narażeni na opady atmosferyczne. Każdy przystanek wyposażono w ławkę, pojemnik na odpadki oraz tablicę informacyjną z rozkładem, schematem linii i informacjami taryfowymi.

Dostosowanie wysokości poziomu podłogi autobusów i taboru kolejowego do wysokości krawędzi przystanków i peronów ułatwia korzystanie z komunikacji zbiorowej osobom niepełnosprawnym oraz przyspiesza wymianę pasażerów.



Rys. 12.2.2. Węzeł przesiadkowy przy stacji Landeck – Zams (Austria): przystanki autobusowe, postój taksówek oraz parking Kiss&Ride.

Źródło: opracowanie własne.

Stanowiska postojowe autobusów zostały ułożone w układzie skośnym. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowcy nie muszą wykonywać manewru cofania chcąc opuścić stanowisko postojowe.

W ramach węzła przesiadkowego można zlokalizować także postój taksówek. Uwagę zwraca równa powierzchnia, bez barier architektonicznych – krawężników, między chodnikami a jezdniami, które od chodników odgrodzono metalowymi słupkami tworzącymi barierę optyczną, nieutrudniającą pieszym poruszania się.

Pomiędzy przystankami autobusowymi i dworcem kolejowym zlokalizowano miejsca postojowe w ramach systemu Kiss&Ride, gdzie dozwolony jest kilkuminutowy postój przeznaczony na wysadzenie lub zabranie pasażera.

12.3. Integracja taryfowa transportu publicznego

Integracja różnych systemów transportu publicznego (miejskiego, podmiejskiego regionalnego i dalekobieżnego), to łączenie ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny (obejmujący wszystkie środki lokomocji) podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

- a) taryfowym poprzez wprowadzanie jednolitych systemów taryfowych,
- b) rozkładów jazdy poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- c) infrastrukturalnym poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach planowanego węzła przesiadkowego.

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na obszarze całej Republiki Czeskiej. Ułatwieniem dla procesów integracji taryfowej może być zainicjowanie działań mających na celu integrację funkcjonalną transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (np. Związek Komunikacyjny Metropolii Szczecińskiej).

Należy dążyć do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż na jednym bilecie w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – w przypadku obszaru objętego niniejszym planem – co najmniej komunikacją miejską w Stargardzie Szczecińskim, innym środkiem lokomocji do stolicy województwa oraz komunikacją miejską w Szczecinie.

Wskazane jest także wypracowanie zasad współdziałania różnych organizatorów w celu umożliwienia honorowania w przewozach pociągami regionalnymi na terenie miasta Stargard Szczeciński i powiatu stargardzkiego biletów zgodnych z taryfą komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim. Sprowadza się to do zaprojektowania zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego wraz ze wskazaniem metod rozliczeń pomiędzy organizatorami.

12.4. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Kompleksowe podejście do problemu osób niepełnosprawnych polegające na likwidacji barier taborowych oraz infrastrukturalnych umożliwi im samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie. Usuwanie barier poruszania się oraz przeciwdziałanie wykluczeniu osób niepełnosprawnych jest

jednym z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli. Zagadnienia te opisano szczegółowo w rozdziałach nr 9.8., 9.8.1. i 9.8.2.

Zasady te należy przyjąć w ramach standardu komunikacyjnego, jako niezbędne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej oraz w ramach dodatkowych inwestycji modernizacji kluczowych przystanków komunikacji miejskiej.

12.5. Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej

Kolejnym istotnym kierunkiem działań w celu podniesienia funkcjonalności i atrakcyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego jest przyspieszanie przejazdu autobusów przez układ drogowy miasta poprzez wprowadzanie szeregu priorytetów w ruchu dla komunikacji autobusowej w celu zmniejszenia dystansu jakościowego do transportu indywidualnego i zahamowania procesu marginalizacji korzystania z transportu publicznego. Działanie to będzie odpowiedzią na krótszy czas podróży, stanowiący jeden z głównych postulatów przewozowych obecnych użytkowników komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim.

Priorytety w ruchu to dwie główne grupy działań: organizacyjne oraz inwestycyjne. Większość działań inwestycyjnych jest możliwa do realizacji przy okazji przebudowy układu komunikacyjnego, natomiast szereg działań organizacyjnych może być wprowadzany na bieżąco. Wprowadzanie priorytetów w ruchu dla transportu publicznego jest uzasadnione tylko w miejscach, gdzie występuje odpowiednio duże natężenie ruchu autobusów oraz tam, gdzie są one hamowane przez zatory, intensywny ruch ogólny pojazdów oraz przez drogowe sygnalizacje świetne. Działania organizacyjne wymagające zastosowania w Stargardzie Szczecińskim to:

- wyświetlanie zielonego sygnału przed zbliżającym się autobusem na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
- wyznaczanie odcinków pasów ruchu pozwalających autobusom na omijanie zablokowanych przez ruch indywidualny odcinków dróg wzdłuż korytarzy autobusowych wysokiej jakości (w wielu miejscach możliwe jest wyznaczenie krótkich odcinków buspasów bez ograniczania przepustowości skrzyżowań),
- stosowanie śluz świetlnych pozwalających autobusom na przejechanie przez skrzyżowanie z niewłaściwego, najmniej zatłoczonego pasa ruchu oraz na wyjazd z zatoki przystankowej w miejscach z intensywnym ruchem pojazdów,
- ograniczanie stosowania zatok przystankowych na drogach o niskim natężeniu ruchu oraz w ciągach korytarzy autobusowych wysokiej jakości w celu eliminacji utrudnień związanych z włączaniem się autobusów do ruchu.

Wytyczenie korytarzy wysokiej jakości nie oznacza, że na całej ich długości należy wyznaczać buspasy, lecz, że komunikację autobusową należy wzdłuż ich przebiegu traktować priorytetowo eliminując wszędzie, gdzie to możliwe elementy spowalniające przejazd autobusów oraz wprowadzając pierwszeństwo przejazdu dla autobusów w stosunku do pojazdów indywidualnych, również w przypadkach włączania się do ruchu podczas ruszania z przystanków. Korytarze autobusowe powinny być tworzone na odcinkach tras linii głównych i podstawowych.

Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 260)
3. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236)
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012, poz. 1265 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1138)
10. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny
(tekst jednolity: Dz. U. z 1964 r. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego
(tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r.)
16. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty
(tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 z późn. zm.)
17. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym
(Dz. U. z 2005 r. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.)
18. Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych

- (Dz. U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 z późn. zm.)
19. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka
(Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280 z późn. zm.)
 20. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.
 21. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
(Dz. U. z 2011 Nr 117, poz. 684)
 22. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. z 25.04.2012 r., poz. 451)
 23. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego
(Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011)
 24. Obwieszczenia Ministra Środowiska w sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska, tabele J, określające jednostkowe stawki opłat za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza z procesów spalania paliw w silnikach spalinowych:
 - na rok 2011: z dnia 4.10.2010 r. (MP z 2011 r. nr 74 poz. 945),
 - na rok 2012: z dnia 26.09.2011 r. (MP z 2011 r. nr 94 poz. 958),
 - na rok 2013: z dnia 10.09.2012 r. (MP z 2012 r. poz. 766).
 25. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(Dz. U. z 8 października 2012 r, poz. 1109)
 26. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
(Dz. U. z dnia 23.10.2012, poz. 1151)
 27. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326)

Dokumenty źródłowe

1. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Miasto Stargard Szczeciński
2. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Kobyłanka
3. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Stara Dąbrowa
4. Biuletyn Informacji Publicznej Gminy Stargard Szczeciński
5. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013
6. Komunikacja miejska w liczbach – 2013
7. Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego dla miasta Stargard Szczeciński na lata 2010-2010, s. 103.
Źródło: <http://www.stargard.pl>
8. Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Stargardu Szczecińskiego
9. Statystyczne Vademecum Samorządowca – Gmina Miejska Stargard Szczeciński, GUS Szczecin, 2013
10. Sprawozdania roczne z wykonania budżetów Miasta Stargard Szczeciński. Źródło: www.bip.um.stargard.pl
11. Uchwała Nr XI/122/2003 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 30 września 2003 r. (z późn. zm.) w sprawie uchwalenia Statutu Miejskiego Zakładu Komunikacji z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim
12. Uchwała Nr XXVI/305/2013 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 26 lutego 2013 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Stargard Szczeciński oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków
13. Uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim nr XXXII/373/2013 z dnia 24 września 2013 r. zmieniającej uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest Gmina Miasto Stargard Szczeciński oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków
14. Instrukcja Id-12 - Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.
15. Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów, www.plk-sa.pl
16. Główny Urząd Statystyczny, Transport - wyniki działalności w 2012 r., Warszawa 2013, s. 132-133
17. Generalny Pomiar Ruchu 2010, GDDKiA Warszawa
18. Ocena Jakości Powietrza w Województwie Zachodniopomorskim za rok 2012, WIOŚ Szczecin
19. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2002
20. Uchwała Budżetowa Miasta Stargard Szczeciński na rok 2014
21. Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, Źródło: www.som.szczecin.pl

Spis tabel

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności:	9
Tab. 3.2.1. Wskaźniki demograficzne Stargardu Szczecińskiego na tle województwa zachodniopomorskiego.	12
Tab. 3.2.2. Zmiany demograficzne Stargardu Szczecińskiego.	12
Tab. 3.3.1. Podmioty gospodarki narodowej w Stargardzie Szczecińskim w rejestrze REGON w 2012 r.	15
Tab. 3.3.2. Podstawowe dane budżetowe Miasta Stargard Szczeciński dotyczące transportu.....	15
Tab. 3.4.1. Edukacja w Stargardzie Szczecińskim w roku szkolnym 2012/2013.	16
Tab. 4.1.1. Aktualny przebieg linii komunikacji miejskiej obsługiwanych przez MZK Stargard Szczeciński.	19
Tab. 4.2.1. Zestawienie liczby par pociągów kursujących przez Stargard Szczeciński – stan na dzień 15.12.2013 r.	25
Tab. 4.4.1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Stargardzie Szczecińskim w latach 2010 – 2012.	27
Tab. 5.4.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy zachodniopomorskiej dla wybranych substancji.	35
Tab. 5.4.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.	36
Tab. 5.4.2.3. Wielkości stawek opłat za korzystanie ze środowiska przez autobusy.	37
Tab. 6.1.1. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim w latach 2006 – 2012.	39
Tab. 7.1.1. Podział zadań przewozowych dla podróży wewnątrz granic miasta Stargard Szczeciński – stan na 2014 r.	48
Tab. 8.2.1. Praca eksploatacyjna (w wozokilometrach) MZK Stargard Szczeciński.	56
Tab. 8.2.2. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Stargardzie Szczecińskim.	56
Tab. 8.2.3. Koszty działalności oraz wpływy z biletów w przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej.	57
Tab. 9.3.1. Sieć komunikacyjna – wykaz istniejących odcinków sieci z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi częstotliwościami maksymalnymi.	64
Tab. 9.7.1. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.	68
Tab. 10.6.1. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych.	89

Spis rysunków

Rys. 1.2.1. Położenie obszaru objętego planem na tle Polski.	6
Rys. 4.1.1. Schemat linii komunikacyjnych MZK Stargard Szczeciński.	22
Rys. 5.2.1. Podstawowy układ drogowy Stargardu Szczecińskiego.....	31
Rys. 5.2.2. Podstawowy układ drogowy na terenie Gmin Kobylanka, Stara Dąbrowa, Stargard Szczeciński.	32
Tab. 6.2.1. Dobowy popyt efektywny na usługi przewozowe komunikacją miejską w przekrojach pomiarowych z podziałem na linie komunikacyjne.....	42
Rys. 6.3.1. Prognoza popytu potencjalnego na najbliższe 11 lat – złożenie obu wariantów prognozy.	45
Rys. 6.4.1. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Stargardu Szczecińskiego....	46
Rys. 7.1.1. Podział zadań przewozowych w Stargardzie Szczecińskim w roku 2014 dla podróży niepieszych.	48
Rys. 8.2.1. Pokrycie kosztów MZK w komunikacji miejskiej przychodami ze sprzedaży biletów.....	57
Rys. 9.3.1. Lokalizacja i zasięg obsługi przystanków komunikacji miejskiej na obszarze Gminy Miasto Stargard Szczeciński.....	61
Rys. 9.3.2. Proponowane minimalne częstotliwości kursowania linii w dni robocze szkolne.	62
Rys. 9.5.1. Ceny biletów jednorazowych w miastach o podobnej liczbie ludności.....	66
Rys. 9.5.2. Współczynnik ceny biletu okresowego na sieć miejską do ceny biletu jednorazowego w miastach o podobnej liczbie ludności.....	67
Rys. 9.8.2.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.....	71
Rys. 9.8.2.2. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu...	72
Rys. 12.2.1. Skoordynowana przestrzennie przesiadka pociąg-autobus typu door-to-door na stacji S- Bahn Esslingen koło Zurichu.....	104
Rys. 12.2.2. Węzeł przesiadkowy przy stacji Landeck – Zams (Austria): przystanki autobusowe, postój taksówek oraz parking Kiss&Ride.....	104