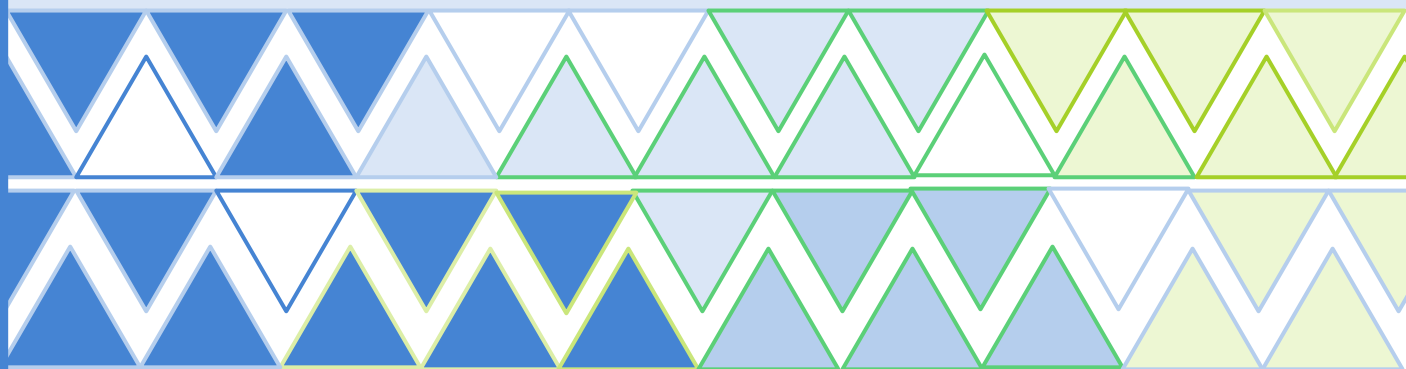


# Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Strefy Centralnej

Złocieniec, grudzień 2016



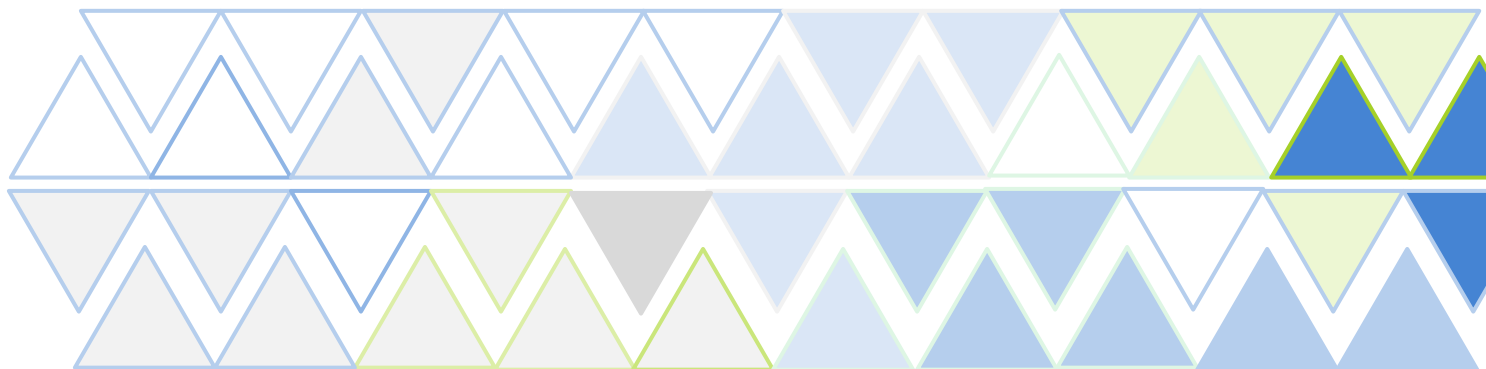
## Spis treści

1	Wstęp.....	4
1.1	Podstawa formalno-prawna .....	6
1.2	Powiązania z innymi dokumentami .....	6
1.3	Cele .....	7
1.4	Zakres opracowania .....	8
2	Partycypacja społeczna.....	10
2.1	Badanie CAWI.....	11
3	Diagnoza Strefy Centralnej .....	18
3.1	Charakterystyka obszaru.....	19
3.1.1	Uwarunkowania statystyczne.....	19
3.1.2	Układ transportowy .....	23
3.1.3	Dojazdy do pracy.....	24
3.1.4	Inwentaryzacja generatorów ruchu .....	25
3.1.5	Stan środowiska naturalnego .....	26
3.2	Analiza zgodności zasad zrównoważonego rozwoju z dotychczasową polityką planistyczną .....	29
3.3	Transport publiczny .....	33
3.3.1	Drogowy .....	33
3.3.2	Kolejowy.....	33
3.4	Transport drogowy (samochodowy).....	34
3.4.1	Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	37
3.4.2	Transport towarów i logistyka miejska .....	38
3.4.3	Intermodalność .....	39
3.5	Polityka parkingowa .....	40
3.6	Ruch niezmotoryzowany .....	40
3.6.1	Ruch rowerowy .....	41
3.6.2	Ruch pieszy.....	41
4	Analiza SWOT.....	42
5	Strategia rozwoju Kierunki rozwoju mobilności miejskiej Strefy Centralnej .....	45
5.1	Wizja zrównoważonej mobilności .....	46
5.2	Kierunki rozwoju transportu publicznego.....	47
5.2.1	Zasady realizacji polityki zrównoważonej mobilności.....	47
5.2.2	Realizacja postulatów transportowych .....	47

5.2.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej .....	49
5.2.4	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	50
5.2.5	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska .....	50
5.2.6	Węzły przesiadkowe .....	52
5.3	Kierunki rozwoju infrastruktury drogowej i bezpieczeństwo ruchu .....	52
5.3.1	ITS .....	53
5.3.2	Transport towarów i logistyka miejska .....	53
5.4	Kierunki rozwoju polityki parkingowej .....	54
5.5	Kierunki rozwoju ruchu niezmotoryzowanego.....	55
5.5.1	Ruch pieszy.....	55
5.5.2	Ruch rowerowy .....	56
5.6	Kierunki integracji transportu .....	58
5.6.1	Systemy parkingowe integrujące różne środki transportu .....	58
5.6.2	Węzły przesiadkowe .....	59
5.7	Rozwój transportu a ochrona środowiska .....	59
5.7.1	Minimalizowanie negatywnego wpływu transportu samochodowego .....	59
5.7.2	Wdrażanie nowych wzorców użytkowania .....	60
6	Strategia rozwoju Cele rozwoju Planowane inwestycje .....	61
6.1	Cel strategiczny: Rozwinięty transport publiczny .....	62
6.2	Cel strategiczny: Rozwinięta infrastruktura drogowa i bezpieczna komunikacja .....	62
6.3	Cel strategiczny: Dopasowana i zintegrowana oferta parkingowa .....	63
6.4	Cel strategiczny: Nowoczesna logistyka miejska .....	63
6.5	Cel strategiczny: Ruch niezmotoryzowany dla każdego .....	64
6.6	Cel strategiczny: Zrównoważona multimodalna mobilność .....	64
7	System wdrażania i monitorowania Planu zrównoważonej mobilności miejskiej .....	65
7.1	Wdrażanie postanowień planu mobilności .....	66
7.2	Monitoring planu .....	67
8	Spis map, tabel i wykresów .....	68

# 1 WSTĘP

---



Plan zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi strategiczny plan stworzony celem określenia potrzeb ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu dotyczących mobilności. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny<sup>1</sup>.

Niniejszy plan został opracowany w oparciu o dokument Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.

Zmiany w stosunku do tradycyjnego sposobu planowania transportu wskazuje poniższe zestawienie.

Tabela 1. Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Tradycyjne planowanie transportu	Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
Skoncentrowanie na ruchu	Skoncentrowanie na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu	Podstawowe cele: dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu
Skoncentrowanie na infrastrukturze	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Sektorowy dokument planistyczny	Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązаныmi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne, usługi społeczne, zdrowie, egzekucja prawa itp.)
Krótko- i średnioterminowe	Krótko- i średniookresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu	Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów	Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu	Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 6

<sup>1</sup> Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 7.

## 1.1 PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA

Polityka transportowa państw Europy Zachodniej jest zgodna z zasadami zrównoważonego transportu zbiorowego. Kraje zachodnie wprowadzają znaczące ograniczenia dla pojazdów komunikacji indywidualnej, jednocześnie nadając priorytet komunikacji zbiorowej. Coraz częściej centra miast wyłączane są z ruchu komunikacji indywidualnej, a w strefach do nich przyległych wdrażane są znaczące ograniczenia ruchu samochodowego poprzez wprowadzanie różnego rodzaju ograniczeń, np. związanych z emisją spalin. Mobilność mieszkańców zapewnia integracja transportu zbiorowego na wszystkich szczeblach - miejskim, regionalnym i krajowym. W krajach zachodnich, oprócz regulacji prawnych, dużą wagę przykładana się do edukacji i uświadamiania na temat założeń zrównoważonego rozwoju transportu.

W nawiązaniu do istniejących problemów mobilności w miastach, na poziomie europejskim przyjęto odpowiednie regulacje prawne i zarządzenia. Jest to istotny problem, gdyż prowadzi do pogorszenia jakości życia oraz niesie ze sobą ogromne koszty ekonomiczne i środowiskowe. Jego rozwiązanie odbiłoby się pozytywnymi skutkami na wielu płaszczyznach.

Komisja Europejska po raz pierwszy nawiązała do zagadnienia miejskiej mobilności już w roku 1995. Następnie kolejno w 2001 i 2007 roku powstały dokumenty nazywane Białą i Zieloną Księgą. Na podstawie konsultacji, w 2009 r. wprowadzono dokument nazywany „Planem działania na rzecz mobilności w miastach” („Action plan on urban mobility”). Najważniejszym, ze względu na stworzony plan, jest zestaw dokumentów z 2013 roku nazywany „Zestawem mobilności miejskiej” („Urban mobility package”). Zawiera on załącznik, który dokładnie rozwija zagadnienie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable urban mobility plans). Sformułowano w nim główny cel planów mobilności:

*„Głównym celem planu mobilności w miastach zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.”*

## 1.2 POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI

Dokument zachowuje spójność z następującymi dokumentami wyższego szczebla:

- Białą Księgą Transportu;
- Zieloną Księgą: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście;
- Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (załącznik do Komunikatu komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”);
- Krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);
- Strategią Rozwoju Kraju 2020;
- Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie;
- Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
- Polityką Transportową Państwa na lata 2006 - 2025;
- Planem zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego;

- Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;
- Strategią Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;
- Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego;
- Szczegółowym Opiszem Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020;
- Strategią Rozwoju Powiatu Drawskiego na lata 2015-2025
- Lokalną Strategią Rozwoju Centrum Inicjatyw Wiejskich na lata 2014-2020
- Strategią Rozwoju Powiatu Świdwińskiego na lata 2014-2022 z perspektywą na lata 2023-2027

Dokument ten uwzględnia też zapisy następujących istniejących opracowań:

- strategii rozwoju gmin,
- planów gospodarki niskoemisyjnej gmin,
- wieloletnich prognoz finansowych gmin.

### 1.3 CELE

Główne cele planu mobilności miejskiej to:

- zapewnienie mieszkańcom obszaru objętego planem równych opcji transportowych, aby mieli oni dostęp do wybranych, kluczowych celów swojej codziennej lub okazjonalnej podróży,
- promowanie alternatywnych środków transportu, przyjaznych środowisku,
- integracja przestrzenna różnych gałęzi transportu umożliwiająca sprawną zmianę środka transportu,
- poprawa bezpieczeństwa, redukcja zanieczyszczenia powietrza i ograniczenie nadmiernego hałasu,
- redukcja gazów cieplarnianych oraz zużycia energii,
- poprawa wydajności i efektywności transportu osób i towarów,
- harmonijny rozwój obszaru przy zapewnieniu odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańcom i innym uczestnikom ruchu,
- wzrost atrakcyjności obszaru objętego planem zrównoważonej mobilności i tym samym jego postrzegania jako interesującego miejsca do życia.

Istotnym celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu, takich jak transport rowerowy i pieszy oraz przy zachowaniu odpowiednich wymogów w zakresie ochrony środowiska.

Odpowiednio prowadzona polityka mobilności powinna docelowo przynieść następujące korzyści:

- zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>,
- ograniczenie zjawiska kongestii (zatłoczenia) na drogach,
- ograniczenie spadku liczby podróżujących komunikacją zbiorową,
- poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców,
- zmniejszenie natężenia ruchu w miastach, a w szczególności w ich centrum,
- rozwój przestrzeni publicznych w mieście.

## 1.4 ZAKRES OPRACOWANIA

### 1.4.1 ZAKRES MERYTORYCZNY

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Strefy Centralnej składa się z:

- części diagnostycznej - opisującej tło społeczno-gospodarcze oraz stan mobilności Strefy Centralnej,
- analizy SWOT - podsumowującej diagnostykę, określającej mocne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia dla rozwoju mobilności obszaru opracowania,
- części strategicznej - zawierającej kierunki rozwoju w obszarze zrównoważonej mobilności, przedstawiającej cele i planowane inwestycje Strefy Centralnej,
- systemu wdrażania i monitorowania planu.

Struktura dokumentu ma na celu zdiagnozowanie mobilności Strefy Centralnej, wyciągnięcie wniosków z analiz oraz wskazanie działań, które powinny zostać wykonane celem rozwoju zrównoważonej mobilności, z uwzględnieniem sposobu realizacji i monitorowania tych działań.

### 1.4.2 ZAKRES PRZESTRZENNY

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 opracowano ideę Kontraktów Samorządowych (KS). Kontrakt Samorządowy ma być narzędziem dla planowania i realizacji zintegrowanych przedsięwzięć istotnych dla rozwoju danego obszaru, tworzonym w oparciu o współpracę wszystkich partnerów procesów rozwojowych obecnych na danym obszarze.

Kontrakt Samorządowy ma być jedną z podstawowych form wzmocnienia rozwoju gospodarczego oraz zapewnienia spójności społecznej i infrastrukturalnej. Za pomocą KS realizacja Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014 - 2020 będzie jeszcze bardziej skrupulatna. Oznacza to, że podmioty realizujące projekty ujęte w KS będą miały zarezerwowane środki w ramach budżetu danego priorytetu programu operacyjnego na realizację przedłożonego projektu, jednakże pod warunkiem, że założenia KS będą realizować cele oraz wskaźniki określone dla RPO WZ 2014 - 2020.<sup>2</sup>

22 marca 2016 r. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego zatwierdził wyniki prac Komisji Oceny Koncepcji Kontraktów Samorządowych (KKS) i wyłonił najlepsze Koncepcje Kontraktów Samorządowych, w tym Strefę Centralną. Spośród wybranych KKS, Strefa Centralna jest obszarem o największym terytorium, zgłoszonym projekcie o największej wartości i tym samym największym dofinansowaniu.

---

<sup>2</sup> „Założenia do Kontraktu Samorządowego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020”; Wydział Zarządzania Strategicznego Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego; 2013r.

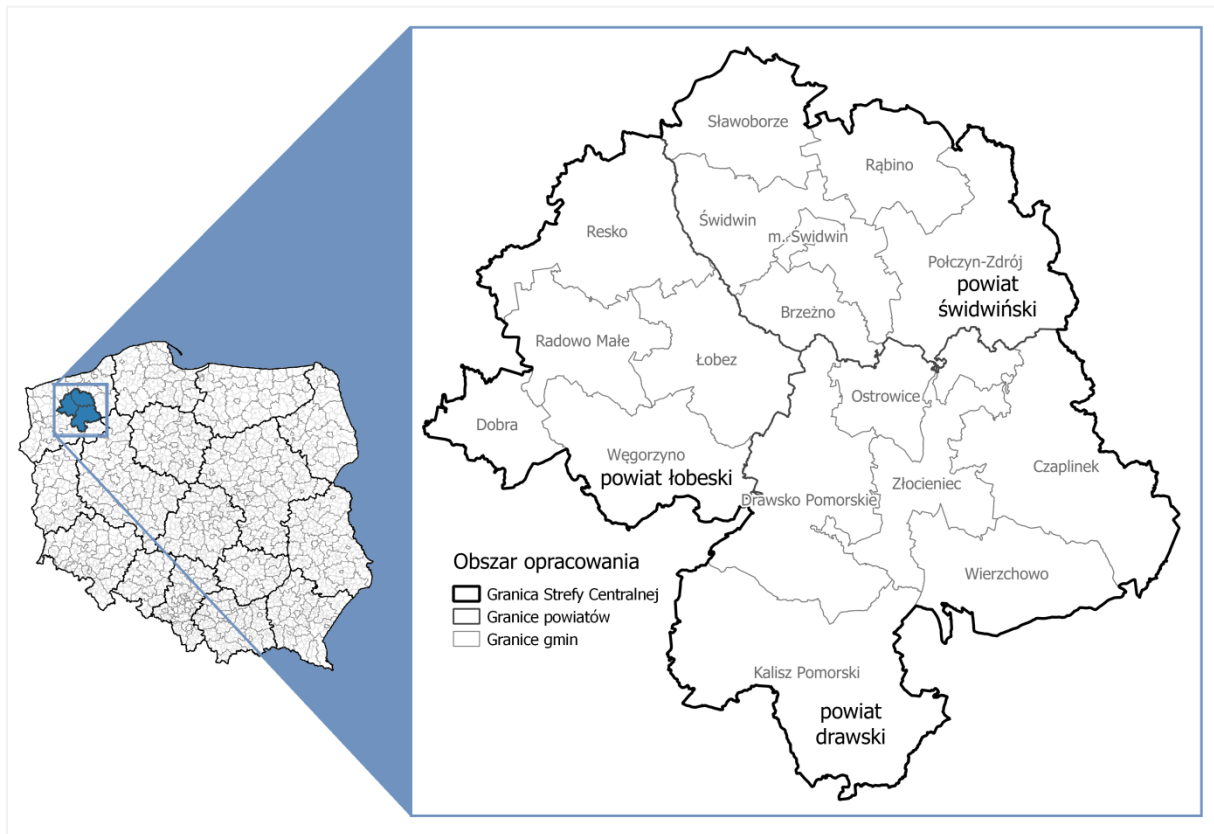


Na Strefę Centralną składają się trzy powiaty:

- drawski,
- łobeski,
- świdwiński,

oraz ich gminy:

1. Czaplinek,
2. Drawsko Pomorskie,
3. Kalisz Pomorski,
4. Ostrowice,
5. Wierzchowo,
6. Złocieniec,
7. Dobra,
8. Łobez,
9. Radowo Małe,
10. Resko,
11. Węgorzyno,
12. Brzeżno,
13. Polczyn - Zdrój,
14. Rąbino,
15. Stawoborze,
16. Miejska Świdwin,
17. Świdwin.

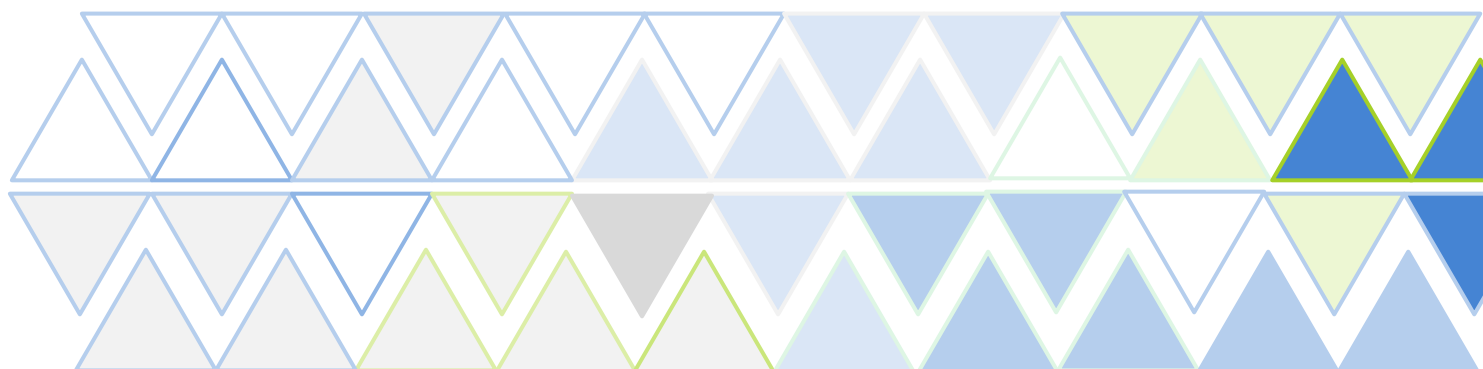


Mapa 1. Obszar opracowania

Źródło: opracowanie na podstawie „Decyzja w sprawie dofinansowania przedsięwzięć określonych w ramach Konceptcji Kontraktów Samorządowych”

## 2 PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

---



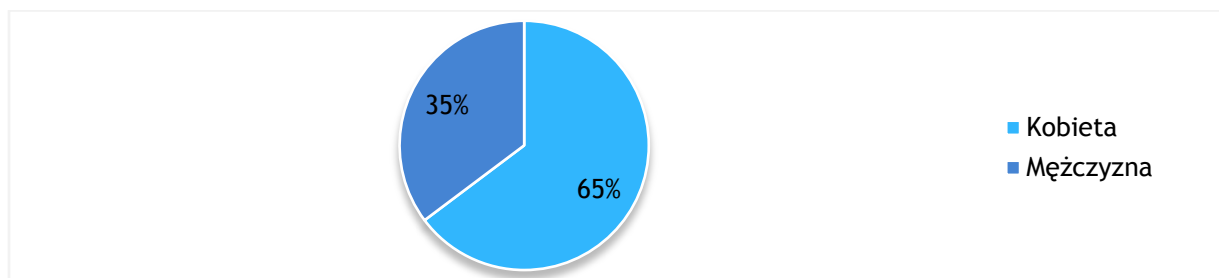
Plan Zrównoważonej Mobilności skupia się na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, akcje partycypacyjne będą przeprowadzane przez czas opracowywania planu.

## 2.1 BADANIE CAWI

Badanie CAWI (ang. *Computer Assisted Web Interview*) polegało na umieszczeniu kwestionariusza ankietowego na stronie internetowej. Respondent wypełniał ankietę z poziomu strony www, co zapewniało mu pełną anonimowość.

### 2.1.1 METRYCZKA

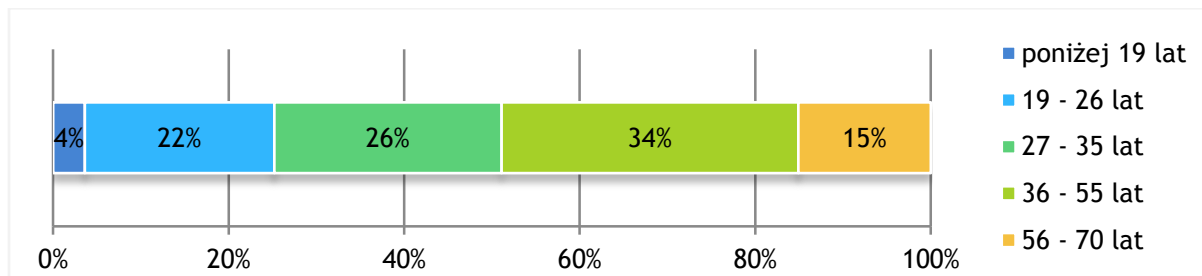
W badaniu ankietowym wzięło udział 65% kobiet i 35% mężczyzn.



Wykres 1. Płeć ankietowanych

Źródło: opracowanie własne

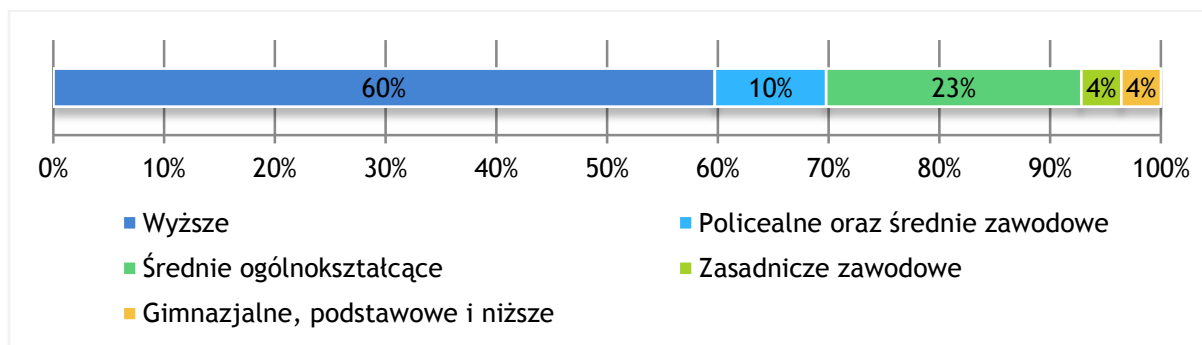
Największa grupa respondentów, 34%, to osoby w wieku pomiędzy 36 a 55 lat. W badaniu nie wzięły udział osoby po 70 roku życia.



Wykres 2. Wiek ankietowanych

Źródło: opracowanie własne

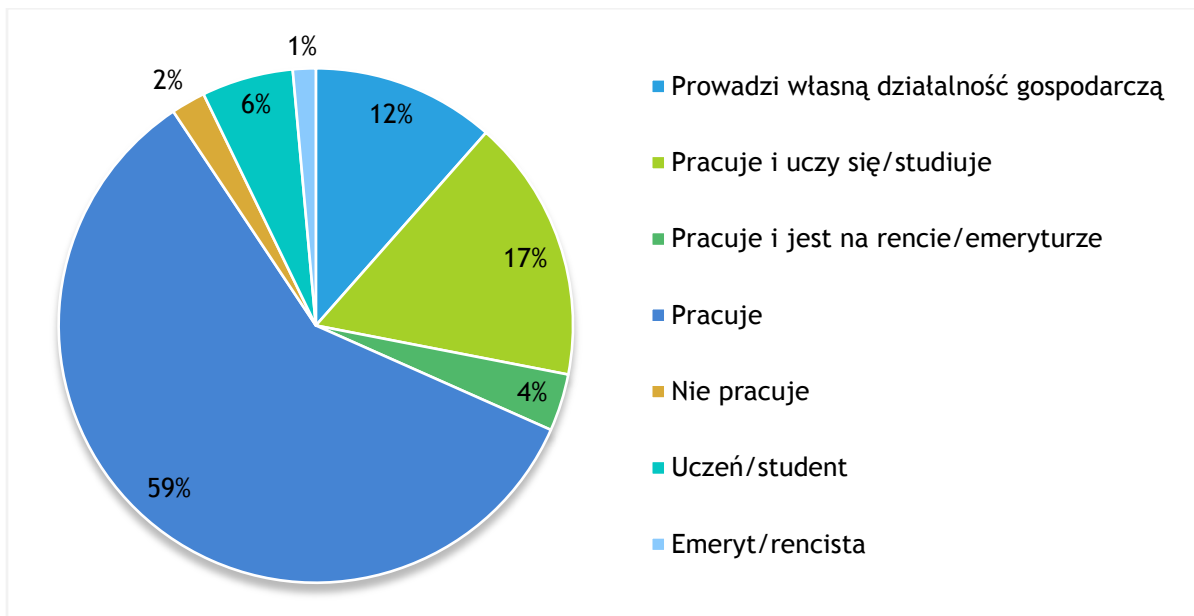
Ponad połowa ankietowanych ma wykształcenie wyższe, a 23% średnie ogólnokształcące.



Wykres 3. Wykształcenie ankietowanych

Źródło: opracowanie własne

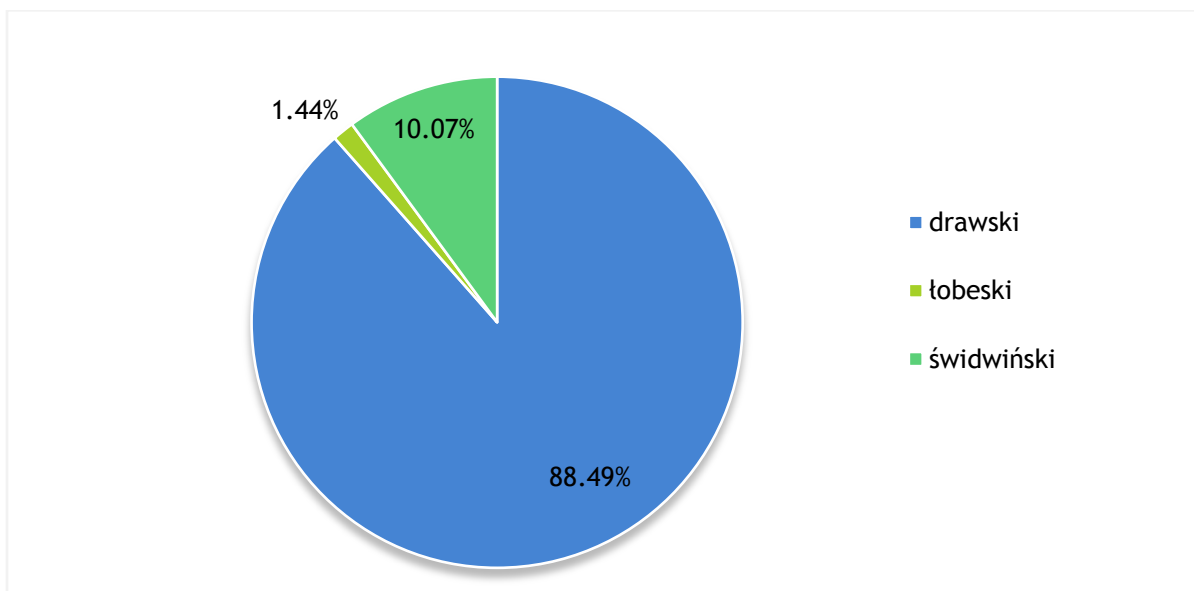
Spśród respondentów łącznie 80% pracuje, z czego 17% dodatkowo jest uczniem, a 4% korzysta ze świadczeń emerytalnych bądź renty. 12% prowadzi własną działalność. Sumarycznie ponad 90% odpowiadających jest aktywnych zawodowo.



Wykres 4. Aktywność zawodowa ankietowanych

Źródło: opracowanie własne

Rozmieszczenie ankietowanych w Strefie Centralnej jest bardzo nierównomierne. Może to wynikać z rozbieżności sposobu informowania społeczeństwa w poszczególnych starostwach i gminach. Niemal 90% osób zamieszkuje powiat drawski, z czego większe grupy, to osoby zamieszkujące gminę Drawsko Pomorskie i Wierzchowo. Mieszkańcy z powiatu świdwińskiego, to nieco ponad 10% odpowiadających.



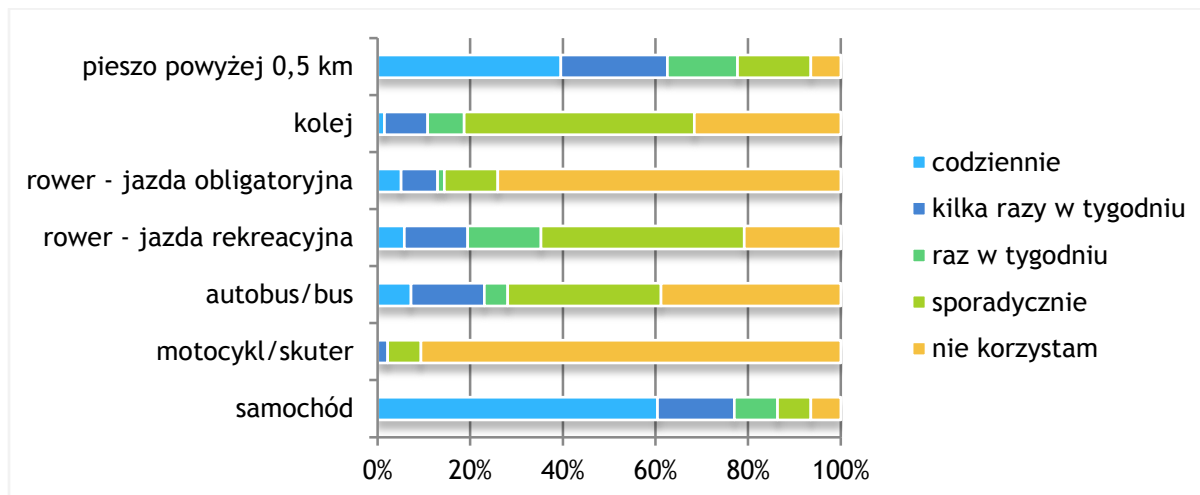
Wykres 5. Miejsce zamieszkania ankietowanych

Źródło: opracowanie własne

## 2.1.2 ODPOWIEDZI ANKIETOWANYCH

### JAK CZĘSTO PODRÓŻUJE PAN/PANI PONIŻSZYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU?

Samochód jest wykorzystywany codziennie przez większość ankietowanych (60%). Kolejnym pod względem popularności sposobem przemieszczania się na co dzień jest ruch pieszy powyżej 0,5 km. Ponad 70% stwierdziło, że w ogóle nie korzysta z możliwości jazdy rowerem w celach obowiązkowych - do pracy czy szkoły.

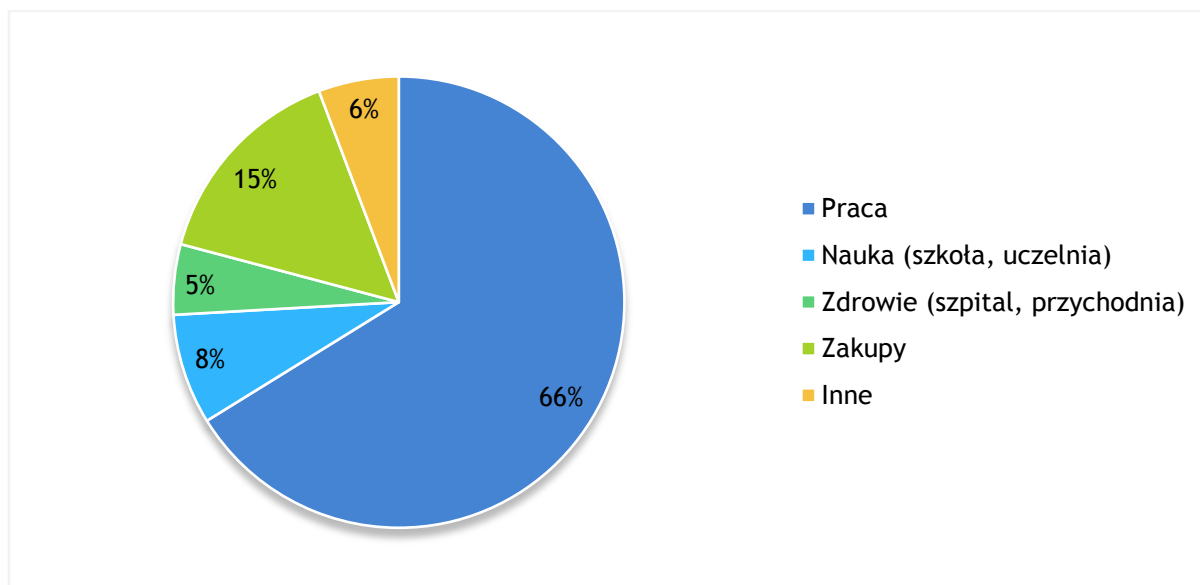


Wykres 6. Jak często podróżuje Pan/Pani poniższymi środkami transportu?

Źródło: opracowanie własne

### CO JEST DLA PANA / PANI NAJCZĘSTSZYM CELEM PODRÓŻY?

Najczęściej ankietowani przemieszczają się do miejsca pracy i nauki - miejsc obowiązkowych, w większości wymagających podróży 5 razy w tygodniu o relatywnie stałych porach.

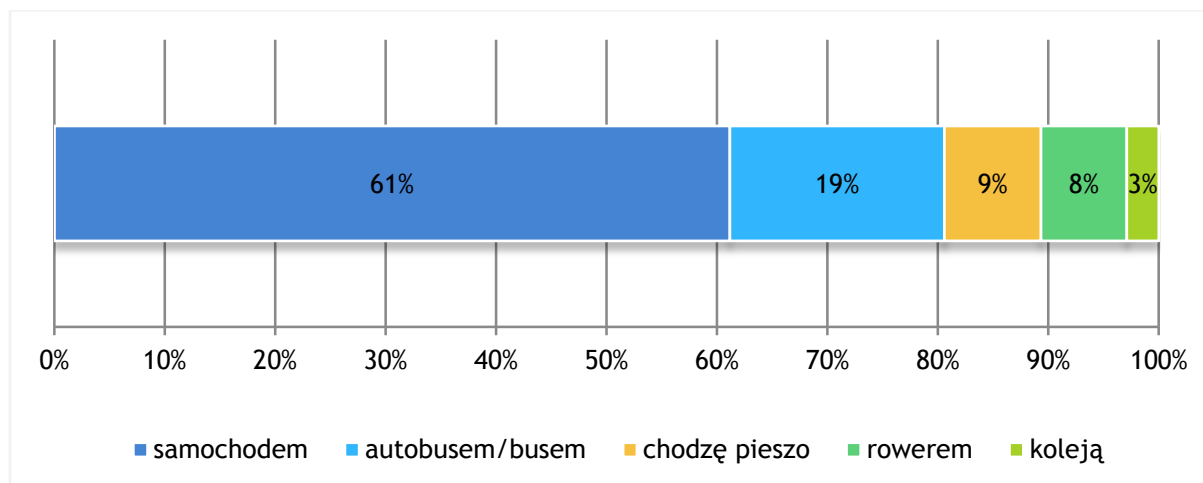


Wykres 7. Co jest dla Pana / Pani najczęstszym celem podróży?

Źródło: opracowanie własne

CZYM DOJEŹDŹA PAN/PANI DO MIEJSCA PRACY/NAUKI?

Aby dostać się do pracy lub szkoły, 61% respondentów dojeżdża samochodem. Często też rodzice dowożą nim dzieci do szkoły. 19% wybiera komunikację publiczną, a 17% korzysta z możliwości ruchu niezmotoryzowanego - pieszo lub rowerem.

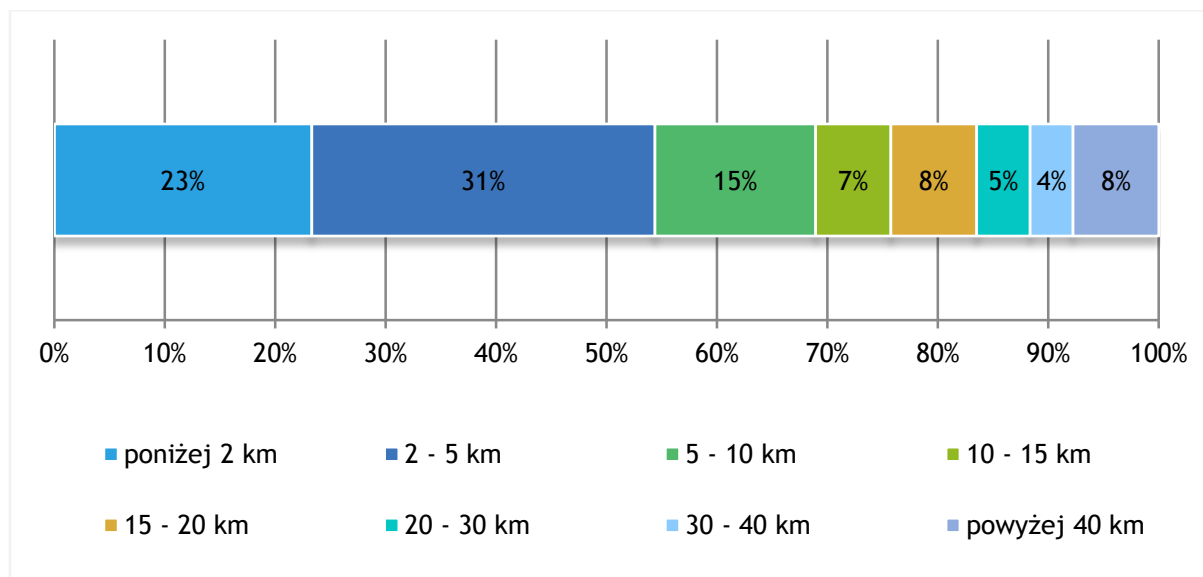


Wykres 8. Czym dojeżdża Pan/Pani do miejsca pracy/nauki?

Źródło: opracowanie własne

JAKI DYSTANS DZIENNIE POKONUJE PAN/PANI W ZWIĄZKU Z PRACĄ/NAUKĄ?

Poniżej 2 km do miejsca pracy lub nauki ma 23% ankietowanych. Jest to odległość, która dla przeciętnego uczestnika ruchu może zostać pokonana za pośrednictwem ruchu niezmotoryzowanego. Dla 31% osób odległość od 2 do 5 km mogłaby również być wystarczającym bodźcem do wyboru roweru. Łącznie jest to ponad połowa respondentów.

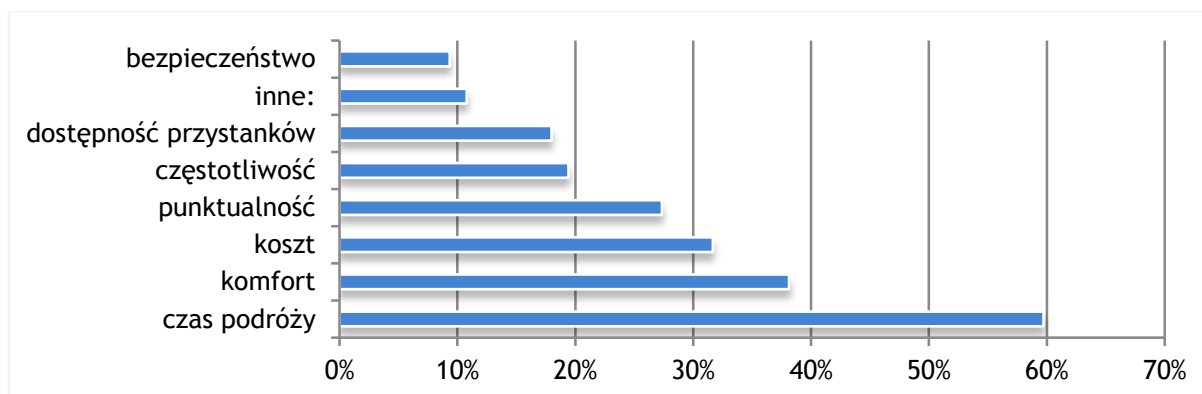


Wykres 9. Jaki dystans dziennie pokonuje Pan/Pani w związku z pracą/nauką?

Źródło: opracowanie własne

CO W GŁÓWNEJ MIERZE WPŁYWA NA PANA/PANI WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU?

Niemal 60% odpowiadających stwierdziło, że najsilniejszym bodźcem w wyborze sposobu transportu jest czas podróży. Jest to najbardziej odznaczający się czynnik. Kolejno mniej niż 40% osób wskazywało na komfort, koszt oraz punktualność. Wśród innych odpowiedzi najwięcej osób wskazało na wybór danego środka z konieczności i braku alternatyw - dotyczyło to zarówno wyboru samochodu w wyniku braku połączeń autobusowych, jak i wyboru komunikacji zbiorowej ze względu na brak samochodu lub prawa jazdy. Osoby, które wybierały najczęściej ruch pieszzy lub rowerowy wskazały na motywacje związane z utrzymaniem zdrowia.

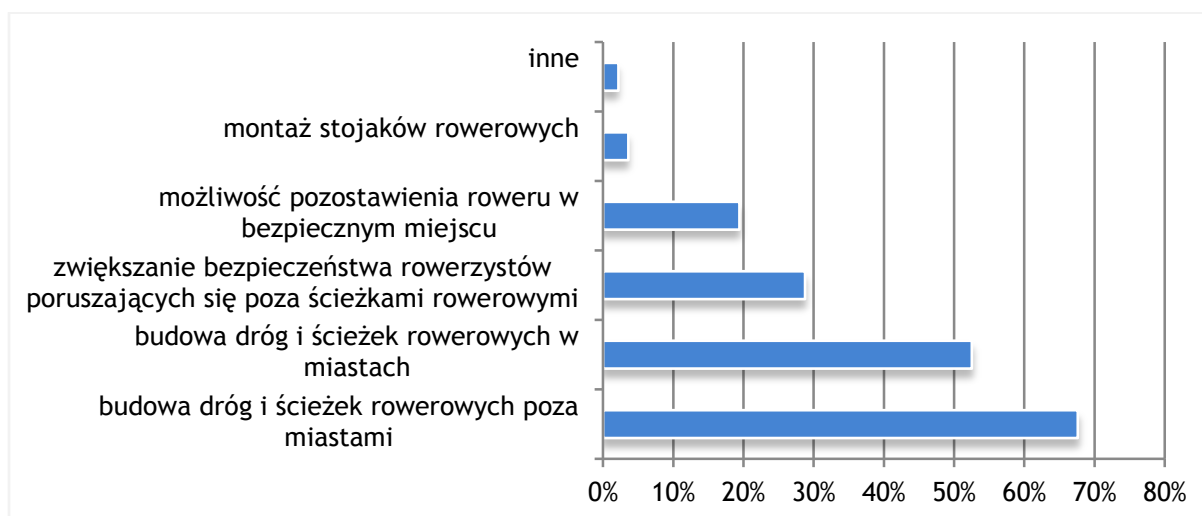


Wykres 10. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu?

Źródło: opracowanie własne \*W niniejszym pytaniu ankietowani mogli wskazać maksymalnie na 3 odpowiedzi. Stąd wyniki nie sumują się do 100%

KTÓRE Z PONIŻSZYCH DZIAŁAŃ WG PANI/PANA SĄ NAJPILNIEJSZE DO REALIZACJI CELEM USPRAWNIAENIA TRANSPORTU ROWEROWEGO NA TERENIE STREFY CENTRALNEJ?

Zapytano mieszkańców Strefy Centralnej o najpilniejsze ich zdaniem działania związane z rozwojem transportu rowerowego. Najwięcej osób podkreśliło konieczność budowy podstawowej infrastruktury w miastach i na obszarach wiejskich. W przypadku gdy takich ścieżek nie ma, prawie 30% odpowiedziało, że warto zwiększyć bezpieczeństwo rowerzystów na drogach. Usprawnienia dotyczące pozostawienia roweru były wskazywane najrzadziej.

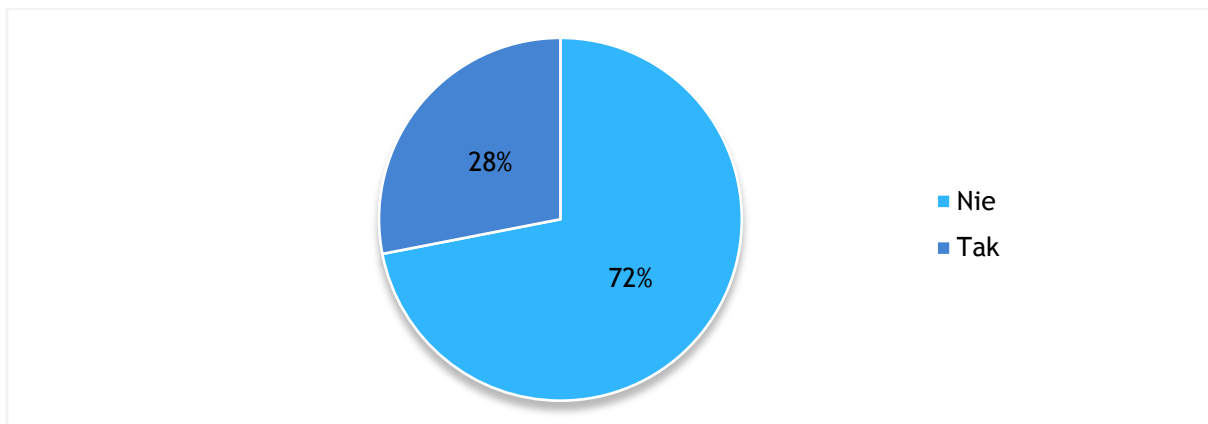


Wykres 11. Które z poniższych działań wg Pani/Pana są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie Strefy Centralnej?

Źródło: opracowanie własne \*W niniejszym pytaniu ankietowani mogli wskazać maksymalnie na 2 odpowiedzi. Stąd wyniki nie sumują się do 100%

CZY KORZYSTA PAN/PANI Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA TERENIE STREFY CENTRALNEJ?

Wśród odpowiadających ponad 70% nie korzysta z komunikacji publicznej. Pozostałe osoby poproszono o jej ocenienie w następnym pytaniu.

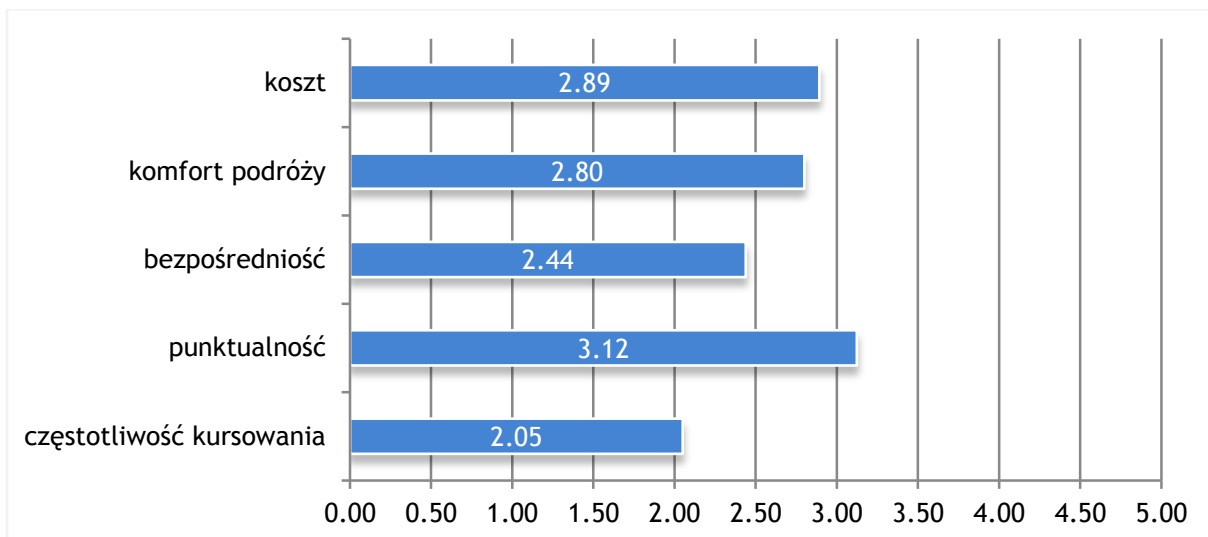


Wykres 12. Czy korzysta Pan/Pani z komunikacji zbiorowej na terenie Strefy Centralnej?

Źródło: opracowanie własne

JAK OCENIA PAN/PANI KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ WYSTĘPUJĄCĄ NA TERENIE STREFY CENTRALNEJ?

Ankietowani, którzy korzystają z komunikacji publicznej w Strefie Centralnej ocenili ją pod kątem 5 cech, w pięciostopniowej skali. Spośród odpowiedzi wyznaczono średnią wartość dla każdego z czynników. Wszystkie z nich oscylują wokół 3 punktów, czyli odpowiedzi „przeciętnie”. Najwyżej oceniono punktualność.



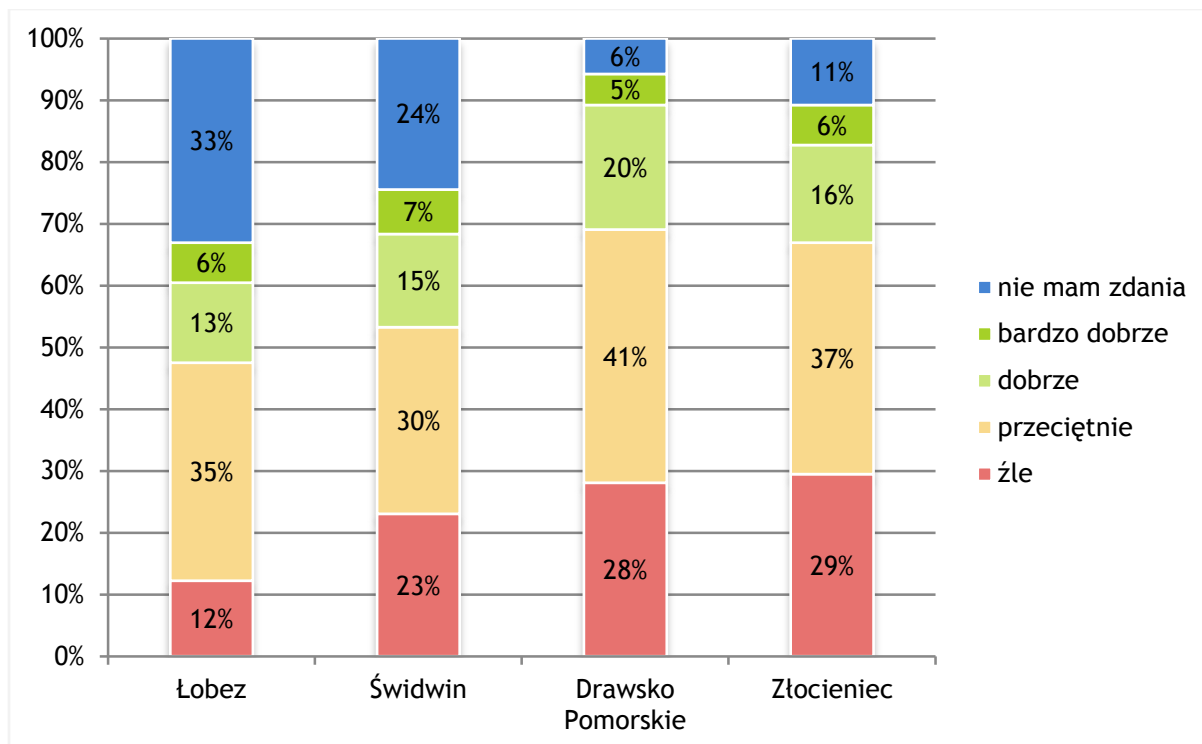
Wykres 13. Jak ocenia Pan/Pani komunikację zbiorową występującą na terenie Strefy Centralnej?

Źródło: opracowanie własne



### JAK OCENIA PAN/PANI DOSTĘPNOŚĆ PARKINGÓW (MOŻLIWOŚĆ ZAPARKOWANIA) NA TERENIE PONIŻSZYCH MIAST?

Respondenci ocenili możliwość zaparkowania samochodu w czterech wyróżnionych miastach. Największy udział, to odpowiedzi „przeciętnie”, które są dobrym sygnałem, gdyż według tych osób nie brakuje, ani nie zbywa miejsc parkingowych. Niemniej, spory udział respondentów ocenił dostępność parkingów jako złą - szczególnie na terenie Złocieńca i Drawsko Pomorskiego.



Wykres 14. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie poniższych miast?

Źródło: opracowanie własne

#### 2.1.3 PODSUMOWANIE BADAŃ

Wyniki ankiet wskazują, że w ruchu mieszkańców Strefy Centralnej przeważają podróże obligatoryjne związane z dojazdem do pracy i szkoły. Najszerzej wykorzystywanym transportem w tym celu jest samochód, mimo wielu przypadków, gdzie odległości do tych miejsc nie przekraczają 5, a nawet 2 km.

Uwzględniając osobiste uwarunkowania osób starszych i niepełnosprawnych, wykorzystanie komunikacji pieszej i rowerowej można uznać i tak za niewystarczające pod względem potencjału, jaki wynika z niewielkich odległości dzielącej miejsca zamieszkania większości odpowiadających do miejsca pracy i nauki.

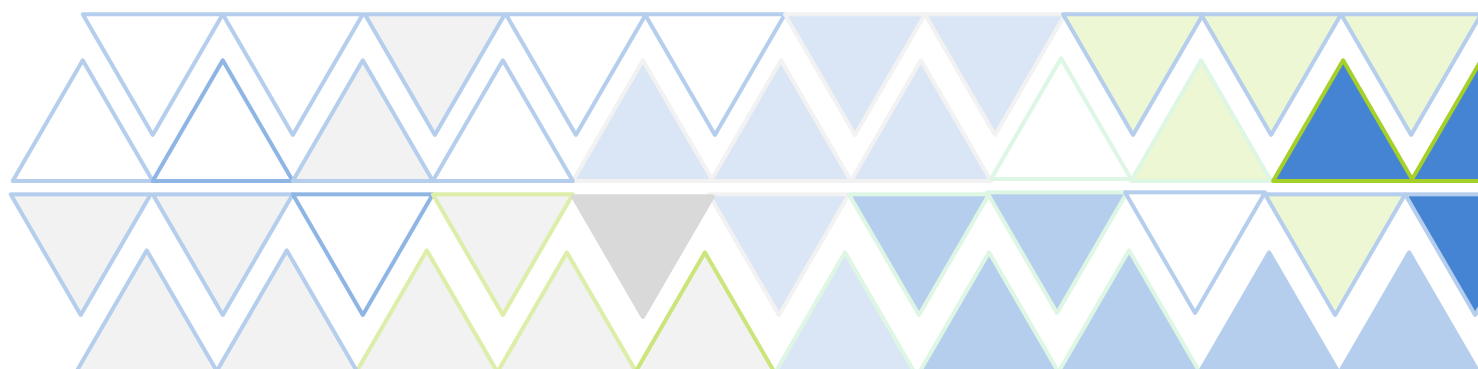
Po analizie wyników ankiety można stwierdzić, że wiele z osób stawiających na czas i komfort wybiera najczęściej samochód. Wśród osób, dla których ważna jest punktualność i koszt przeważa ruch pieszy i rowerowy.

Niewielka część respondentów korzysta z komunikacji zbiorowej. Warto dążyć do zahamowania spadku liczby pasażerów oraz zwiększać tym samym jakość taboru i połączeń.

# 3

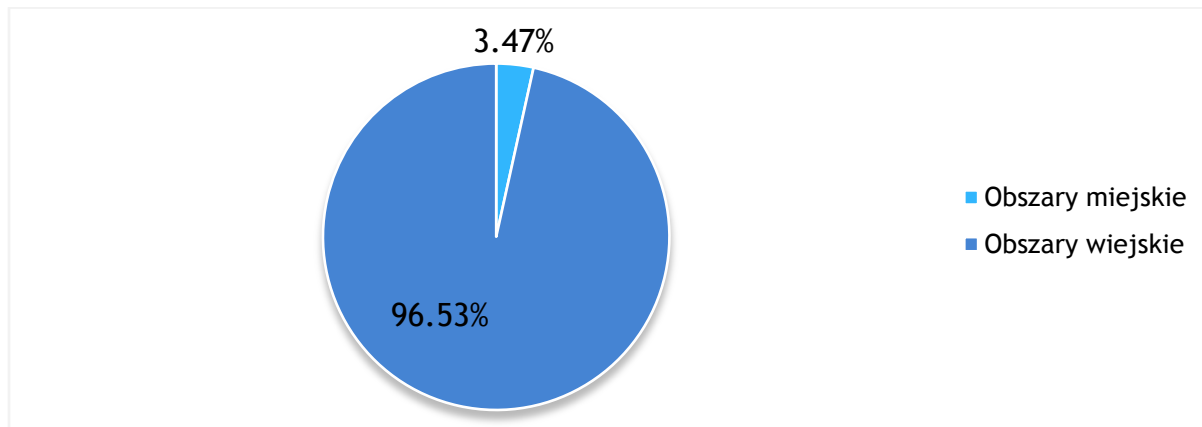
## DIAGNOZA STREFY CENTRALNEJ

---



### 3.1 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Analizowany obszar składa się z trzech powiatów - drawskiego, łobeskiego i świdwińskiego. Na ich terenie znajduje się łącznie 17 gmin. W Strefie Centralnej znajduje się 1 gmina miejska (Świdwin), 7 gmin wiejskich oraz 9 gmin miejsko-wiejskich. Niemal 97% powierzchni zajmują obszary wiejskie - obszary miejskie, to ponad 3% obszaru.



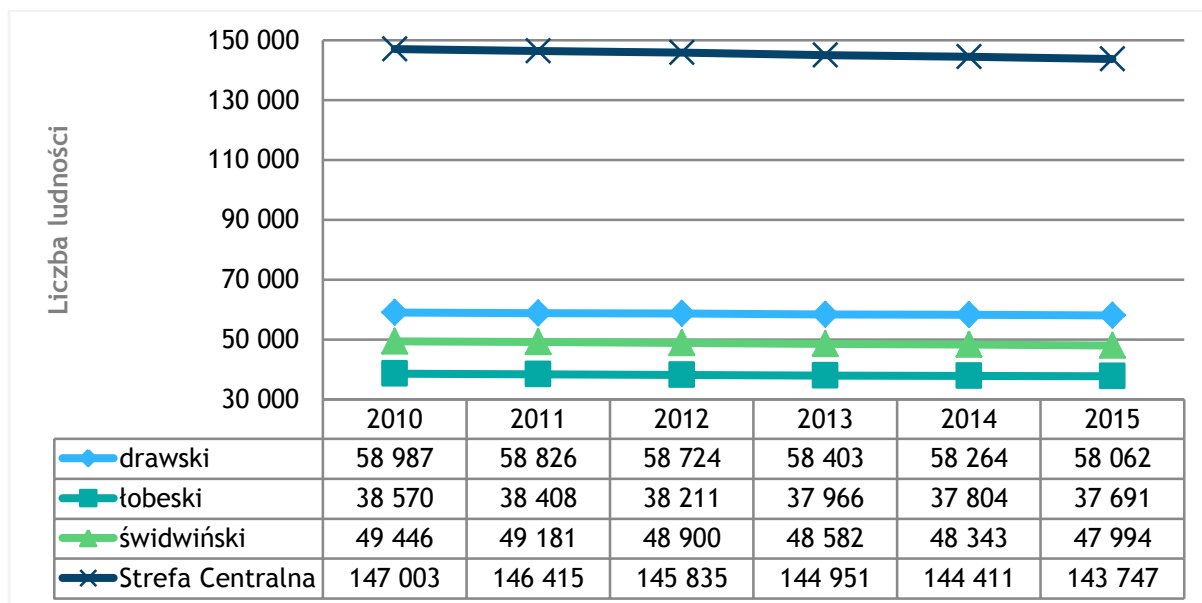
Wykres 15. Udział powierzchni obszarów w Strefie Centralnej

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Poniższe analizy, w zależności od ich celu i dostępnych danych, zostały przeprowadzone na różnym poziomie administracyjnym - dla całego obszaru analizowanego czy poszczególnych powiatów.

#### 3.1.1 UWARUNKOWANIA STATYSTYCZNE

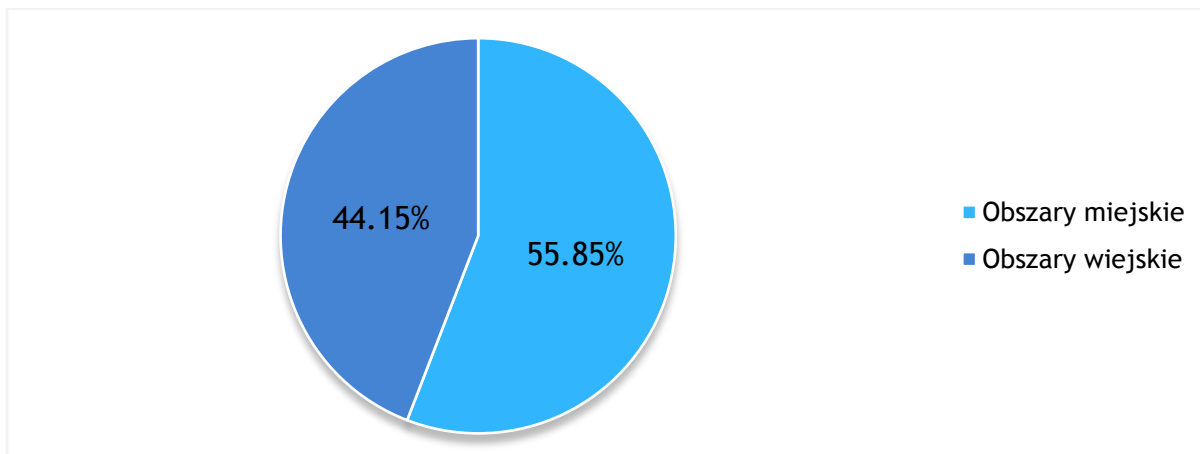
W roku 2015 na terenie całej Strefy Centralnej mieszkało ponad 140tys. osób. Najludniejszym powiatem na jej terenie był powiat drawski. W obszarze każdej wyszczególnionej jednostki sukcesywnie spada liczba ludności od 2010 roku.



Wykres 16. Stan ludności w Strefie Centralnej i powiatach w jej granicach w latach 2010-2015

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Obszary wiejskie zajmują znacznie większe tereny niż miasta, niemniej to prawie 56% mieszkańców wybiera właśnie obszary miejskie jako miejsce zamieszkania.



Wykres 17. Udział liczby ludności ze względu na obszar zamieszkania

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

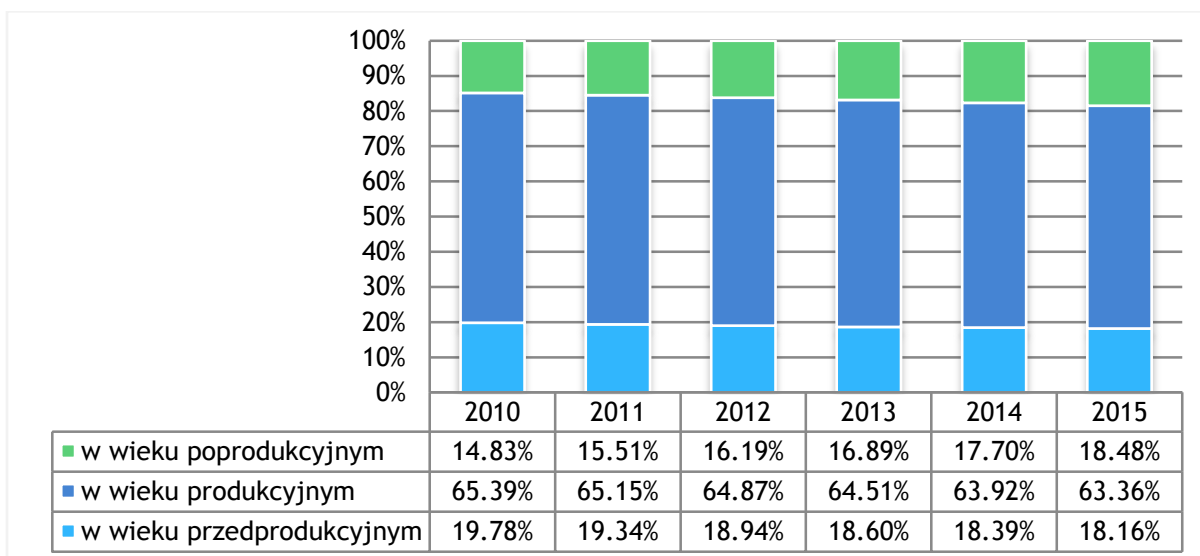
Poniżej zaprezentowano zmiany w gęstości zaludnienia obszarów miejskich i wiejskich Strefy Centralnej. W miastach na 1km<sup>2</sup> mieszka niemal 35 razy więcej osób niż na obszarze wiejskim.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia na obszarze wiejskim i miejskim Strefy Centralnej

	Gęstość zaludnienia [os/1km <sup>2</sup> ]					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Obszary miejskie	607.19	600.09	597.80	594.63	592.32	590.35
Obszary wiejskie	17.17	17.12	17.05	16.93	16.87	16.76

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

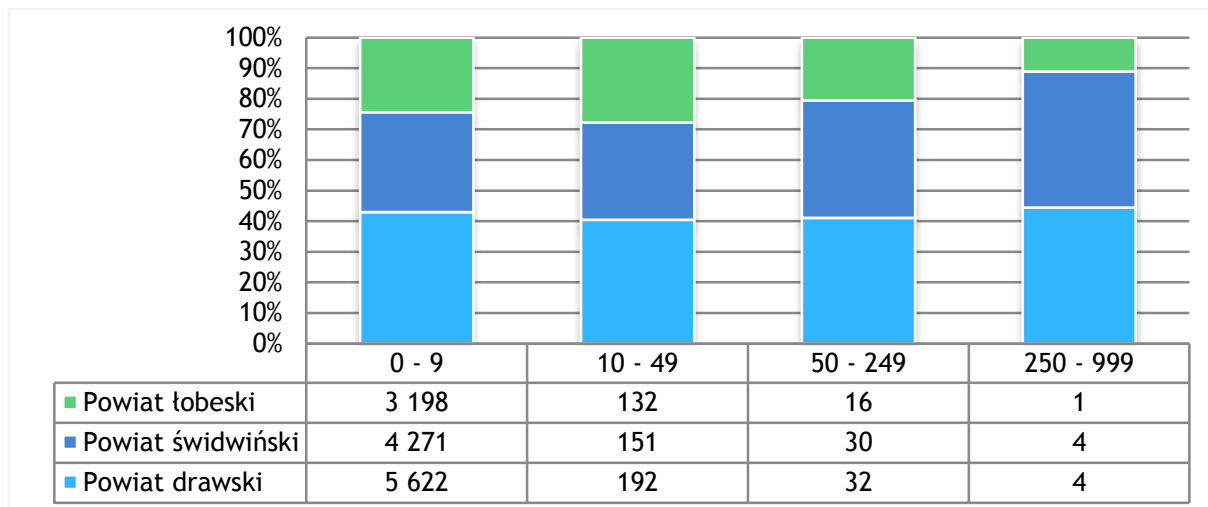
Na terenie Strefy Centralnej widoczne jest zjawisko starzenia społeczeństwa, gdzie zwiększa się udział osób w wieku poprodukcyjnym na niekorzyść grup w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym. Sytuacja jest analogiczna w poszczególnych powiatach, a także w rozróżnieniu na obszary miejskie i wiejskie.



Wykres 18. Struktura funkcjonalna Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

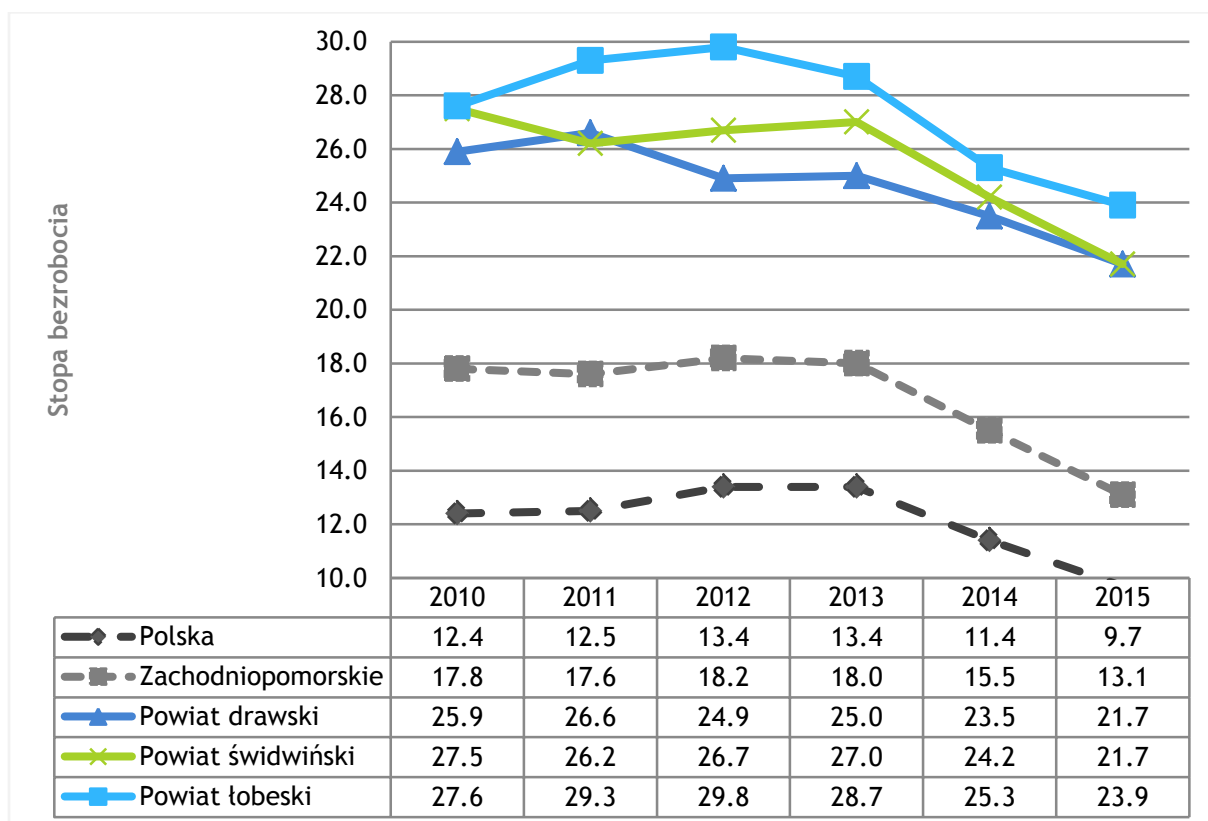
Poniżej przedstawiono rozmieszczenie w powiatach podmiotów pod względem klas wielkości. Największa liczba znajduje się na terenie powiatu drawskiego. W przypadku wszystkich jednostek administracyjnych, znaczna większość została założona w miastach.



Wykres 19. Udział podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru regon powiatów Strefy Centralnej według klas wielkości w roku 2015

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiatach leżących w granicach Strefy Centralnej jest znacznie wyższa niż w kraju czy województwie. Dobrą prognozą jest stopniowy spadek wszystkich tych wartości.

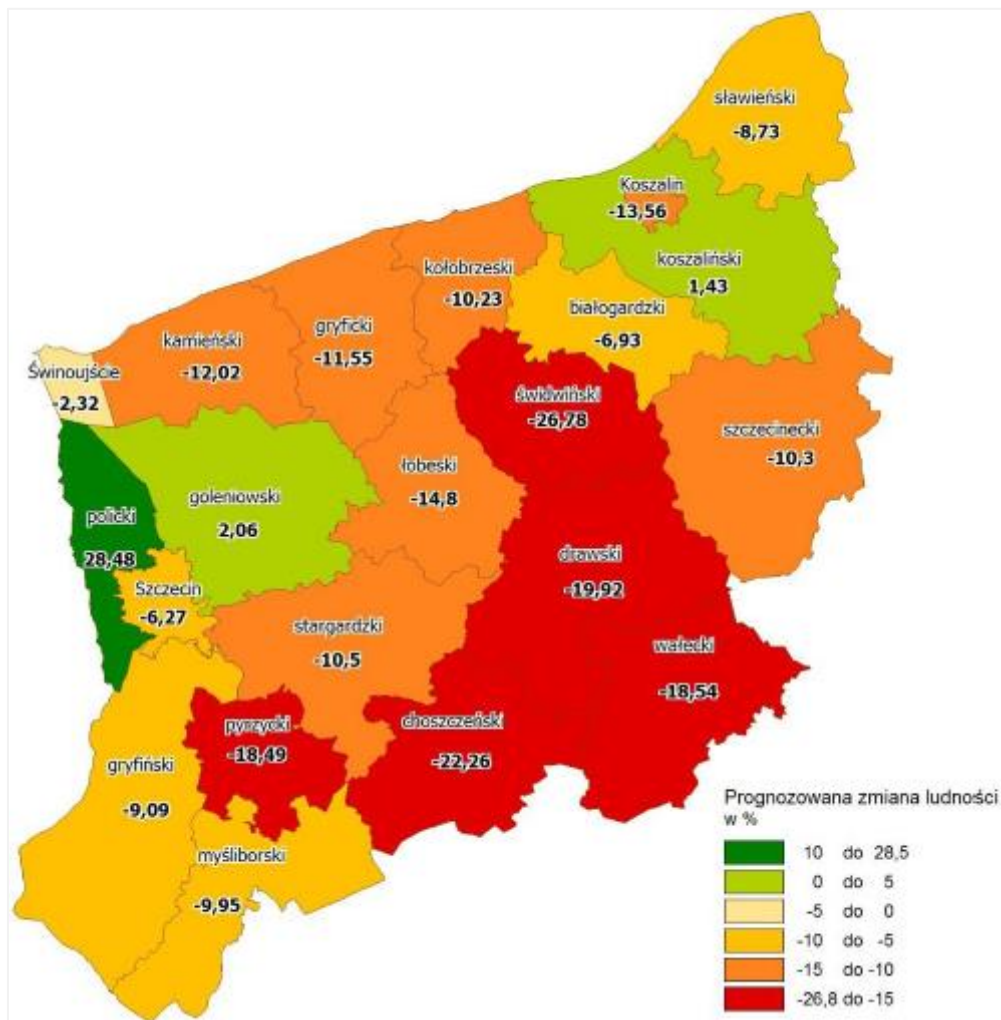


Wykres 20. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiatach Strefy Centralnej w latach 2010-2015

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

## PROGNOZA

Na obszarze Strefy Centralnej prognozuje się spadek liczby ludności. Warto jednak rozróżnić te wartości względem powiatów strefy; największy odpływ przewiduje się w powiecie świdwińskim, który do 2035 r. może liczyć niemal o 27% mniej mieszkańców. O niecałe 20% zmniejszy się liczba osób w powiecie drawskim, a o 15% w łobeskim.



Mapa 2. Prognoza zmian liczby ludności do 2035 roku

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

## PODSUMOWANIE

Trzy miasta pełnią rolę ośrodków administracji szczebla powiatowego, które jednak nie stanowią istotnego ogniwa sieci osadniczej, o czym przykładowo świadczy mniejsza liczba ludności Łobza i Drawska jako miast powiatowych niż Złocieńca. Niska gęstość zaludnienia stanowi istotny problem dla lokalizowania różnego rodzaju działalności. Z drugiej strony może być to szansa dla specjalizacji turystycznej oraz dla małych przedsiębiorstw o wyspecjalizowanej działalności.

Spadku liczby ludności w Strefie Centralnej można upatrywać w ruchach emigracyjnych, szczególnie młodych ludzi. Zgodnie z tymi przewidywaniami w kolejnych latach konieczne będzie uwzględnienie w większym zakresie potrzeb osób starszych, w wieku poprodukcyjnym, bo to one będą stanowić największy udział ludności.

## 3.1.2 UKŁAD TRANSPORTOWY



Mapa 3. Układ transportowy Strefy Centralnej

Opracowanie na podstawie danych CODGiK

UKŁAD DROGOWY

Do dróg krajowych należy odcinek drogi nr 20 z Gdyni do Stargardu Szczecińskiego przez Czaplunek, Złocieniec, Drawsko Pomorskie i Węgorzyno oraz droga nr 10 ze Szczecina (Lubieszyna) do Warszawy (Płońska) przechodząca przez gminę i miasto Kalisz Pomorski.

Natomiast podstawową sieć transportu drogowego w strefie centralnej stanowią drogi wojewódzkie. Szczególnie istotne są drogi wojewódzkie nr 151 z Gorzowa Wielkopolskiego do Świdwina i dalej do Kołobrzegu jako droga nr 162, droga nr 163 z Wacza do Kołobrzegu oraz 152 i 172 łączące Szczecinek z Partówkiem i dalej ze Świnoujściem.



### UKŁAD KOLEJOWY

Do istotnych powiązań kolejowych należy szlak biegnący przez Łobez i Świdwin (łączy Stargard Szczeciński z Gdańskiem) oraz łącząca się z nim linia przez Węgorzyno, Drawsko Pomorskie, Złocieniec i Czaplonek (z Runowa Pomorskiego do Chojnic). Szczególnie korzystne jest położenie w strefie szlaków rozdzielających ruch ze Szczecina do Gdańska i Bydgoszczy oraz prostopadłego korytarza z Poznania do Kołobrzegu i Koszalina.

Na obszarze można wyróżnić nieczynne linie kolejowe, które zostały zamknięte i w wyniku tego uległy degradacji. Są to linie:

- 410 - Mirosławiec -Kalisz Pomorski - Choszczno oraz Grzmiąca-Połczyn Zdrój -Złocieniec
- 416 -Wałcz Raduń -Wierzchowo Pomorskie
- 420 -Worowo -Wysoka Kamieńska
- 421 -Połczyn Zdrój -Świdwin

### LOTNISKA

Najbliższym lotniskiem komunikacyjnym obsługującym ruch cywilny pasażerski i towarowy jest Międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność. Zapewnia on połączenia do miast w kraju i poza nim.

Z kolei w Świdwinie zlokalizowana jest 21. Baza Lotnictwa Taktycznego, która powstała na mocy Zarządzenia Ministra Obrony Narodowej z 1999 roku.

### 3.1.3 DOJAZDY DO PRACY

Poniżej przedstawiono ruch wewnątrz Strefy Centralnej związany z dojazdem do pracy mieszkańców, na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pn. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. Zawarto w opracowaniu ruch związany z dojazdem do pracy poza miejsce zamieszkania - uwzględniając podział gmin miejsko-wiejskich na obszary miejskie i wiejskie. Nie uwzględniono liczby osób pracujących w tym samym miejscu, co obszar zamieszkania.

Tabela 3. Dojazdy do pracy pomiędzy powiatami Strefy Centralnej

		Powiat pracy		
		Powiat drawski	Powiat łobeski	Powiat świdwiński
Powiat zamieszkania	Powiat drawski	1997		11
	Powiat łobeski	29	1136	10
	Powiat świdwiński	24		1702

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Największe wartości wyznaczają ruch między gminny w granicach tego samego powiatu. Analizując bardziej szczegółowe dane okazuje się, że w większości są to kierunki wewnątrz gmin miejsko-wiejskich z obszarów wiejskich do miast.

Pomiędzy gminnymi potokami ruchu o najwyższych wartościach są dojazdy z miasta Złocienica do miasta Czaplonek (186 osób), Drawska Pomorskiego (149) i gminy Wierzchowo (144).



### 3.1.4 INWENTARYZACJA GENERATORÓW RUCHU

Każda wykonywana podróż ma swoje miejsce rozpoczęcia oraz cel. Punkty takie nazywane są generatorami ruchu. Najczęściej są nimi miejsca pracy i obiekty użyteczności publicznej. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Generatory ruchu mogą cechować się obligatoryjnością, z cyklicznymi przemieszczeniami o określonych porach (tereny mieszkaniowe, miejsca pracy i nauki). Mogą też wykazywać się incydentalnością - o zróżnicowanej częstotliwości podróży i różnych porach przemieszczania się (urzędy i instytucje publiczne, obiekty handlowe, ochrony zdrowia, kultury i rekreacji).

Instytucje publiczne, to takie obiekty, które generują ruch zazwyczaj w tygodniu, w godzinach porannych i wczesnopopołudniowych. Dla Strefy Centralnej szczególnie istotne są instytucje powiatowe takie jak Starostwo Powiatowe czy Powiatowy Urząd Pracy. W przypadku wszystkich powiatów strefy zlokalizowane są w centrum siedzib powiatów.

Szkoły publiczne generują ruch regularny - głównie w dni robocze w godzinach porannych oraz wczesnopopołudniowych. Ruch na największą skalę generują szkoły ponadgimnazjalne, policealne i wyższe, gdyż zlokalizowane są zazwyczaj w siedzibach powiatu bądź w większych miastach, i tym samym wymagają dłuższych podróży. Na terenie całej Strefy Centralnej w zasadniczych szkołach zawodowych, technikach, liceach, szkołach dla dorosłych itp. łącznie uczy się 2349 osób. Niemal 57% wszystkich uczniów dojeżdża do powiatu świdwińskiego (1329 osoby). W powiecie drawskim uczy się 705 osób, a w łobeskim 315.

Placówki opieki zdrowotnej na skalę Strefy Centralnej, to 4 szpitale. Po jednym w powiecie świdwińskim w Połczynie-Zdroju i jeden w powiecie łobeskim w Resku. W powiecie drawskim funkcjonuje szpital w Drawsku Pomorskim oraz szpital specjalistyczny MSW Złocieniec.

Budynki pełniące usługi kulturalne, sportowe oraz rekreacyjne służą incydentalnym podróżom według osobistych preferencji. W głównej mierze są to ośrodki kultury, biblioteki publiczne, muzea i inne. Infrastruktura kulturalna na terenie strefy koncentruje się w miastach powiatowych oraz w Złocieniu i Połczynie Zdroju. Są to w głównej mierze obiekty sportowe (np. Park Wodny „Relax” w Świdwinie, Stadion Miejski w Drawsku Pomorskim, Hala widowiskowo-sportowa i Stadion Miejski w Złocieniu) oraz biblioteki (w sumie 38 placówek i filii w Strefie Centralnej), kina (w świdwińskim zamku i rozbudowane kino w Złocieniu) oraz muzeum w zamku w Świdwinie. Poza obszarami miejskimi znajdują się mniejsze świetlice oraz kluby wiejskie, skupiające wokół siebie działalności kulturowe okolicznej ludności. Przy granicy obszaru znajdują się też pola namiotowe i plaże nad jeziorem Siecino.

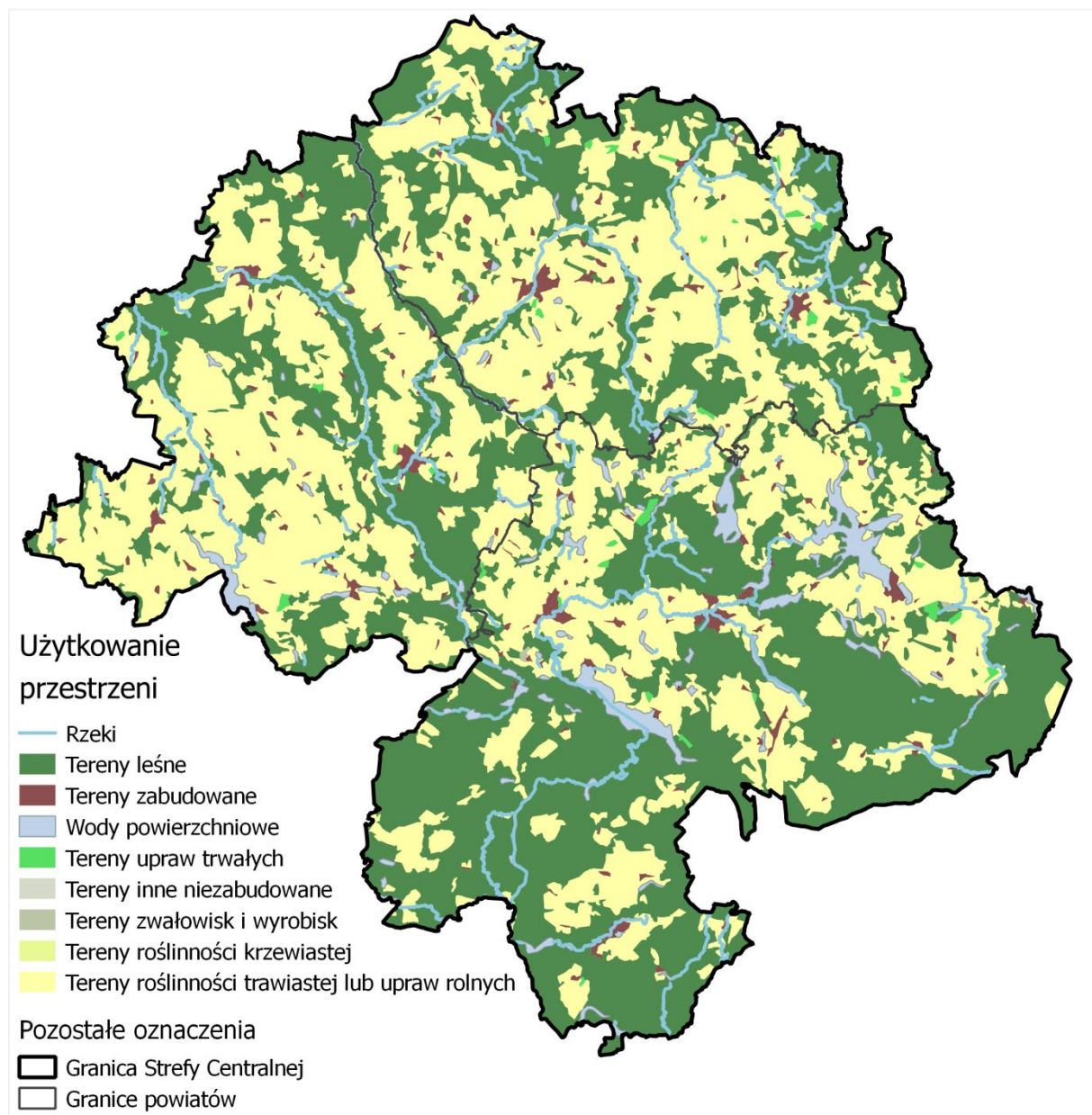
Większość mieszkańców Strefy Centralnej wybiera za miejsce zamieszkania obszary miejskie i to tam zlokalizowana jest większość usług, które generują ruch. Oprócz wymienionych powyżej warto pamiętać o nieregularnych podróżach do większych obiektów handlowych i gastronomicznych również znajdujących się zazwyczaj w miastach.

### 3.1.5 STAN ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Zasoby środowiska, jego stan oraz obowiązujące formy ochrony obszarów wpływają na możliwości rozwojowe jednostki oraz jej predyspozycje względem wyboru możliwości kreowania proekologicznych zachowań transportowych.

#### ZASOBY PRZYRODNICZE

Powiat drawski cechuje się unikalnymi walorami krajobrazowymi. Zalicza się do nich rzekę Drawę oraz Jezioro Drawsko. Drawa określana jest także najpiękniejszym szlakiem kajakowym Polski. Powierzchnia powiatu świdwińskiego ma w przeważającym stopniu charakter rolniczy. Znajduje się tutaj jednocześnie dużo jezior o wysokiej czystości. Liczne pola rolne powiatu łobeskiego są otoczone kompleksami leśnymi oraz jeziorami. Przez środek powiatu przepływa rzeka Rega chętnie odwiedzana przez kajakarzy oraz wędkarzy.



Mapa 4. Użytkowanie przestrzeni Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie na podstawie danych CODGiK

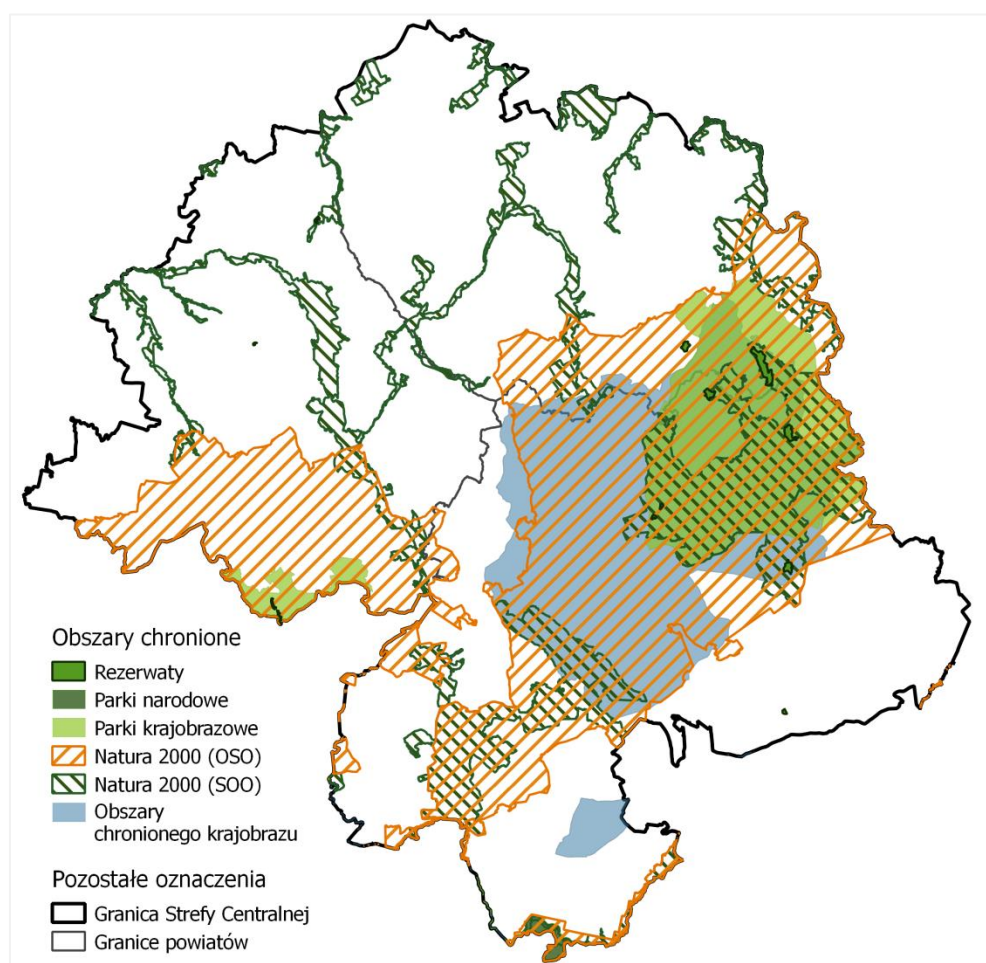
Tabela 4. Kierunki wykorzystania powierzchni Strefy Centralnej

	Polska	Zachodnio-pomorskie	Powiat drawski	Powiat świdwiński	Powiat łobeski	Strefa Centralna
użytki rolne	59.86%	48.92%	33.32%	55.36%	57.66%	46.07%
grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	30.89%	37.47%	50.44%	37.56%	33.41%	42.23%
las	29.97%	36.46%	47.84%	36.06%	32.52%	40.40%
grunty pod wodami	2.07%	5.25%	5.85%	1.15%	2.39%	3.60%
grunty zabudowane i zurbanizowane	5.23%	4.37%	2.88%	3.30%	3.58%	3.19%
tereny mieszkaniowe	1.01%	0.53%	0.29%	0.33%	0.49%	0.36%
tereny przemysłowe	0.37%	0.33%	0.13%	0.07%	0.14%	0.12%
tereny rekreacji i wypoczynku	0.21%	0.25%	0.20%	0.11%	0.42%	0.23%
Inne	1.95%	4.00%	7.51%	2.62%	2.96%	4.91%

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Powiaty Strefy Centralnej charakteryzują się przeważającą funkcją rolniczą (łobeski, świdwiński) bądź leśną (drawski).

#### OBSZARY CHRONIONE



Mapa 5. Obszary chronione na terenie Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie na podstawie danych GDOŚ

W południowej części Strefy Centralnej, na terenie powiatu drawskiego znajduje się otulina Drawieńskiego Parku Narodowego. Ze względu na bogactwo walorów przyrodniczych, za symbol powiatu drawskiego uważany jest Drawski Park Krajobrazowy. Celem utworzenia Parku jest ochrona fragmentu Pojezierza Drawskiego. Z terenem parku pokrywają się też obszary Natura 2000 - Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków oraz Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk. W większości w granicach powiatu drawskiego znajdują się także Obszary Chronionego Krajobrazu „Pojezierze Drawskie”. Na obszarze powiatu łobeskiego znajduje się Iński Park Krajobrazowy. Również w tej zachodniej części obszary objęte są ochroną Natura 2000.

Najważniejsze obszary chronione obejmują w znacznej części równoleżnikowy pas terenu oraz fragmenty otulające ważne rzeki w Strefie Centralnej. Punktowo zlokalizowane są także niewielkie powierzchniowo rezerwy przyrody.

### STAN I ZAGROŻENIA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO

W „Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za 2014 rok”, obszar województwa podzielono na Aglomerację szczecińską, miasto Koszalin oraz Strefę zachodniopomorską, w której znajduje się Strefa Centralna. Strefa zachodniopomorska została zakwalifikowana do klasy C ze względu na pył zawieszony PM<sub>10</sub>, ale jedynie w ujęciu dobowym. Z kolei w ujęciu średniorocznym przekroczono w całym województwie stężenie benzo(a)pirenu.

### HAŁAS

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku obowiązują następujące dopuszczalne normy hałasu:  $L_{DWN}=60$  dB,  $L_N=50$  dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz  $L_{DWN}=60$  dB,  $L_N=50$  dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów mieszkaniowo-usługowych. Według pomiarów dla województwa, z których większość punktów znajdowała się na terenie Strefy Centralnej, opracowano długookresowy średni poziom dźwięku wyznaczony dla wszystkich dób w roku uwzględniający pory dnia, wieczoru i nocy oraz jedynie pór nocy (22.00-6.00). Oszacowane dane niemal dla wszystkich punktów wskazują przekroczony stan hałasu bądź wartości progowe.

### PODSUMOWANIE

Teren Strefy Centralnej charakteryzuje się potencjałem przyrodniczym zarówno pod względem znacznych połaci lasów, jak i wód powierzchniowych oraz cieków wodnych. Chociaż każdy z powiatów objawia się przeważającą funkcją rolniczą, bądź leśną, cała Strefa Centralna jest relatywnie zrównoważona. Mimo relatywnie czystego i chronionego środowiska, niektóre parametry dotyczące powietrza i hałasu zostały przekroczone.

System transportowy niesie ze sobą wiele aspektów, które mogą negatywnie wpływać na stan środowiska. Należy jednak rozważyć, że odpowiednie planowanie rozwoju komunikacji, stosowanie odpowiednich zabezpieczeń technicznych i prawnych może je zminimalizować. Analizując sytuację obszarów chronionych i ewentualnego wpływu systemu komunikacyjnego, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, jeśli jego stan zostanie uwzględniony podczas planowania inwestycji i zmian komunikacyjnych.



## 3.2 ANALIZA ZGODNOŚCI ZASAD ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU Z DOTYCHCZASOWĄ POLITYKĄ PLANISTYCZNĄ

Analiza zagospodarowania przestrzennego badanego obszaru jest jednym z kluczowych uwarunkowań zrównoważonej mobilności. W przypadku niniejszego planu istotnymi elementami są: sieć transportowa, lokalizacja oraz charakter terenów mieszkaniowych i przemysłowych. Transport jest jednym z tych obszarów, które spajają poszczególne gałęzie i pozwalają na jeszcze lepsze wypełnianie zasad zrównoważonego rozwoju. Z tego powodu dokumenty zostały również porównane pod kątem tego paradygmatu.

Czynniki analizowano w zakresie stanu istniejącego oraz przyszłego. Aby zachować zgodność nowego dokumentu z wytyczonymi wcześniej kierunkami rozwoju, analizie poddano dokumenty planistyczne na szczeblu krajowym, wojewódzkim i regionalnym. Zachowano również zgodność z dokumentami lokalnymi.

### 3.2.1 KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU DO 2030 R.

*Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* (dalej również jako KPZK) uwzględnia zasady zawarte w wewnętrznych i międzynarodowych aktach prawnych oraz wnioski wynikające z paradygmatu zrównoważonego rozwoju. Jest on wyjątkowo ważny w obecnych i następujących latach, aby dzięki ujednoczonym działaniom zapewnić dobrobyt nie tylko obecnemu społeczeństwu, ale wykreować też długotrwały system gospodarczy i utrzymać jakość środowiska dla przyszłych pokoleń.

Dla polityki transportowej oznacza to umiejętne wdrażanie systemu komunikacyjnego wzmacniającego oddziaływanie gospodarcze pomiędzy jednostkami, który uwzględnia preferencje i komfort społeczeństwa, a zarazem wprowadzany jest z poszanowaniem warunków przyrodniczych. Kurcząca się wolna przestrzeń ma wyjątkowe znaczenie; powinna być zagospodarowywana oszczędnie i z namysłem, a zajmowanie wartościowych terenów - z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego - powinno odbywać się w uzasadnionych przypadkach.

Analizując postulaty KPZK, należy zaznaczyć, że rozwój systemu transportowego jest nieodzownym elementem kształtującym aspekty spójności czy integracji przestrzennej i funkcjonalnej, a także struktury przestrzennej, społecznej czy gospodarczej. Nie można także pomniejszać jego roli w utrzymywaniu odpowiedniego stanu środowiska naturalnego.

System komunikacyjny jest motorem napędowym zmian gospodarczych i rozwoju mniejszych miejscowości. Również w granicach gmin ma to niebagatelne znaczenie; za pośrednictwem subregionalnych ośrodków miejskich i ich odpowiedniego poziomu komunikacji z obszarem gmin, możliwy jest wpływ na rozwój sołectw i wsi. W takiej sytuacji większe ośrodki pełnią zazwyczaj rolę centrum tworzenia funkcji pozarolniczych i aktywizujących otaczające tereny. Należy także pamiętać o powinności gmin do wspomagania obszarów o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług - w przypadku usług podstawowych mieszkańcy nie powinni być zmuszeni do pokonywania odległości wymagających więcej niż 30 minut dojazdu, natomiast do usług wyższego rzędu należy zapewnić dojazd trwający maksymalnie 1,5 godziny. Takie działanie jest gwarancją funkcjonalnej, przestrzennej i społecznej spójności tych obszarów.

Według postulatów KPZK, gminy powinny dążyć także do zmniejszania kosztów transportu - nie tylko ekonomicznych, ale też środowiskowych; oznacza to uwzględnianie alternatywnych środków transportu i związanej z nim infrastruktury w strategiach oraz planach. Silną rolą systemu komunikacyjnego jest wpływ na kształtowanie przestrzeni oraz zmian urbanizacyjnych.

Za pomocą odpowiedniego projektowania sieci, można kreować rozwój, między innymi zapobiegając niekontrolowanemu rozlewaniu się obszarów zurbanizowanych.

### **3.2.2 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2010-2020: REGIONY, MIASTA, OBSZARY WIEJSKIE**

Według Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego, polskie regiony będą lepszym miejscem dzięki odpowiedniej integracji gospodarczej, społecznej i przestrzennej. Za sprawą poszerzenia zasady partnerstwa i subsydiarności, zwiększy się samorządność jednostek.

Silnym motorem rozwoju i zwiększenia spójności terytorialnej, a zarazem aspektem umożliwiającym przepływ wiedzy i innowacji, jest odpowiedni system komunikacyjny łączący jednostki samorządowe. Takie działania wpływają także na wzrost konkurencyjności gospodarki.

Nowa polityka regionalna zakłada inwestowanie głównie w wykorzystanie mocnych stron i najważniejszych potencjałów poszczególnych obszarów. Zaleca podejście do wzmocnienia oddziaływania silnych ośrodków, ale zarazem dążenie do przetamywania barier rozwojowych. Jednym z aspektów takiego działania jest system transportowy, którego tworzenie już samo w sobie porusza zagadnienie efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie. Stworzenie dopasowanej do potrzeb społeczeństwa komunikacji wpływa także na wzmocnienie spójności gospodarczej i przestrzennej.

### **3.2.3 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)**

Jednym z celów tego dokumentu jest zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania się osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie transportu do i z obszarów zewnętrznych. W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy P&R itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu, u wszystkich przewoźników - w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszenia zjawiska kongestii poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych,
- promocję ruchu pieszego i rowerowego,
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

### 3.2.4 STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO ROKU 2020

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 wyznacza szereg zjawisk charakteryzujących transport na obszarze województwa.

Strategicznymi celami rozwoju województwa zachodniopomorskiego w aspekcie transportu są:

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

### 3.2.5 STRATEGIA ROZWOJU SEKTORA TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO ROKU 2020

Strategia określa rozwój transportu na kilku płaszczyznach.

W pierwszej kolejności strategia kładzie nacisk na modernizację dróg - między innymi dk nr 6 i 10 z dostosowaniem ich do parametrów dróg ekspresowych, między innymi na odcinku obwodnicy Kalisza Pomorskiego.

Dla transportu kolejowego istotny jest rozwój zarówno w aspekcie komunikacji pasażerskiej, jak i przewozu towarów. Rozszerzenie oferty kolejowej ma objąć między innymi miejscowości Świdwin, Drawsko Pomorskie i Łobez. Wskazano także na modernizację linii kolejowej, która obejmuje odcinek Wałcz-Kalisz Pomorski. Podkreślono także możliwość przekształcenia czynnych dworców w komunikacyjne węzły integrujące różne środki transportu poprzez zastosowanie systemu „Parkuj i jedź”; jako jedną z proponowanych lokalizacji wskazano Świdwin.

### 3.2.6 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego* wyznacza działania zwiększające udział transportu zbiorowego. Są to:

- a) z zakresu organizacji ruchu drogowego:
  - ograniczanie w centrach miast średnich i dużych liczby miejsc parkingowych,
  - ograniczanie dostępności ścisłego centrum dla ruchu samochodowego,
  - budowanie parkingów przy węzłach komunikacyjnych, łącznie z udogodnieniami dla kierowców zostawiających tam swoje pojazdy,
  - wyznaczanie pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej na odcinkach kluczowych dla transportu zbiorowego, na których tworzą się zatory w ruchu drogowym;
- b) z zakresu organizacji komunikacji autobusowej:
  - tworzenie wspólnego systemu taryfowego obejmującego wszystkie środki lokomocji na danym obszarze,
  - zwiększenie częstotliwości na trasach postulowanych przez podróżnych,
  - wraz z właścicielami lub zarządcami przystanków i dworców należy poprawić estetykę i wizerunek dworców oraz przystanków autobusowych;
- c) z zakresu organizacji komunikacji kolejowej:

- optymalizacja sieci kolejowej transportu pasażerskiego - dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb przewozowych, w szczególności zwiększenie liczby kursów na liniach o wysokim potencjale,
- wraz z zarządcą infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., właścicielem dworców - PKP S.A. oraz samorządami lokalnymi dążyć do przebudowy stacji i przystanków kolejowych z równoczesnym przybliżeniem ich do centrów miast i wsi; poprawy estetyki i wizerunków dworców i przystanków kolejowych,
- połączenie autobusowymi liniami dowozowymi dworców oraz przystanków kolejowych z centrami i generatorami potoków podróży w obszarach zurbanizowanych.

### **3.2.7 PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

Głównym celem planu w zakresie infrastruktury transportowej jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego. Z tego powodu wyznaczone są takie kierunki, jak rozbudowa infrastruktury transportowej i dopasowanie systemu komunikacji do oczekiwań społeczności, ale też rozwój gospodarczy, likwidacja problemów społecznych czy ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego. PZPWZ wyznacza zadania niezbędne:

- modernizacja szeregu odcinków dróg wojewódzkich,
- reaktywacja połączeń pasażerskich na wielu liniach kolejowych znaczenia regionalnego,
- modernizacja dworców kolejowych wraz z ich dostosowaniem do potrzeb pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej,
- rozwój pasażerskiej komunikacji kolejowej w relacjach regionalnych i ponadregionalnych poprzez wdrożenie systemu Szybkiej Kolei Regionalnej.

To w planie zagospodarowania obszar wyznaczony miastami takimi jak Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplinek, Połczyn Zdrój, Świdwin i Łobez został oznaczony jako „integracja potencjałów miast dla równoważenia rozwoju”. Jako subregionalne zakwalifikowano Drawsko Pomorskie i Połczyn Zdrój. Pozostałym nadano status miast ponadgminnych I rzędu.

Gminy powiatów drawskiego, łobeskiego i świdwińskiego należą do strefy funkcjonalnej centralnej z dominującą funkcją turystyczną i słabszą rolniczą, z możliwością lokalizacji potencjalnego obszaru wzrostu.

### **3.2.8 STRATEGIA ROZWOJU POWIATU DRAWSKIEGO NA LATA 2015-2025**

Powiat drawski kreuje wizję regionalnego centrum turystyki wodnej oraz miejsca aktywnego wypoczynku i rozwoju gospodarki opartej o potencjał środowiska. Zdecydowanie podkreśla bogactwo przyrody i niepowtarzalny krajobraz. W kontekście Strefy Centralnej, powiat drawski pełni funkcję regionalnego ośrodka wzrostu.

W działaniach związanych z rozwojem mobilności powiat zakłada zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, wsparcie działań na rzecz budowy infrastruktury turystycznej, zapewnienie wysokiej jakości powietrza, kanalizację ruchu turystycznego na obszarach chronionych oraz realizację projektów z zakresu edukacji ekologicznej. W aspekcie infrastruktury technicznej stwierdzono, że poprawa dostępności komunikacyjnej jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na konkurencyjność powiatu, a dodatkowo poprawia warunki życia i stymuluje napływ inwestycji. Działaniami w tym zakresie są modernizacja dróg (szczególnie krajowych nr 10 i 20), rozbudowa i modernizacja taboru transportu publicznego, rewitalizacji linii kolejowej, budowa obwodnic wokół miast i zamiana niewykorzystywanych dróg i traktów kolejowych na funkcje turystyczne.



### 3.2.9 LOKALNA STRATEGIA ROZWOJU CENTRUM INICJATYW WIEJSKICH NA LATA 2014-2020

Lokalna strategia rozwoju została opracowana w ramach działania LEADER Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014 - 2020 i dotyczy obszaru gmin powiatu łobeskiego.

Jednym z głównych obszarów interwencji na podstawie diagnozy jest w strategii poprawa stanu infrastruktury. Natomiast w grupach docelowych uwzględniono osoby niepełnosprawne, które przez liczne bariery architektoniczne nie mogą w pełni korzystać z oferty komunikacyjnej. Stan infrastruktury komunalnej oraz zasoby infrastruktury turystycznej również wymagają poprawy, a komunikacja publiczna powinna być lepiej rozwinięta. W kierunkach rozwoju związanych z mobilnością wskazano na możliwość rozbudowy sieci ciągów rowerowych w ramach rozwoju infrastruktury turystycznej.

### 3.2.10 STRATEGIA ROZWOJU POWIATU ŚWIDWIŃSKIEGO NA LATA 2014-2022 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2023-2027

Podsumowując wyniki diagnozy za pomocą wielu metod i technik, powiat świdwiński podkreślił konieczność zrównoważonego rozwoju całego powiatu. Wskazano dążenie do polepszenia połączeń komunikacyjnych z najbliższymi „biegunami wzrostu” oraz wspieranie rozwoju sektora turystycznego.

W swojej misji, jednym z kroków do stworzenia lepszych warunków życia jest poprawa stanu technicznego infrastruktury komunikacyjnej oraz zapewnienie odpowiedniej dostępności transportu publicznego. Wraz z rozwojem bazy turystycznej wskazano na wartości płynące z modernizacji i budowy ciągów rowerowych, tras pieszych, rowerowych, konnych itp. Postulowano także o wprowadzenie ujednoliconego oznakowania na terenie powiatu.

## 3.3 TRANSPORT PUBLICZNY

### 3.3.1 DROGOWY

Drogowy transport zbiorowy na terenie Strefy Centralnej świadczony jest głównie przez PKS Złocieniec Sp. z o.o. oraz PKS Gryfice sp. z o.o., a także innych przewoźników komercyjnych. Ofertę uzupełniają przewozy dalekobieżne, które pozwalają na bezpośrednią podróż do m.in. Gorzowa Wielkopolskiego, Jeleniej Góry, Koszalina, Poznania, Stargardu, Szczecina, Szczecinka, Zielonej Góry, Białogardu czy Kołobrzegu. Połączenia odbywają się przede wszystkim drogami wojewódzkimi, dlatego komunikacja autobusowa jest słabo rozwinięta. Mieszkańcy miejscowości oddalonych od głównych dróg (głównie na obszarach wiejskich) pozbawieni są dostępu do transportu zbiorowego. Przewozy komercyjne realizowane przez przewoźników prywatnych obsługiwane są często przestarzałym, nie ekologicznym taborem, który niedostosowany jest do przewozów osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową.

### 3.3.2 KOLEJOWY

Głównymi stacjami znajdującymi się w obrębie Strefy Centralnej są: Świdwin i Łobez (położone wzdłuż linii kolejowej 202), Drawsko Pomorskie i Złocieniec (położone wzdłuż linii kolejowej 210) oraz Kalisz Pomorski (stacja węzłowa linii kolejowych 410 oraz 403).

Pociągi poruszające się **linią kolejową 202** i zatrzymujące się na stacjach **Świdwin i Łobez** należą do dwóch przewoźników:

- PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo i komercyjne),
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Według rozkładu jazdy na okres 11.12.2016 - 11.03.2017, na tych stacjach w dni robocze zatrzymują się pociągi dalekobieżne kategorii TLK:

- 1 para pociągów *TLK* „Albatros” relacji Gdańsk Główny - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Żuławy” relacji Olsztyn Główny - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Rybak” relacji Białystok - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Gryf” relacji Olsztyn Główny - Szczecin Główny.

Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne kursujące po linii 202 i po obszarze Strefy Centralnej zatrzymują się na zdecydowanej większości stacji i przystanków na swojej drodze. Przewoźnik oferuje w dni robocze połączenia, które pozwalają na bezpośredni przejazd do Koszalina, Słupska oraz Szczecina.

Pociągi poruszające się **linią kolejową 210** i zatrzymujące się na stacjach **Drawsko Pomorskie i Złocieniec** należą do przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Według rozkładu jazdy na okres 11.12.2016 - 11.03.2017, przewoźnik oferuje w dni robocze połączenia, które pozwalają na bezpośredni przejazd do Szczecina, Runowa Pomorskiego oraz Szczecinka.

Pociągi poruszające się **linią kolejową 403** i zatrzymujące się na stacji **Kalisz Pomorski** należą do dwóch przewoźników:

- PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo i komercyjne),
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Według rozkładu jazdy na okres 11.12.2016 - 11.03.2017, na tych stacjach w dni robocze zatrzymuje się 1 para pociągów dalekobieżnych kategorii TLK „Moniuszko” relacji Warszawa Wschodnia - Szczecin Główny.

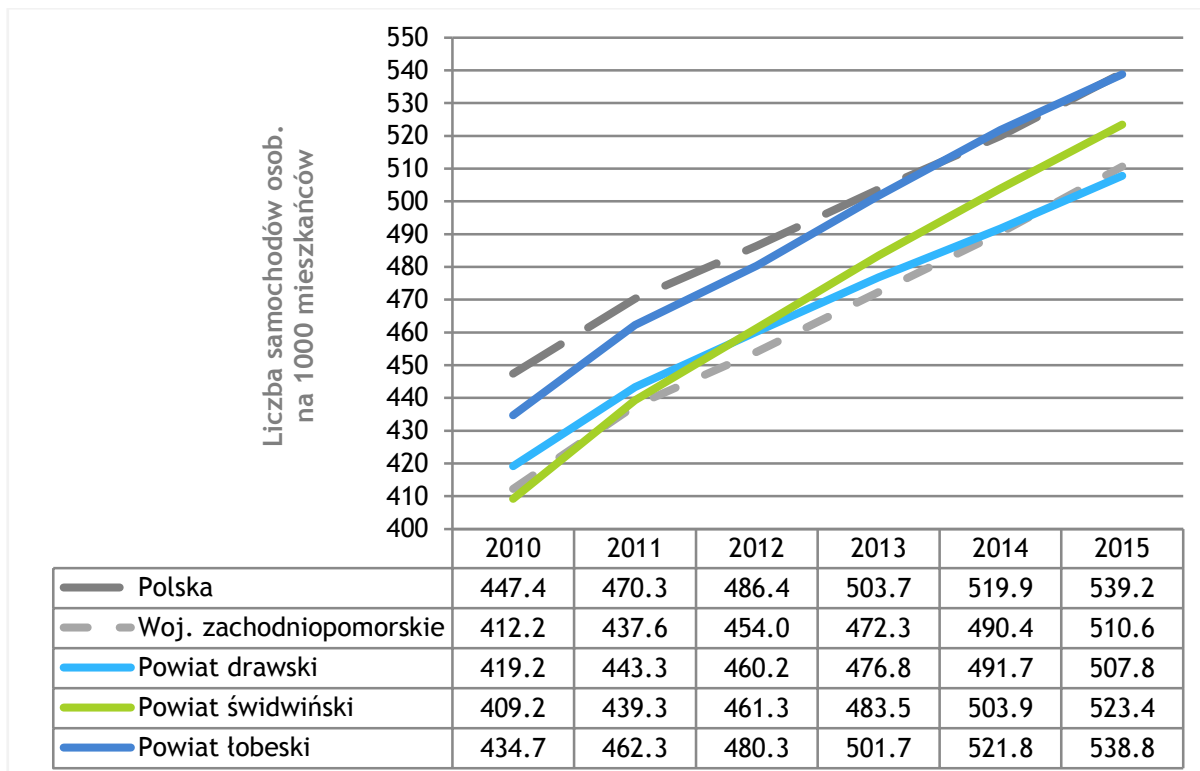
Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne w dni robocze pozwalają na bezpośrednią podróż z Kalisza Pomorskiego do Szczecina, Stargardu, Piły oraz Wałcza.

### **3.4 TRANSPORT DROGOWY (SAMOCHODOWY)**

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Wiąże się to ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg, potęgowanym obecnie zjawiskiem suburbanizacji i problemami społecznymi. To jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatów drawskiego, łobeskiego oraz świdwińskiego w latach 2010-2015 oraz, dla porównania, wskaźniki dla województwa zachodniopomorskiego oraz Polski.



Wykres 21. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie zachodniopomorskim oraz powiatach drawskim, świdwińskim i łobeskim w latach 2010 - 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

W latach 2010-2015 wartość wskaźnika motoryzacji we wszystkich analizowanych jednostkach terytorialnych stale rosła. W roku 2015 wskaźnik motoryzacji w powiecie łobeskim był najwyższy, a od roku 2014 wartość ta jest wyższa również od wskaźnika motoryzacji dla całego kraju. Najwolniej w ostatnich latach wzrasta wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie drawskim. W 2015 roku powiat drawski charakteryzował się najniższym wskaźnikiem motoryzacji, który jest niewiele niższy od wartości dla województwa zachodniopomorskiego. Wskaźniki motoryzacji pozostałych dwóch analizowanych powiatów są wyższe od wskaźnika dla województwa. Według krajowych prognoz, wskaźnik motoryzacji będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności ruchu niezmotoryzowanego i transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

Poniższa tabela przedstawia wyniki pomiarów średniego dobowego ruchu samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach krajowych przechodzących przez analizowany obszar w 2005, 2010 oraz 2015 roku. W 2015 roku powstało kilka nowych punktów pomiarowych. Badania natężenia ruchu przeprowadzane co 5 lat odzwierciedlają wzrost liczby samochodów w Polsce. Mimo iż w niektórych punktach, w porównaniu do 2010 roku, w roku 2015 przejechało mniej samochodów, w większości to w roku 2015 natężenie ruchu było większe. Największe średnie dobowe natężenie ruchu zostało zaobserwowane na drodze wojewódzkiej nr 162, w punkcie pomiarowym Świdwin/Przejsie.

Tabela 5. Średni dobowy ruch samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach krajowych oraz wojewódzkich znajdujących się w obrębie Strefy Centralnej w latach 2010 oraz 2015

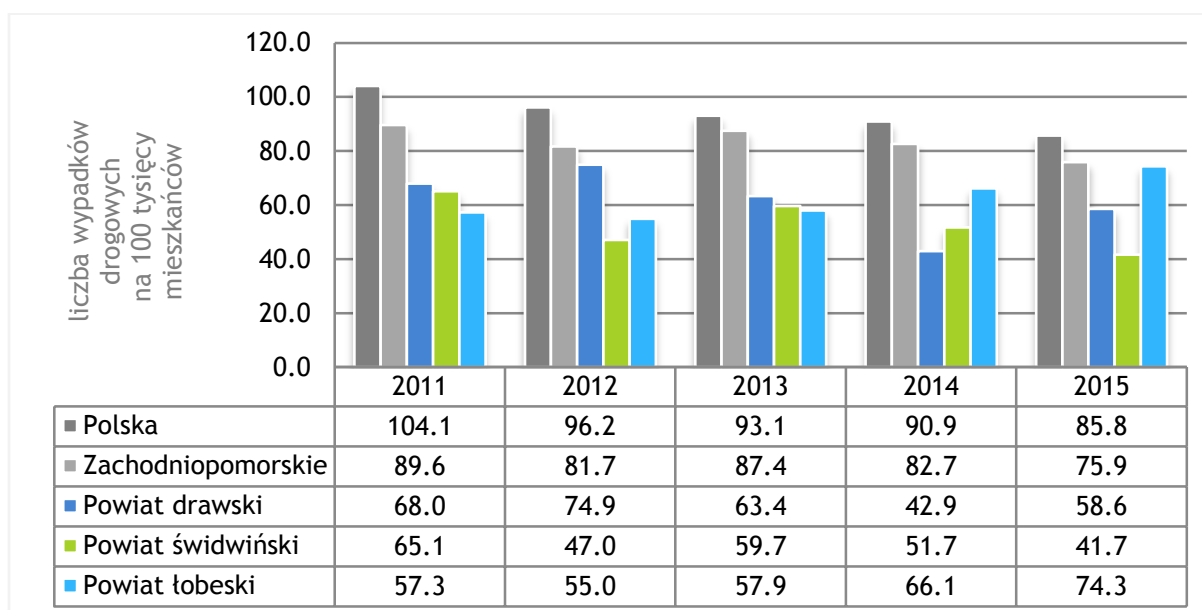
Nr drogi	Odcinek	Średni dobowy ruch samochodów osobowych oraz mikrobusów w roku	
		2010	2015
10	RECZ-KALISZ POM.	2754	2574
10	KALISZ POM./PRZEJŚCIE/	b.d.	5598
10	KALISZ POM.-MIROŚLAWIEC	3757	4576
20	CHOCIWEL-WĘGORZYNO	2347	2646
20	WĘGORZYNO-DRAWSKO POM.	1891	2315
20	DRAWSKO POM./PRZEJŚCIE/	5215	5743
20	DRAWSKO POM.-ZŁOCIENIEC	3379	3725
20a	ZŁOCIENIEC/PRZEJŚCIE/	2208	3140
20	ZŁOCIENIEC-CZAPLINEK	2623	3141
20	CZAPLINEK-SZCZECINEK	2915	3072
144	WIERZBIĘCIN-DOBRA	1383	1275
144	DOBRA-CHOCIWEL	471	472
146	JENIKOWO-DOBRA	586	359
146	DOBRA-STRZMIELE	526	538
147	WIERZBIĘCIN-STRZMIELE	1045	613
147	STRZMIELE-ŁOBEZ	1318	1331
148	STAROGARD-ŁOBEZ	1831	1648
148	ŁOBEZ-GR. POW.	1504	1498
148	GR. POW.-DRAWSKO POM.	1431	1445
151	ŚWIDWIN-GR. POW.	1406	1600
151	GR. POW.-ŁOBEZ	1303	1316
151	ŁOBEZ-WĘGORZYNO	2565	2775
151	WĘGORZYNO-IŃSKO	833	851
152	STAROGARD-ŚWIDWIN	1538	1557
152	ŚWIDWIN-BUŚLARY	2981	2964
162	SŁAWOBORZE-ŚWIDWIN	2894	3349
162	ŚWIDWIN /PRZEJŚCIE/	5917	8136
162	ŚWIDWIN-ZARAŃSKO	878	1548
163	BUŚLARY-POŁCZYN-ZDRÓJ	5082	5219
163	POŁCZYN-ZDRÓJ-CZAPLINEK	2642	2261
163	CZAPLINEK-MACHLINY	3326	2116
167	TYCHOWO-OGARTOWO	469	582
171	BARWICE-CZAPLINEK	801	686
172	POŁCZYN-ZDRÓJ-OGARTOWO	1982	2158
172	OGARTOWO-BARWICE	1881	1628
173	POŁCZYN-ZDRÓJ-OSTROWICE	1105	1092
173	OSTROWICE-ZARAŃSKO	624	630
173	ZARAŃSKO-DRAWSKO POM.	1814	2717
175	DRAWSKO POM.-POŻRZADŁO WLK.	1113	1372
175	POŻRZADŁO WLK.-KALISZ POM.	1500	1515
175	KALISZ POM.-DRAWNO	700	753
177	CZAPLINEK-MIROŚLAWIEC	948	1234

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

### 3.4.1 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

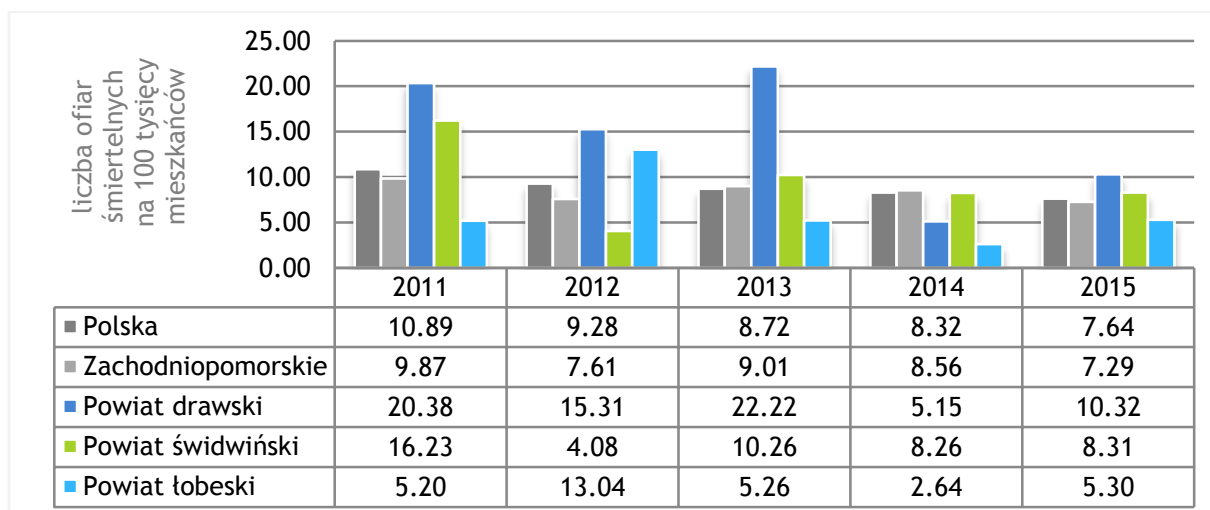
Na bezpieczeństwo ruchu drogowego wpływ ma wiele elementów: stan techniczny dróg i pojazdów, rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu, a także świadomość wszystkich uczestników ruchu. Podmiotami kreującymi odpowiedni poziom bezpieczeństwa na drogach są zarządcy dróg, jednostki Policji, Straży, Inspekcja Transportu Drogowego oraz sami użytkownicy. Na szczeblu krajowym ochronę bezpieczeństwa drogowego sprawuje Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; stworzyła ona Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020. Za główne cele stawia on ograniczenie rocznej liczby zabitych o co najmniej 50% i ciężko rannych o co najmniej 40% do roku 2020. Do ich osiągnięcia prowadzić mają edukacja i szkolenia uczestników ruchu, dyscyplina w przestrzeganiu reguł i konsekwencje ich łamania, utrzymanie odpowiednich prędkości, prawidłowy stan techniczny pojazdów oraz dróg.

Na poniższych wykresach przedstawiono wskaźniki liczby wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców. Porównanie obejmuje lata 2011-2015.



Wykres 22. Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100 tysięcy mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS



Wykres 23. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tysięcy mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków w kraju powoli (ale konsekwentnie) spada. Ma to związek z szeregiem działań podejmowanych przez policję i inne służby, a także z oddawaniem do użytku dróg ekspresowych i autostrad (na których praktycznie nie ma możliwości wypadku z udziałem pieszych i rowerzystów). W województwie zachodniopomorskim widoczne są wahania obu wskaźników, z lekką tendencją malejącą. W powiatach objętych planem sytuacja dotycząca liczby wypadków wygląda lepiej niż w województwie i kraju; zależność ta jest stabilna. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w powiatach cechuje się dużymi zmianami, można jednak uznać, że sytuacja jest porównywalna do tej w województwie i kraju.

### 3.4.2 TRANSPORT TOWARÓW I LOGISTYKA MIEJSKA

Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy, stanowi istotny problem dla miejskiego ruchu drogowego. Poniższa tabela prezentuje dane dotyczące ruchu ciężarowego pochodzące z generalnego pomiaru ruchu (GPR) z 2015 roku.

Tabela 6. Średni dobowy ruch samochodów ciężarowych na drogach krajowych i wojewódzkich w 2015 r.

nr drogi	nazwa	lekkie sam. ciężarowe	ciężarowe bez przyczep	ciężarowe z przyczep
10	Recz-Kalisz Pom.	445	197	1535
10	Kalisz Pom./Przejście/	710	272	1615
10	Kalisz Pom.-Mirostawiec	584	223	1755
20	Chociwel-Węgorzyno	350	111	376
20	Węgorzyno-Drawsko Pom.	247	76	304
20	Drawsko Pom./Przejście/	502	247	356
20	Drawsko Pom.-Złocieniec	421	114	253
20	Złocieniec/Przejście/	381	125	245
20	Złocieniec-Czaplinek	393	119	228
20	Czaplinek-Szczecinek	320	99	218
144	Wierzbęcin-Dobra	131	32	62
144	Dobra-Chociwel	73	15	33
146	Jenikowo-Dobra	41	15	31
146	Dobra-Strzmiele	64	16	35
147	Wierzbęcin-Strzmiele	63	26	30
147	Strzmiele-Łobez	140	23	41
148	Starogard-Łobez	211	12	106
148	Łobez-Gr. Pow.	141	49	102
148	Gr. Pow.-Drawsko Pom.	138	33	71
151	Świdwin-Gr. Pow.	224	95	95
151	Gr. Pow.-Łobez	187	43	93
151	Łobez-Węgorzyno	223	48	100
151	Węgorzyno-Ińsko	143	46	78

nr drogi	nazwa	lekkie sam. ciężarowe	ciężarowe bez przyczep	ciężarowe z przyczep
152	Starogard-Świdwin	134	54	46
152	Świdwin-Buślary	257	87	94
162	Sławoborze-Świdwin	261	66	148
162	Świdwin /Przejście/	459	184	220
162	Świdwin-Zarańsko	94	20	45
163	Buślary-Połczyn-Zdrój	441	115	163
163	Połczyn-Zdrój-Czaplinek	133	63	97
163	Czaplinek-Machliny	224	101	152
167	Tychowo-Ogartowo	83	26	30
171	Barwice-Czaplinek	56	30	38
172	Połczyn-Zdrój-Ogartowo	306	70	119
172	Ogartowo-Barwice	185	53	102
173	Połczyn-Zdrój-Ostrowice	126	32	39
173	Ostrowice-Zarańsko	87	24	41
173	Zarańsko-Drawsko Pom.	123	37	68
175	Drawsko Pom.-Połrzadło Wlk.	103	77	137
175	Połrzadło Wlk.-Kalisz Pom.	196	112	164
175	Kalisz Pom.-Drawno	85	25	47
177	Czaplinek-Mirostawiec	80	31	64

Źródło: GPR 2015 na drogach krajowych i wojewódzkich

Powyższe wyniki pokazują, że zdecydowanie największy ruch samochodów ciężarowych odbywa się na położonej na południu obszarze drodze krajowej nr 10. Liczba najcięższych pojazdów na tej drodze jest około pięciokrotnie wyższa niż na równoległej drodze krajowej nr 20, a także 2 rzędy wyższa od większości dróg wojewódzkich. Wśród prezentowanych danych wyróżniają się także punkty pomiarowe umieszczone w miastach (oznaczone jako „przejście”). W Kaliszu Pomorskim (droga nr 10), Drawsku Pomorskim (droga nr 20) i Świdwinie (droga nr 162) wyraźnie widać większą liczbę lekkich samochodów ciężarowych, niż na tych samych drogach na przyległych odcinkach. Pokazuje to udział lokalnego transportu ładunków.

### 3.4.3 INTERMODALNOŚĆ

Transport intermodalny jest to transport ładunków cechujący się wykorzystaniem co najmniej dwóch gałęzi transportu przy wykorzystaniu jednostkowego opakowania, na podstawie tylko jednej umowy o przewóz. Realizacja przewozów intermodalnych może przyczynić do przyspieszenia i zmniejszenia kosztów transportu w ujęciu globalnym, preferencje dla transportu intermodalnego ustalane są na poziomie unijnym (poprzez prawodawstwo i programy). Przewóz towarów w ramach kilku gmin (na odległości rzędu kilkudziesięciu kilometrów) nie wymaga przeladunków między różnymi gałęziami transportu, na obszarze nie ma również istotnych terminali przeladunkowych, przez co zagadnienie transportu intermodalnego w ramach transportu wewnątrz obszaru objętego planem jest nieistotne.



### 3.5 POLITYKA PARKINGOWA

Prawidłowo prowadzony system transportowy charakteryzuje się także konsekwentnie realizowaną polityką parkingową, zapewniającą możliwość sprawnego pozostawienia środka transportu w różnych punktach miast Strefy Centralnej. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest nie tylko konieczna w pobliżu generatorów ruchu, ale także miejsc przesiadki z jednej formy transportu w drugi, czyli na węzłach przesiadkowych.

Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na przykładzie obszaru Strefy Centralnej uwidacznia się ta niedogodność. Dostrzegalne jest to w miejscach turystycznych, gdzie samochody odwiedzających często pozostają w na jednym miejscu nawet przez okres kilku godzin. Dodatkowy postój na pasie drogowym przyczynia się do powstawania zatorów w ruchu. Pozornie wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem będzie budowa nowych parkingów, jednak przykłady europejskie pokazują, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost zatłoczenia centrów miast.

Na terenie miast Strefy Centralnej funkcjonują strefy płatnego parkowania. Uchwalono je między innymi w Złocięncu (Uchwała nr XIII/132/2003 Rady Miejskiej w Złocięncu z dnia 29 grudnia 2003 r.) oraz Drawsku Pomorskim (Uchwała nr VI/47/2011 Rady Miejskiej w Drawsku Pomorskim z dnia 28 lutego 2011 r.). Co ciekawe, właśnie w tych miejscowościach w badaniu ankietowym dostępność parkingów została oceniona najgorzej na tle innych miast Strefy Centralnej.

### 3.6 RUCH NIEZMOTORYZOWANY

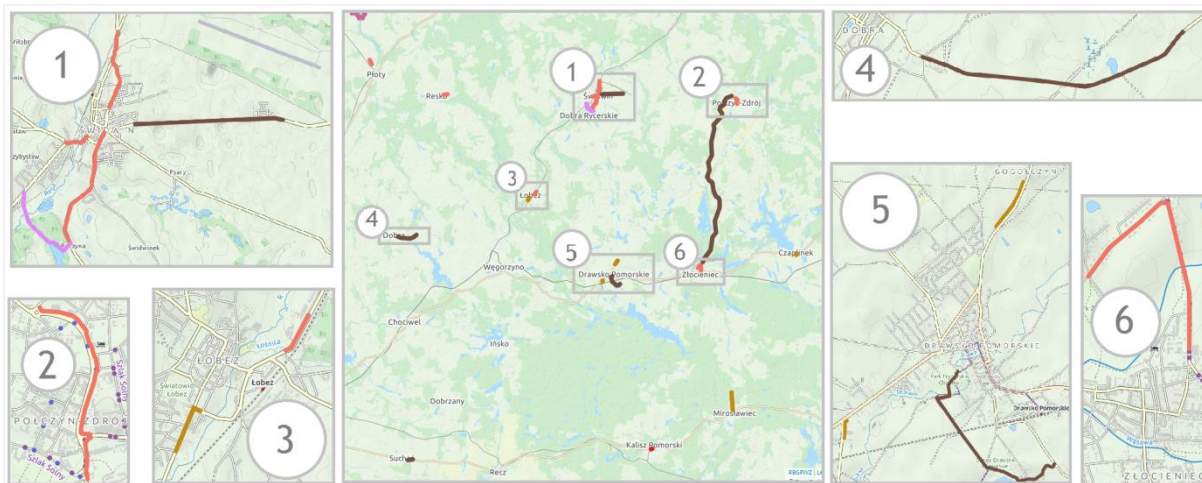
Transportem niezmotoryzowanym nazywa się ruch pieszy, rowerowy oraz wykorzystujący małe pojazdy kołowe (rolki, hulajnogi, deskorolki). Są to też wózki inwalidzkie i inne urządzenia wspomagające przemieszczanie się osób niepełnosprawnych. Takie formy komunikacji mogą służyć zarówno osiągnięciu celu podróży, jak i rekreacji. Często te dwa warianty są łączone, pozwalając na optymalne wykorzystanie czasu uczestników ruchu.

Obszar Strefy Centralnej odznacza się wysokimi walorami środowiskowymi. Jest to dobra baza do rozwoju turystyki i związanej z tymi infrastruktury turystycznej i okoturystycznej. Do takich działań należy wyznaczanie szlaków pieszych, rowerowych, kajakowych, konnych itp. Na terenie całej strefy istnieje wiele takich ciągów określanych jako ścieżki zdrowia, ścieżki przyrodnicze, dydaktyczne. Na poziomie wybranych powiatów i gmin powstały też foldery z opracowaniami turystycznymi tych tras.



### 3.6.1 RUCH ROWEROWY

Mimo wielu szlaków rowerowych na terenie Strefy Centralnej, nadal można zauważyć brak spójnej i gęstej sieci rowerowej. Szczególnie zauważalna jest niewystarczająca ilość ścieżek i dróg rowerowych (np. w powiecie łobeskim jest to zaledwie długość ok. 1 km) oraz małej infrastruktury towarzyszącej, a także brak wspólnej koncepcji dróg rowerowych obejmujących tereny wszystkich jednostek obszaru.



Mapa 6. Istniejące ciągi rowerowe

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, <http://www.rowery.rbgp.pl/>

Na powyższej mapie widoczne jest rozczłonkowanie infrastruktury rowerowej Strefy Centralnej. Na dokładniejszych mapach przedstawiono stan większych miast, gdzie nawet w ich obrzeżach nie ma zauważalnej sieci powiązań ciągów rowerowych. Większym odcinkiem jest trasa łącząca Polczyn Zdrój ze Złocieniem.

### 3.6.2 RUCH PIESZY

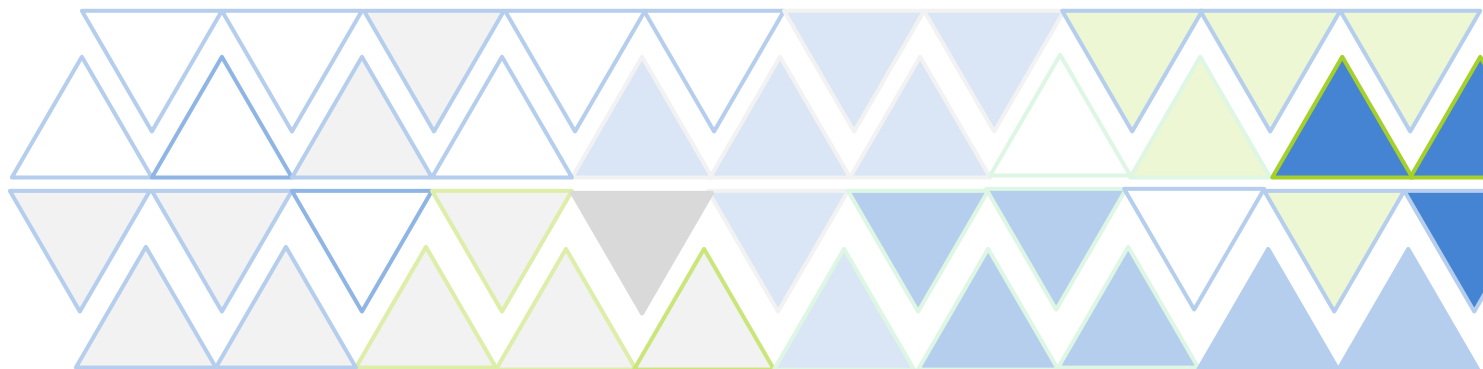
Ruch pieszy stanowi jedną z podstawowych form przemieszczania się. To nieodłączny element komunikacji, nawet jeżeli jest tylko dojściem do/z przystanku czy parkingu. Częściej jest wybierany na krótkich dystansach oraz w sytuacjach, gdy trasa podróży cechuje się odpowiednim poziomem bezpieczeństwa, atrakcyjnością i komfortem przemieszczania się.

Swoistą niedogodność w podróżach pieszych stanowią bariery przestrzenne, przede wszystkim linie kolejowe, rzeki (i zbiorniki wodne), a także ruchliwe, szerokie arterie, niedostosowane do ruchu pieszego poprzez np. brak odpowiedniej infrastruktury lub sporadyczne przejścia dla pieszych.

Stan chodników na obszarze jest bardzo zróżnicowany. Część ciągów jest zadbana, o dobrym stanie nawierzchni i dostatecznym oznakowaniu. Na terenie jednostek widoczna jest niewystarczająca długość bezpiecznych chodników, szczególnie widoczna we wsiach. Częstym przypadkiem jest nawet brak dość szerokiego pobocza.

# 4 ANALIZA SWOT

---



Analiza SWOT to kompleksowe narzędzie oceny stanu wewnętrznego i zewnętrznego środowiska danej organizacji. W tym przypadku analizie podlegać będą mocne i słabe strony Strefy Centralnej pod względem uwarunkowań komponentów mobilności i działań z nimi związanych oraz szanse i zagrożenia płynące ze zmian zewnętrznych.

Wszystkie poniżej wskazane aspekty, wpływające na stan transportu drogowego, kolejowego, publicznego oraz pieszego i rowerowego, są wynikiem analiz dokumentów strategicznych i planistycznych, obserwacji i badań dotyczących natężenia ruchu i obecnego działania systemu transportowego oraz wyników partycypacji obywatelskiej.

Tabela 7. SWOT: mocne i słabe strony

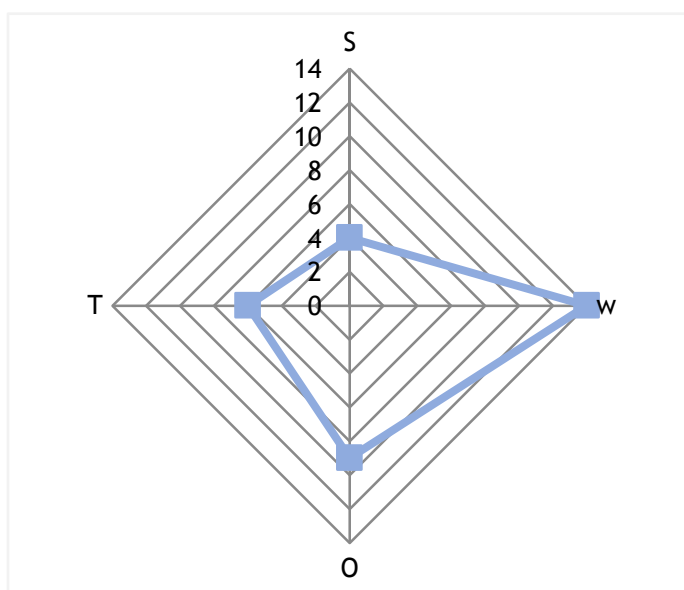
Mocne strony	Słabe strony
Sieć dróg lokalnych korelująca z siecią osadniczą	Słabo rozwinięta komunikacja publiczna
Funkcjonująca linia kolejowa obsługiwana nowoczesnym taborem	Parametry drogi krajowej nr 20 niedopasowane do potrzeb
Liczne szlaki turystyczne	Zatłoczona i jednojezdniowa droga krajowa nr 10
Częste poruszanie się pieszo w obrębie miast wśród ankietowanych (ponad 60% osób codziennie lub kilka razy w tygodniu)	Duża ilość dróg wymagających remontów i przebudowy
	Brak chodników i poboczy na terenach zabudowanych
	Niewystarczająca długość ciągów rowerowych
	Brak dostatecznych połączeń drogowych do niektórych obszarów
	Niesatysfakcjonujący standard techniczny dworców kolejowych
	Brak wspólnej koncepcji dróg rowerowych obejmujących cały obszar
	Wykorzystanie samochodu jako najczęstszego środka transportu do miejsc obligatoryjnych
	Niskie wykorzystanie komunikacji zbiorowej (28% ankietowanych)
	Trudności z parkowaniem w pobliżu obiektów użyteczności publicznej w szczególności w godzinach szczytu komunikacyjnego
	Brak planów transportowych dla powiatów świdwińskiego oraz łobeskiego

Źródło: opracowanie własne

Tabela 8. SWOT: szanse i zagrożenia

Szanse	Zagrożenia
Duże zasoby leśne i obszary chronione	Bierność części mieszkańców
Potencjał turystyczny	Starzenie się społeczeństwa
Szeroka współpraca samorządów i mieszkańców	Niska świadomość ekologiczna mieszkańców
Dążenie do skanalizowania ruchu turystycznego na obszarach chronionych	Duży ruch międzygminny w granicach powiatu w celu pracy
Możliwość dofinansowań zewnętrznych	Większość generatorów ruchu skumulowana w centrach miast powiatowych
Dążenie do stworzenia spójnej sieci tras i dróg rowerowych	Spadek liczby mieszkańców
Rozwój edukacji proekologicznej	
Potencjał w postaci niewielkich odległości do miejsca pracy/nauki (23% ankietowanych poniżej 2 km, 31 % od 2 do 5 km)	
Działania zgodne z paradygmatem zrównoważonego rozwoju	
Możliwość współpracy pomiędzy wszystkimi jednostkami w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	

Źródło: opracowanie własne



Wykres 24. SWOT Macierz ciężkości

Źródło: opracowanie własne

## 4.1 PODSUMOWANIE

Skala ciężkości obrazuje jak wiele słabych stron wymaga poprawy na terenie Strefy Centralnej. Z drugiej strony wyróżniono sporo szans.

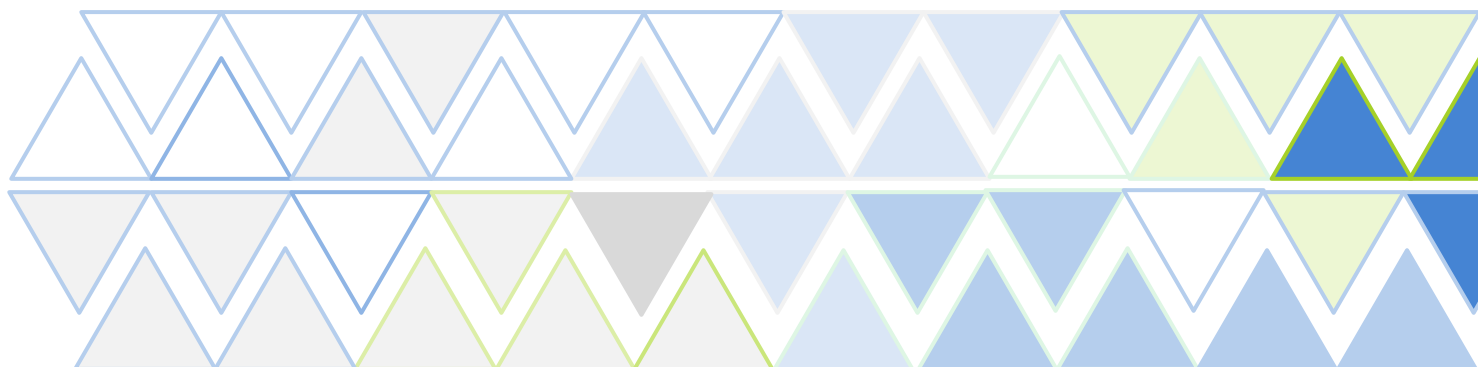
Mimo zaistniałych słabych stron, warto je rozwiązywać poprzez wykorzystywanie nadarzających się okazji oraz powstrzymać ich nawarstwianie przez wynikające zagrożenia. Również zwracając uwagę na mocne strony wskazane jest ich dalsze wzmacnianie dzięki szansom, ale też należy chronić te zalety przed zagrożeniami z otoczenia.

# 5 STRATEGIA ROZWOJU

---

## KIERUNKI ROZWOJU MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ STREFY CENTRALNEJ

---



## 5.1 WIZJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

W zgodności z postanowieniami globalnymi, wraz z ratyfikacją wytycznych europejskich, Polska zobowiązała się do uwzględnienia zasad zrównoważonego rozwoju i adaptacji do zmian klimatu w dokumentach strategicznych oraz do przeniesienia ich na grunt dobrych praktyk. Oznacza to także rozwój zrównoważonej mobilności. Najlepiej można opisać taki stan poprzez zachowanie równowagi między czynnikiem ekonomicznym i aspektami związanymi z ochroną środowiska przy zapewnieniu jak najbardziej komfortowych możliwości transportowych dla uczestników ruchu. Należy zachować spójność i zadbać o rozwiniętą koordynację pomiędzy dokumentami strategicznymi i planistycznymi, które uwzględniają zagadnienia transportowe.

System transportowy powinien cechować się harmonią na poziomach:

- zewnętrznym, opartym na minimalizowaniu konfliktów ze środowiskiem naturalnym,
- wewnętrznym, zapewniającym sprawne funkcjonowanie różnych gałęzi transportu.

Uwzględnienie obu tych czynników w praktyce oznacza rozwój gałęzi transportu, które w najmniejszym stopniu oddziałują negatywnie na środowisko. Cechy te dotyczą w głównej mierze ruchu pieszego, rowerowego, a także transportu zbiorowego. Zarazem należy pamiętać o rozwoju infrastruktury drogowej dostosowanej także do indywidualnego ruchu samochodowego. Zachowanie dobrego stanu nawierzchni oraz obiektów towarzyszących pozwala na minimalizację zanieczyszczenia środowiska. Połączenie tych wysiłków z dążeniem do rozwoju technologicznego i kierowania się w stronę rozwiązań ekologicznych pozwala na stworzenie nowoczesnego systemu komunikacyjnego.

Z takiej analizy możliwe jest określenie wizji Strefy Centralnej:

*Strefa Centralna będzie modelowym przykładem współpracy samorządów lokalnych oraz jednostek prywatnych w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności.*

*Wykorzystując szanse związane z potencjałem środowiskowym będzie charakteryzować się atrakcyjną przestrzenią dla ruchu niezmotoryzowanego.*

*Transport publiczny zapewni alternatywę dla indywidualnej komunikacji samochodowej oraz podniesie mobilność osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Dzięki połączeniom zgodnym z preferencjami wszystkich uczestników, także przedsiębiorców, zapewni rozwój gospodarczy Strefy Centralnej.*

Do takiego stanu doprowadzi realizacja wskazanej misji:

*Misją jest prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności uwzględniającej preferencje i inicjatywy mieszkańców, turystów oraz przedsiębiorców. Wprowadzając nowoczesne i ekologiczne technologie oraz alternatywne i niskoemisyjne środki transportu publicznego, dąży się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.*

Aby system mobilności miejskiej nazwać zrównoważonym oraz dopasowanym do potrzeb mieszkańców, warto dążyć do koordynacji wszystkich środków transportu. Do spełnienia tych postanowień doprowadzi realizacja celów strategicznych i operacyjnych.

## 5.2 KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp do infrastruktury komunikacyjnej i środków publicznego transportu zbiorowego, sprawna, wydajna i zoptymalizowana sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych, to wysoki standard pożądaný przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która innowacyjnością, nowoczesnością oraz przystępnością może zwiększyć grono użytkowników.

### 5.2.1 ZASADY REALIZACJI POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Najistotniejszym celem wspomagającym rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej Strefy Centralnej jest zwiększenie roli komunikacji zbiorowej w przemieszczaniu się ludności. Sieć linii autobusowych i kolejowych musi obsługiwać rejony obszaru o największych skupiskach ludności oraz uwzględniać odpowiednią liczbę bezpośrednich połączeń pomiędzy osiedlami a generatorami ruchu

### 5.2.2 REALIZACJA POSTULATÓW TRANSPORTOWYCH

Poprzez swoje działania przyszli organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą dążyć do zapewnienia możliwie najwyższego i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców obszaru standardu usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Planuje się podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji zbiorowej przede wszystkim dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości. W poniższej tabeli przedstawione są działania, które planuje się podjąć w celu podwyższenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 9. Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość połączeń	Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy siedzibami gmin a siedzibami powiatów. Zapewnienie wszystkich istotnych, ekonomicznie uzasadnionych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich.
Częstotliwość kursowania autobusów	Zapewnienie optymalnej częstotliwości kursowania autobusów na liniach, dostosowanej do faktycznych potrzeb transportowych.
Dostępność infrastruktury	Utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na liniach. Zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty (określenie standardów wyposażenia poszczególnych przystanków na podstawie liczby i struktury korzystających z nich pasażerów). Wprowadzanie do eksploatacji autobusów niskopodłogowych. Zapewnienie oczekiwanej przez mieszkańców obsługi komunikacyjnej miejscowości rozwijających się, o wzrastającej gęstości zabudowy. Lokalizowanie przystanków możliwie najbliżej największych generatorów ruchu.
Informacja dla pasażerów	Przeprowadzanie okresowo np. co 2 lata badań marketingowych identyfikujących zakres oczekiwanej informacji o usługach i brakach w istniejącej ofercie.



Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
	<p>Utrzymanie i rozwijanie kanałów informacji pasażerskiej o usługach transportu zbiorowego w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) oraz na przystankach węzłowych.</p> <p>Wprowadzenie dynamicznej informacji w miastach i na wytypowanych przystankach węzłowych poza ich obszarem.</p> <p>Zwiększenie zakresu informacji eksponowanych w pojazdach - wyświetlacze wewnętrzne z przebiegiem trasy (kolejne przystanki) we wszystkich pojazdach publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Kompletna informacja o przesiadkach na środki transportu regionalnego w węzłach przesiadkowych.</p>
Niezawodność funkcjonowania	<p>Uzyskanie jak najwyższego wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów.</p> <p>Poprawa współpracy służb miejskich z innymi jednostkami w zakresie przeciwdziałania zakłóceniom w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej, spowodowanym np. anomaliami pogodowymi (intensywne opady śniegu), remontami infrastruktury drogowej lub w czasie organizowania różnych imprez masowych.</p>
Prędkość komunikacyjna	<p>Utrzymanie co najmniej obecnego średniego dla całej sieci transportu zbiorowego poziomu prędkości komunikacyjnej.</p> <p>Skrócenie czasu podróży uzyskane poprzez optymalizację tras linii o znaczącym współczynniku wydłużenia drogi (spowodowanym np. uwarunkowaniami historycznymi, a skutkującym poprowadzeniem tras w obrębie osiedli mieszkaniowych drogą okrężną i do tego niezgodnie z głównym kierunkiem ciężenia na danym obszarze).</p> <p>Wprowadzenie przystanków na żądanie, celem uniknięcia niepotrzebnych zatrzymań i nadmiernego wydłużania czasu podróży.</p>
Punktualność	<p>Wykorzystanie systemów GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu.</p> <p>Wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci ulicznej o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby.</p>
Rytmiczność	<p>Utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii - jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy.</p> <p>Dążenie do rytmicznych odjazdów w ramach każdej z linii.</p> <p>Poprawa rytmiczności - poprzez wprowadzenie pełnej koordynacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.</p>
Wygoda	<p>Dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu.</p> <p>Utrzymywanie dużego udziału pojazdów niskopodłogowych w realizacji zadań komunikacyjnych.</p>

Źródło: opracowanie własne

### 5.2.3 UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG DOSTĘPU OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ

Należy dążyć do dostosowania oferty przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez zwiększanie dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. Podejmowane działania przyczynią się do podniesienia komfortu podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego. Planuje się podjęcie szeregu działań w zakresie:

- infrastruktury przystankowej,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

Poszczególne aspekty zostaną opisane w kolejnych podrozdziałach.

#### STANDARD W ZAKRESIE PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planuje się dążyć do wyeliminowania wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego, w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się ponadto:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- w razie potrzeby zwiększenie liczby przystanków na określonym obszarze,
- dobór odpowiedniego oświetlenia,
- stosowanie płyt chodnikowych o różnych fakturach (naprowadzacz, krawędzie peronowe).

#### STANDARD W ZAKRESIE TABORU

Pożądany standard w zakresie taboru, z uwzględnieniem dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, to:

- poziom podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego,
- wyposażenie pojazdów w systemy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- zapewnienie specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- instalacja urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- dostępność informacji wizualnej i głosowej dostosowanej do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- operacja kolorem np. żółte krawędzie stopni, progów i uchwytów (dobra widoczność dla osób niedowidzących).

## STANDARD W ZAKRESIE INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- informacja wizualna ułatwiająca podróże osobom niedosłyszącym.

Czynniki te dodatkowo wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto polepszają one opinię o komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

### **5.2.4 UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG DOSTĘPU PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ**

Dostępność infrastruktury przystankowej definiuje się jako akceptowalny z punktu widzenia podróżnego maksymalny czas dojścia do najbliższego punktu wymiany pasażerskiej. Za czas ten uważa się w warunkach miejskich maksymalnie do 5-10 minut (w zależności od gęstości zaludnienia obszaru). To - przy założeniu, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 5 km/h - pozwala na określenie strefy oddziaływania przystanku komunikacyjnego na obszar o promieniu nie większym niż 300-600 metrów od słupka. Poza obszarem silnie zurbanizowanym strefa ta jest większa i wynosi do 500-1000 metrów.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego jest zależny również od struktury urbanistycznej jego otoczenia oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów. Dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz, w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, lokalizowanie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

### **5.2.5 UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG ASPEKTU OCHRONY ŚRODOWISKA**

Transport drogowy, poprzez wydzielane spalin, wycieki oleju i innych płynów, jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza i gleby. Ponadto tego rodzaju transport emituje również uciążliwy dla otoczenia hałas.

Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planuje się wspieranie rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, mające dodatni wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma Euro) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych:

- tlenków azotu ( $\text{NO}_x$ ),
- węglowodorów (HC),
- tlenków węgla (CO),
- cząstek stałych.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.

Tabela 10. Normy emisji spalin Euro

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu ( $\text{NO}_x$ )	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100
EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia 2007/715/EC

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązująca normą emisji spalin w nowych autobusach jest norma Euro 6. Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, przeloży się także na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy środowiskowe. Do innych proekologicznych rozwiązań, mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) - hybrydowe.

Obecnie na obszarze Strefy Centralnej, ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej swobodne wykorzystanie i doładowywanie pojazdów zasilanych innymi źródłami energii niż paliwa ciekłe, preferowane będą pojazdy wyposażone w silniki spalinowe spełniające najwyższe normy spalin - Euro 6. Zakup innych pojazdów niż pojazdy spalinowe wymagałby od jednostek samorządowych dużych nakładów finansowych oraz ingerencji w środowisko naturalne, co na dzień dzisiejszy nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i ekologicznego. W przyszłości wraz z rozwojem motoryzacji i powstaniem komercyjnych punktów zasilania rozważy się wdrożenie pojazdów z napędami alternatywnymi.

Niemniej, Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Złocieniec Sp. z o.o., czyli przedsiębiorstwo świadczące usługi transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej, planuje zakup 16 autobusów spełniających normy emisji spalin Euro 6. Zakupiony tabor będzie się składał z 7 autobusów 20-osobowych oraz 9 autobusów 40-osobowych. Zakup autobusów niskoemisyjnych pozwoli na znaczną redukcję emisji dwutlenku węgla.

### 5.2.6 WĘZŁY PRZESIADKOWE

Węzły przesiadkowe są bardzo istotne dla funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej, gdyż cechują się mutlimodalnością. Podróżny zazwyczaj staje przed wyborem środka transportu: może dotrzeć do celu indywidualnie (pieszo, rowerem, motocyklem, prywatnym samochodem, itp.), korzystając z transportu zbiorowego (autobus, kolej, itp.) lub łącząc różne możliwości. Decyzja jest podejmowana na podstawie mniej lub bardziej subiektywnych ocen realizacji poszczególnych postulatów przewozowych i ich istotności. Zazwyczaj jako bardzo istotny aspekt wskazywana jest bezpośredniość - przesiadka kojarzy się z niewygodą i ryzykiem. W sposób oczywisty niemożliwe jest zapewnienie komunikacji zbiorowej łączącej bezpośrednio każdy punkt rozpoczęcia i celu podróży. Dogodne zorganizowanie przesiadki jest odpowiedzią na niezrealizowanie postulatu bezpośredniości. Infrastruktura węzła powinna zapewnić możliwość wygodnej przesiadki i oczekiwania pomiędzy komunikacją miejską, regionalną i dalekobieżną, a także integrację pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym. Najważniejszymi płaszczyznami tej integracji są wspólna infrastruktura i oferowanie dodatkowych usług. Niezbędnym elementem węzłów przesiadkowych są także parkingi rowerowe i samochodowe.

System publicznej komunikacji zbiorowej, w celu niepowielania infrastruktury przystankowej, uwzględnił będzie obecnie funkcjonujące węzły przesiadkowe na terenie Strefy Centralnej, zaś wszystkie nowe przystanki odpowiadały będą potrzebom przedsiębiorców i inwestorów.

## 5.3 KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

Możliwość sprawnego i komfortowego przemieszczania się na obszarze Strefy Centralnej pozwoli na zrównoważony rozwój całego obszaru. Jakość infrastruktury drogowej wymaga ciągłego monitorowania, a w uzasadnionych przypadkach działań remontowych i inwestycyjnych. Projektując zmiany na sieci drogowej należy przede wszystkim mieć na względzie dostępność mieszkańców wszystkich miejscowości do głównych generatorów ruchu oraz funkcjonowanie obecnej i przyszłej komunikacji zbiorowej. Ponadto wszystkie zmiany i usprawnienia powinny mieć na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu. W terenach miejskich i pozamiejskich należy rozbudowywać sieć chodników umożliwiając racjonalne poruszanie się, z uwzględnieniem naturalnej skłonności pieszego do chodzenia od punktu do punktu po najkrótszej linii. Równie istotnym aspektem jest zastosowanie oświetlenia dróg oraz zapewnienie wzajemnej widoczności wszystkich uczestników ruchu.

Należy jednak pamiętać, że nie ma rozwiązań uniwersalnych i w zależności od charakteru przestrzeni i ruchu rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo może być segregacja ruchu (barierki, przejścia dla pieszych z sygnalizacją, fizyczne oddzielenie ścieżki rowerowej od jezdni) lub integracja ruchu (strefy uspokojonego ruchu, brak sygnalizacji i minimalizacja oznakowania).

### 5.3.1 ITS

Inteligentne systemy transportowe (ITS) są to złożone, wieloelementowe i wielonarzędziowe systemy łączące technologie telekomunikacyjne, informatyczne i pomiarowe oraz techniki zarządzania i sterowania systemami i sieciami transportowymi (szeroko pojętą inżynierię ruchu). Architektura ITS w uproszczeniu składa się z elementów fizycznych (centra zarządzania, pojazdy, drogi, parkingi, ludzie - jako odbiorcy informacji i składowa systemu) i łączności pomiędzy nimi (sieć przewodowa, bezprzewodowa, dedykowana łączność radiowa). Centra zarządzania są wsparte odpowiednim oprogramowaniem, pomagającym zarządzać wszystkimi zagadnieniami objętymi systemem. ITS jako całość jest systemem dużym, przez co dedykowany jest dużym i skomplikowanym układom (sieciom) komunikacyjnym. W miastach obszaru objętego planem wprowadzanie pełnego ITS jest zbędne. Korzyści byłyby mniejsze niż koszty implementacji i eksploatacji systemu, dlatego lepszym rozwiązaniem jest selektywne wybranie poszczególnych funkcjonalności ITS, których zastosowanie przyniesie realne korzyści. W opisywanym przypadku rozwiązaniem takim może być udostępnienie on-line informacji o położeniu pojazdu komunikacji publicznej (na podstawie nadajnika gps), opcjonalnie udostępnienie takiej informacji na dworcach.

### 5.3.2 TRANSPORT TOWARÓW I LOGISTYKA MIEJSKA

Ogół działań, które składają się na dzienny cykl życia miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak zaopatrzenie w media, organizacja transportu publicznego oraz dostawczego, a także wywóz i utylizacja odpadów oraz oczyszczanie ścieków związany jest z pojęciem logistyki miejskiej. Przepływy dóbr oraz osób w obrębie systemu miejskiego i przepływy towarzyszącej im informacji powinny zapewnić optymalne warunki do funkcjonowania miast, z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska. W efekcie uzyskać można podwyższenie jakości życia mieszkańców, a także poprawienie warunków funkcjonowania podmiotów gospodarczych poprzez eliminację zbędnych przewozów, skrócenie czasu przemieszczania, obniżenie cen usług oraz zapewnienie ekologicznego i ekonomicznego rozwoju.

Prawidłowe funkcjonowanie systemów transportowych w miastach warunkowane jest następującymi aspektami:

- właściwa organizacja ruchu w miejscach szczególnie narażonych na występowanie zjawiska kongestii i zatłoczenia,
- specjalizacja ważniejszych ciągów,
- przejrzysty układ sieci komunikacyjnej wewnątrz miasta.

Usprawnienie ruchu na dłuższą metę wpłynie pozytywnie działalności gospodarcze, których funkcjonowanie jest w dużej mierze zależne od transportu. Sprawny system transportowy wpływa również pozytywnie na konkurencyjność obszaru na tle innych jednostek..

Ponadto, aby system zintegrowanego zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach mógł jak najlepiej funkcjonować, powinien opierać się o zasadę centralizacji, czyli powinien być wyznaczony jeden pomiot, który zajmowałby się zadaniami związanymi z tym zagadnieniem. Podmiot ten musi mieć wysokiej jakości dostęp do informacji i decyzji innych organów, które mogłyby realizować i uwzględniać w swoim działaniu, biorąc je pod uwagę.



## 5.4 KIERUNKI ROZWOJU POLITYKI PARKINGOWEJ

Polityka parkingowa w Strefie Centralnej będzie realizowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Należy dążyć do takiego podziału przestrzeni pomiędzy środki transportu, aby minimalizować nadmierne zatłoczenie sieci dróg i parkingów przy równoczesnym zapewnieniu możliwości sprawnego przemieszczania się i parkowania.

W przypadku niedoborów miejsc parkingowych w ramach rezerw terenowych planuje się dążyć do realizacji większej liczby niedużych parkingów rozmieszczonych ekstensywnie - ze względu na możliwości pozyskania terenu i estetykę - w rejonach koncentracji usług. Parkowanie należy realizować także w ramach docelowych jednokierunkowych ulic, wykorzystując miejsce po pasach zajmowanych dotychczas dla ruchu dwukierunkowego.

### 5.4.1 PŁATNE PARKINGI

Wprowadzanie stref płatnego parkowania jest wiodącym działaniem, mającym na celu uspokojenie i ograniczenie ruchu w centrach miast, przy czym zasadność wprowadzania takich stref powinna być poprzedzona odpowiednimi badaniami.

Celem wprowadzenia płatnego parkowania nie jest zapewnienie dodatkowego przychodu do budżetu miast, a racjonalne gospodarowanie deficytową przestrzenią publiczną.

Aby pogodzić kreowanie ruchu miejskiego z zapewnieniem mieszkańcom dostępu do miejsc realizacji potrzeb, rozwiązaniem może być, w miarę dostępnej przestrzeni, wprowadzanie stref płatnego parkowania z możliwością darmowego postoju w pierwszych kilkudziesięciu minutach. Umożliwi to mieszkańcom i turystom wygodny dostęp do ośrodków handlu, zdrowia, administracji czy rozrywki, a zarazem zapewni wystarczający poziom płynności ruchu. W przypadku powzięcia takiego rozwiązania należy pamiętać o potrzebach parkingowych mieszkańców miejskich osiedli, umożliwiając im darmowe postoje bądź karty abonamentowe w atrakcyjnych cenach.

Opłata za parkowanie powinna być ustalona na takim poziomie, aby w strefie płatnego parkowania zawsze była możliwość zaparkowania. Najprostszą metodą jest stosowanie taryfy progresywnej (czyli każda kolejna godzina postoju jest droższa od poprzedniej). W ten sposób uzyskuje się dużą rotację - z jednego miejsca korzysta wiele osób (klientów sklepów i usług, petentów okolicznych urzędów) przez relatywnie krótki czas, a minimalizuje się udział parkujących do pracy (czyli 8-9 godzin dziennie). Niska opłata za krótkie parkowanie nie stanowi istotnego obciążenia podczas załatwiania spraw sporadycznych, a wysoka opłata za długie parkowanie ma zniechęcić do przyjeżdżania samochodem do pracy, a przez to zagwarantować dostępność miejsc parkingowych w ogóle. Strefa parkowania musi być jasno zdefiniowana pod względem przestrzennym oraz pojemności - miejsca przeznaczone do parkowania muszą być jednoznacznie wyznaczone.

Rozwiązania takie w sposób oczywisty są niepopularne i spotykają się z oporem społecznym, dlatego poszerzeniu strefy płatnego parkowania muszą towarzyszyć akcje informacyjne tłumaczące konieczność i spodziewane efekty (korzyści) podejmowanych działań. Jednocześnie należy dążyć do odzyskiwania przestrzeni na potrzeby komunikacji pieszej w obszarze centrach miast.



## 5.5 KIERUNKI ROZWOJU RUCHU NIEZMOTORYZOWANEGO

Ruch niezmotoryzowany na terenie Strefy Centralnej ma przed sobą spory potencjał ze względu na istniejące uwarunkowania środowiskowe. Są to zarówno działania rozwijające turystykę, jak i infrastrukturę służącą codziennym podróżom mieszkańców. Stworzenie przestrzeni dla niezmotoryzowanego poruszania się w celach turystycznych zwiększa również możliwości płynące z istnienia produktów lokalnych i atrakcji oraz usług gastronomicznych.

Jedną z możliwości jest wykorzystanie potencjału Drawskiego Parku Krajobrazowego, poprzez dalszy rozwój szlaków i ścieżek tematycznych kanalizujących ruch na terenach chronionych. Stanowi to z jednej strony gwarancję minimalizacji uciążliwości ruchu turystycznego dla środowiska, z drugiej zaś tworzy podstawę infrastrukturalną do popularyzacji Strefy Centralnej jako miejsca aktywnego wypoczynku. Innowacyjnym rozwiązaniem jest rozwój ciągów o charakterze turystycznym w biegu niewykorzystanych dróg i traktów kolejowych.

Działaniami wpływającymi na rozwój ruchu niezmotoryzowanego są też wszelkie pośrednie inicjatywy. Należą do nich akcje promujące, edukujące i podnoszące świadomość ekologiczną. Jest to także szeroki zakres kreowania przestrzeni przyjaznej takiej komunikacji; utrzymywania i wprowadzania zieleni, ograniczania lub uspokajania ruchu samochodowego, udostępniania w pobliżu ciągów pieszych i rowerowych obiektów usługowych i turystycznych.

### 5.5.1 RUCH PIESZY

Ruch pieszy stanowi istotny element mobilności miejskiej; użytkownicy samochodów czy komunikacji zbiorowej również są pieszymi - choćby w zakresie dojścia do przystanku czy parkingu. Poprawa warunków ruchu pieszego w mieście jest jednym z warunków poprawy mobilności wszystkich mieszkańców. Realizacja tego warunku osiągnięta jest poprzez dostosowywanie ciągów komunikacyjnych do potrzeb pieszych, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wytyczanie dróg pieszych musi uwzględniać potrzeby i naturalne skłonności człowieka. Dotyczy to przebiegu dróg, poziomu bezpieczeństwa pieszego, estetyki otoczenia. Głównymi założeniami podczas zmiany istniejących bądź wytyczania nowych ciągów pieszych powinny być:

- wykorzystanie dotychczasowych przyzwyczajeń,
- zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników,
- likwidacja barier,
- stosowanie równej (gładkiej) nawierzchni,
- stosowanie odpowiedniej widoczności,
- stosowanie oświetlenia,
- stosowanie fizycznej separacji ruchu pieszego (wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu).

W przypadku krzyżowania się dróg pieszych z kołowymi należy minimalizować negatywne konsekwencje dla pieszych (straty czasu, odczucie bariery, niebezpieczeństwo potrącenia). W tym celu należy:

- zapewnić dobrą wzajemną widoczność kierowcy i pieszego;
- stosować wyniesione (do poziomu chodnika) przejścia dla pieszych;
- stosować sygnalizację świetlną tylko tam, gdzie to niezbędne (na przejściu dla pieszych bez sygnalizacji pierwszeństwo ma pieszy);
- stosowanie wzbudzonej sygnalizacji (światła na przycisk) tam, gdzie dzięki temu możliwe jest skrócenie czasu oczekiwania na przejście.

Należy pamiętać, że wyznaczenie przejścia dla pieszych tworzy jednocześnie strefę zakazu przekraczania jezdni (przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m - ustawa Prawo o ruchu drogowym), dlatego w niektórych wypadkach, szczególnie na obszarach wiejskich należy zrezygnować z wytyczania przejść dla pieszych.

W strefie, w której prędkość ograniczona jest do 30 km/h nie wyznacza się przejść dla pieszych, gdyż można przechodzić w dowolnym miejscu. Przestrzeń wspólna oznacza dopuszczenie ruchu pieszego na całej szerokości przy jednoczesnym dopuszczeniu ruchu wybranego np. komunikacji miejskiej. Deptaki są ciągami wolnymi od ruchu samochodowego. We wszystkich przypadkach należy również zadbać o prostotę i intuicyjność korzystania z rozwiązań i odpowiednią estetykę przestrzeni.

Ruch pieszego pełni też istotną rolę w rozwoju lokalnej gospodarki - to właśnie na trasach, którymi często poruszają się mieszkańcy tworzą się przestrzenie publiczne z punktami handlu i usług. Dobrze rozwinięte przestrzenie publiczne powodują wzrost atrakcyjności miejsc i powodują, że ludzie częściej przemieszczają się rowerem lub pieszo, łącząc często te podróże z przejazdami komunikacją zbiorową.

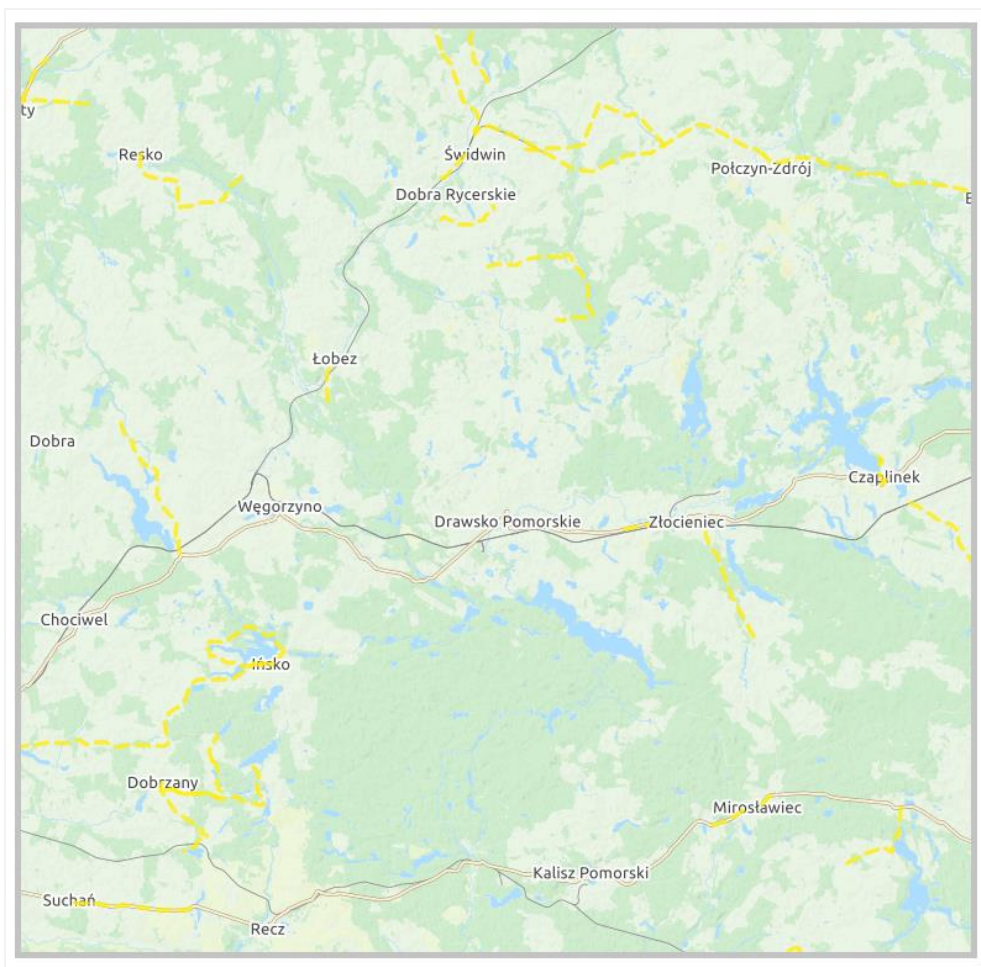
Odrębną kwestią jest przemieszczanie się osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Do tej grupy należą osoby z dysfunkcjami ruchu, osoby niedosłyszące i niedowidzące, ale także osoby starsze oraz matki z dziećmi. Osoby te są najbardziej wrażliwe na wszelkie niedogodności związane z przemieszczaniem się. Na co dzień dużą uciążliwość w poruszaniu się po mieście stanowią również wysokie krawężniki oraz brak ramp i podjazdów umożliwiających pokonanie różnic poziomów. Obecnie standardem jest budowa chodników ze stosownymi obniżeniami krawężnika w miejscach przejść dla pieszych. Spotyka się także specjalne płyty z wypustkami, które ułatwiają niewidomym zlokalizowanie przejścia dla pieszych i zatrzymanie się na nim.

### 5.5.2 RUCH ROWEROWY

Transport rowerowy może mieć swoje źródło w dwóch potrzebach - sprawnym przedostaniu się do konkretnego celu lub turystycznym i rekreacyjnym aspekcie wykorzystania infrastruktury rowerowej. Obie potrzeby mogą być zaspokojone poprzez stworzenie sieci rowerowej. Tworzą ją nie tylko ciągi rowerowe, ale też towarzyszące im obiekty.

Mówiąc o zrównoważonym rozwoju mobilności system rowerowy jest istotnym zagadnieniem; obecnie jest on promowany nie tylko jako komfortowy i ekologiczny, ale także pozwalający zadbać o stan zdrowia każdego mieszkańca. Mimo trendów globalnych warto zadbać o szerzenie tego poglądu wśród lokalnej społeczności. Widok osoby korzystającej z tego typu komunikacji kojarzy się obecnie z wysokim poziomem świadomości ekologicznej, zdrowym stylem życia, a także odpowiedzialnością społeczną. Nie wystarczy sama teoria aby zachęcić mieszkańców do komunikacji rowerowej; należy zadbać o jej odpowiedni poziom bezpieczeństwa, stan techniczny oraz spójną sieć połączeń i towarzyszącą im infrastrukturę.

Podstawowym kierunkiem rozwoju ruchu rowerowego, wskazanym również w badaniu ankietowym, jest budowa ciągów - ścieżek i dróg rowerowych oraz pieszo-rowerowych. Poniżej wskazano mapę planowanych tras przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej.



Mapa 7. Rozwój ciągów rowerowych

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, <http://www.rowery.rbgp.pl/>

## RODZAJ DROGI ROWEROWEJ

Nawiązując do ustawy „Prawo o ruchu drogowym” droga rowerowa może być wytyczona na kilka sposobów - jako odrębny ciąg jezdny bądź część istniejącej sieci. Warto dopasować jej rodzaj w zależności do uwarunkowań istniejącego zagospodarowania i natężenia ruchu.

- Niezależna od układu drogowego wydzielona droga dla rowerów bądź szlak rowerowy:
  - zwykle prowadzone jako drogi rekreacyjne o terenach widokowych i wypoczynkowych;
  - powinny wytyczać pasy ruchu dwukierunkowego;
  - ich wartość podnosi towarzysząca infrastruktura (miejsca widokowe, wiaty spoczynkowe) i zagospodarowanie otaczającego terenu (usługi gastronomiczne, rekreacyjne);
- Droga dla rowerów oddzielona od innych dróg lub jezdni konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:
  - są prowadzone wzdłuż jezdni, lecz oddzielone od niej w sposób zapewniający bezpieczeństwo (zazwyczaj pasem zieleni lub oznaczeniami poziomymi).
- Wydzielony pas ruchu dla rowerów:
  - część jezdni przeznaczona dla ruchu rowerów w jednym kierunku.
- Ciąg pieszo-rowerowy:
  - zakłada współistnienie ruchu rowerowego i pieszych na jednym pasie;
  - uwzględnia miejsca o podobnym natężeniu zarówno ruchu rowerowego, jak i pieszego.

Szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:

- 1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa,
- 2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa,
- 2,5 m - gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi.

#### NAWIERZCHNIE DRÓG ROWEROWYCH

Budulce stosowane w budowie dróg rowerowych powinny zapewniać komfort jazdy; najlepiej aby charakteryzowały się gładką i równą nawierzchnią. Ze względów ekonomicznych warto, aby był to budulec wytrzymały i odporny na uszkodzenia zewnętrzne.

Na trasach rekreacyjnych można stosować nawierzchnie gruntowe, aczkolwiek odpowiednio wyprofilowane aby zapewnić odpowiednie odprowadzenia wód opadowych - spadek poprzeczny powinien wynosić od 1% do 3%.

Na drogach rowerowych o funkcji typowo komunikacyjnej warto stosować porowate nawierzchnie masy bitumicznej z optymalnych mieszanek gruntów wykazujących się dobrą odpornością na obciążenia i przepuszczalnością wody - zapewnia to komfortową nawierzchnię niezależnie od warunków atmosferycznych oraz odpowiednie warunki środowiskowe. Dopuszcza się odstępstwa od powyższych wskazań w przypadkach szczególnych (jak obszary chronione, wyjątkowe walory estetyczne itp.

## 5.6 KIERUNKI INTEGRACJI TRANSPORTU

### 5.6.1 SYSTEMY PARKINGOWE INTEGRUJĄCE RÓŻNE ŚRODKI TRANSPORTU

Systemy B&R, K&R oraz P&R integrują między sobą różne środki transportu.

- system B&R (Bike&Ride) łączy parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym,
- system K&R (Kiss&Ride) polega na sprawnym wysadzeniu/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu,
- w systemie P&R (Park&Ride) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżach miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

Rower może służyć także dłuższym podróżom, jeśli jest odpowiednio zintegrowany np. z transportem zbiorowym. W tym celu warto lokalizować parkingi B&R, szczególnie przy głównych przystankach komunikacji zbiorowej, na poziomie lokalnym i regionalnym.

Parkingi typu Park&Ride powinny powstawać przy przystankach (pętłach) autobusowych na wlocie do miasta i przy węzłach przesiadkowych, umożliwiając zrealizowanie części podróży prywatnym samochodem i części transportem zbiorowym. Należy jednak pamiętać, że aby cały system łączący transport samochodowy i zbiorowy działał sprawnie, należy zadbać o odpowiednią częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej w okolicach powstałych parkingów P&R.

Parkingi o krótkim czasie parkowania (typu Kiss&Ride) potrzebne są w okolicach szkół, aby rodzice mieli możliwość szybkiego i sprawnego przywiezienia/odebrania dziecka ze szkoły. Dobrym rozwiązaniem jest także wprowadzanie takich miejsc w pobliżu obiektów użyteczności publicznej, gdzie w ramach darmowego, kilkunasto- czy kilkudziesięciominutowego parkowania mieszkańcy mogą załatwiać bieżące sprawy np. w urzędzie.

## 5.6.2 WĘZŁY PRZESIADKOWE

Rozwinięciem systemów parkingowych integrujących różne środki transportu są węzły przesiadkowe. Kompleksowo łączą one wszystkie możliwe środki transportu. Są wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.

Zwracając uwagę na rozwój komunikacji publicznej, warto zastanowić się nad takim wyznaczeniem przystanków, aby stworzyły one podstawę do stworzenia centrum przesiadkowego. W zależności od miejsca Strefy Centralnej będą one się różniły wielkością. Proponuje się ich lokalizację w pobliżu stacji i przystanków kolejowych.

Bardzo istotną kwestią w należyтым funkcjonowaniu węzła jest komfort oczekiwania na pojazd. Obecnie stosuje się wiaty i poczekalnie, które umożliwiają schronienie przed negatywnymi czynnikami pogody, ale również tworzą możliwość odpoczynku w trakcie podróży. Kluczowym elementem jest zapewnienie komfortu przesiadek, najlepiej jeżeli węzeł stworzony jest w obrębie jednego poziomu. Jeżeli tak nie jest, konieczne jest przystosowanie węzłów przesiadkowych do możliwości wszystkich użytkowników. Trzeba uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych, starszych, bądź osób z małymi dziećmi, poprzez zastosowanie wind, ruchomych schodów czy ramp.<sup>3</sup>

W przypadku Strefy Centralnej warto zaplanować węzły przesiadkowe w taki sposób, aby szczególnie umożliwić do nich dojazd mieszkańcom terenów słabiej skomunikowanych, a tym samym poprawić dostępność tych obszarów.

## 5.7 ROZWÓJ TRANSPORTU A OCHRONA ŚRODOWISKA

Rozwój ruchu drogowego wpływa na stan środowiska naturalnego i antropogenicznego. Aby zachować istniejący stan przyrody, a nawet dążyć do jego poprawy, należy zwrócić uwagę na sposób kształtowania zrównoważonej mobilności. Generowane hałas oraz zanieczyszczenia, głównie przez samochodowy indywidualny i towarowy ruch, mogą zostać zminimalizowane przez promocję dobrych praktyk i kształtowania niskoemisyjnego transportu.

W kształtowaniu systemu transportowego należy uwzględniać formy ochrony i tereny lasów, zalesień i wód. Warto także szanować zasoby przestrzeni. Na ogół niedoceniane są zadrzewienia wzdłuż ciągów komunikacyjnych, które wpływają na stan środowiska (mechaniczne zatrzymywanie zanieczyszczeń, oczyszczanie powietrza). Modernizując bądź wprowadzając nowe ciągi komunikacyjne, warto zachować nienaruszony stan drzew i zieleni.

### 5.7.1 MINIMALIZOWANIE NEGATYWNEGO WPLYWU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

#### PROMOCJA EKOLOGICZNIE CZYSTYCH I ENERGOOSZCZĘDNYCH POJAZDÓW

- nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy niskoemisyjne - zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze niskoemisyjnym;

---

<sup>3</sup> Znaczenie węzłów przesiadkowych w transporcie publicznym; D. Hubicka; 2014



## ZADBANIE O INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ

- zadbanie o odpowiedni stan nawierzchni, co warunkuje zmniejszenie uwalniania zanieczyszczeń do atmosfery w procesie jej ścierania oraz możliwość zadbania o wysoki poziom ekonomicznej jazdy (i z kolei ograniczenie zużycia paliwa i surowców);
- odprowadzanie ruchu, szczególnie tranzytowego, z centrum miast i obszarów zabudowy mieszkaniowej; dzięki większej płynności pojazdów omijających zatłoczone ulice centrum bądź przeniesieniu odpowiedzialności tranzytowej na transport kolejowy, poprawia się nie tylko stan środowiska, ale też komfort mieszkańców;
- gdy poziom hałasu nie może zostać ograniczony, warto wprowadzać ekrany akustyczne - najlepiej w formie naturalnego kształtowania powierzchni terenu i wprowadzanie nasadzeń. Nie zaburzy to trybu funkcjonowania fauny.

### 5.7.2 WDRAŻANIE NOWYCH WZORCÓW UŻYTKOWANIA

- zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację; pozwoli to na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia;
- zastosowanie idei carpoolingu, czyli tzw. podwózek sąsiedzkich, pozwalających zmniejszyć liczbę samochodów na drogach;
- promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie, tzw. ecodriving;
- propagowanie alternatywnych środków transportu - komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem, a pośrednio pozwoli na zmniejszenie uszczuplenia pokładów surowców naturalnych;
- kształtowanie przestrzeni przyjaznej pieszej i rowerowej komunikacji - wprowadzając ograniczenia ruchu samochodowego (ograniczenia prędkości, strefy wyłączane z ruchu) oraz dbając o stan zieleni miejskiej i jakość nawierzchni;

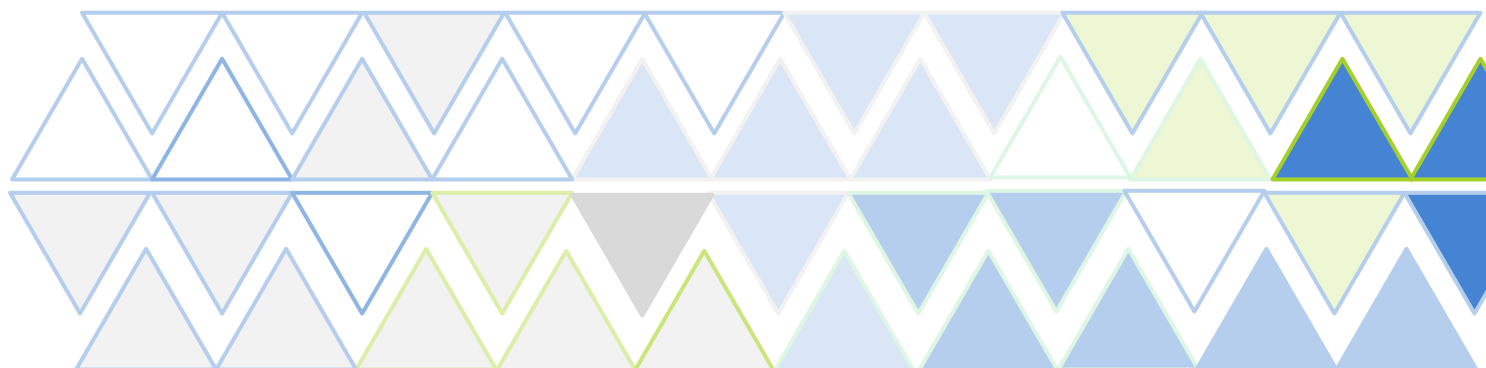
## 6 STRATEGIA ROZWOJU

---

CELE ROZWOJU

PLANOWANE INWESTYCJE

---





## 6.1 CEL STRATEGICZNY: ROZWIĘTY TRANSPORT PUBLICZNY

Tabela 11. Cel strategiczny: Rozwinięty transport publiczny

Cel operacyjny	6.1.1.	Rozwinięta infrastruktura komunikacji zbiorowej
Działanie	6.1.1.1.	Lobbowanie na rzecz modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych
	6.1.1.2.	Współpraca na rzecz dalszego rozwoju komunikacji kolejowej pasażerskiego transportu kolejowego
	6.1.1.3.	Priorytetyzacja do remontu i modernizacji dróg stanowiących trasę linii autobusowego transportu zbiorowego
	6.1.1.4.	Dążenie do optymalizacji transportu zbiorowego na terenie powiatu - współpraca z przewoźnikami
Cel operacyjny	6.1.2.	Zintegrowany niskoemisyjny system komunikacji publicznej na obszarze Strefy Centralnej
Działanie	6.1.2.1.	Zakup 16 środków transportu miejskiego (7 busów 20 osobowych małych oraz 9 busów 40 osobowych dużych)
	6.1.2.2.	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury organizacyjnej - stacji i przystanków kolejowych oraz autobusowych
	6.1.2.3.	Stworzenie systemu komunikacji publicznej uwzględniającego sieć połączeń miejskich oraz podmiejskich

Źródło: opracowanie we współpracy z jednostkami Strefy Centralnej

## 6.2 CEL STRATEGICZNY: ROZWIĘTA INFRASTRUKTURA DROGOWA I BEZPIECZNA KOMUNIKACJA

Tabela 12. Cel strategiczny: Rozwinięta infrastruktura drogowa i bezpieczna komunikacja

Cel operacyjny	6.2.1.	Rozwinięta infrastruktura drogowa
Działanie	6.2.1.1.	Modernizacja dróg na terenie Strefy Centralnej i dostosowanie ich do standardów europejskich
	6.2.1.2.	Budowa obwodnic wokół największych miast Strefy Centralnej
	6.2.1.3.	Lobbowanie w zakresie modernizacji dróg wojewódzkich i krajowych
	6.2.1.4.	Przebudowa dróg o strategicznym znaczeniu dla województwa
	6.2.1.5.	Rozbudowa powiatowego i gminnego zasobu dróg

Cel operacyjny	6.2.2.	Bezpieczna komunikacja
Działanie	6.2.2.1.	Wprowadzanie inwestycji infrastrukturalnych zwiększających bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
	6.2.2.2.	Wprowadzenie monitoringu i działań profilaktycznych
	6.2.2.3.	Zapewnienie wysokiej jakości powietrza i minimalizowanie hałasu

Źródło: opracowanie we współpracy z jednostkami Strefy Centralnej

### 6.3 CEL STRATEGICZNY: DOPASOWANA I ZINTEGROWANA OFERTA PARKINGOWA

Tabela 13. Cel strategiczny: Dopasowana i zintegrowana oferta parkingowa

Cel operacyjny	6.3.1.	Zapewnione miejsca parkingowe
Działanie	6.3.1.1.	Lokalizacja optymalnej liczby publicznych miejsc parkingowych
	6.3.1.2.	Wyznaczanie miejsc parkingowych w dokumentach strategicznych i planistycznych przy obiektach publicznych i prywatnych
	6.3.1.3.	Wprowadzanie stref płatnego parkowania
	6.3.1.4.	Zastosowanie systemów ograniczonego darmowego parkowania
Cel operacyjny	6.3.2.	Zintegrowane parkingi
Działanie	6.3.2.1.	Wprowadzanie parkingów dla rowerów
	6.3.2.2.	Łączenie parkingów dla samochodów z innymi systemami komunikacji.

Źródło: opracowanie we współpracy z jednostkami Strefy Centralnej

### 6.4 CEL STRATEGICZNY: NOWOCZESNA LOGISTYKA MIEJSKA

Tabela 14. Cel strategiczny: Nowoczesna logistyka miejska

Cel operacyjny	6.4.1.	Rozwinięta infrastruktura odciążająca ruch transportowy
Działanie	6.4.1.1.	Budowa obwodnic wokół największych miast Strefy Centralnej
	6.4.1.2.	Zadbanie o wysoką jakość dróg na trasach tranzytowych
Cel operacyjny	6.4.2.	Uspokojony ruch dostawczy
Działanie	6.4.2.1.	Opracowanie systemu zmianowego dostaw do sklepów i usług

Źródło: opracowanie we współpracy z jednostkami Strefy Centralnej

## 6.5 CEL STRATEGICZNY: RUCH NIEMOTORYZOWANY DLA KAŻDEGO

Tabela 15. Cel strategiczny: Ruch niemotoryzowany dla każdego

Cel operacyjny	6.5.1.	Rozwinięta sieć dla komunikacji niemotoryzowanej
Działanie	6.5.1.1.	Modernizowanie i budowa dróg rowerowych
	6.5.1.2.	Modernizowanie i rozbudowa ciągów pieszych
	6.5.1.3.	Rozwijanie subregionalnej sieci dróg rowerowych
	6.5.1.4.	Wprowadzanie infrastruktury uzupełniającej i małej architektury
Cel operacyjny	6.5.2.	Rozwinięta infrastruktura turystyczna
Działanie	6.5.2.1.	Zamiana istniejących niewykorzystanych dróg i traktów kolejowych na funkcje turystyczne
	6.5.2.2.	Kanalizowanie ruchu turystycznego na obszarach chronionych
	6.5.2.3.	Utworzenie nowych i remont istniejących tras turystycznych
	6.5.2.4.	Rozwijanie subregionalnej sieci ścieżek biegowych oraz ścieżek edukacyjnych, kulturowych i poznawczych
Cel operacyjny	6.5.3.	Otoczenie sprzyjające ruchowi niemotoryzowanemu
Działanie	6.5.3.1.	Realizowanie projektów edukacji ekologicznej
	6.5.3.2.	Promowanie postaw ekologicznych wśród mieszkańców i turystów
	6.5.3.3.	Zadbanie o ład przestrzenny i wprowadzanie zieleni

Źródło: opracowanie we współpracy z jednostkami Strefy Centralnej

## 6.6 CEL STRATEGICZNY: ZRÓWNOWAŻONA MULTIMODALNA MOBILNOŚĆ

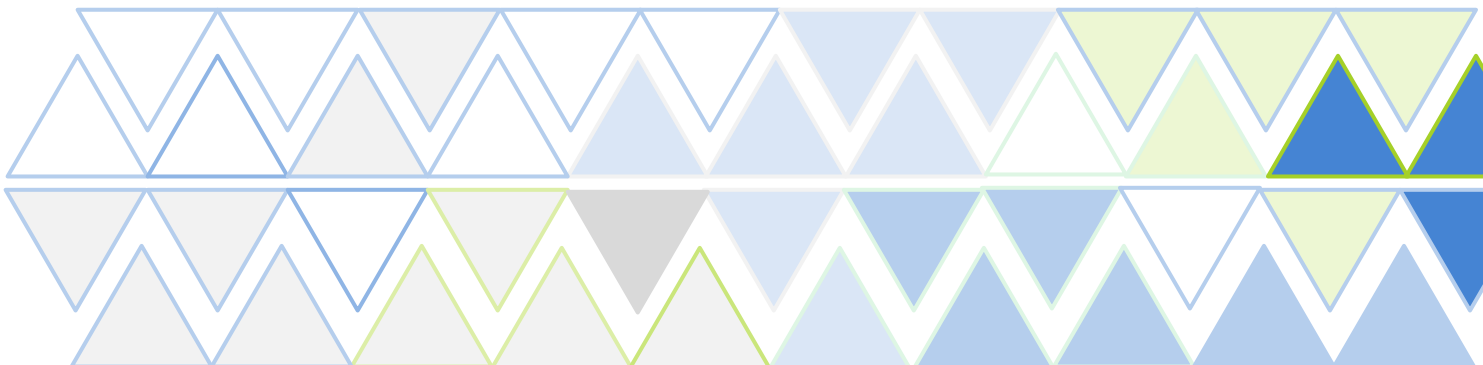
Tabela 16. Cel strategiczny: Zrównoważona multimodalna mobilność

Cel operacyjny	6.2.1.	Integralność komunikacji publicznej i indywidualnej
Działanie	6.2.1.1.	Wprowadzanie węzłów multimodalnych i centrów przesiadkowych
	6.2.1.2.	Lokalizacja parkingów typu P&R, B&R, K&R

Źródło: opracowanie we współpracy z jednostkami Strefy Centralnej

# 7 SYSTEM WDRAŻANIA I MONITOROWANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

---



## 7.1 WDRAŻANIE POSTANOWIEŃ PLANU MOBILNOŚCI

Inwestycje i przedsięwzięcia realizowane w ramach planu mobilności pozwolą na osiągnięcie założonych celów zgodnych z obowiązującymi dokumentami planistycznymi. Realizacja celów będzie możliwa przy zewnętrznym wsparciu finansowym. Dlatego też jednym z głównych źródeł finansowania będą fundusze Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016 - 2020 oraz inne środki zewnętrzne.

### FINANSOWANIE ZAMIERZEŃ

Podstawowymi narzędziami realizacji programu mogą być:

- krajowe programy operacyjne na okres programowania 2014 - 2020, tj. PO Inteligentny Rozwój, PO Infrastruktura i Środowisko, PO Wiedza, Edukacja, Rozwój, PO Polska Cyfrowa, PO Pomoc Techniczna, Program Rozwoju Obszarów Wiejskich,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014 - 2020,
- programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej,
- inne krajowe programy rozwoju.

W konsekwencji potencjalne źródła finansowania programu obejmują:

- środki Unii Europejskiej - fundusze strukturalne i inwestycyjne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Instrument Łącząc Europę,
- środki budżetu państwa - przewidziane na współfinansowanie projektów oraz jako niezależne źródło finansowania,
- środki budżetów samorządów - wojewódzkich, powiatowych i gminnych - na współfinansowanie projektów lub jako niezależne źródło finansowania,
- inne środki publiczne - np. fundusze celowe,
- środki prywatne - np. środki pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

### REALIZACJA ZAMIERZEŃ

Prace nad realizacją planu powinny rozpocząć się niezwłocznie po uchwaleniu dokumentu.

Proces realizacji planu będzie realizowany przez samorząd miejski przy współpracy z mieszkańcami. Planowane inwestycje powinny być poddawane konsultacjom społecznym, w których to mieszkańcy będą mogli zgłosić swoje uwagi i zaproponować inne rozwiązania. Zebrane uwagi będą rozpatrywane przez poszczególne jednostki i, w przypadku uznania ich za zasadne, będą uwzględniane w realizacji inwestycji.

Skuteczne, terminowe i efektywne wdrażanie planu wymagać będzie uwzględnienia zadań związanych z realizacją postanowień dokumentu w zakresach obowiązków poszczególnych jednostek, w tym przede wszystkim funkcji koordynacyjnych, organizacyjnych, koncepcyjnych, kontrolnych i informacyjnych.

## 7.2 MONITORING PLANU

Wdrażanie założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej monitorowane będzie poprzez sporządzanie okresowych sprawozdań oraz głównego raportu (pięcioletniego). Raporty obejmować powinny ogólną ocenę realizacji założeń, a ocena powinna być wykonywana przy wykorzystaniu wskaźników oraz zawierać identyfikację napotykanym problemów. Ich identyfikacja pozwoli na wskazanie przyczyn tego stanu i zaproponowanie rozwiązań.

### EWALUACJA

W procesie wdrażania planu można zaproponować trzy poziomy ewaluacji:

- Ewaluacja mid-term (w połowie okresu realizacji)
  - Analizuje spójność celów i priorytetów
  - Pozwala na ocenę postępów wdrażania i zaktualizowanie wskaźników
  - Umożliwia poprawę jakości programowania poprzez zmianę celów rozwoju i sprecyzowanie sposobów wdrażania
- Ewaluacja on-going (stała w trakcie wdrażania)
  - Dotyczy monitorowania pojedynczych zadań wdrażanych w ramach planu
  - Umożliwia określenie spójności zadań i działań z kierunkami i celami rozwoju
  - Pozwala na aktualizację działań na podstawie opinii społeczeństwa i ekspertów
- Ewaluacja ex-post (po zakończeniu wdrażania, pełna)
  - Zaleca się wykonanie nie później niż w ciągu roku od zakończenia realizacji
  - Bada efektywność wykorzystania środków, skuteczność osiągania założonych celów, efektów osiągniętych celów
  - Bada przyczyny sukcesów i porażek

### WSKAŹNIKI

Sugerowane wskaźniki w ramach sprawozdań okresowych:

- liczba dostępnych miejsc parkingowych;
- liczba miejsc postojowych dla rowerów;
- długość ścieżek rowerowych;
- długość ulic o ruchu uspokojonym;
- liczba osób objętych działaniami edukacyjnymi (w tym zasięg akcji promocyjnych);
- liczba samochodów na 1000 mieszkańców,
- liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej co najmniej w dni robocze.

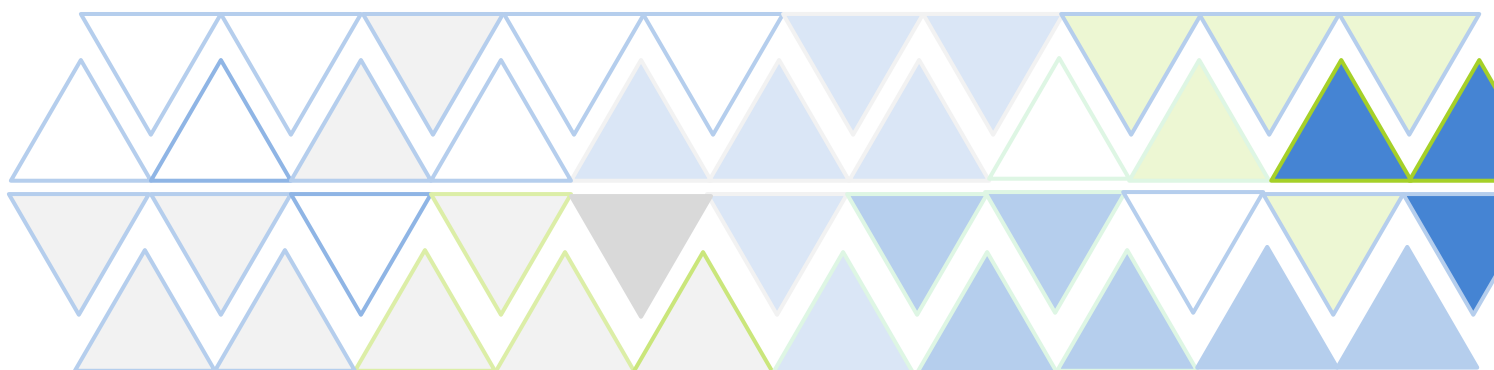
Sugerowane wskaźniki w ramach raportu głównego:

- liczba pasażerów w komunikacji zbiorowej [w mln];
- liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym;
- liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- udział osób korzystających z komunikacji publicznej w podróżach codziennych;
- udział osób korzystających z roweru w podróżach codziennych;
- udział osób podróżujących pieszo w podróżach codziennych.

Ocenę uszczegółowić należy o opinie interesariuszy oraz opis inwestycji/działań poczynionych w ramach realizacji planu, mających wpływ na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej.

## 8 SPIS MAP, TABEL I WYKRESÓW

---





## SPIS MAP

Mapa 1. Obszar opracowania .....	9
Mapa 2. Prognoza zmian liczby ludności do 2035 roku .....	22
Mapa 3. Układ transportowy Strefy Centralnej .....	23
Mapa 4. Użytkowanie przestrzeni Strefy Centralnej .....	26
Mapa 5. Obszary chronione na terenie Strefy Centralnej .....	27
Mapa 6. Istniejące ciągi rowerowe .....	41
Mapa 7. Rozwój ciągów rowerowych .....	57

## SPIS TABEL

Tabela 1. Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej .....	5
Tabela 2. Gęstość zaludnienia na obszarze wiejskim i miejskim Strefy Centralnej .....	20
Tabela 3. Dojazdy do pracy pomiędzy powiatami Strefy Centralnej .....	24
Tabela 4. Kierunki wykorzystania powierzchni Strefy Centralnej .....	27
Tabela 5. Średni dobowy ruch samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach krajowych oraz wojewódzkich znajdujących się w obrębie Strefy Centralnej w latach 2010 oraz 2015 ....	36
Tabela 6. Średni dobowy ruch samochodów ciężarowych na drogach krajowych i wojewódzkich w 2015 r. ....	38
Tabela 7. SWOT: mocne i słabe strony .....	43
Tabela 8. SWOT: szanse i zagrożenia .....	44
Tabela 9. Realizacja postulatów przewozowych .....	47
Tabela 10. Normy emisji spalin Euro .....	51
Tabela 11. Cel strategiczny: Rozwinięty transport publiczny .....	62
Tabela 12. Cel strategiczny: Rozwinięta infrastruktura drogowa i bezpieczna komunikacja ....	62
Tabela 13. Cel strategiczny: Dopasowana i zintegrowana oferta parkingowa .....	63
Tabela 14. Cel strategiczny: Nowoczesna logistyka miejska .....	63
Tabela 15. Cel strategiczny: Ruch niezmotoryzowany dla każdego .....	64
Tabela 16. Cel strategiczny: Zrównoważona multimodalna mobilność .....	64

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Płeć ankietowanych .....	11
Wykres 2. Wiek ankietowanych .....	11
Wykres 3. Wykształcenie ankietowanych .....	11
Wykres 4. Aktywność zawodowa ankietowanych .....	12
Wykres 5. Miejsce zamieszkania ankietowanych .....	12
Wykres 6. Jak często podróżuje Pan/Pani poniższymi środkami transportu? .....	13
Wykres 7. Co jest dla Pana / Pani najczęstszym celem podróży? .....	13
Wykres 8. Czym dojeżdża Pan/Pani do miejsca pracy/nauki? .....	14
Wykres 9. Jaki dystans dziennie pokonuje Pan/Pani w związku z pracą/nauką? .....	14
Wykres 10. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu? .....	15
Wykres 11. Które z poniższych działań wg Pani/Pana są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie Strefy Centralnej? .....	15
Wykres 12. Czy korzysta Pan/Pani z komunikacji zbiorowej na terenie Strefy Centralnej? .....	16
Wykres 13. Jak ocenia Pan/Pani komunikację zbiorową występującą na terenie Strefy Centralnej? .....	16
Wykres 14. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie poniższych miast? .....	17
Wykres 15. Udział powierzchni obszarów w Strefie Centralnej .....	19
Wykres 16. Stan ludności w Strefie Centralnej i powiatach w jej granicach w latach 2010-2015 .....	19
Wykres 17. Udział liczby ludności ze względu na obszar zamieszkania .....	20
Wykres 18. Struktura funkcjonalna Strefy Centralnej .....	20
Wykres 19. Udział podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru regon powiatów Strefy Centralnej według klas wielkości w roku 2015 .....	21
Wykres 20. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiatach Strefy Centralnej w latach 2010-2015 .....	21
Wykres 21. Wskaźnik motoryzacji w Polsce, województwie zachodniopomorskim oraz powiatach drawskim, świdwińskim i łobeskim w latach 2010 - 2015 .....	35
Wykres 22. Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100 tysięcy mieszkańców .....	37
Wykres 23. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tysięcy mieszkańców .....	37
Wykres 24. SWOT Macierz ciężkości .....	44