

badanie ankietowe samorządów
TRANSPORT I MOBILNOŚĆ
W REGIONIE 2021

Transport i mobilność w regionie 2021

Podsumowanie badania ankietowego
skierowanego do **samorządów** oraz uwag
otrzymanych w procesie wstępnych
konsultacji do dokumentu RPT



Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego
w Szczecinie

Szczecin, listopad 2021 r.



Spis treści

1. Wstęp.....	3
2. Forma ankiety	3
3. Udział samorządów	3
4. Tematyka i zakres pytań.....	4
5. Infrastruktura transportowa	5
6. Organizacja transportu.....	7
7. Problemy związane z wydawaniem zezwoleń	8
8. Oczekiwania i dalsze kierunki działań.....	12
9. Podsumowanie i rekomendacje	18

Opracowanie dokumentu:

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie
Zespół: Maciej Łapko, Ewa Buszac-Piątkowska, Tomasz Jaksina

1. Wstęp

Badanie ankietowe „Transport i mobilność w regionie 2021” skierowane do samorządów województwa zachodniopomorskiego zostało przeprowadzone w dniach od 20.05.2021 r. do 30.06.2021 r. Badanie miało na celu uzyskanie opinii samorządów województwa odnośnie ich potrzeb transportowych, obecnych uwarunkowań i problemów, z którymi się zmagają, a zebrane odpowiedzi posłużyły m.in. do wsparcia prac nad przygotowywanym dokumentem pod nazwą „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”, który będzie zawierał zarówno zestawienie celów polityki transportowej województwa, odpowiadających nowym wyzwaniom i możliwościom rozwojowym naszego regionu, jak i listę działań, również inwestycyjnych, pozwalających na ich realizację. Celem badania było również poznanie ogólnej aktywności samorządów województwa oraz zbadanie zainteresowania zagadnieniami transportowymi. Niniejsze opracowanie stanowi podsumowanie badania.

Dodatkowo w poniższym dokumencie zebrano uwagi złożone przez samorządy w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”.

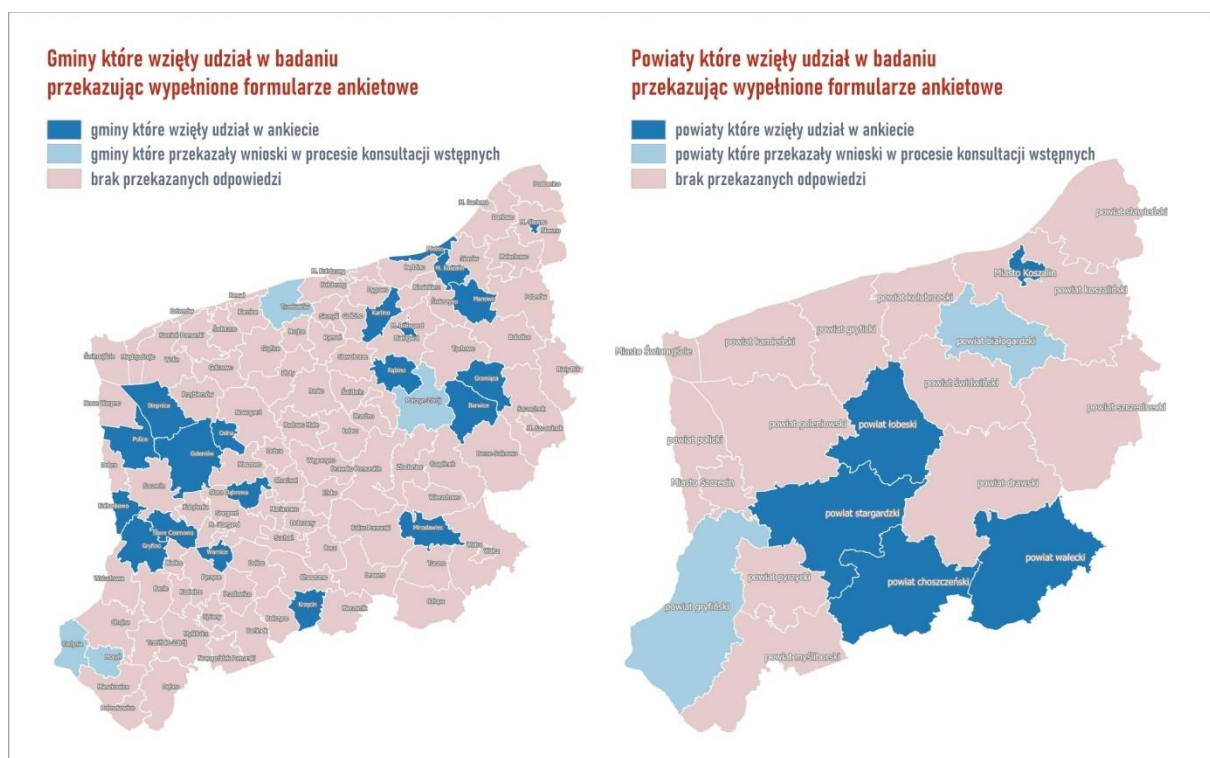
2. Forma ankiety

Badanie ankietowe zostało przeprowadzone w oparciu o formularz przygotowany w wersji edytowalnej i rozesłany do wszystkich gmin i powiatów województwa przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie. Dodatkowe zaproszenie do udziału w ankiecie zostało wystosowane przez Wicemarszałka Województwa Pana Tomasza Sobieraja. W trakcie trwania ankiety dwukrotnie rozesłano informacje przypominającą (w połowie terminu i w ostatnim tygodniu głosowania) zachęcając do udziału w ankiecie wraz z prośbą o przekazanie wskazanych danych.

3. Udział samorządów

Mimo aktywnych starań i zachęt do udziału w ankiecie ostatecznie komplet formularzy ankietowych został odeślany przez **jedynie przez 19 gmin** co stanowi 17% wszystkich gmin w województwie) oraz **5 powiatów i miast na prawach powiatów** co składa się na 24% wszystkich powiatów w województwie).

Ryc. 1. Gminy i powiaty które przekazały formularze ankietowe



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Uwagi w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” złożyły dodatkowo województwo lubuskie i wielkopolskie, trzy powiaty (łobeski, białogardzki oraz gryfiński) oraz pięć gmin (Moryń, Kołbaskowo, Trzebiatów, Cedynia i Połczyn-Zdrój). Wnioski i uwagi złożone w ramach tego postępowania zostały ujęte w rozdziale **Oczekiwania i dalsze kierunki działań**.

W układzie przestrzennym największą aktywność wykazały samorządy z części zachodniej województwa (gminy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego) oraz gminy obszaru Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Natomiast w zakresie odpowiedzi przygotowanych przez starostwa powiatowe pochodziły one z powiatów centralnej i południowej części województwa (wyjątkiem jest miasto Koszalin).

Mimo prowadzonej akcji informacyjnej odsetek samorządów zgłaszających uwagi i biorących udział w ankiecie był niewielki. Tak niską frekwencję można wiązać m.in. zarówno z kumulacją obciążeń i dodatkowych zobowiązań samorządów spowodowanych walką z pandemią COVID-19, jak i brakiem wyspecjalizowanych jednostek zajmujących się zagadnieniami transportowymi na obszarach gmin (stąd procentowo większy odzew szczebli powiatowych zajmujących się znacznie częściej np. wydawaniem zezwoleń na obsługę linii transportowych).

4. Tematyka i zakres pytań

W badaniu ankietowym skupiono się przede wszystkim na **czterech** zagadnieniach związanych z uwarunkowaniami transportowymi dotyczącymi samorządów gminnych i powiatowych. Przygotowano pytania dotyczące:

- **Infrastruktury transportowej;**
- **Organizacji transportu;**
- **Problemów związanych z wydawanymi zezwoleniami na wykonywanie przewozów;**
- **Oczekiwanych dalszych kierunków działań**

Pytania w zakresie **infrastruktury transportowej** miały pomóc w uzyskaniu odpowiedzi dotyczących zarówno obecnych obciążeń inwestycyjnych samorządów, jak i prowadzenia przez nie rejestrów oraz posiadanych danych dotyczących infrastruktury będącej w zarządzie jednostek.

Pytania o **organizację transportu** miały pomóc w określeniu przed jakimi wyzwaniami stoją w tym zakresie samorządy, a zapytanie o **problemy związane z wydawanymi zezwoleniami** na wykonywanie przewozów miało pozwolić na określenie kierunków potencjalnego wsparcia.

Na koniec poproszono przedstawicieli gmin i powiatów o wskazanie, które z działań, inwestycji lub kierunków rozwoju polityki transportowej w kolejnych latach najbardziej przyczyniłoby się do poprawy jakości życia mieszkańców.

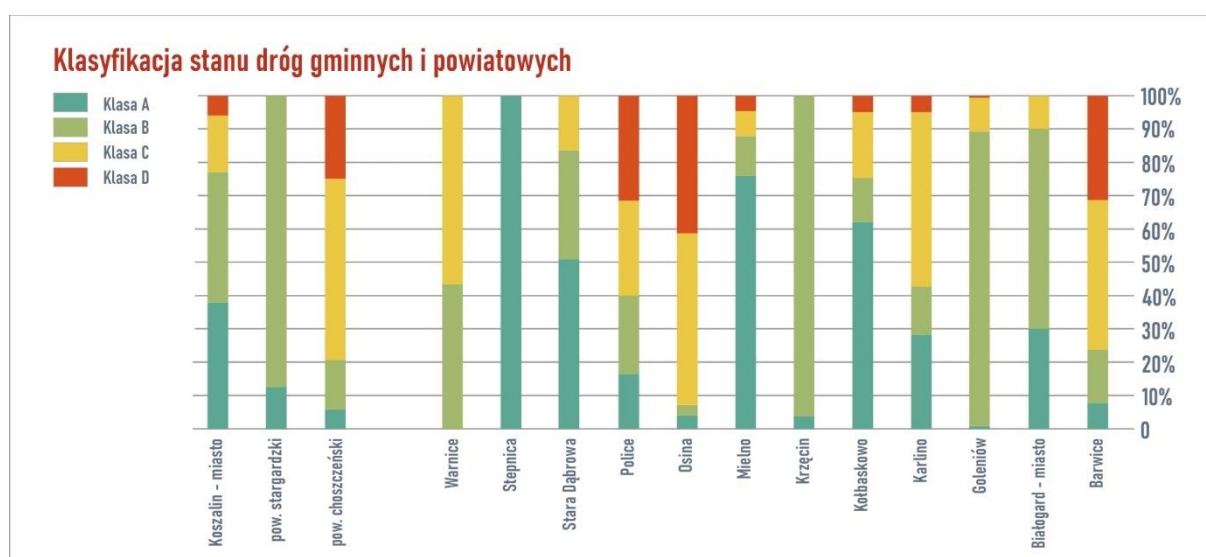
5. Infrastruktura transportowa

Pierwsza część pytań, w ramach ankiety, dotyczyła infrastruktury transportowej będącej w zarządzie samorządów. Samorządy zostały poproszone m.in. o wskazanie sumarycznej długości dróg jakimi zarządzają. Długości dróg będących w zarządzie powiatów biorących udział w ankiecie waha się od 251,88 do 468,63 km, w zarządzie gminnym jest od 9,49 do 595,13 km (w zarządzie gminy Goleniów) co stanowi większą liczbę kilometrów dróg niż w zarządach powiatowych. Przekłada się to na koszt utrzymania dróg w budżecie gminy.

Samorządy biorące udział w badaniu w większości prowadzą klasyfikację stanu dróg zgodnie z Systemem Oceny Stanu Nawierzchni i posiadają informacje o długości odcinków w poszczególnym stanie technicznym. Stan dróg ocenia się według następującej klasyfikacji: poziom pożądaný (Klasa A – stan dobry i klasa B stan zadowalający), niepożądany (klasa C – stan niezadowalający), krytyczny (Klasa D - stan zły).

Najwięcej dróg samorządy zaliczyły do klasy B (55%) oraz do klasy A (14%), najmniej, bo tylko 9% zaliczono do klasy D, czyli do nawierzchni w stanie złym, klasyfikującej się do natychmiastowego remontu.

Ryc. 2. Klasyfikacja stanu dróg - klasy



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Wydatki roczne na utrzymanie 1 km drogi w gminach wahały się od 200 zł do ponad 80 000 zł. W powiatach było to od 2950,50 do 17682,29 zł. Spośród gmin najwięcej na utrzymanie 1 km drogi przeznaczyło Mielno – 83 333,33 zł przy 45 km dróg (w sumie 3 749 999,85 zł), kolejne Police przeznaczyły 39042,00 zł na 95 km dróg (3 708 990 zł), najmniej wydała gmina Krzęcin 200,00 zł przy 26,6 km dróg (5 320 zł).

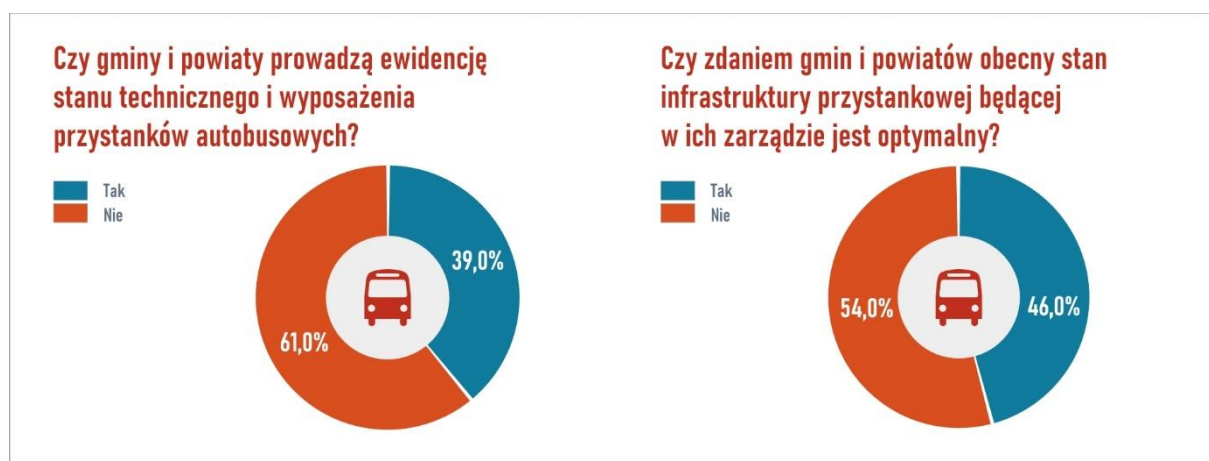
Spośród powiatów które udzieliły odpowiedzi największy koszt utrzymania 1 km dróg wskazał powiat łobeski (17 682,29 zł przy 365,82 km dróg, łącznie 6 468 535,33 zł), najmniejszy powiat wałecki (2 950,50 zł przy 251,88 km dróg, łącznie 752 023,44 zł). Tylko osiem samorządów, w tym jeden powiat podało podział finansowania na utrzymanie dróg w sezonie letnim i zimowym. Największe nakłady na utrzymanie dróg w sezonie zimowym zgłosiła gmina Mielno: 20 000,00 zł, najmniej Mirosławiec: 400,00 zł.

Z uwagi na brak ujednoliconego standardu wyceny utrzymania 1 km drogi oraz odmienne podejścia metodologiczne (np. niektóre samorządy wliczają w utrzymanie drogi sprzątanie i utrzymanie pasa drogowego), zebrane dane należy traktować szacunkowo. Brak przyjętego jednolitego standardu utrudnia również ocenę porównawczą w odniesieniu do pozostałych gmin i powiatów. Ogranicza to tym samym jednoznaczną diagnozę obciążeń finansowych spoczywających na gminach i wskazanie np. gmin niewspółmiernie obciążonych zadaniami utrzymania infrastruktury drogowej w odniesieniu np. do gęstości zaludnienia czy potoków pasażerskich.

Spośród samorządów, które odpowiedziały na ankietę jedynie 39% prowadzi **ewidencję stanu technicznego i wyposażenia przystanków autobusowych**, 61% nie prowadzi obecnie takiej ewidencji.

W ocenie 46% samorządów stan infrastruktury przystanków autobusowych jest optymalny, 54% samorządów dostrzega braki w koniecznym wyposażeniu. Wśród głównych problemów wymienia się: **brak odpowiedniego oświetlenia** (28% wskazań), brak dostosowania i dostępu dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną mobilnością (22% wskazań odpowiedzi), brak stojaków rowerowych (19% wskazań) oraz brak wiat i zadaszeń (11% wskazań). Jednocześnie ponad 62% samorządów biorących udział w ankiecie nie pobiera opłat za korzystanie z przystanków, a w pozostałych przypadkach mają one charakter symboliczny.

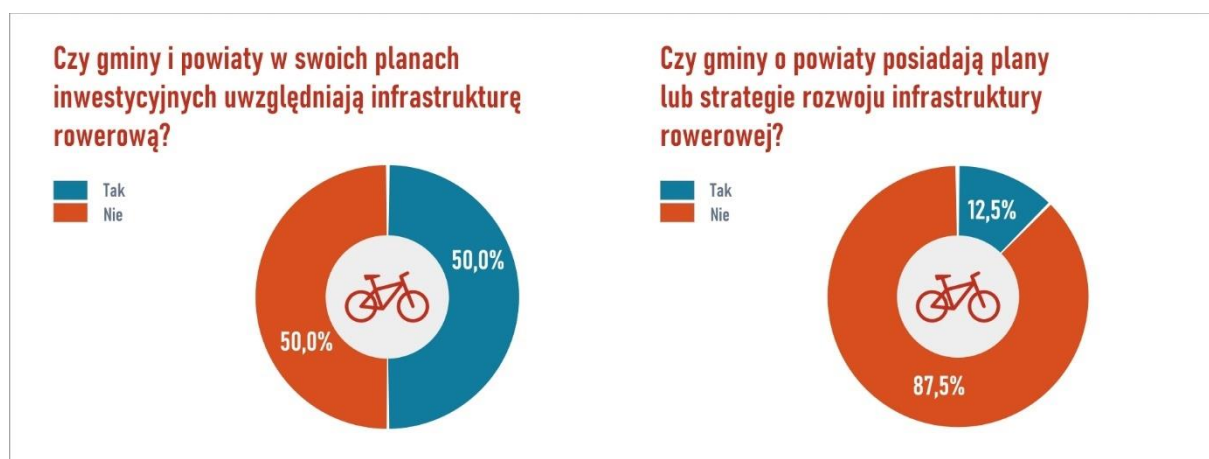
Ryc. 3. Ewidencja przystanków autobusowych i ich stan



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Połowa samorządów, które odpowiedziały na pytania ankiety ujmuje w swoich planach inwestycyjnych infrastrukturę rowerową. Rozpiętość planowanych wydatków wynosi od 1 000 000 zł (Miroslawiec) do 15 000 000 zł (Stare Czarnowo). Połowa spośród samorządów potwierdziła, że w planach inwestycyjnych gminy/powiatu znajduje się infrastruktura rowerowa. W pytaniu dodatkowym respondenci we wszystkich odpowiedziach potwierdzili, że chodzi o ścieżki i drogi rowerowe, w pojedynczych przypadkach wzbogacone o dodatkową infrastrukturę (oświetlenie).

Ryc. 4. Inwestycje dotyczące infrastruktury rowerowej



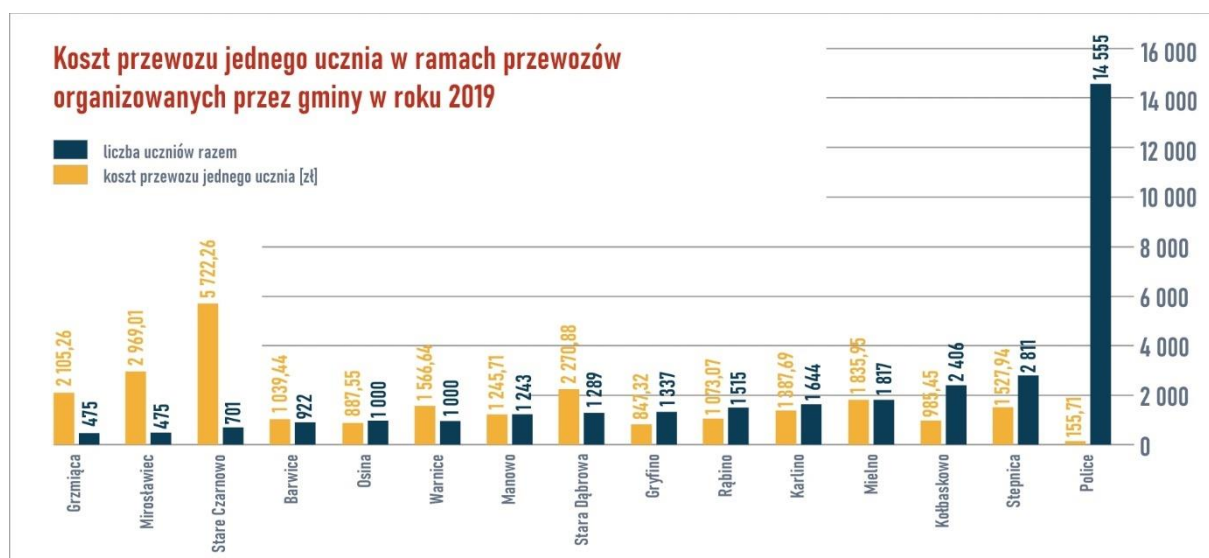
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Tylko trzy samorzady wskazały na opracowanie planów lub strategii rozwoju infrastruktury rowerowej m.in. w ramach Planu zrównoważonej mobilności miejskiej (Białogard) czy Strategii Rozwoju Turystyki (Stepnica) należy jednak wziąć pod uwagę, iż zamierzenia części gmin zgłaszane są do dokumentów obejmujących większy obszar w tym do strategii ponadregionalnych (np. w ramach dokumentów Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych).

6. Organizacja transportu

Spośród ankietowanych samorządów 40% z nich wskazało na organizację publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze. Przedstawione koszty organizacji transportu publicznego w latach 2015 - 2019 sukcesywnie rosły (oprócz gminy Stare Czarnowo) i wynosiły w roku 2019 od 177 510,00 zł w gminie Stare Czarnowo do 6 287 104,15 zł w gminie Police. Dla porównania w tym samym roku miasto Koszalin (na prawach powiatu) przeznaczyło na ten cel 14 656 731,83 zł. Spośród gmin, które nie organizują transportu publicznego ponad połowa zgłosiła chęć przygotowania do wspólnej organizacji transportu przy współpracy z sąsiednimi JST.

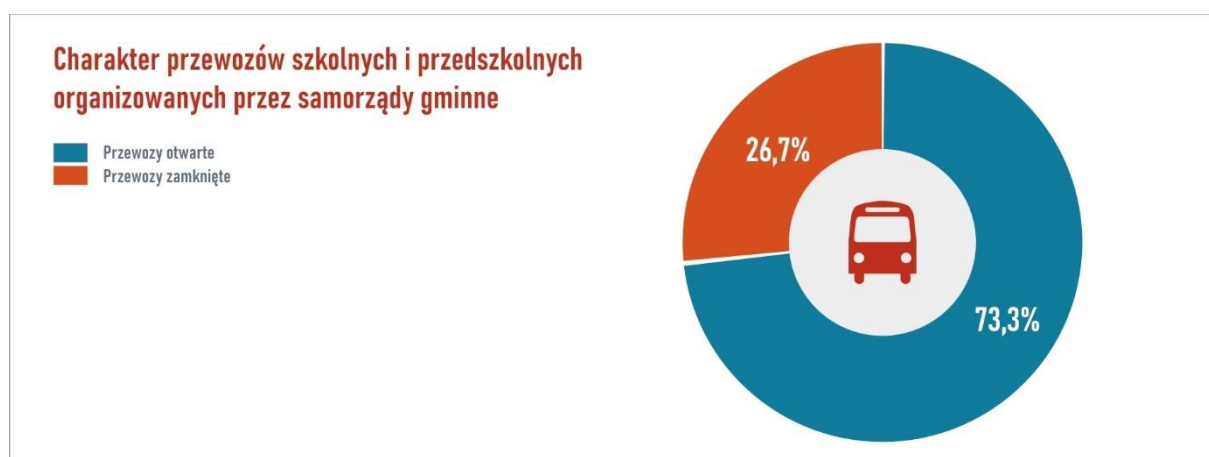
Ryc. 5. Koszty przewozu uczniów



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Wszystkie samorządy gminne biorące udział w ankiecie są organizatorami przewozów szkolnych. Podobnie jak w przypadku organizacji przewozów publicznych wydatki na przewozy szkolne rosną w liczbach bezwzględnych natomiast wzrost rok do roku jest różny w różnych gminach. Należy zauważyć rozpiętość w kosztach przewozu szacowanych w przeliczeniu na jednego ucznia. O ile koszty jednostkowe naturalnie spadają wraz ze wzrostem ogólnej liczby pasażerów tak są też gminy, które za organizację przewozów płacą znacznie więcej niż gminy zlecające przewóz podobnej liczny pasażerów (np. gmina Stare Czarnowo i gmina Barwice).

Ryc. 6. Charakter przewozów szkolnych i przedszkolnych



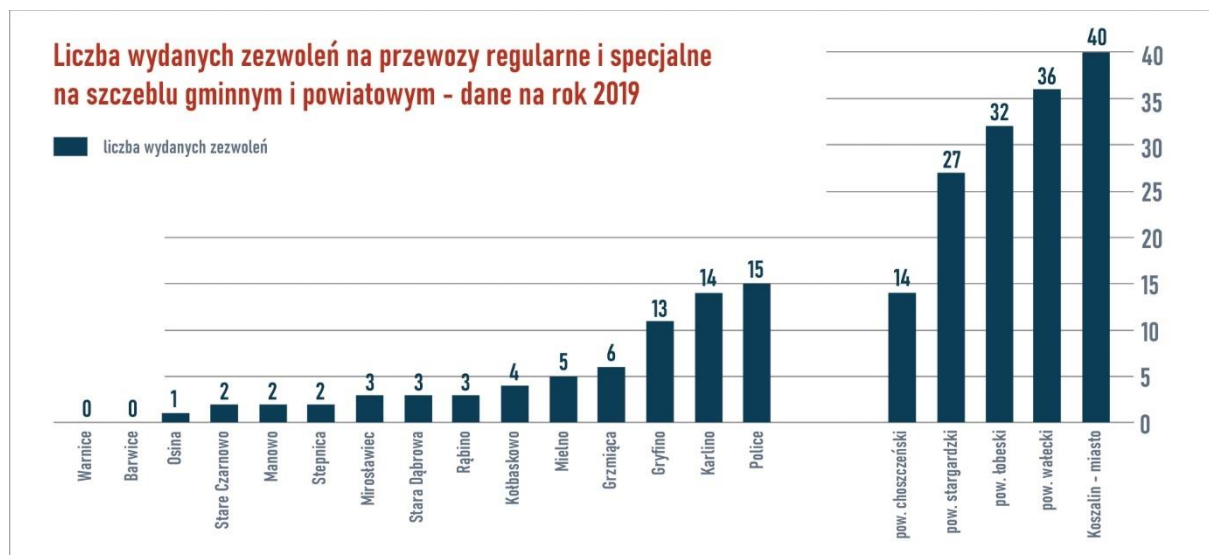
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Spośród samorządów, które zadeklarowały organizację przewozów szkolnych, ponad jedna czwarta (26,7%) organizuje przewozy **w formule zamkniętej**. Jest to dość wysoki odsetek i w kontekście działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej i redukcji wykluczenia transportowego rekomenduje się wspieranie działań na rzecz otwierania tego typu przewozów.

7. Problemy związane z wydawaniem zezwoleń

Rozproszenie poziomów decyzyjnych i kompetencji, wśród jednostek wydających zezwolenia, licencje i określających umowy dotyczące świadczenia usług w zakresie publicznego transportu na obszarze województwa, prowadzi do szeregu zauważalnych problemów. Wpływa m.in. na brak pełnej i aktualnej wiedzy odnośnie działających na obszarze województwa operatorów transportowych i przewoźników, obsługiwanych przez nich tras przejazdów, rozkładów jazdy czy kompletnej bazy danych dotyczącej obsługiwanych przystanków.

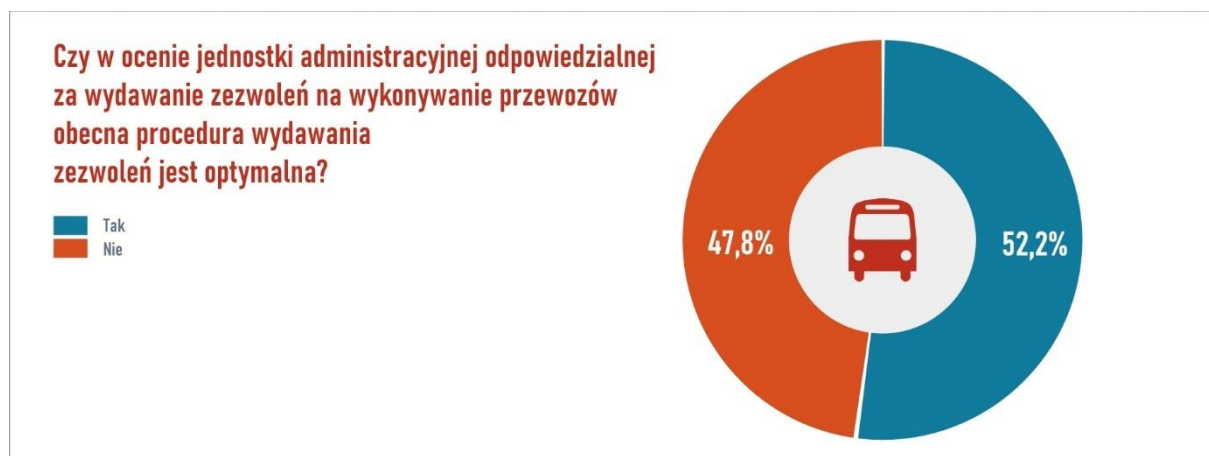
Ryc. 7. Liczba wydanych zezwoleń na szczeblu gminnym i powiatowym



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ustawowe procedury w tym zakresie nie narzucają rozwiązań unifikujących (np. określających format otrzymywanych danych) ani nie nakazują przekazywania informacji pomiędzy poszczególnymi szczeblami administracyjnymi w sposób zorganizowany, tym samym wskazywana w ustawie konieczność koordynacji ma często charakter symboliczny. Równocześnie w trakcie realizowanych projektów przez szczebel regionalny, w tym m.in. w ramach przygotowywania dokumentu Diagnozy uwarunkowań transportowych województwa na potrzeby Regionalnego Planu transportowego, zauważono szereg barier jakie stoją przed samorządami gminnymi i powiatowymi zajmującymi się wydawaniem zezwoleń na wykonywanie przewozów.

Ryc. 8. Ocena obecnych procedur



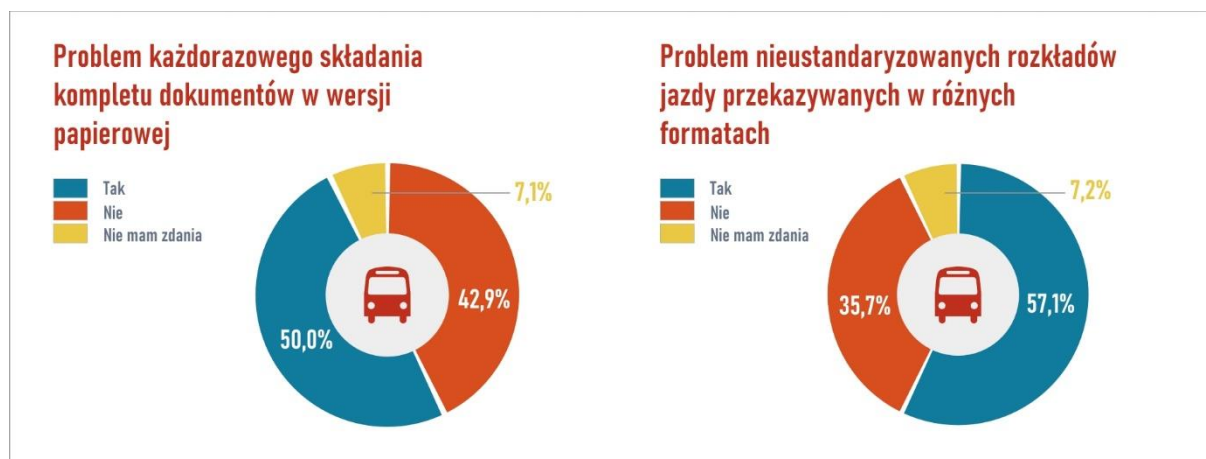
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

W związku z powyższym w ramach ankiety samorządy zostały poproszone o odniesienie się do wyzwań jakie pojawiają się w toku wydawania pozwoleń oraz o ocenę, czy należy wspierać działania na rzecz unifikacji rozwiązań i uproszczenia wybranych procedur.

Niemal połowa samorządów (47,8%) biorących udział w ankiecie wskazała, że **obecnie stosowane procedury wydawania zezwoleń zakresie nie są optymalne**. W tym kontekście wskazano w ankiecie na szereg potencjalnych problemów oraz poproszono o deklarację czy są one zauważalne z poziomu gminy lub powiatu.

Na problem z **koniecznością każdorazowego składania kompletu dokumentów w wersji papierowej** przez przewoźników wskazała równo połowa (50%) głosujących w tym punkcie samorządów. Przyjmowanie dokumentacji papierowej stwarza zarówno problemy z jej przechowywaniem (magazynowanie dokumentów, powtarzające się załączniki zwiększająca objętość) jak i jej przetwarzaniem (konieczność indywidualnej cyfryzacji części opracowań i poszczególnych dokumentów).

Ryc. 9. Problem dokumentacji papierowej i nieustandaryzowanych danych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Wyraźnym problemem jest przekazywanie **nieustandaryzowanych rozkładów jazdy** w różnych formatach (57,1% wskazań). Rozkłady dostarczane są w niespójnych formach np. w postaci wydruków z baz danych, tabel, opisów naniesionych pismem odręcznym, często z zastosowaniem indywidualnych legend i oznaczeń poszczególnych typów kursów. Wprowadza to konieczność indywidualnego przetworzenia danych a w rezultacie może powodować ich przekłamanie np. ze względu na nieczytelność załączników.

Problem nieczytelnych załączników graficznych pokazujących przebieg obsługiwanej linii transportowej oraz wskazujących lokalizację obsługiwanych przystanków jest zauważalny przez **57,1%** respondentów. Załączniki graficzne są przekazywane w różnej formie zarówno jako wydruki z oprogramowania wspomagającego planowanie i organizację transportu, jak i formie map z przebiegiem naniesionym i opisanym odręcznie.

Ryc. 10. Nieczytelne załączniki graficzne i błędy w opisie przystanków



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Respondenci (42,9% głosów) wskazują również na istnienie **problemu stosowania błędnego nazewnictwa i numeracji przystanków** (często przystanki są opisywane niezgodnie z określonymi w uchwałach gmin). Kolejnym zauważonym problemem jest, brak spójności nazewnictwa i numeracji przystanków w uchwałach gmin oraz brak weryfikacji w terenie i w odniesieniu do stanu faktycznego.

Brakuje jednego spójnego i zweryfikowanego repozytorium danych o przystankach, ich numeracji i właściwej nazwie (w pełni zgodnej z wytycznymi ustawowymi).

Respondenci wskazują, że **problem braku łatwego dostępu do historycznych danych przewoźnika**, pozwalających na szybką ocenę dotychczasowego wywiązywania się z realizacji posiadanych zezwoleń i stosowanych taryf nie jest obecnie szczególnie istotny. Nie mniej wskazało na niego **35,7%** samorządów udzielających odpowiedzi na to pytanie.

Ryc. 11. Dostęp do danych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Natomiast wyraźnym problemem jest w ocenie samorządów (**78,6%** wskazań) **brak łatwo dostępnej bazy danych dotyczących wszystkich wydanych zezwoleń**, również na pozostałych szczeblach administracyjnych, pokazującej przebiegi linii komunikacyjnych, na których obsługę wydano zezwolenia. Pomogło by to w lepszej koordynacji wydawanych zezwoleń oraz pozwoliło na możliwości identyfikacji białych plam transportowych. Obecnie przez rozproszenie baz danych na różnych szczeblach administracyjnych uzyskanie pełnej mapy połączeń transportowych jest niezwykle czasochłonne – przez dynamikę systemu transportowego i aktywny proces wydawania zezwoleń opracowane mapy, już w momencie ich ukończenia stają się nieaktualne.

Ryc. 12. Ocena przydatności dedykowanej e-usługi



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ankietowane samorzady (57,1%) wskazują jeszcze na jeden problem jakim jest **trudność ze zweryfikowaniem spełnienia zobowiązania do zamieszczenia przez przewoźnika informacji o godzinach odjazdów na tabliczkach przystankowych**. Zgodnie z ustawą przewoźnik musi przeprowadzić takie działanie, nie mniej jego weryfikacja jest utrudniona zarówno przez brak odpowiednich zasobów kadrowo-finansowych po stronie samorządów, jak i przez działania dewastacyjne, wandalizm czy nieuczciwą konkurencję przewoźników prywatnych (zrywanie lub zaklejanie konkurencyjnych rozkładów jazdy).

Samorządy zostały na koniec zapytane czy w ocenie jednostki odpowiedzialnej za wydawanie zezwoleń na wykonywanie przewozów wskazanym byłoby wprowadzenie rozwiązania w postaci dedykowanej e-usługi ułatwiającej proces administracyjny mogącej zlikwidować lub ograniczyć część wskazanych problemów.

E-usługa mogłaby objąć zarówno usprawnienie elementów samego procesu np. poprzez uporządkowanie zbierania danych (uniwersalny format załączników graficznych, możliwość przedstawienia przebiegu linii w trybie online, ustandaryzowanie rozkładów jazdy, pełna aktualna baza przystankowa), jak i pozwalałaby na użyteczne ich wykorzystanie np. poprzez możliwość automatycznego wygenerowania rozkładu jazdy dla wybranego przystanku autobusowego (tabliczka przystankowa).

Samorządy niemal jednoznacznie wskazały (91,3% odpowiedzi na tak), że wdrożenie usprawnienia w postaci e-usługi o takim zakresie mogłoby wyraźnie ułatwić obecny proces administracyjny związany z wydawaniem zezwoleń.

8. Oczekiwania i dalsze kierunki działań

Przedstawiciele samorządów zostali zapytani o główne wyzwania związane infrastrukturą oraz organizacją transportu. W ankiecie została wskazana możliwość zwrócenia uwagi na szczególnie obszar problemowy, z którym zmagają się w związku z realizacją swoich polityk transportowych.

Z racji niewielkiego odsetka odpowiedzi zdecydowano się na zbiorcze przedstawienie głównych problemów poszczególnych gmin i powiatów wraz z próbą ich podsumowania, ponieważ w wielu wypadkach z podobną grupą problemów może mierzyć się znaczna część samorządów, które nie zdecydowały się na wzięcie udziału w badaniu.

Wyzwania infrastrukturalne

Poniżej w tabeli przedstawiono odpowiedzi zbiorcze przekazane przez poszczególne gminy, powiaty i miasta na prawach powiatu, które wskazały trzy główne wyzwania, bariery lub oczekiwane działania związane z infrastrukturą transportową.

Tab. 01. Główne wyzwania infrastrukturalne lub priorytety inwestycyjne w odniesieniu do infrastruktury transportowej gminy

Infrastruktura - gminy			
	1.	2.	3.
Cedynia*	rozbudowa DW 124 w okolicach Osinowa Dolnego z budową ścieżki rowerowej do mostu granicznego **	remont DW 124 w m. Golice**	budowa ścieżki rowerowej Cedynia - Osinów Dolny i Radostów - Golice wzdłuż DW 124
Barwice	ścieżka rowerowa	naprawa dróg	-
M. Białogard	poprawa stanu technicznego istniejących dróg na terenie miasta	rozbudowa sieci dróg rowerowych w mieście	budowa centrum przesiadkowego na bazie dworca kolejowego
Goleniów	przebudowa mostów	przebudowa i poprawa nawierzchni dróg	budowa chodników i ciągów pieszo – rowerowych
Gryfino	-	modernizacja przystanków autobusowych	poprawa stanu dróg gminnych
Grzmiąca	przebudowa ulicy Spółdzielczej wraz z niezbędną infrastrukturą w miejscowości Grzmiąca	budowa ciągów komunikacyjnych i przebudowa dróg osiedlowych przy ul. Bobolickiej w Grzmiącej	wykonanie ścieżki pieszo-rowerowej na dawnym nasypie kolejowym oraz od miejscowości Grzmiąca nad Jeziora Baczyno
Karlino	finanse	sytuacja własnościowa niektórych odcinków dróg	trudna współpraca w innych JST/institucjami w zakresie partycypacji w kosztach i spraw formalno-prawnych przy wspólnym remoncie dróg
Kołbaskowo	budowa drogi gminnej łączącej drogę powiatową nr 39272 Szczecin – Siadło Górne z projektowanym węzłem Przecław na DK 13	budowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych w gminie Kołbaskowo oraz drogi łączącej drogę powiatową nr 39262 w Ostoi z ulicą Zbójnicką w Szczecinie.	budowa przystanku kolejowego Kołbaskowo**
Krzęcin	poprawa jakości dróg gminnych/powiatowych na terenie gminy		
Mielno	budowa głównej arterii Mielna, ul. Lechitów i Chrobrego	przebudowa dróg powiatowych w zachodniej części Gminy Mielno	przebudowa lokalnych układów drogowych w celu upłynnienia ruchu w miejscowościach
Osina	przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy, które nie są w zarządzie gminy i które stanowią większość szlaków komunikacyjnych na terenie gminy	chodników wzdłuż dróg powiatowych w miejscowościach na terenie gminy	budowa ścieżek rowerowych na terenie gminy

Police	odbudowa i modernizacja istniejącej sieci drogowej, poprawa BRD	budowa i modernizacja infrastruktury dla sprawniejszego prowadzenia transportu zbiorowego o znaczeniu lokalnym i metropolitalnym	budowa dróg lokalnych i uzupełnienie istniejącej sieci drogowej wraz z poprawą połączeń lokalnych
Połczyn Zdrój*	budowa obwodnicy Połczyna**	budowa ścieżki rowerowej Połczyn Zdrój – Barwice oraz Połczyn Zdrój – Kołacz **	budowa ścieżki rowerowej Połczyn Zdrój - do istniejącej ścieżki po starym szlaku kolejowym **
Rąbino	remont dróg	remont przystanków	remont mostu w miejscowości Kołatka
M. Sławno	remonty dróg	utwardzenie dróg gruntowych	-
Stara Dąbrowa	przebudowa dróg powiatowych	przebudowa dróg gminnych	budowa ścieżek rowerowych
Stare Czarnewo	budowa dróg gminnych w miejscowości Kołbacz - etap II	przebudowa drogi gminnej w Żelewie - etap II i III.	budowa drogi rowerowej ze Starego Czarnewa do strefy przemysłowej w Gardnie
Stepnica	większa dostępność środków zewnętrznych - dofinansowania	uproszczenie procedur administracyjnych	uproszczenie procedur składania wniosków o dofinansowanie - wytycznych
Warnice	budżet na budowę nowych dróg, ścieżek rowerowych, chodników	wsparcie finansowe na remont i budowę nowych przystanków na drogach wojewódzkich i powiatowych.	budżet na linie w małych miejscowościach

* **samorządy** które zgłosiły uwagi w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania RPT

** **uwagi** zgłoszone w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania RPT

Przeważająca liczba gmin w zakresie wyzwań infrastrukturalnych wskazuje na konieczność działań związanych z **rozbudową i modernizacją sieci drogowej** powołując się zarówno na niezadowalającą jakość techniczną dróg, zagrożenie dla bezpieczeństwa czy konieczność zwiększenia dostępności i przepustowości niektórych odcinków. Drugą grupą wskazań są działania na rzecz rozwoju **infrastruktury rowerowej**. Jako główną barierę ograniczającą działania związane z rozwojem infrastruktury wskazują się dosyć oczywistą barierę finansową wnioskując jednocześnie o uproszczenie ewentualnych procedur związanych z potencjalnymi, przyszłymi mechanizmami wsparcia.

Tab. 02. Główne wyzwania infrastrukturalne lub priorytety inwestycyjne w odniesieniu do infrastruktury transportowej powiatu

Infrastruktura – powiaty i miasta na prawie powiatu			
	1.	2.	3.
Powiat łobeski	Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 4314Z Resko-Radowo-Węgorzyno-Brzeźniak	Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 4339Z Runowo - Winniki	Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 4305Z Resko-Łososnica
Powiat walecki	przebudowa ok. 40 km dróg	budowa dróg rowerowych	przebudowa/remont istniejących obiektów inżynierskich (mosty i wiadukt)
Miasto Koszalin	ukończenie budowy dróg ekspresowych S6 i S11	modernizacja linii kolejowych nr: 202 i 402 wraz z podniesieniem prędkości eksploatacyjnej i przepust. pociągów	budowa centrów przesiadkowych integrujących kolej, transport autobusowy, samochodowy i rowerowy

Wnioski przekazane przez powiaty mają charakter tożsamy do wniosków gminnych – wnioskuje się o dalsze wspieranie i rozwój sieci drogowej (krajowej, wojewódzkiej i powiatowej), wraz ze wsparciem działań na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej, budowy węzłów multimodalnych i modernizacją odcinków kolejowych.

Wyzywania w zakresie organizacji transportu

Poniżej w tabeli przedstawiono odpowiedzi zbiorcze przekazane przez poszczególne gminy, powiaty i miasta na prawach powiatu, które wskazały trzy główne wyzwania, bariery lub oczekiwane działania związane z systemami transportu publicznego. Samorządy mogły odnieść się zarówno do procesów organizacyjnych, na które mają bezpośredni wpływ jak i do ogólnej sytuacji transportowej i specyficznych uwarunkowań gminy.

Tab. 03. Główne wyzwania związane z organizacją transportu, dostępnością systemów transportu publicznego lub ofertą przewoźników prywatnych na obszarze gminy

Organizacja transportu - gminy			
	1.	2.	3.
M. Białogard	modernizacja bazy transportowej	rozbudowa systemu informacji pasażerskiej wraz z jego cyfryzacją	zwiększenie liczby pasażerów
Goleniów	dostosowanie transportu do potrzeb mieszkańców i osób o ograniczonej sprawności ruchowej	przejście na mobilność niskoemisyjną	powszechny dostęp systemu informacji dla pasażera
Gryfino	wprowadzenie bardziej ekologicznych środków komunikacji o napędzie hybrydowym bądź elektrycznym	dostosowanie oferty transportowej do potrzeb pasażerów	synchronizacja rozkładów jazdy, zbudowanie systemu informacji pasażerskiej
Grzmiąca	zbyt mała ilość osób zainteresowana transportem zbiorowym.	brak połączeń komunikacyjnych pomiędzy większymi miejscowościami.	duże koszty utworzenia nowej linii autobusowej wraz z jej utrzymaniem.
Karlino	brak przewoźników chętnych do stworzenia linii komunikacyjnych obejmujących teren gminy	ograniczona częstotliwość wykonywania kursów ze względu na małą liczbę pasażerów	-
Kołbaskowo	uruchomienie kolejowych przewozów pasażerskich	sprawne przemieszczanie w warunkach nasilającej kongestii.	budowa centrów przesiadkowych łączących różne formy mobilności.
Krzęcin	brak zorganizowanego transportu zbiorowego na terenie gminy	brak rozwiniętej sieci transportu publicznego na obszarze całej gminy, wykonywanej przez prywatnych przewoźników	utrudniona dostępność mieszkańców gminy do przystanku kolejowego oraz punktów transportu publicznego wykonywanego przez prywatnych przewoźników
Manowo	organizacja transportu publicznego do miejscowości Cewlino	organizacja transportu publicznego do miejscowości Wyszehórz	-
Mielno	brak systemów transportu publicznego, konieczność współpracy w ramach ZIT KKBOF, brak inicjatyw współpracy ze strony partnerów,	brak kursów całorocznych, oferta transportowa ma charakter sezonowy,	niski standard usług i brak dostępności oferty dla osób niepełnosprawnych,
Mirosławiec	organizacja transportu do miasta wojewódzkiego	organizacja transportu do gmin, które mają połączenie kolejowe (Tuczno, Kalisz Pomorski),	uruchomienie przewozów pasażerskich na linii 410
Moryń*	uruchomienie linii autobusowej Dębno-Witnica-Moryń-Cedynia**	zatrzymywanie się pociągów dalekobieżnych w m. Witnica**	-
Osina	ograniczone możliwości finansowe gminy	brak firm przewozowych na terenie gminy Osina	potrzeba objęcia połączeniami transportowymi wszystkich miejscowości sołeckich
Police	koszty organizacji transportu	dostępność komunikacji publicznej dla wszystkich mieszkańców gminy	zapobieganie niszczeniu infrastruktury przystankowej

Połczyn Zdrój*	uruchomienie komunikacji publicznej na trasach Połczyn Zdrój - Szczecin, Szczecinek, Koszalin, Poznań, Kołobrzeg**		
Rąbino	zły stan techniczny dróg	koszty eksploatacji pojazdów w wyniku ich użytkowania na drogach nie spełniających standardów dróg	mała liczba osób chętnych do korzystania z transportu publicznego
Stara Dąbrowa	Finansowanie	organizatorem transportu na liniach komunikacyjnych przebiegających przez kilka gmin na terenie powiatu winien być powiat (w szczególności, gdy linia zapewnia połączenie z miastem powiatowym)	-
Stare Czarowo	likwidacja przewoźników prywatnych na obszarze gminy, co prowadzi do braku konkurencyjności na rynku przewozów.	wzrost kosztów organizacji przewozów szkolnych i przedszkolnych.	-
Stepnica	większa dostępność do małych miejscowości linii autobusowych lub busów	większa częstotliwość kursów	większe dofinansowanie samorządów
Trzebiatów*	poprawa warunków publicznego transportu drogowego w celu lepszego skomunikowania gminy z powiatami Kołobrzeskim i Kamieńskim	poprawa warunków publicznego transportu kolejowego w celu lepszego skomunikowania gminy z powiatami Kołobrzeskim i Kamieńskim	poprawa warunków publicznego transportu rowerowego w celu lepszego skomunikowania gminy z powiatami Kołobrzeskim i Kamieńskim
Warnice	zbyt mała liczba ofert przewoźników na realizację transportu w małych miejscowościach	zbyt mała ilość i częstotliwość środków komunikacji w małych miejscowościach	zapotrzebowanie na środki zewnętrzne umożliwiające realizację transportu publicznego w małych miejscowościach

* **samorządy** które zgłosiły uwagi w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania RPT

** **uwagi** zgłoszone w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania RPT

W zakresie organizacji i rozwoju systemów transportowych gminy wskazują na bardzo szeroki zakres wyzwań i zagadnień. Wskazuje się na wiele ograniczeń i czynników, od całkowitego braku oferty transportowej, przez kursy niedostosowane do faktycznych potrzeb, problemy z finansowaniem transportu samorządowego, niewielką ilość podmiotów świadczących usługi przewozowe czy konflikty organizacyjne (na linii powiaty-gminy).

W wypadku już istniejących rozwiązań wskazuje się na konieczność **wzajemnej koordynacji** ofert i ścisłej współpracy przewoźników i podmiotów organizacyjnych. Wymienia się również czynniki infrastrukturalne wpływające zarówno na brak zainteresowania przewoźników obsługą konkretnych tras (zły stan techniczny dróg) czy powodujących zmniejszone zainteresowanie pasażerów (brak lub dewastacja infrastruktury przystankowej, brak dostosowania rozwiązań do osób o ograniczonej mobilności).

Gminy widzą też konieczność ulepszania sieci połączeń multimodalnych. Ułatwienie dostępu do infrastruktury kolejowej (przystanki i dworce) w ramach której realizowane są regularne połączenia kolejowe, w znacznym stopniu zwiększyło by dostępność transportową obszaru i polepszyło stabilność oferty transportowej.

Pojedyncze gminy nie są samodzielnie w stanie podołać wyzwaniom organizacji transportu, ograniczając się jedynie do spełnienia koniecznych wymagań ustawowych (organizacja przewozów przedszkolnych i szkolnych). W ten sposób całkowicie polegają na organizacji transportu zbiorowego poprzez przewoźników prywatnych zainteresowanych niemal wyłącznie liniami komercyjnymi (o największym popycie), co w rezultacie prowadzi często do transportowego wykluczenia mieszkańców ze znacznej części obszaru gminy.

Tab. 04. Główne wyzwania związane z organizacją transportu, dostępnością systemów transportu publicznego lub ofertą przewoźników prywatnych na obszarze powiatu lub miasta na prawach powiatu

Organizacja transportu – powiaty i miasta na prawach powiatu			
	1.	2.	3.
Powiat białogardzki*	zwiększenie liczby połączeń kolejowych**		
Powiat gryfiński*	zatrzymywanie się pociągów dalekobieżnych w m. Witnica	zapotrzebowanie na zatrzymywanie się pociągów dalekobieżnych na stacjach w m. Krzywin I Pacholęta	
Powiat łobeski	brak środków finansowych	niejednoznaczne przepisy (brak ostatecznego kształtu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	uwzględnienie linii autobusowej Łobez - Szczecin przez Radowo Małe, Nowogard lub Łobez z węzłem w Nowogardzie **
Powiat stargardzki	finansowe – brak funduszy	-	-
Miasto Koszalin	nadanie priorytetu transportu zbiorowemu w ruchu	integracja taryfowa i linii komunikacji miejskiej z transportem regionalnym (autobusy, kolej)	ujednolicenie informacyjne, organizacyjne planowania i zarządzania transportem pod jedną jednostką

* **samorządy** które zgłosiły uwagi w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania RPT

** **uwagi** zgłoszone w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania RPT

Podobnie jak w wypadku zagadnień infrastrukturalnych wnioski przekazane przez powiaty mają charakter tożsamy do wniosków gminnych – wskazują na konieczność rozszerzenia oferty przewozowej (z naciskiem na ofertę przewozów kolejowych), zapewnienie stabilnego finansowania oraz dążenie do lepszej koordynacji ofert.

Uwagi przekazane przez województwa

W procesie zbierania wniosków do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego w ramach odpowiedzi na obwieszczenie z dnia 1 grudnia 2020 r. o przystąpieniu do sporządzania dokumentu swoje uwagi zgłosiły również dwa województwa: lubuskie i wielkopolskie.

Tab. 05. Wnioski województw sąsiadujących

Lista zgłoszonych uwag	
Województwo	Uwaga
Województwo Wielkopolskie	Uwzględnienie istniejących ciągów komunikacyjnych przebiegających przez granice województw (Linie kolejowe, drogi krajowe, wojewódzkie powiatowe i gminne)
Województwo Lubuskie	Odbudowa linii kolejowej nr 415 i modernizacja linii 273

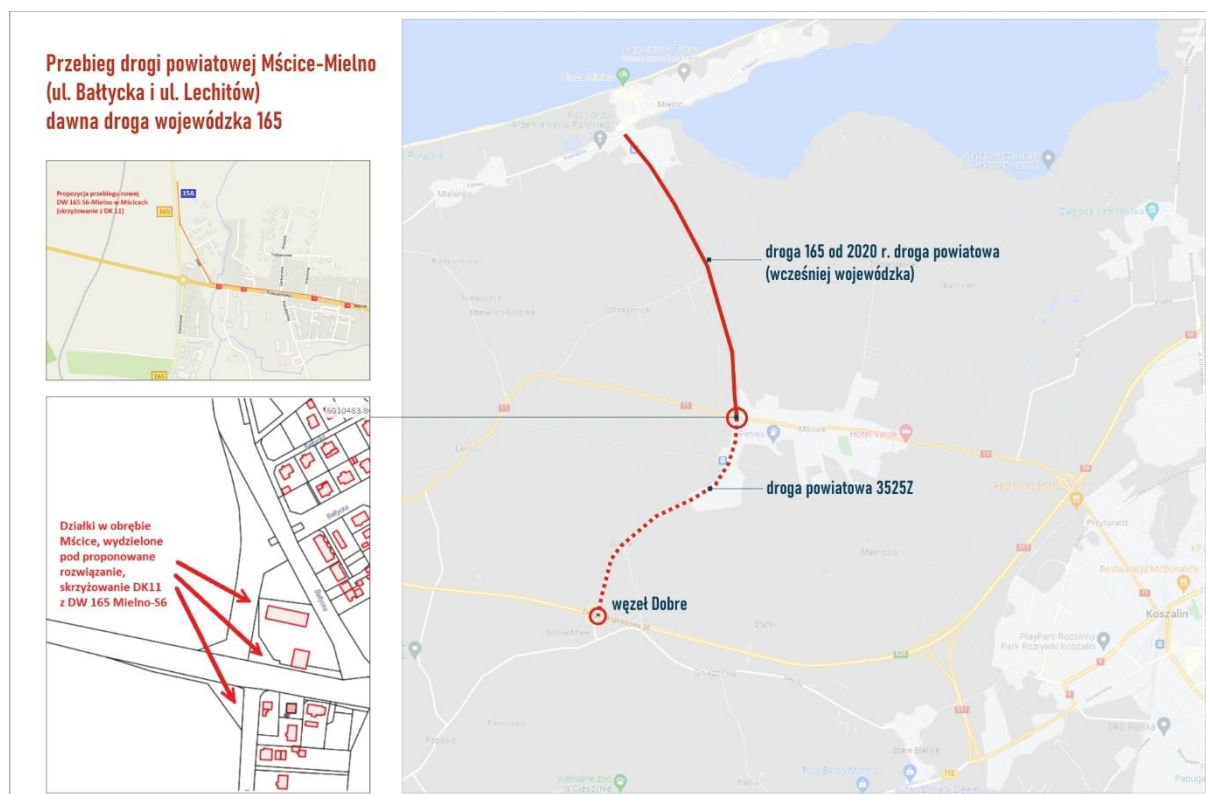
Odnosnie uwagi **województwa wielkopolskiego** należy wskazać, że założenia rozwoju ponadregionalnych ciągów komunikacyjnych mają swoje szerokie odzwierciedlenie w polityce przestrzennej regionu (m.in. zapisy ramach kierunków Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego) oraz w politykach krajowych przykładowo w ramach rozwoju sieci drogowej na styku województw zachodniopomorskiego i wielkopolskiego. Planowane są inwestycje poziomu krajowego polegające m.in. na budowie dróg ekspresowych w ciągu drogi krajowej nr S10 drogi krajowej nr S11. Podobnie sytuacja ma się w wypadku uwagi zgłoszonej ze strony **województwa lubuskiego**. Projekt dotyczący odbudowy linii nr 415 oraz linii tworzących ciąg Stargard - Pyrzyce - Myślibórz - Kostrzyn jest ujęty m.in. w uchwalonej w 2021 roku Polityce Transportowej Województwa Zachodniopomorskiego i został zgłoszony do realizacji w ramach Krajowego Programu Lokalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej +. W związku z powyższym obie linie zostaną uwzględnione w RPT. Linia znaczenia krajowego nr 273 ujęta została w programach rządowych, przewidujących jej modernizację oraz finansowanie ze środków unijnych oraz z budżetu państwa (linia ma kluczowe znaczenie dla spójności komunikacyjnej województwa zachodniopomorskiego).

Szczególne problemy i wyzwania powiązane ze szczeblem regionalnym

Poniżej przedstawiono odpowiedzi gmin i powiatów, które w pytaniu o dodatkowe komentarze i uwagi wskazały na indywidualne problemy i wyzwania dotyczące kierunku rozwoju dostępności transportowej, wspierania mobilności mieszkańców i systemów transportowych na własnym obszarze.

Mielno

Mając na uwadze sytuację jaka powstała po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej S6, tj. degradację DW 165 Mście-Mielno do poziomu drogi powiatowej, przedstawiciele gminy Mielno zwracają się z wnioskiem o podjęcie działań mających na celu wpisanie do planów strategicznych Województwa przywrócenia statusu drogi wojewódzkiej oraz nowego docelowego przebiegu DW 165, bezpośrednio od drogi S6 (węzeł Dobrze) do miasta Mielno.

Ryc. 13. Lokalizacja drogi

Źródło: Gmina Mielno

(...) Dawna droga wojewódzka, a od 2020 powiatowa nr 165 Mście-Mielno liczy tylko 4,5 km jednak o jej znaczeniu decyduje nie długość, lecz znaczenie komunikacyjne, jako drogi dojazdowej do jednego z najpopularniejszych w kraju ośrodków turystycznych.

Art. 6 ust. 1 ustawy o drogach publicznych stanowi, że: Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1 [drogi krajowe], stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa. Natomiast art. 6a ust. 1 stanowi, że: Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 1, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą.

Nie ulega wątpliwości, że do zaliczenia do kategorii dróg wojewódzkich wystarczające jest spełnienie przynajmniej jednej z przesłanek, o których mowa w art. 6 ust. 1 udp. W przypadku Mielna zachodzi każda z nich. Przypominamy, że Mielno z dniem 1 stycznia 2017 r. uzyskało status miasta, a droga 165 stanowi najkrótsze połączenie z Koszalinem oraz siecią dróg wyższej rangi. W naszej ocenie obecny stan jest więc po prostu niezgodny z obowiązującym prawem. Jakikolwiek przeciwnie argumenty prawne nie mogą uchylać zasadniczego celu przepisu, że **do każdego miasta powinien być zapewniony dojazd drogą o randze co najmniej wojewódzkiej**. Z naszej analizy

wynika, że Mielno jest prawdopodobnie jedynym miastem w Województwie Zachodniopomorskim pozbawionym dojazdu drogą publiczną rangi wojewódzkiej lub wyższej. Jest to szczególnie dotkliwe, biorąc pod uwagę, że utrata statusu drogi wojewódzkiej nastąpiła 3 lata po uzyskaniu przez Mielno statusu miasta.

Jeżeli chodzi o znaczenie drogi dla województwa, to DW 165 o długości 4,5 km stanowiła główny dojazd do Mielna jako punktu docelowego. Dane z pomiarów natężenia ruchu przytoczone w **Planie Zagospodarowania Przebiegu Województwa Zachodniopomorskiego** (Szczecin 2020, str. 221-222) pokazują, że na drodze 165 odnotowano jeden z najwyższych w województwie średniodobowych wyników natężenia ruchu: 7,7 tys. pojazdów na dobę. W tym samym akapicie napisano, że pomiary dotyczą ruchu średniorocznego, w sezonie letnim jest on wielokrotnie wyższy.

Zwracamy także uwagę, że w przeszłości istniały plany przebudowy skrzyżowania w Mścicach na DK11 na skrzyżowanie o ruchu okrężnym, tak aby wyeliminować wąskie gardło w tym miejscu. Wytyczono na ten cel poszerzenia pasów drogowych oraz nowe połączenie DK 11 z DW 165. Są to działki Skarbu Państwa nr 253/7, 237/8 oraz 237/6 w obrębie Mścice, Gmina Będzino.

Nie bez znaczenia jest, że tylko bezpośrednie połączenie S6 z Mielnem, umożliwi ustawienie na S6 zwykłego drogowskazu typu E-2a z nazwą Mielna jako punktu docelowego. Obecnie na węźle S6 Dobrze obowiązują dwa kierunki zjazdu: na Mścice oraz na Gniazdowo. Nie uchybiając niczego tym miejscowościom, to stan taki nie ułatwia turystom dotarcia nad Bałtyk. Dzięki przychylności GDDKiA udało się ustawić dodatkowe kierunkowskazy typu E-8 z nazwą Mielna, jednak co do zasady znaki te służą jedynie do oznaczania obiektu turystycznego lub wypoczynkowego. Według nas, brak środków na utrzymanie przejmowanych odcinków dróg od GDDKiA, inne, być może ważniejsze potrzeby województwa stanowią jednak problemy doraźne i przejściowe, które nie mogą być uzasadnieniem do wycofywania się z obiektywnie potrzebnych zadań oraz z obowiązku planowania długofalowego. Podjęte decyzje o degradacji DW 165 i automatycznym wycofaniu się Województwa z planów bezpośredniego połączenia Mielna z siecią dróg krajowych, są wycofaniem się z roli gospodarza oraz zaprzeczeniem idei postępu i rozwoju. Prosimy więc o uwzględnienie powyższego w opracowaniach planistycznych i strategicznych dotyczących rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego. (...)

Z analizy przeprowadzonej przez RBGPWZ wynika, że na obszarze województwa zachodniopomorskiego w podobnej sytuacji co Mielno znajdują się jeszcze miasta Borne Sulinowo oraz Dobrzany, które również nie są dostępne bezpośrednio poprzez sieć dróg wojewódzkich. Problem ten powinien zostać ujęty w opracowaniu RPT.

9. Podsumowanie i rekomendacje

Badanie ankietowe „Transport i mobilność w regionie 2021” skierowane do samorządów było próbą oceny uwarunkowań i barier z jakimi muszą mierzyć się samorządy w kontekście prowadzonej polityki transportowej. Zebrane informacje zostaną użyte m.in. do wsparcia dokumentów polityki regionalnej.

Wśród barier i wyzwań samorządy wskazują głównie na szeroko pojęte **kwestie finansowe** (zarówno w zakresie finansowania inwestycji jak i kosztów operacyjnych i utrzymaniowych).

W zakresie oczekiwanych przez samorządy działań inwestycyjnych na pierwsze miejsca wysuwają się działania na rzecz zwiększenia dostępności transportowej poprzez poprawę jakości i bezpieczeństwa **infrastruktury drogowej**. Samorządy widzą również potrzebę rozwoju sieci **infrastruktury rowerowej** chociaż nie posiadają w przeważającej większości dedykowanych dokumentów odnoszących się do kierunków jej rozwoju i wdrażania.

W zakresie organizacji transportu publicznego samorządy (poza miastami) realizują głównie ustawowe wymogi związane z zapewnieniem dojazdów do szkół i przedszkoli natomiast obsługa transportowa powierzana jest podmiotom prywatnym poprzez wydawane zezwolenia na obsługę linii transportowych. Główny procent zezwoleń wydawany jest na **szczeblu powiatowym** stąd tam w pierwszej kolejności powinny być kierowane działania związane z usprawnianiem procesów administracyjnych na rzecz lepszej koordynacji i optymalizacji sieci połączeń transportu publicznego.

Od strony organizacyjnej związanej z samą ankietą należy wskazać szczególnie na kwestie braku ujednolicenia standardów i podejść do sposobu zbierania danych. Utrudnia to ich jednoznaczne zestawienie stąd zaleca się by kwestiom i możliwościom standaryzacji danych przyjrzeć się w kontekście przyszłych działań podejmowanych między innymi na szczeblu regionalnym.