

# Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020

Umowa nr 10/67/MOF2/SSOM/2014  
na wykonanie opracowania „Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez  
integracje systemu transportu publicznego na obszarze  
Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego





Dokument przygotowany przez:



**"TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.**  
ul. Krasińskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,  
tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl  
www.trako.com.pl



*Oddział Szczecin*

**Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji  
Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Szczecinie**  
ul. Dworcowa 19/217, 70-206 Szczecin,  
tel./fax: 91-813-75-19, e-mail: sitkrpos@wp.pl  
www.sitkszczecin.org.pl



**DS CONSULTING Sp. z o.o.**  
ul. Grunwaldzka 209, 80-266 Gdańsk,  
tel./fax: 58 344-44-50, e-mail: biuro@dsconsulting.com.pl  
www.dsconsulting.com.pl

## Spis treści

1.	Delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego .....	6
2.	Misja, wizja oraz kluczowe wyzwania.....	7
2.1.	Misja rozwoju transportu publicznego w SOM .....	7
2.1.1.	Zapewnienie transportu w całym SOM, obejmującego wszystkie grupy społeczne .....	7
2.1.2.	Transport zintegrowany .....	7
2.1.3.	System bez barier .....	7
2.1.4.	Komplementarne podejście do organizacji .....	7
2.2.	Wizja „Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020” .....	8
2.2.1.	Utworzenie komplementarnego wielosystemowego transportu publicznego .....	8
2.2.2.	Stworzenie wspólnego systemu zarządzania .....	8
2.2.3.	Integracja systemu w oparciu o SKM .....	9
2.2.4.	Zapewnienie optymalnego połączenia każdej siedziby gminy SOM ze Szczecinem .....	9
2.2.5.	Integracja transportu metropolitalnego z gminnym i miejskim .....	9
2.3.	Kluczowe wyzwania w procesie integracji transportu publicznego .....	9
2.3.1.	Wybranie modelu zarządzania i organizacji transportu publicznego na terenie SOM.....	9
2.3.2.	Stworzenie spójnego systemu transportu publicznego pomiędzy jednostkami zarządzającymi	10
2.3.3.	Połączenie obecnie istniejących systemów transportowych w jeden organizm.....	10
3.	Publiczny transport zbiorowy w lokalnych dokumentach strategicznych i planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	10
3.1.	Cele wynikające z lokalnych dokumentów strategicznych .....	10
3.1.1.	Strategia (Program) Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra .....	10
3.1.2.	Strategia Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023 .....	11
3.1.3.	Strategia Rozwoju Gminy Gryfino.....	11
3.1.4.	Strategia Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022.....	11
3.1.5.	Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Kołbaskowo.....	12
3.1.6.	Strategia rozwoju gminy Nowe Warpno .....	12
3.1.7.	Strategia Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020.....	12
3.1.8.	Strategia Rozwoju Powiatu Polickiego do roku 2020 .....	13
3.1.9.	Plan Rozwoju Lokalnego dla Gminy Stare Czarnowo 2004-2013 oraz Strategia gminy Stare Czarnowo .....	13
3.1.10.	Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020.	14
3.1.11.	Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007-2020	14

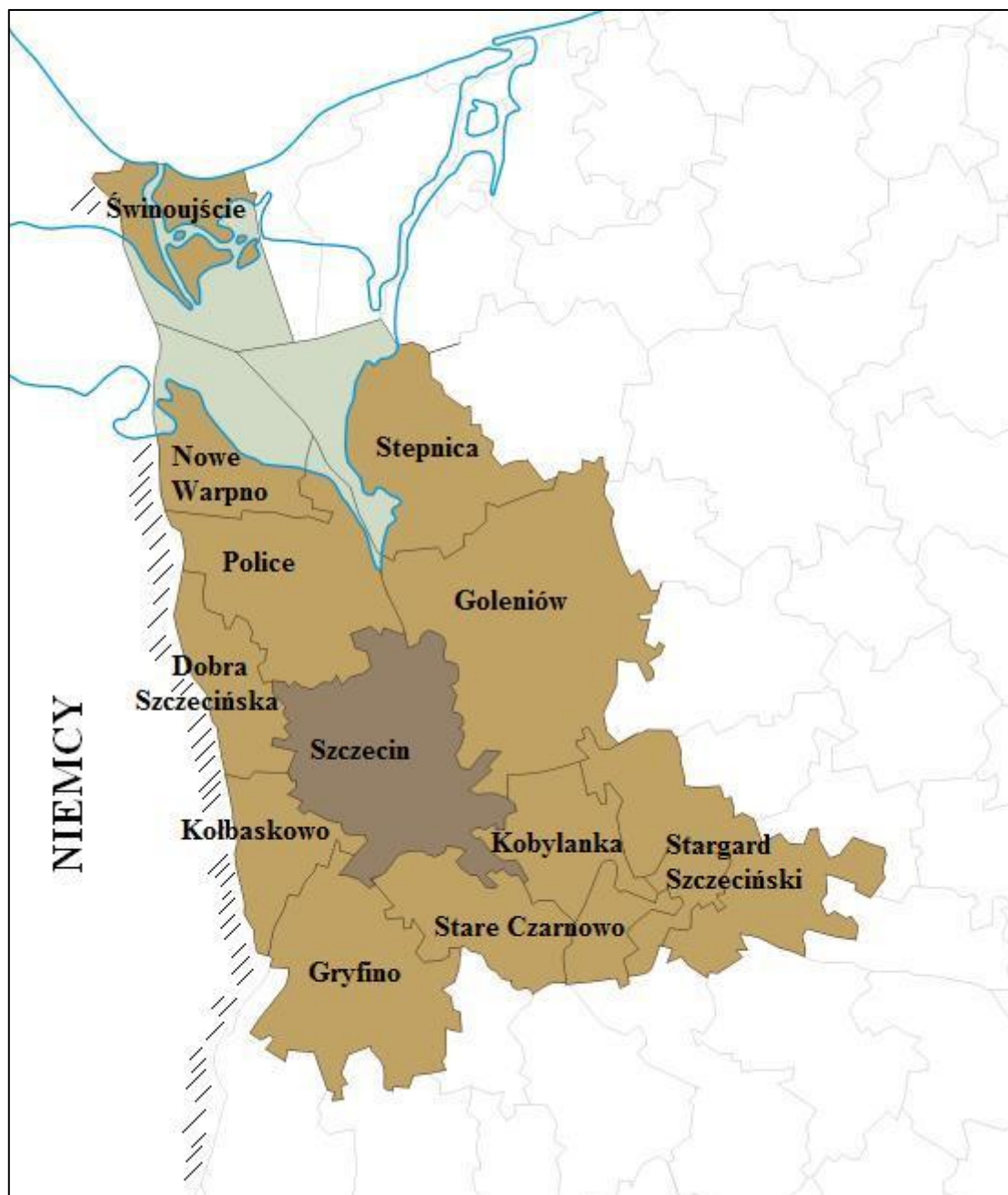
3.1.12.	Strategia rozwoju Gminy Stepnica do roku 2025 .....	14
3.1.13.	Strategia Rozwoju Szczecina 2025.....	15
3.1.14.	Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014-2020.....	16
3.1.15.	Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020	17
3.1.16.	Szczeciński Obszar Metropolitalny Strategia Rozwoju 2020 .....	17
3.1.17.	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – projekt .....	18
3.1.18.	Cele strategiczne i cele operacyjne – podsumowanie.....	18
3.3.	Analiza dobrych praktyk funkcjonujących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego na terenie wybranych obszarów funkcjonalnych w Polsce i w Unii Europejskiej .....	26
3.3.1.	Rzeczpospolita Polska .....	27
3.3.1.1.	Warszawski Obszar Funkcjonalny (Obszar Metropolitalny Warszawy) – „model warszawski” .....	27
3.3.1.2.	Wrocławski Obszar Funkcjonalny – „model wrocławski” .....	30
3.3.1.3.	Obszar centralny województwa śląskiego – „model górnośląski” .....	33
3.3.1.4.	Projekty integracji transportu .....	34
3.3.1.4.1.	Bydgosko – Toruński Obszar Metropolitalny – „model BiT” .....	35
3.3.1.4.2.	Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy – „model LGOM” .....	38
3.3.2.	Integracja taryfowo-biletowa w innych krajach członkowskich Unii Europejskiej .....	41
3.3.2.1.	Republika Federalna Niemiec – HVV Hamburg – „model hamburski” .....	42
3.3.2.2.	Republika Czeska – KORDIS JMK – „model górnomorawski” .....	45
3.4.	Cele strategiczne i operacyjne dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego .....	48
3.4.1.	Cel strategiczny dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego .....	48
3.4.2.	Cele operacyjne dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego .....	48
3.4.3.	Zadania dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wynikające z celów operacyjnych ....	49
4.	System zarządzania Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020 .....	67
4.1.	Etapy zarządzania ZSTP.....	67
4.2.	Wskaźniki osiągnięcia celów ZSTP .....	71
5.	Plan finansowy.....	75
6.	Harmonogram – plan działań integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze SOM .....	79
7.	Instrumenty finansowania Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.....	82
8.	Ewaluacja ex-ante.....	86
8.1.	Ocena wartości projektu z zastosowaniem określonych kryteriów i standardów w celu jego usprawnienia i rozwoju .....	87



8.2. Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów,.....	92
8.3. Ocena na ile planowane interwencje są trafne z punktu widzenia potrzeb beneficjentów oraz spójne w zakresie planowanych celów i sposobów ich realizacji.....	92
8.4. Porównywanie rezultatów projektu ze wstępnymi zamierzeniami .....	93
8.5. Badanie kontekstu społecznego i gospodarczego .....	93
8.6. Zidentyfikowanie słabych i mocnych stron planowanych zadań .....	93
8.7. Identyfikacja i sygnalizowanie potencjalnych trudności .....	94
8.8. Zdiagnozowanie potrzeb i oczekiwań grup docelowych.....	96
9. Rekomendacje zmian prawa miejscowego oraz instrumentów niefinansowych .....	97
Spis tabel .....	116
Spis rysunków .....	117

## 1. Delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM) jest to obszar obejmujący swoim zasięgiem miasto Szczecin wraz z otaczającymi go gminami, na które oddziałuje funkcjonalnie i gospodarczo: Dobra (Szczecińska), Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Stepnica, Police, Stare Czarnowo, Stargard Szczeciński, a także miasto Stargard Szczeciński i miasto Świnoujście (Rys. 1.1.).



Rys. 1.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny (Źródło: <http://www.som.szczecin.pl/>)

Gminy miejskie, wiejskie i wiejsko-miejskie SOM zajmują łącznie obszar o powierzchni 2 794,51 km<sup>2</sup> (12,2% obszaru województwa) zamieszkały przez 687 247 osób (39,98% populacji województwa).

## **2. Misja, wizja oraz kluczowe wyzwania**

### **2.1. Misja rozwoju transportu publicznego w SOM**

#### **2.1.1. Zapewnienie transportu w całym SOM, obejmującego wszystkie grupy społeczne**

Podstawową ideą rozwoju zintegrowanego transportu w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest pełne wykorzystanie obecnej sieci transportowej oraz jej ukierunkowana rozbudowa. Transport publiczny winien docierać do wszystkich gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, tym samym zapewniając ich mieszkańcom możliwość komunikacji ze Szczecinem - miastem rdzeniowym SOM. Zadanie to jest niezbędne dla uniknięcia wykluczeń społecznych oraz zapewnienia podstawowej potrzeby swobodnego przemieszczania się ludności.

#### **2.1.2. Transport zintegrowany**

Podstawą integracji transportu na terenie SOM będzie stworzenie możliwości dojazdu do węzłów komunikacyjnych oraz zapewnienie odpowiednich czasów skomunikowań pojazdów, umożliwiających swobodne przesiadanie się. Zaproponowany produkt stworzy podróżnym możliwość łatwego przemieszczania się w wielu kierunkach. Bardzo ważnym aspektem jest utworzenie węzłów komunikacyjnych łączących różne gałęzie transportu na styku transportu wojewódzkiego i komunikacji miejskiej/gminnej. Węzły te winny być wyposażone w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą oraz umożliwić przesiadkę ze środków transportu indywidualnego. Możliwość wyboru środka transportu pomiędzy autobusem, pociągiem i tramwajem znacząco zachęci do korzystania z komunikacji zbiorowej. W ramach tworzenia oferty przewozowej niewątpliwie coraz większą rolę będzie odgrywać kolej metropolitalna stanowiąca główny środek dowozowy do większych miast, spajająca cały SOM.

Integracja transportu zostanie zrealizowana również poprzez integrację taryfową. Pasażer podróżujący po SOM, powinien korzystać z jednej taryfy i jednolitego systemu dystrybucji biletów. Podczas podróży nie będzie odczuwalna różnica wynikająca z obsługi transportu publicznego przez różnych operatorów czy środków lokomocji. Wzajemne honorowanie biletów w systemach komunikacji miejskiej, na liniach podmiejskich, czy gminnych, a także w autobusach i pociągach transportu regionalnego SOM odegra istotną rolę w szeroko pojętym procesie integracji.

#### **2.1.3. System bez barier**

Przemieszczanie się zakwalifikowane jest jako podstawowa potrzeba ludności krajów wysokorozwiniętych. Oprócz osób świadomie wybierających transport publiczny, są również grupy ludzi, dla których jest to jedyna możliwość przemieszczania się. Transport publiczny powinien cechować się odpowiednim taborem oraz brakiem barier infrastrukturalnych, które uniemożliwiałyby korzystanie z niego osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Stworzenie transportu przyjaznego wszystkim grupom społecznym niezbędne jest dla polepszenia warunków życia i zapobiegania zjawiska wykluczenia społecznego. Dodatkowo sprawny, transport publiczny przystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych wywiera pozytywny wpływ na integracje społeczeństwa danego obszaru.

#### **2.1.4. Komplementarne podejście do organizacji**

Stworzenie wydajnego systemu komunikacji zbiorowej wymaga od organizatorów komplementarnego podejścia do problemu jego organizacji. Sprawność publicznego transportu zbiorowego zależy m.in. od stopnia integracji jego podsystemów obsługujących poszczególne sieci komunikacyjne. W Szczecińskim

Obszarze Metropolitalnym proces integracji transportu publicznego powinien dotyczyć zarówno linii regionalnych, komunikacji miejskiej i gminnej, a także linii dalekobieżnych.

Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego ma za zadanie nakreślić zasady sprawnego zarządzania transportem na terenie obejmującym połączenia, za których organizację odpowiadają różne jednostki samorządu terytorialnego. Szczeciński Obszar Metropolitalny stanowi 12 gmin wchodzących (w tym m.n.p.p.<sup>1</sup> Gmina Miasto Szczecin) oraz Powiat Policki i Województwo Zachodniopomorskie. Mając to na uwadze należy stwierdzić, że aby stworzyć w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym w pełni zintegrowany publiczny transport zbiorowy, konieczna będzie ścisła współpraca jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli. Wypadkową tej współpracy będzie stworzenie efektywnego systemu wspólnego zarządzania zintegrowanym transportem publicznym.

## **2.2. Wizja „Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020”**

### **2.2.1. Utworzenie komplementarnego wielosystemowego transportu publicznego**

Dzięki wdrożeniu Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020 (ZSTP) obecna sieć połączeń organizowana przez wiele podmiotów, powinna stać się spójnym systemem transportu zbiorowego, w którym różne środki komunikacji będą wzajemnie się uzupełniały. Rozwiązania ujęte w strategii mają doprowadzić do uproszczenia organizacji, zaprzestania dublowania kursów na wspólnych ciągach komunikacyjnych oraz wprowadzić nową jakość w sferze integracji komunikacji zbiorowej.

Pamiętać należy, że podstawową misją komunikacji zbiorowej jest zapewnienie możliwości swobodnego przemieszczania się mieszkańcom obszaru. Tworząc rozwiązania transportowe dla konkretnego terenu priorytetem jest zapewnienie odpowiedniej ilości kursów – niezależnie od środka lokomocji, a w drugiej kolejności dodatkowych udogodnień dla pasażerów.

### **2.2.2. Stworzenie wspólnego systemu zarządzania**

Integracja transportu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wymaga współpracy wszystkich organizatorów transportu, zadanie to znacząco ułatwi wspólna organizacja przewozów na terenie ww. obszaru. Przejęcie części obowiązków różnych JST przez jeden wspólny podmiot prawny, znacząco powinno poprawić system organizacji i integrację połączeń kolejowych (przyszłej Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz z zwykłymi pociągami pasażerskimi) z autobusowymi środkami transportu regionalnego oraz komunikacji miejskiej i gminnej.

Przekazanie obowiązków organizacyjnych w dziedzinie transportu publicznego jednemu podmiotowi wymaga szczególnego podejścia do transparentności finansowej organizatora. Zróznicowanie systemu transportowego oraz nakład pieniężny przeznaczony na dofinansowywanie komunikacji publicznej przez poszczególne JST nie może powodować konfliktów interesów podczas wspólnej organizacji przewozów pasażerskich.

---

<sup>1</sup> Miasto na prawach powiatu.



### **2.2.3. Integracja systemu w oparciu o SKM**

Stworzenie systemu transportowego umożliwiającego szybkie przemieszczanie się pomiędzy głównymi ośrodkami SOM wymaga utworzenia szybkiego połączenia kolejowego oferującego wysoką częstotliwość kursowania i integrację taryfową z pozostałymi gałęziami transportu. Rozwiązanie to jest skuteczną alternatywą dla szlaków transportu indywidualnego obciążonych kongestią.

### **2.2.4. Zapewnienie optymalnego połączenia każdej siedziby gminy SOM ze Szczecinem**

Wychodząc na przeciw mieszkańcom Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego należy zapewnić optymalny dojazd do Szczecina środkami komunikacji publicznej z każdej siedziby gminy znajdującej się na terenie SOM. Należy dążyć, aby każda gmina powinna posiadać połączenie ze Szczecinem o stosunkowo wysokiej częstotliwości kursowania. Autobusy podmiejskie na terenie Szczecina powinny zatrzymywać się na węzłach komunikacyjnych, aby umożliwić mieszkańcom SOM dogodną przesiadkę na komunikację miejską i bezproblemowe dotarcie do celu.

### **2.2.5. Integracja transportu metropolitalnego z gminnym i miejskim**

Chcąc spełnić oczekiwania mieszkańców JST zgromadzonych wokół Szczecina oraz umożliwić dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy SOM poprzez zwiększenie mobilności jej mieszkańców, należy stworzyć zintegrowany system taryfowy rozumiany jako jeden, wspólny bilet, który będzie obowiązywał we wszystkich środkach transportu publicznego, obejmujących metropolitalny transport autobusowy i kolejowy oraz komunikację miejską i gminną SOM.

Tereny należące do SOM powinny zostać objęte integracją wizerunkową komunikacji publicznej. Rozumieć przez to należy wprowadzenie czytelnych dla pasażerów, jednolitych systemów informacji wizualnej. Wszystkie informacje w tym rozkłady jazdy powinny być przedstawione w jednolity sposób, z wyszczególnieniem miejsc z możliwością dokonania przesiadki na inny środek transportu.

Korelacje rozkładów jazdy należy przeprowadzić przy zachowaniu dogodnej możliwości przesiadania się, niewydłużającej znacznie czasu podróży. Układanie godzin odjazdów i przyjazdów powinno być wzajemnie dopasowane w systemach regionalnej komunikacji kolejowej i autobusowej oraz komunikacji gminnej i miejskiej. Linie o niskiej częstotliwości kursowania powinny posiadać dopasowane godzinowo odjazdy, tak aby umożliwić podróżnym dojazd/powrót ze szkoły i pracy.

## **2.3. Kluczowe wyzwania w procesie integracji transportu publicznego**

### **2.3.1. Wybranie modelu zarządzania i organizacji transportu publicznego na terenie SOM**

Jednym z pierwszych, a zarazem kluczowych wyzwań, których wykonanie jest niezbędne przy stworzeniu nowoczesnego zintegrowanego transportu publicznego, będzie określenie formy prawnej wspólnego organizatora przewozów pasażerskich - instytucjonalna struktura wyposażona w odpowiednie instrumenty prawne i finansowe, działająca w imieniu i z upoważnienia wszystkich jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

### **2.3.2. Stworzenie spójnego systemu transportu publicznego pomiędzy jednostkami zarządzającymi**

Powstanie zintegrowanego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, cechującego się wysoką jakością, wymaga współpracy wszystkich zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego. Jako wyzwanie należy traktować pogodzenie interesów poszczególnych ośrodków miejskich i gminnych, tak aby wytworzyć całościowy produkt, jakim będzie sprawnie działający system komunikacji komunalnej. Porozumienie to wymaga działań zarówno na poziomie politycznym, jak również na poziomie planistyczno-organizacyjnym, realizowanym przez samorządy terenu SOM.

### **2.3.3. Połączenie obecnie istniejących systemów transportowych w jeden organizm**

Obecnie na terenie obszaru metropolitalnego można wskazać brak całościowej integracji systemów transportowych; w tym komunikacji gminnej, miejskiej, podmiejskiej, oraz o charakterze wojewódzkim. Poszczególne jednostki organizacyjne przewozów pasażerskich cechują się różnymi priorytetami ustalania połączeń. Wiąże się to ze stworzeniem niespójnej sieci komunikacyjnej, w której występują obszary o niskiej dostępności transportu zbiorowego. Głównym wyzwaniem dla JST będzie wypracowanie wspólnej polityki transportowej, która pogodzi wymagania i oczekiwania wszystkich uczestników porozumienia.

## **3. Publiczny transport zbiorowy w lokalnych dokumentach strategicznych i planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

### **3.1. Cele wynikające z lokalnych dokumentów strategicznych**

Gminy SOM wskazują w swoich strategiach rozwoju, w ramach celów strategicznych oraz działań – celów operacyjnych, na funkcjonalny transport publiczny, który stanowi jedną z podstaw prawidłowego rozwoju gminy w aspekcie społecznym, gospodarczym, a także turystycznym. W swoich dokumentach dokonali oni analizy szeregu czynników o charakterze społecznym, gospodarczym i przestrzennym, co pozwoliło z kolei na identyfikację kierunków rozwoju, które szczegółowo określone zostały w ramach powstałych z nich priorytetów. Identyfikacji poszczególnych priorytetów dokonano w podziale na cele strategiczne i działania.

#### **3.1.1. Strategia (Program) Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra<sup>2</sup>**

Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Dobra do roku 2020 wskazuje na transport publiczny w ramach celu strategicznego 2 - Stworzenie warunków bazowo-organizacyjnych i szerokiej oferty kulturalno-oświatowej dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, celu strategicznego 5 – Tworzenie dogodnych warunków do życia mieszkańców i dla rozwoju gospodarki, celu strategicznego 7 – Gmina ekologiczna odpowiadająca wymaganiom mieszkańców i celu strategicznego 9 – Powiązania celów strategicznych z działaniami innych gmin, powiatów i województwa, co wyznacza w celach operacyjnych:

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

---

<sup>2</sup> Uchwała Nr XVI/254/04 Rady Gminy w Dobrej z dnia 26 sierpnia 2004 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Lokalnego Gminy Dobra

### 3.1.2. Strategia Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023<sup>3</sup>

Strategia, będąca kontynuacją Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Goleniów do roku 2015 z 2008 roku, opisuje w ramach działania – wewnętrzne procesy operacyjne, w celu strategicznym:

- stworzenie elementów wyposażenia turystycznego i rekreacyjnego w gminie, cel operacyjny – system ścieżek rowerowych w gminie włączony do sieci ścieżek w SOM (wg Koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych z roku 2013),
- długofalowa poprawa sieci i stanu dróg na terenie gminy, cel operacyjny – budowa nowych odcinków dróg w nawiązaniu do Studium Komunikacyjnego Goleniowa 2008.

Ponadto Strategia nawiązuje także do powiązań z SOM poprzez działanie rozwój i wzrost, wskazując w ramach celu strategicznego – Goleniów w SOM - SOM w Goleniowie, następujące cele operacyjne:

- skrzyżowania w Kliniskach i Żółwiej Błoci (na trasie Szczecin – lotnisko),
- system połączeń komunikacji zbiorowej z miejscowościami gminy,
- zmniejszenie uciążliwości alternatywnej trasy turystycznej nad morze (droga 112) dla mieszkańców miejscowości gminy.

Dodatkowo, w ramach celu strategicznego – utrzymanie i rozwijanie przewagi konkurencyjnej Goleniowskiego Parku Przemysłowego, Strategia wskazuje na cel operacyjny – przystanek kolejowy GPP.

### 3.1.3. Strategia Rozwoju Gminy Gryfino

Gmina Gryfino nie posiada uchwalonego dokumentu strategii rozwoju w zakresie transportu publicznego i komunikacji. W takim przypadku przyjmuje się, że strategia rozwoju transportu publicznego i systemów komunikacji gminy, do czasu opracowania i przyjęcia strategii w drodze uchwały przez Radę Miejską w Gryfinie, opierać się będzie o przedmiotową Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020, od momentu kiedy stanie się ona dokumentem obowiązującym.

### 3.1.4. Strategia Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022<sup>4</sup>

Strategia w ramach celu szczegółowego 1.4. *Tworzenie warunków na rzecz kompatybilności wszystkich zamierzeń gospodarczych i społecznych z warunkami określonymi przestrzenią gminy*, wskazuje działanie 1.4.2. *Zintegrowanie planów rozwoju społeczno-gospodarczego* obejmującego całą przestrzeń gminy z planami rozwoju gmin tworzących Szczeciński Obszar Metropolitalny, m.in. poprzez zrost współpracy gmin w ramach SOM poprzez integrację działań w zakresie transportu publicznego.

Cel szczegółowy 3.1. *Podjęcie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Kobylanka* wskazuje działanie 3.1.1 *Modernizacja dróg i ciągów komunikacyjnych* na terenie gminy oraz działanie 3.1.2. *Modernizacja i rozbudowa infrastruktury okołodrogowej* (chodniki, parkingi, ścieżki rowerowe, oświetlenie uliczne).

---

<sup>3</sup> Uchwała Nr XLIII/489/14 Rady Miejskiej w Goleniowie z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju Gminy Goleniów na lata 2014-2023

<sup>4</sup> Uchwała Nr XXXV/215/13 Rady Gminy Kobylanka z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Kobylanka na lata 2013-2022

### 3.1.5. Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Kołbaskowo<sup>5</sup>

Strategia wskazuje w ramach Priorytetu 1. *Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności Gminy*, następujące cele cząstkowe:

- Cel 3: poprawa powiązań infrastrukturalnych w Gminie dla zwiększenia możliwości równomiernego rozwoju gospodarczego, dostępu do zatrudnienia, nauki, kultury i wypoczynku,
- Cel 5: uzupełnienie powiązań z krajowym i międzynarodowym układem transportowym,
- Cel 6: poprawa funkcjonowania transportu publicznego w Gminie.

### 3.1.6. Strategia rozwoju gminy Nowe Warpno

Gmina Nowe Warpno nie posiada uchwalonego dokumentu strategii rozwoju w zakresie transportu publicznego i komunikacji. W takim przypadku przyjmuje się, że strategia rozwoju transportu publicznego i systemów komunikacji gminy, do czasu opracowania i przyjęcia strategii w drodze uchwały przez Radę Miejską w Nowym Warpnie, opierać się będzie o przedmiotową Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020, od momentu kiedy stanie się ona dokumentem obowiązującym.

### 3.1.7. Strategia Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020<sup>6</sup>

W ramach priorytetu I *Poprawa konkurencyjności Gminy Police* oraz celu 1. – *sprawny, funkcjonalny i bezpieczny system komunikacyjny w gminie*, Strategia wskazuje na następujące działania:

- rozbudowa i modernizacja sieci dróg publicznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej gminy,
- rozbudowa i modernizacja ciągów pieszych,
- rozbudowa ścieżek rowerowych,
- promocja transportu zbiorowego,
- zapewnienie kompleksowego systemu organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- współpraca regionalna na rzecz przywrócenia pasażerskiego połączenia kolejowego Szczecin – Police – Trzebież,
- współpraca regionalna na rzecz „budowy zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecin wraz ze stałą przeprawą przez rzekę Odrę w rejonie miasta Police”.

Strategia wykazuje, że istotne znaczenie w systemie komunikacyjnym gminy ma rozbudowa ścieżek rowerowych jako formy alternatywnej, ekologicznej komunikacji, dlatego możliwość ich realizacji powinna być obligatoryjnie rozpatrywana przy budowie i modernizacji dróg na terenie gminy. Natomiast poprawa stanu środowiska naturalnego zależy także od promocji transportu zbiorowego przez podnoszenie jakości

---

<sup>5</sup> Uchwała Nr XIII/159/08 Rady Gminy Kołbaskowo z dnia 31 marca 2008 r. w sprawie: przyjęcia Planu Rozwoju Lokalnego Gminy Kołbaskowo

<sup>6</sup> Uchwała nr XLVIII/375/06 Rady Miejskiej w Policach z dnia 26 września 2006 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020

usług komunikacji publicznej, dlatego w ramach priorytetu istotne znaczenie według Strategii ma m.in. modernizacja i rozbudowa przystanków komunikacji publicznej i systemów bezpieczeństwa ruchu.

### **3.1.8. Strategia Rozwoju Powiatu Polickiego do roku 2020<sup>7</sup>**

Strategia z roku 2010 w ramach celu strategicznego 6.1 Radykalne wzmocnienie spójności ekonomiczno-przestrzennej powiatu polickiego, wskazuje cel operacyjny – budowa więzi horyzontalnych wewnątrz powiatu w oparciu o infrastrukturę komunikacyjno-transportową oraz cel operacyjny – udział w budowie instytucjonalnej formy funkcjonowania Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Natomiast w ramach celu strategicznego 6.5 Rozwój infrastruktury technicznej, Strategia wskazuje cele operacyjne w zakresie infrastruktury drogowej i transportu:

- wspieranie działań zmierzających do budowy drogowej i kolejowej obwodnicy, zachodniej Szczecina wraz z przeprawą w Świątej,
- niezwłoczna modernizacja dróg powiatowych,
- budowa nowych dróg powiatowych,
- tworzenie warunków do powstania zbiorowej komunikacji lokalnej.

### **3.1.9. Plan Rozwoju Lokalnego dla Gminy Stare Czarnowo 2004-2013<sup>8</sup> oraz Strategia gminy Stare Czarnowo<sup>9</sup>**

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

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

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

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

---

<sup>7</sup> Uchwała nr XXXVIII/265/201 Rady Powiatu w Policach z dnia 26 marca 2010 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju Powiatu Polickiego do 2020 roku

<sup>8</sup> Uchwała Nr XIX/136/04 Rady Gminy Stare Czarnowo z dnia 13 września 2004 r. w sprawie uchwalenia Planu Rozwoju Lokalnego dla Gminy Stare Czarnowo na lata 2004-2013

<sup>9</sup> Uchwała Nr X/68/03 Rady Gminy Stare Czarnowo z dnia 7 lipca 2003 r. w sprawie zatwierdzenia Strategii Rozwoju Gminy Stare Czarnowo

### **3.1.10. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020<sup>10</sup>**

Strategia, w ramach priorytetu gospodarka i celu szczegółowego 1.1. *Tworzenie warunków dla dalszego rozwoju gospodarczego miasta*, wskazuje działanie 1.1.2. *Budowa i rozbudowa połączeń drogowych do terenów przemysłowych miasta*.

W ramach priorytetu infrastruktura i celu szczegółowego 2.1. *Podjmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej miasta*, Strategia wskazuje na działania:

- 2.1.1. Poprawa stanu technicznego ulic na terenie miasta,
- 2.1.2. Kontynuowanie działań związanych z poprawą komunikacji terenów centrum miasta,
- 2.1.3. Działania projektowo – inwestycyjne związane z utworzeniem obejścia północnego miasta,
- 2.1.4. Przebudowa terenów kolejowych wokół dworca PKP i PKS,
- 2.1.5. Budowa sieci ścieżek rowerowych łączących poszczególne obszary miasta i tereny rekreacyjne położone wokół Stargardu Szczecińskiego.

Natomiast transport publiczny został wskazany w priorytecie infrastruktura, w celu szczegółowym 2.3. Intensywne działania w zakresie przebudowy i rozbudowy infrastruktury technicznej miasta, poprzez zadanie 2.3.3. *Stopniowa wymiana taboru autobusowego komunikacji miejskiej*.

Dodatkowo w priorytecie społeczność, w celu szczegółowym 5.1. *Podwyższenie jakości oferty miasta w zakresie rekreacji i wypoczynku*, Strategia wskazała zadanie 5.2.4. *Przebudowa i rozbudowa infrastruktury publicznej związanej z obsługą komunikacji miejskiej*.

### **3.1.11. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007-2020<sup>11</sup>**

W celu 7.1. *Infrastruktura*, Strategia jako cel pierwszorzędny wskazuje podjęcie działań w kierunku rozwoju infrastruktury technicznej w postaci zadań polegających na poprawie stanu technicznego dróg publicznych przebiegających przez teren gminy oraz rozbudowę i przebudowę obiektów infrastruktury około drogowej.

Natomiast w celu 7.3.3 *Przestrzeń*, jako cel drugorzędny Strategia wskazała Podjęcie działań w kierunku poprawy komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej, jako zadanie polegające na przebudowie głównych szlaków komunikacji drogowej w obrębie gminy Stargard Szczeciński.

### **3.1.12. Strategia rozwoju Gminy Stepnica do roku 2025<sup>12</sup>**

W ramach celu strategicznego I – rozwój gminnej gospodarki opartej na turystyce, Strategia wskazuje na działanie 4.1.2.2. *Projekt powiązania - w ramach multimodalności turystyki żeglarstwa z turystyką*

---

<sup>10</sup> Uchwała Nr XXIV/261/08 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 30 września 2008 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego dla Miasta Stargard Szczeciński do roku 2020

<sup>11</sup> Uchwała Nr XIV/83/08 Rady Gminy Stargard Szczeciński z dnia 25 stycznia 2008 r. w sprawie uchwalenia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Stargard Szczeciński na lata 2007-2020

<sup>12</sup> Uchwała Nr XXX/327/14 Rady Miejskiej w Stepnicy z dnia 29 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Stepnica do roku 2025

rowerową, planowaną „Velostradą Stepnica - Kołobrzeg” po linii dawnej kolejki wąskotorowej i dalej na Bornholm.

### 3.1.13. Strategia Rozwoju Szczecina 2025<sup>13</sup>

W ramach celów strategicznych Strategia wskazuje priorytet *IV Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne* mówi m.in. o podniesieniu atrakcyjności miasta, na który wpływ ma poprawa dostępności transportowej poprzez realizację spójnego, multimodalnego systemu transportowego, który wzmocni także system powiązań transportowych w SOM oraz kształtowanie funkcjonalności układu komunikacyjnego miasta i rozwój zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego.

W ramach celu operacyjnego *IV.2. Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta*, Strategia wskazuje na szereg działań zmierzających do budowy spójnego, multimodalnego systemu transportowego, obejmującego połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze, żeglugę śródlądową i transport morski wraz z wdrożeniem nowoczesnych systemów telematycznych, mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego i systemu transportowego także w odniesieniu do układu metropolitalnego Szczecina – SOM. Dlatego też niezbędna jest poprawa powiązań transportowych w SOM poprzez budowę (we współpracy z gminami zrzeszonymi w SSOM oraz zarządcami dróg) drogowego i kolejowego Obejścia Zachodniego Szczecina wraz z przeprawą na Odrze Police-Święta.

Podniesienie jakości wewnętrznych powiązań komunikacyjnych według Strategii wymaga rozwoju i poprawy efektywności funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w tym także w układzie metropolitalnym, poprzez:

- wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej do uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w porozumieniu z podmiotami na terenie SOM,
- rozbudowę miejskiej sieci połączeń tramwajowych (m.in. Szczeciński Szybki Tramwaj) z uwzględnieniem struktury przestrzennej miasta i przylegających miejscowości,
- poprawę skomunikowania wewnętrznego miasta w nawiązaniu do obecnych i przyszłych potrzeb rozwojowych i funkcjonalnych, m.in. poprzez rozbudowę układu drogowego, realizację obwodnicy miasta oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych lewo- i prawobrzeżnej części miasta,
- wdrożenie systemu „Park and Ride”,
- realizację systemu zarządzania ruchem w mieście, który pozwoli na racjonalizację publicznego transportu zbiorowego.

Szczecin jako główny węzeł transportowy SOM powinien spełniać oraz zapewniać jakościowe i ilościowe wymagania względem pasażerów i ruchu przewozowych środków kolejowych, autobusowych i wodnych obsługujących całą metropolię. Dlatego też niezbędna jest:

- budowa nowego dworca autobusowego, jako węzła komunikacyjnego, zintegrowanego z pozostałymi formami transportu i dworcami na terenie miasta,
- wzmocnienie funkcji transportowej lotniska Szczecin-Dąbie, jako lotniska komplementarnego dla Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów.

---

<sup>13</sup> Uchwała Nr XIV/320/11 Rady Miasta Szczecina z dnia 19 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina 2025

Ponadto w ramach celu operacyjnego IV.3. Wspieranie rozwoju i harmonizacja metropolitalnych funkcji Szczecina oraz realizacja projektów budujących prestiż miasta, Strategia nawiązuje do publicznego transportu zbiorowego w aspekcie SOM, subregionu metropolitalnego oraz TRMS<sup>14</sup>) poprzez potrzebę podejmowania wspólnych działań budujących wewnętrzną spójność terytorialną i społeczną oraz potencjał gospodarczy:

- wspólne określanie powiązania komunikacyjnych ze Szczecinem komunikacją zbiorową w ramach rozwiązywania problemów komunikacyjnych poprzez komplementarne planowanie przestrzenne Szczecina i gmin granicznych,
- stworzenie systemu kolei metropolitalnej SOM w oparciu o infrastrukturę szczecińskiego węzła kolejowego w powiązaniu z liniami kolejowymi do Polic i Trzebieży, Gryfina, Stargardu Szczecińskiego, Goleniowa, Pasewalk, Angermünde, w ramach kształtowania ładu komunikacyjnego wokół Szczecina.

Strategia wskazuje na konieczność opracowania programów strategicznych w bezpośredniej korelacji z celami strategicznymi jako narzędzia ich realizacji – porządkować mają realizację poszczególnych celów strategicznych i w ich ramach grupować mają projekty i zadania strategiczne., Zadania związane z publicznym transportem zbiorowym obejmuje Program strategiczny<sup>15</sup> IV Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne.

### **3.1.14. Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014-2020<sup>16</sup>**

Przeprowadzone analizy wskazały transport, jako jedną ze słabych stron funkcjonowania miasta (brak stałej przeprawy, niedostateczne skomunikowanie z resztą regionu/kraju). Efektem opracowanej Strategii jest sformułowanie pierwszego celu strategicznego – A. Poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacji i transportu miasta (krajowego, regionalnego, międzynarodowego), uszczegółowionego w celach operacyjnych: 1. Usprawnienie połączeń transportowych między wyspami Uznam i Wolin, 2. Poprawa dostępności miasta oraz 3. Rozwój systemów telematycznych. Strategia wskazuje na istotną rolę sektora transportu, jako najważniejszego w funkcjonowaniu miasta i umożliwiającego jego dalszy rozwój. Ponieważ Strategia nie odnosi się do publicznego transportu autobusowego, a Gmina nie posiada Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje się, że rozwój autobusowej komunikacji miejskiej opierać się będzie o przedmiotową Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020.

---

<sup>14</sup> Transgraniczny region metropolitalny Szczecina – koncepcja rozwoju przestrzennego transgranicznego obszaru funkcjonalnego Szczecina określająca priorytety rozwoju regionu i planowane programy inwestycyjne obejmującego polską i niemiecką część Euroregionu Pomerania.

<sup>15</sup> Załącznik nr 1 i 4 do Zarządzenia Nr 83/13 Prezydenta Miasta Szczecin z dnia 28 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Programów strategicznych wynikających z realizacji Strategii Rozwoju Szczecina 2025

<sup>16</sup> Uchwała Nr XLIV/354/2013 Rady Miasta Świnoujście z dnia 24 października 2013 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014-2020"



### 3.1.15. Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020<sup>17</sup>

Strategia rozdzieliła cele strategiczne osobno m.in. na transport drogowy, transport kolejowy oraz transport publiczny. Głównym celem strategii rozwoju transportu drogowego jest poprawa stanu infrastruktury drogowej i technicznej oraz dążenie do utworzenia spójnego systemu transportu drogowego, sprzyjającego rozwojowi społeczno-gospodarczemu. Dzięki poprawie spójności sieci drogowej możliwy będzie wzrost dostępności komunikacyjnej regionu oraz rozwój systemu transportu publicznego. Do celów szczegółowych strategii rozwoju transportu drogowego zaliczają się budowę, przebudowę i remonty dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, a także poprawę infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem generalnym Strategii w zakresie systemu transportu kolejowego do roku 2020 jest zapewnienie pełnego pod względem ilościowym, strukturalnym i jakościowym pokrycia popytu na kolejowe usługi przewozowe, pasażerskie i towarowe oraz zaoferowanie atrakcyjnej oferty przewozowej stymulującej przyciąganie pasażerów i ładunków do transportu kolejowego z uwzględnieniem wymagań bezpieczeństwa transportowego oraz ochrony środowiska naturalnego. Priorytetowe sfery rozwoju systemu transportu kolejowego województwa to:

- rozwój komunikacji pasażerskiej, m.in. poprzez rozszerzenie oferty kolejowej usług komunikacji pasażerskiej w powiązaniach regionalnych oraz koordynację transportu kolejowego i drogowego poprzez powołanie regionalnego związku transportowego,
- rozwój towarowego transportu kolejowego,
- modernizacja liniowej i punktowej infrastruktury, w tym modernizacja stacji i dworców,
- zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Natomiast celem generalnym strategii rozwoju zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego jest kształtowanie w województwie zachodniopomorskim efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu publicznego. Zintegrowany system transportu publicznego to połączone usługi transportowe na obszarze województwa, objęte wspólnym systemem informacyjnym i biletowym oraz wspólnym rozkładem jazdy, a także systemem P&R. System transportu publicznego w województwie powinien spełniać wymogi ochrony środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa, być powszechnie dostępny, w tym dla osób niepełnosprawnych.

### 3.1.16. Szczeciński Obszar Metropolitalny Strategia Rozwoju 2020<sup>18</sup>

Jednym z celów strategicznych jest cel strategiczny I Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM, którego celem operacyjnym jest:

- polepszenie zewnętrznej dostępności transportowej SOM,
- poprawa spójności wewnętrznej SOM poprzez wzmocnienie powiązań transportowych.

---

<sup>17</sup> Uchwała Nr 221/10 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 lutego 2010 r. w sprawie przyjęcia zaktualizowanego programu wojewódzkiego pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

<sup>18</sup> Dokument Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, opracowany w ramach realizacji projektu: „Strategia Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego sposobem na skuteczne podnoszenie jakości usług publicznych”

Natomiast cel strategiczny II Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni wskazuje cel operacyjny budowa zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego.

### **3.1.17. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – projekt<sup>19</sup>**

Strategia ZIT wskazuje *Cel strategiczny 1: Przestrzenna i funkcjonalna integracja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – zintegrowana przestrzeń*, którego priorytet 1.1 *Rozwój metropolitalnego systemu transportowego* obejmuje działania:

- regionalny układ drogowy na obszarze metropolitalnym,
- transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze metropolitalnym,
- transport publiczny kolejowy na obszarze metropolitalnym,
- zintegrowany system dróg rowerowych na obszarze metropolitalnym.

Natomiast w priorytecie 1.2. *Wzmacnianie zewnętrznych powiązań transportowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* zawarto działania:

- rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów w Szczecinie i Świnoujściu,
- transport kolejowy.

### **3.1.18. Cele strategiczne i cele operacyjne – podsumowanie**

W większości dokumentów strategicznych JST zrzeszonych w SSOM cele strategiczne i cele operacyjne odzwierciedlają się w celach zawartych w dokumentach strategicznych SOM. Nie zawsze jednak w każdej Strategii cel operacyjny dotyczący transportu publicznego ujęty jest pod celem strategicznym traktującym o transporcie. Zróżnicowany jest też poziom szczegółowości w podejściu do transportu publicznego, czy systemów komunikacyjnych. Należy zaznaczyć, że dwie gminy – Gryfino i Nowe Warpno nie posiadają strategii rozwoju, a gmina Stare Czarnowo posiada aż dwa dokumenty strategii, lecz obydwa są już obecnie nieaktualne ze względu na rok uchwalenia – 2003 i 2004 oraz założony horyzont czasowy do roku 2014.

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

JST zrzeszone w SSOM w opracowanych i przyjętych planach transportowych zwracają uwagę na potrzebę działań ukierunkowanych na rozwój publicznego transportu zbiorowego poprzez integrację różnych środków i rodzajów transportu, a także integrację z transportem indywidualnym.

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

---

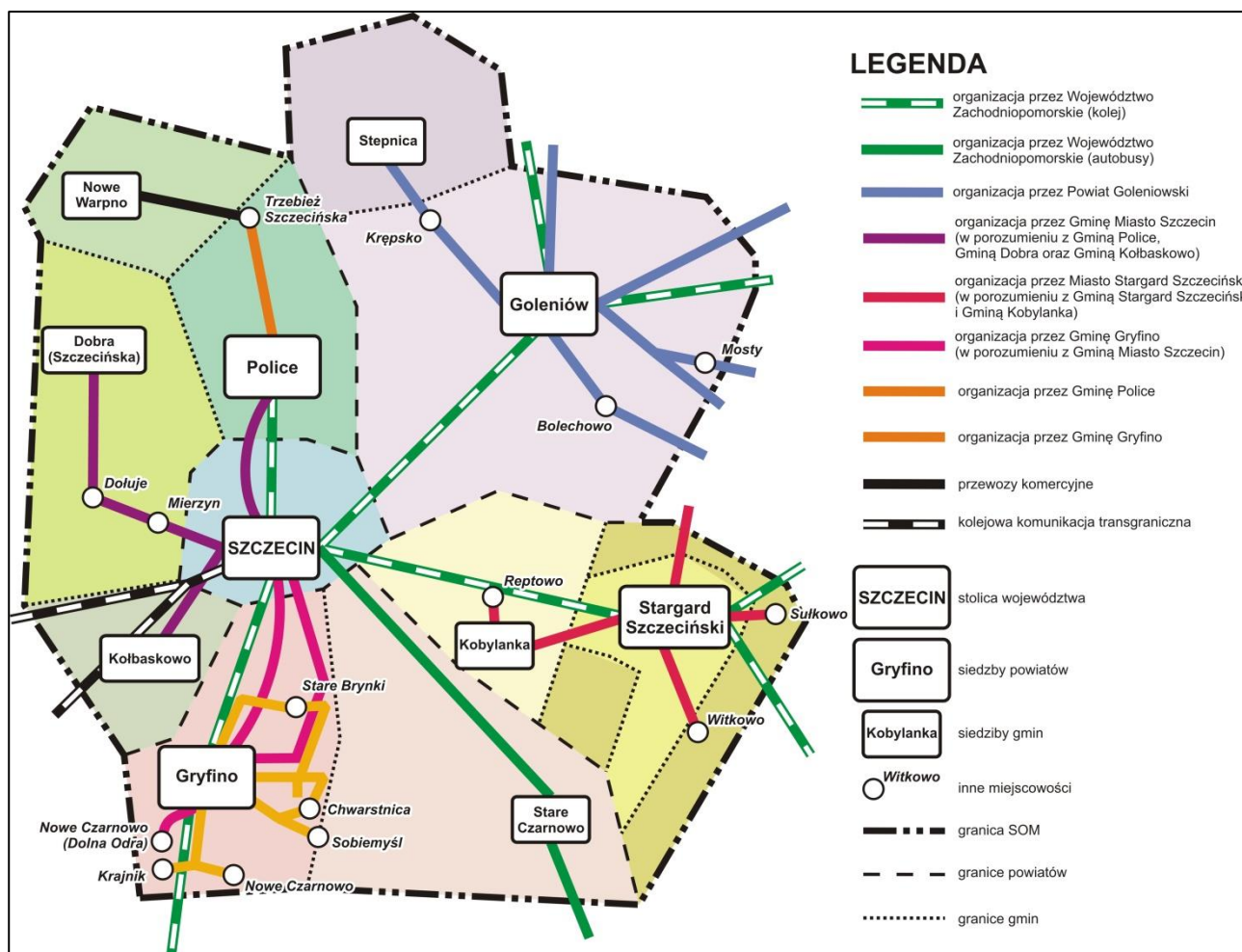
<sup>19</sup> Materiały Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – wersja do konsultacji społecznych z czerwca 2014 roku

### 3.2. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Utworzenie w SOM efektywnego Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego będzie wymagać współpracy zainteresowanych samorządów. Przełoży się to na konieczność modyfikacji prawa lokalnego, dotyczącej przede wszystkim aspektów tworzenia tego Systemu oraz uregulowania zasad współpracy pomiędzy samorządami.

Ramy zmian prawa wyznaczają Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plany transportowe) – krajowy, wojewódzki oraz powiatowe i gminne są sporządzane w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym<sup>20</sup> i regulują organizację przewozów pasażerskich wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020 stanowi rozwinięcie i uszczegółowienie wskazań zawartych w lokalnych planach transportowych. Mogą z niej też wynikać zmiany, konieczne do dokonania w tych planach, niezbędne do osiągnięcia celów ZSTP.



Rys. 3.1. Schemat linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej określonych planami transportowymi przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie SOM

<sup>20</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zm.).

### 3.2.1. Krajowy plan transportowy

Krajowy plan transportowy<sup>21</sup> formułuje podstawowe zasady funkcjonowania przewozów w pasażerskim transporcie kolejowym. Jego rozwój powinien obejmować:

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

Plan określa również sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej.

### 3.2.2. Wojewódzki plan transportowy

Wojewódzki plan transportowy<sup>22</sup> określa sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów wojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej, opartą głównie na transporcie kolejowym, w której skład wchodzi:

- połączenia międzywojewódzkie w transporcie kolejowym (po zawarciu odpowiednich porozumień pomiędzy Województwem Zachodniopomorskim i sąsiednimi województwami),
- linie kolejowe łączące Szczecin z miastami będącymi siedzibami powiatów, a także łączące miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów, o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa (Police, które nie zostały objęte tą siecią z racji funkcjonowania pomiędzy Szczecinem i Policami autobusowej komunikacji miejskiej, organizowanej przez Gminę Miasto Szczecin na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego, powinny zostać objęte Szczecińską Koleją Metropolitalną),
- linia kolejowa do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów,
- linie kolejowe wynikające z celów operacyjnych Stowarzyszenia SOM, którego województwo jest członkiem,

---

<sup>21</sup> „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151).

<sup>22</sup> Uchwała nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2918).

- połączenie autobusowe na trasie łączącej Szczecin z Pyrzycami i Myśliborzem, gdzie brakuje bezpośredniej linii kolejowej łączącej te ośrodki miejskie,
- połączenia autobusowe, łączące miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów, jednakże pod warunkiem pozytywnej oceny społeczno-ekonomicznej zasadności uruchomienia takowych.

Plan zakłada podniesienie atrakcyjności transportu wojewódzkiego m. in. poprzez integrację transportu zbiorowego rozumianą jako:

- zapewnienie skomunikowania pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego w oparciu o jednolite rozkłady jazdy, co oznacza:
  - budowę węzłów komunikacyjnych, przebudowę dworców (stacji i przystanków) kolejowych, przystosowanych do korzystania przez osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, budowę przy nich parkingów „Park and Ride” i „Bike and Ride”,
  - połączenie autobusowymi liniami dowozowymi dworców kolejowych z generatorami potoków podróży w obszarach zurbanizowanych,
  - integrację rozkładów jazdy, w tym:
    - dopasowanie rozkładów jazdy niekolejowych rodzajów transportu zbiorowego (w tym linii dowozowych), dojeżdżających do węzłów komunikacyjnych i dworców kolejowych, do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów wojewódzkich i międzywojewódzkich,
    - skomunikowanie przewozów kolejowych na linii kolejowej do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów z planem przylotów i odlotów samolotów,
    - koordynację pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami lokalnymi oraz regionalnymi w transporcie drogowym, z uwzględnieniem obszarów funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich,
- wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego obejmującego wszystkie rodzaje transportu zbiorowego na obszarze województwa,
- utworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (operatorach, przewoźnikach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo-biletowym, uprawnieniach do korzystania z ulg ustawowych, itp.) z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi telematycznych,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Realizacji zadań, ukierunkowanych na realizację tych celów, powinno sprzyjać:

- utworzenie Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego obejmującego kolej,
- utworzenie struktury jednego organizatora Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego.

### 3.2.3. Plan transportowy Szczecina

Plan transportowy Szczecina<sup>23</sup> zakłada oparcie komunikacji miejskiej na przewozach tramwajowych. Znaczącą rolę będzie także spełniać SKM z połączeniami do Polic i Trzebieży, Stargardu Szczecińskiego, Goleniowa i Gryfina, zintegrowana z komunikacją miejską poprzez węzły komunikacyjne, wyposażone w parkingi, umożliwiające dogodne przesiadanie się na różne środki transportu.

Plan zestawia zadania, niezbędne do wykonania dla osiągnięcia „poprawy dostępności transportowej i układu komunikacyjnego” Szczecina – „atrakcyjnego miasta metropolitalnego”<sup>24</sup>. Zadania te sprowadzają się do integracji różnych rodzajów transportu zbiorowego: infrastrukturalnej, połączeń, taryfowo-biletowej i informacyjnej:

- integracja infrastrukturalna obejmuje:
  - tworzenie spójnej sieci transportu publicznego z budową dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych węzłów komunikacyjnych, z modernizacją przystanków istniejących i budową nowych,
  - rozwój sieci parkingów - „Park and Ride”, „Bike and Ride” przy węzłach komunikacyjnych oraz „Bike and Ride” przy przystankach,
  - zakupy nowoczesnego (niskopodłogowego i niskoemisyjnego) taboru,
- integracja połączeń obejmuje opracowywanie rozkładów jazdy dostosowanych do potrzeb pasażerów, komunikujących z sobą różne rodzaje transportu: rower, autobus (w tym linii dowozowych w ramach systemu „Transport na żądanie”), tramwaj, kolej,
- integracja taryfowo-biletowa oznacza utworzenie systemu wspólnego biletu (System Karty Miejskiej), umożliwiającego przejazd wszystkimi rodzajami transportu zbiorowego, również w transporcie aglomeracyjnym,
- integracja informacyjna oznacza budowę Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską, w tym – budowę wspólnego systemu informacji pasażerskiej, działającego w czasie rzeczywistym, wykorzystującego aplikacje mobilne.

Plan transportowy Szczecina podnosi również aspekt współpracy pomiędzy interesariuszami komunikacji miejskiej oraz między jednostkami administracyjnymi miasta i partnerami zewnętrznymi, a także współpracy operatorów komunikacji miejskiej i podmiejskiej oraz transportu aglomeracyjnego.

### 3.2.4. Plan transportowy miasta Stargard Szczeciński

Plan transportowy miasta Stargard Szczeciński<sup>25</sup> zapewnia realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze miasta Stargard Szczeciński i gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego i określa sieć tych przewozów. Są to:

---

<sup>23</sup> Uchwała nr XLI/1309/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014-2025” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2646).

<sup>24</sup> „Szczecin dla Ciebie. Strategia Rozwoju Szczecina 2025”, Szczecin 23 maja 2011.

<sup>25</sup> Uchwała nr XXXIX/459/201414 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 27 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Stargardu Szczecińskiego oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2607).

- linie w obszarze administracyjnym miasta,
- linie obsługujące gminy Kobyłanka, Stara Dąbrowa i Stargard Szczeciński, ustalane z samorządami gmin na podstawie zawartych porozumień międzygminnych.

Ponadto Stargard Szczeciński posiada, objęte użytecznością publiczną w planie transportowym dla województwa zachodniopomorskiego, połączenia kolejowe ze Szczecinem, Świnoujściem, Goleniowem i Gryfinem, a także z powiatami spoza SOM.

Plan określa zadania ukierunkowane na integrację różnych systemów transportu publicznego:

- budowa w pobliżu dworca kolejowego w Stargardzie Szczecińskim zintegrowanego węzła komunikacyjnego umożliwiającego przesiadkę pomiędzy transportem kolejowym, komunikacją miejską, drogowym transportem regionalnym oraz transportem drogowym w komunikacjach dalekobieżnej i międzynarodowej, zapewniającego właściwą liczbę miejsc postojowych dla samochodów i rowerów (na parkingach „Park and Ride” i „Bike and Ride”),
- wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo–biletowego umożliwiającego, w oparciu o jeden bilet, podróż w ramach SOM (komunikacją miejską w Stargardzie Szczecińskim, innym środkiem lokomocji do Szczecina oraz komunikacją miejską w Szczecinie),
- utworzenie platformy kontaktów z pasażerami z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), zapewniającej wszechstronne informacje o transporcie zbiorowym.

Pozostałe gminy SOM nie posiadają własnych Planów Transportowych, jednakże linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej przebiegające przez ich teren można zidentyfikować analizując powiatowe plany transportowe – dokumenty traktujące o połączeniach pomiędzy przedmiotowymi gminami, a organizowane przez powiaty.

### 3.2.5. Plan transportowy powiatu gryfińskiego

Plan transportowy powiatu gryfińskiego<sup>26</sup> określa sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym opartą na transporcie drogowym, w skład której wchodzi:

- bezpośrednie połączenia z Chojną siedzib gmin znajdujących się w południowej części powiatu,
- bezpośrednie połączenia z Gryfinem siedzib gmin znajdujących się w północnej części powiatu,
- linia autobusowa Gryfino - Chojna (co pozwoli na skomunikowanie północnej i południowej części powiatu),
- dwa węzły komunikacyjne - przy dworcach autobusowych i kolejowych w miastach Gryfino i Chojna.

Nadto powiat gryfiński posiada, objęte użytecznością publiczną w planie transportowym dla województwa zachodniopomorskiego, połączenia kolejowe na trasach Chojna - Gryfino - Szczecin - Stargard Szczeciński (linia kolejowa nr 273 stanowi tym samym alternatywę dla połączenia autobusowego Gryfino – Chojna) oraz połączenie autobusowe Gryfino – Myślibórz.

---

<sup>26</sup> Uchwała nr XL/285/2014 Rady Powiatu w Gryfinie z dnia 30 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 4933).

Plan wskazuje, że zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację jego rodzajów, jak również integrację z transportem indywidualnym, określa więc działania, ukierunkowane na tę integrację:

- tworzenie wspólnej infrastruktury transportowej - węzły komunikacyjne i dworce (stacje i przystanki), przy których należy budować parkingi „Park and Ride” i „Bike and Ride”,
- utworzenie skoordynowanego systemu rozkładów jazdy, pozwalającego na komunikowanie różnych rodzajów transportu,
- utworzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego, funkcjonującego wewnątrz całej sieci połączeń pasażerskich,
- a także: wypracowanie wspólnych rozwiązań organizacyjno-technicznych dotyczących w szczególności zarządzania użytkowaniem infrastruktury transportowej, przewozami (koordynowanie rozkładów jazdy różnych środków transportu zbiorowego na wspólnych odcinkach tras oraz w węzłach komunikacyjnych i dworcach), systemem taryfowo-biletowym oraz systemem informacji pasażerskiej, realizacji czego powinno sprzyjać powołanie jednego organizatora, który przejąłby od gmin obowiązki dotyczące zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

### 3.2.6. Plan transportowy powiatu goleniowskiego

Wychodząc z faktu, że sieć przewozów, utworzona aktualnie przez przewoźników prywatnych działających na zasadach komercyjnych, zaspokaja potrzeby mieszkańców gmin powiatu, w Planie transportowym powiatu goleniowskiego<sup>27</sup> stwierdza się, że do końca 2016 r. nie planuje się organizować przewozów ani ingerować w tę sieć komunikacyjną.

Sieć, na której powiat goleniowski planuje po 2016 r. organizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zakłada połączenia między miastem powiatowym Goleniowem, a każdą siedzibą gminy na terenie powiatu: Stepnicą, Przybiernowem, Osiną, Nowogardem i Maszewem.

W przypadku zaistnienia faktycznych i uzasadnionych potrzeb transportowych i przy współpracy oraz dofinansowaniu poszczególnych gmin z terenu powiatu w przyszłości powiat rozważy rozszerzenie planowanej sieci o nowe miejscowości.

W Planie stwierdza się, że należy zwiększać atrakcyjność transportu publicznego. W powiecie:

- modernizacji podlega infrastruktura transportowa, w tym przystanki,
- stałemu unowocześnianiu podlega tabor przewoźników prywatnych,
- w przypadku rozpoczęcia organizowania komunikacji zbiorowej przewozy będą realizowane pojazdami dostosowanymi do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej,

Plan podnosi konieczność współpracy w ramach SOM, która przełoży się na integrację usług publicznego transportu zbiorowego, przede wszystkim przewozów autobusowych i kolejowych, na trasach pozwalających na odbywanie podróży z każdej większej miejscowości powiatu goleniowskiego do Szczecina. W przypadku rozpoczęcia organizowania publicznej komunikacji zbiorowej powiat planuje podjęcie długofalowych działań zmierzających do integracji, między innymi w zakresie:

---

<sup>27</sup> Uchwała nr XXXII/309/14 Rady Powiatu w Goleniowie z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Goleniowskiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 3156).



- stworzenia sieci zintegrowanych węzłów komunikacyjnych przy dworcach komunikacji autobusowej i kolejowej,
- integracji rozkładów jazdy,
- integracji informacji pasażerskiej,
- systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze powiatu.

### 3.2.7. Plan transportowy powiatu stargardzkiego

Plan transportowy powiatu stargardzkiego<sup>28</sup> określa sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, biorąc pod uwagę obecnie funkcjonującą siatkę drogowych połączeń komunikacyjnych oraz dostęp do komunikacji zbiorowej miejskiej i kolejowej. Powiat uruchomi przewozy na liniach komunikacyjnych:

- Ińsko – Chociwel – Stargard Szczeciński,
- Dobrzany – Marianowo – Stargard Szczeciński,
- Suchań – Stargard Szczeciński.

Funkcjonujące połączenie kolejowe Dolice z siedzibą powiatu, obok połączenia drogowego, uzasadnia decyzję o niewłączeniu tej miejscowości do sieci przewozów organizowanych przez powiat.

Wynika stąd, że spośród 8 miejscowości siedzib gmin (Chociwel, Dobrzany, Ińsko, Suchań, Dolice, Kobylanka, Marianowo, Stara Dąbrowa, z wyłączeniem miasta Stargard Szczeciński) przewozami użyteczności publicznej objętych zostanie 5: Ińsko, Chociwel, Dobrzany, Marianowo i Suchań. Przewozami o charakterze użyteczności publicznej nie zostały objęte miejscowości Kobylanka i Stara Dąbrowa, których skomunikowanie z miastem Stargard Szczeciński zapewnia Stargard Szczeciński.

W tak zorganizowanej sieci miasto Stargard Szczeciński, jako główny generator ruchu w powiecie, zostanie skomunikowane ze wszystkimi miejscowościami, siedzibami gmin.

Plan przewiduje, że oferta organizatora spełniać będzie oczekiwania w zakresie środków transportowych zarówno osób mobilnych, jak i z ograniczoną mobilnością.

### 3.2.8. Plany transportowe - podsumowanie

Powyższa analiza planów transportowych pozwala na stwierdzenie, że widzą one potrzebę działań ukierunkowanych na rozwój publicznego transportu zbiorowego objętego tymi planami i sprowadzają te działania do integracji różnych rodzajów tego transportu, jak również integracji z transportem indywidualnym.

Wszystkie plany w sposób jednakowy rozumieją tę integrację, jako:

- skomunikowanie różnych rodzajów transportu w oparciu o węzły komunikacyjne i dworce kolejowe, poprzez budowę przy nich parkingów „Park and Ride”, „Bike and Ride”,
- koordynację rozkładów jazdy komunikowanych rodzajów transportu,
- wprowadzenie systemu taryfowo-biletowego obejmującego wszystkie rodzaje transportu zbiorowego na obszarze województwa,

---

<sup>28</sup> Uchwała nr XLIII/553/14 Rady Powiatu Stargardzkiego z dnia 29 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Stargardzkiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 4760).

- utworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej.

Ponadto plan wojewódzki stwierdza, że do osiągnięcia integracji różnych rodzajów transportu niezbędne będzie utworzenie na obszarze województwa Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego obejmującego kolej, jak również powołanie jednego organizatora tego Systemu<sup>29</sup>. Również plan transportowy powiatu gryfińskiego podnosi potrzebę wypracowania wspólnych rozwiązań organizacyjno-technicznych dotyczących w szczególności zarządzania procesem integracji, co powinno przełożyć się na powołanie jednego organizatora, który przejąłby od gmin obowiązki dotyczące zarządzania publicznym transportem zbiorowym<sup>30</sup>.

### 3.3. Analiza dobrych praktyk funkcjonujących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego na terenie wybranych obszarów funkcjonalnych w Polsce i w Unii Europejskiej

W Polsce, w okresie ostatnich 25 lat, po przekazaniu samorządom kompetencji w zakresie zarządzania publicznym transportem zbiorowym na swoim obszarze, ukształtowały się dwa podstawowe modele zarządzania transportem na obszarach funkcjonalnych. Pierwszy model odpowiada ośrodkom monocentrycznym z jednym dominującym ośrodkiem miejskim o rozbudowanym systemie komunikacji miejskiej oraz otaczającymi go znacznie mniejszymi ośrodkami, które głównie są zainteresowane utworzeniem połączeń do ośrodka dominującego. Drugi zaś ukształtował się w zespołach miejskich z wieloma policentrycznymi ośrodkami, spośród których prawie każdy posiada wewnętrzne systemy komunikacji miejskiej oraz linie międzygminne. W żadnym z przypadków integracja nie jest pełna, a jeżeli występuje to tylko w oparciu o porozumienia międzygminne lub związki międzygminne. Dużym mankamentem jest częsty brak woli politycznej władz sąsiadujących ze sobą jednostek samorządu terytorialnego (JST), aby stworzyć wspólny system.

Wielość i różnorodność krajów Unii Europejskiej wpływa na diametralnie różne podejście władz państwowych i JST do zagadnień integracji publicznego transportu zbiorowego. Uwarunkowania ekonomiczno-prawne oraz częsty brak tradycji tworzenia zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych wpływa na to, że kraje Unii Europejskiej można podzielić na grupy, które można scharakteryzować następująco:

- niezależne, ale współpracujące ze sobą systemy zintegrowane obejmują cały kraj lub jego większą część, są sprawnie zorganizowane, a ich funkcjonowanie zwiększyło liczbę pasażerów publicznego transportu zbiorowego (Niemcy, Belgia, Holandia, Dania, Szwecja, Czechy),
- systemy zintegrowane obejmują swoim zasięgiem największe ośrodki miejskie, które wypracowały już najlepsze w danych uwarunkowaniach organizacyjno-prawnych modele integracji, pozostałe JST, na podstawie doświadczeń liderów, intensywnie wdrażają lub planują wdrożyć systemy zintegrowane (Francja, Włochy, Hiszpania, Wielka Brytania, Portugalia, Irlandia, Finlandia),

---

<sup>29</sup> „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”, rozdział 10. Zasady organizacji rynku przewozów w publicznym transporcie zbiorowym.

<sup>30</sup> „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego”, rozdział 3.8. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową, część „Powiązania z Analizą możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym”.



1992 roku wyspecjalizowaną jednostką budżetową zarządzającą transportem zbiorowym w stolicy – Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM). ZTM jest organizatorem systemu komunikacji miejskiej, składającego się z kolei miejskiej, metra, komunikacji tramwajowej i komunikacji autobusowej. System Szybkiej Kolei Miejskiej funkcjonuje w Warszawie obok równoległego systemu kolei regionalnej, dla którego organizatorem jest Województwo Mazowieckie. Istnieją również niezależne od ZTM systemy linii komunikacji autobusowej uruchamiane na własne ryzyko przez przewoźników prywatnych oraz linie organizowane samodzielnie przez niektóre gminy. W ostatnich latach obserwowano dynamiczny rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM Warszawa. Wynika to z otwartości Miasta Stołecznego Warszawy na kwestie włączenia poszczególnych gmin Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego do zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego. Staje się to pod warunkiem podpisania bilateralnego porozumienia międzygminnego z M. St. Warszawą w zakresie przekazania mu kompetencji organizacji połączeń komunikacyjnych wyszczególnionych w porozumieniu oraz zobowiązaniu się samorządów do partycypacji w kosztach funkcjonowania tych połączeń. Jak dotąd M. St. Warszawa zawarło porozumienia z 30 gminami z łącznej liczby 40 w obszarze funkcjonalnym, co oznacza że 75% Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego jest włączone do omawianego systemu. Należy zwrócić uwagę, że treści porozumień poszczególnych gmin z tym samym podmiotem – M. St. Warszawą różnią się między sobą, głównie z powodu odmiennych możliwości finansowych poszczególnych gmin. W przeszłości zawarto również porozumienie z Powiatem Wołomińskim (obecnie już nie obowiązuje), przy czym na realizację zadań powierzonych M. St. Warszawie Powiat Wołomiński uzyskiwał wsparcie finansowe od gmin: Ząbki, Zielonka, Kobyłka i Wołomin. Dodatkowo niektóre gminy zawarły porozumienia międzygminne w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego z gminami sąsiednimi – innymi niż M. St. Warszawa (zarówno z tymi, które również posiadają stosowne porozumienie międzygminne z M. St. Warszawą jak i z takimi, które z Warszawą takowego porozumienia nie zawarły). Tymi metodami, na wspomnianym obszarze powstał quasi związek międzygminny, w którym zależnie od możliwości finansowych poszczególnych gmin i treści porozumień powstały różne standardy komunikacyjne, przy czym ZTM Warszawa w kwestiach niezależnych od możliwości finansowych poszczególnych gmin stara się wprowadzać jednolite zasady (dotyczy to zasad świadczenia usług przewozowych, tworzenia rozkładów, informacji pasażerskiej itp., ale na tyle zauważalnych przez pasażera, że ma on świadomość, iż system komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM Warszawa jest monolityczny).

Wszystkie linie zarządzane przez powyższego organizatora, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym stanowią system komunikacji miejskiej, w którym M. St. Warszawa – organizator transportu podejmuje uchwałę o wysokości opłat za przejazdy oraz o uprawnieniach do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, przy czym zależnie od potrzeb (np. udzielenie dodatkowych ulg tylko dla osób zameldowanych na terenie danej gminy), podobne uchwały podejmują również poszczególne gminy. Porozumienia z gminami upoważniają M. St. Warszawa do organizowania w ich imieniu usług publicznego transportu zbiorowego na terenie danej gminy oraz określają zasady ich wykonywania i rozliczeń finansowych. Dotacje z gmin wnoszone do budżetu M. St. Warszawa stanowią ok. 2% całkowitych kosztów zakupu usług przewozowych organizowanych przez M. St. Warszawa. Gminy te pokrywają jednak ok. 40% kosztów funkcjonowania podmiejskich linii autobusowych o numeracji 700-799 oraz 80% linii uzupełniających oznaczonych literą „L”, jak również 40% kosztów „Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD”<sup>32</sup>. M. St. Warszawa przyjęło model w którym, w okresie rozwoju nowych połączeń bierze na siebie główny ciężar ich

---

<sup>32</sup> Źródło: Urząd Miasta Stołecznego Warszawy – Biuro Drogownictwa i Komunikacji, Projekt planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla M. St. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi, Warszawa, 2014

finansowania, jednak zwykle po okresie stabilizacji oczekuje od każdego z samorządów, z którymi posiada porozumienia, zwiększenia finansowania usług przewozowych realizowanych na terenie tych samorządów. W przeszłości takie działanie nierzadko prowadziło do konfliktów na linii inne JST – M. St. Warszawa i niekiedy było powodem zakończenia współpracy (patrz: przypadek wypowiedzenia porozumienia zawartego z Powiatem Wołomińskim).

Integracja taryfowo-biletowa została oparta o najprostszy możliwy system, czyli przejście zasad taryfowych głównego „aktora” – M. St. Warszawy. Istnieją jednak wyjątki, np. Gmina Łomianki posiadając osobnego operatora własnej komunikacji miejskiej nie stosuje wprost taryfy M. St. Warszawy. Integracja biletowa Komunikacji Miejskiej Łomianki z ZTM Warszawa reguluje dodatkowe porozumienie na honorowanie niektórych rodzajów biletów. Odrębnym zagadnieniem jest włączenie do systemu komunikacji miejskiej środków transportu kolejowego. Należy zwrócić uwagę, że system kolejowy składa się z odrębnych dwóch systemów. M. St. Warszawa zleca bezpośrednio usługi przewozowe własnemu podmiotowi wewnętrznemu, tj. Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie Sp. z o.o. Spółka ta obsługuje te połączenia kolejowe, które w świetle porozumień są komunikacją miejską. Z tego powodu w pociągach tego operatora obowiązują wszystkie rodzaje biletów i ulg ZTM Warszawa (na takiej samej zasadzie jak obowiązują one tramwajach i autobusach operatorów ZTM Warszawa). Jednakże największym operatorem kolejowym w Warszawskim Obszarze Funkcjonalnym są Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o. o. (jako podmiot wewnętrzny Województwa Mazowieckiego świadczy usługi w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich). Na osobnej sieci kolejowej działa również inny operator, Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o. o. który jest również podmiotem wewnętrznym Województwa Mazowieckiego (ponad 95% udziałów) i 6 gmin podwarszawskich. Aby również zintegrować taryfowo-biletowo kolej regionalną z systemem komunikacji miejskiej, organizator ZTM Warszawa podpisał stosowne umowy z wspomnianymi operatorami na obowiązywanie w ich pociągach wybranych rodzajów biletów ZTM Warszawa (dobowe i okresowe), tworząc ofertę „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD”. Należy zwrócić uwagę, że jedynie w pociągach regionalnych kursujących na Lotnisko Chopina obowiązują wszystkie bilety z taryfy ZTM Warszawa (czyli również bilety jednorazowe i czasowe). Wynika to z aspektów technicznych kasowania i legalizacji biletów. Przy tym należy zasygnalizować istnienie kolejnej luki w pełnej integracji taryfowo-biletowej, tj. brak honorowania biletów ZTM u autobusowych przewoźników prywatnych kursujących na omawianym obszarze. Podsumowując, na omawianym obszarze nie istnieje pełna integracja taryfowo-biletowa, a w szczególności nie istnieje pełna współpraca z ważnym aktorem – Województwem Mazowieckim. Umowy na „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD” są podpisywane bezpośrednio z operatorami kolejowymi i są negocjowane co roku. Istnieje ryzyko, że oferta „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD” w kolei regionalnej może zostać w pewnym momencie ograniczona. Po części wymusza to istnienie własnej spółki miejskiej będącej operatorem kolejowym. Innym powodem funkcjonowania tego podmiotu jest konieczność uzupełnienia oferty Kolei Mazowieckich w Warszawie i jej bezpośrednim sąsiedztwie, tak aby mieszkańcy mieli szansę na skorzystanie z mniej zatłoczonych pociągów.

Podstawową korzyścią dla mieszkańców gmin włączonych porozumieniami międzygminnymi do sieci komunikacyjnej ZTM Warszawa jest możliwość korzystania z całej sieci połączeń komunikacji miejskiej na obszarze aglomeracji w ramach jednolitego systemu taryfowego, w którym istnieje szeroka gama przywilejów w postaci tanich biletów okresowych ważnych w całej sieci komunikacyjnej oraz licznych grup klientów uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Bardzo ważną cechą omawianego systemu jest funkcjonowanie „Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD” ważnego w obu systemach kolejowych (w kolei miejskiej SKM Warszawa oraz kolei regionalnej obsługiwanej przez Koleje Mazowieckie i Warszawską Kolej Dojazdową). Ważnym aspektem jest również monolityczność systemu, co uzyskano dzięki stworzeniu zwartego, jednolicie ustandaryzowanego taryfowo obszaru zintegrowanego. Tę monolityczność odczuwają przede wszystkim pasażerowie. Jednakże z punktu widzenia organizatora system oparty o bilateralne porozumienia międzygminne jest niewydolny, skomplikowany i znacznie zwiększa koszty obsługi.

Dodatkowo w systemie tym, głównym „aktorem” jest ZTM Warszawa, natomiast gminy podpisujące porozumienia z Warszawą muszą zgodzić się na warunki proponowane w tych porozumieniach z niewielką możliwością wpływu na nie. Część z nich nie wyraziła takiej zgody przez co system jest topograficznie niespójny (np. brak porozumienia z Gminą Michałowice, która bezpośrednio graniczy z M. St. Warszawa lub porozumienie z gminą Halinów zawarte tylko na świadczenie usług przewozowych w transporcie autobusowym, co ogranicza „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD” do stacji kolejowego Sulejówek – Miłosna).

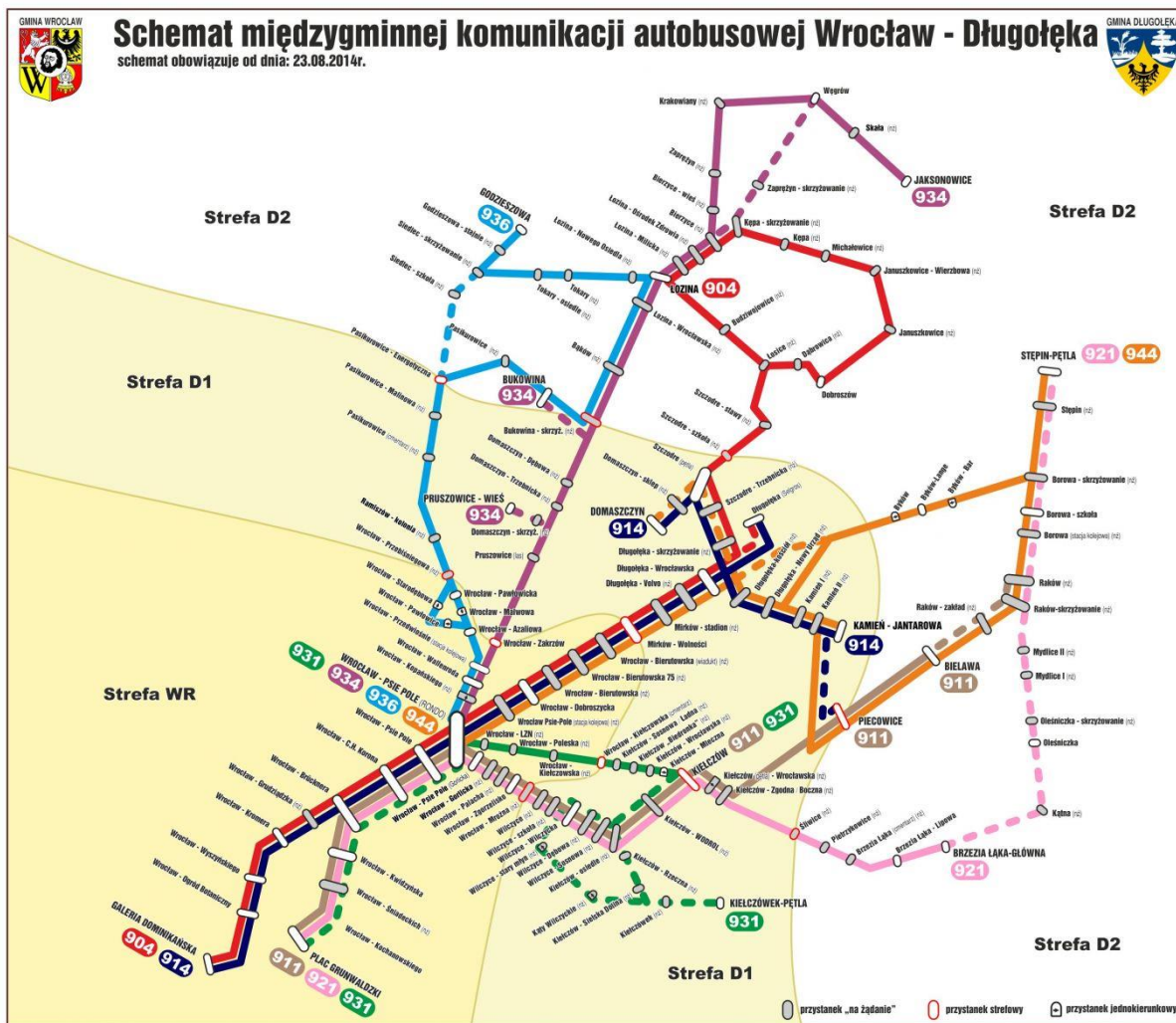
**Możliwości prawne wdrożenia i zastosowania na terenie SOM zasad „modelu warszawskiego”:**

- oparcie organizacji ponadgminnego autobusowego transportu zbiorowego na zawieraniu porozumienia międzygminnego z gminą – liderem systemu monocentrycznego (Gmina Miasto Szczecin) na podstawie art. 7, ust. 1, pkt 4 i art. 74 ust. 1 Ustawy o samorządzie gminnym, art. 7 ust. 1 pkt 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- utworzeniu przez lidera porozumień (Gmina Miasto Szczecin) własnej spółki przewozowej obsługującej Szczecińską Kolej Metropolitalną zgodnie z art. 9 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej, która będąc podmiotem wewnętrznym lidera świadczyłaby przewozy kolejowe w ramach komunikacji miejskiej (art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. b i art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),
- integracji taryfowo-biletowej z koleją regionalną na podstawie art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej, podpisując stosowaną umowę na honorowanie biletów miejskich przez kolejowego operatora wojewódzkich przewozów pasażerskich.

W tak zbudowanym systemie nie ma możliwości uzyskania dopłat z budżetu państwa przeznaczonych na rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, gdyż wszystkie przewozy w transporcie publicznym są realizowane w ramach komunikacji miejskiej.

**3.3.1.2. Wrocławski Obszar Funkcjonalny – „model wrocławski”**

Rodzaj zastosowanej zintegrowanej taryfy biletowej: strefowa (istnieją 2-4 strefy zależnie od gmin: Gmina Wrocław zawsze jako pierwsza strefa „WR”, obszar pozostałych gmin podzielony na kilka stref zależnie od ich wielkości).



Rys. 3.3. Schemat komunikacji międzygminnej Wrocław – Długołęka z podziałem obszaru gminy Długołęka na 2 strefy taryfowe (obszar Wrocławia to osobna trzecia strefa)

Podobny system zintegrowany do „modelu warszawskiego” funkcjonuje we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym, jednak zasady współpracy gmin są tu zdecydowanie bardziej liberalne, a obszar działania integracji znacznie ograniczony. Jedynie 7 gmin z 14 gmin Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego podpisało porozumienia międzygminne z Gminą Wrocław (tj. integracją objęto 53% omawianego obszaru, przy czym w niektórych porozumieniach sieć komunikacyjną ograniczono do pojedynczych miejscowości, położonych tuż przy granicy administracyjnej z Wrocławiem). Cechą charakterystyczną „modelu wrocławskiego” jest to, że gminy, które prześlą Gminie Wrocław kompetencje w zakresie organizacji transportu na swoim terenie, mogą samodzielnie decydować o wysokości opłat za bilety na swoim obszarze oraz w relacjach międzygminnych. Gminy również zobowiązane są do pokrycia różnicy pomiędzy kosztami obsługi linii komunikacyjnej na swoim terytorium a uzyskanymi tam, rzeczywistymi wpływami ze sprzedaży biletów. Dodatkowo, dopuszcza się przekazywanie przez Gminę Wrocław kompetencji organizatora połączeń międzygminnych sąsiadującym gminom pod warunkiem, że gminy te pokrywać będą wszystkie koszty organizowanych przez siebie linii (dotyczy to 2 gmin). Najbardziej widocznym elementem integracji jest zastosowanie spójnych zasad numeracji linii pozamiejskich, do których stosują się również niektórzy przewoźnicy prywatni, choć pod względem integracji taryfowo-biletowej są poza systemem. Reasumując, gminy mają do wyboru 4 możliwości organizacji publicznego transportu zbiorowego. Mogą polegać na niedotowanych lub częściowo dotowanych przewoźnikach prywatnych (numeracja linii z zakresu 500 – 599), powierzyć w całości organizację komunikacji Gminie Wrocław (numeracja linii z zakresu 600 – 699), utworzyć własną komunikację miejską zintegrowaną częściowo z wrocławską komunikacją miejską

(numeracja linii z zakresu 800 – 899), utworzyć własną komunikację miejską, ale organizowaną przez Gminę Wrocław, zintegrowaną częściowo z wrocławską komunikacją miejską (numeracja linii z zakresu 900 – 999). Wielkość oferty przewozowej i zastosowany system taryfowo-biletowy zależy więc od posiadanych środków finansowych przez poszczególne gminy. W tak zbudowanym systemie nie ma miejsca na dopłaty z budżetu państwa przeznaczone na rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, gdyż całość systemu to komunikacja miejska, chociaż wszyscy operatorzy prowadzący przewozy poza granicę Wrocławia, z wyjątkiem linii obsługiwanych przez podmiot wewnętrzny Gminy Wrocław, tj. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o. o. we Wrocławiu, posiadają kasy biletowe przystosowane do stosowania ulg ustawowych.

Należy zwrócić uwagę, że w ten sposób integracja taryfowo-biletowa jest niespójna. Tylko linie z zakresu numeracji 600 – 699 są w pełni zintegrowane z wrocławską komunikacją miejską. Na liniach 800 – 899 nie obowiązują żadne rodzaje biletów miejskich, a w liniach 900 – 999 obowiązują one tylko w granicach Gminy Wrocław (i to nie wszystkie rodzaje – z integracji wyłączono bilety jednorazowe). Wszystko to wynika z trudności rozliczeń między operatorami i organizatorem, oraz organizatorem i gminami. Dodatkowo sam system zintegrowany jest niespójny. Działa tylko w relacji jedna gmina – Wrocław, co oznacza, że nie istnieje integracja w relacjach gmina – Wrocław – inna gmina lub gmina – inna gmina. Niemniej jednak pasażerowie wszystkich linii z zakresu 600-999 mają możliwość podróżowania na biletach zintegrowanych z komunikacją miejską we Wrocławiu. W tak zorganizowanym systemie, konkretną ofertą integracyjną są zintegrowane bilety okresowe ważne na liniach komunikacyjnych danej gminy oraz na wszystkich liniach komunikacji miejskiej we Wrocławiu, które wprowadzono na podstawie odrębnych porozumień pomiędzy zainteresowaną gminą i Gminą Wrocław. Zupełnie innym aspektem jest integracja taryfowo-biletowa pomiędzy Gminą Wrocław i koleją regionalną. Gmina Wrocław zawarła porozumienie z Województwem Dolnośląskim w sprawie umożliwienia korzystania z istniejących połączeń kolejowych przez pasażerów posługujących się biletami wrocławskiej komunikacji miejskiej. Określono w nim, rodzaje biletów komunikacji miejskiej obowiązujących we wszystkich pociągach regionalnych przy przejazdach nimi w obrębie granic administracyjnych Gminy Wrocław. Dotyczy to wszystkich biletów okresowych oraz biletów czasowych ważnych co najmniej przez 24 godziny. Dodatkowo respektowane są ulgi i bezpłatne przejazdy zgodnie z stosowaną uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia. Zwraca się uwagę, że w przeciwieństwie do „modelu warszawskiego” samą integrację z koleją usankcjonowano prawnie stosownym porozumieniem pomiędzy organizatorami obu systemów, a umowy podpisane przez Gminę Wrocław z poszczególnymi operatorami kolejowymi zawierają jedynie kwestie szczegółowych rozliczeń finansowych. Pomimo iż Gmina Wrocław jest organizatorem komunikacji miejskiej w innych gminach, to wspomniane porozumienie nie obejmuje ich obszarów. Podsumowując, system zintegrowany w Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym jest niepełny, niespójny, z wieloma lukami i oprócz wspólnego systemu numeracji linii pozamiejskich oraz zintegrowanych biletów sieciowych, pasażer nie odczuwa skutków integracji. Integracja jest traktowana jako drugorzędne udogodnienie dla pasażerów, a nie cel nadrzędny organizatora.

#### **Możliwości prawne wdrożenia i zastosowania na terenie SOM zasad „modelu wrocławskiego”:**

- oparcie organizacji ponadgminnego autobusowego transportu zbiorowego na zawieraniu porozumienia międzygminnego z gminą – liderem systemu monocentrycznego (Gmina Miasto Szczecin) na podstawie art. 7, ust. 1, pkt 4 i art. 74 ust. 1 Ustawy o samorządzie gminnym, art. 7 ust. 1 pkt 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- integracja taryfowo-biletowa z koleją regionalną poprzez zawarcie przez Gminę Miasto Szczecin stosownego porozumienia dwustronnego z Województwem Zachodniopomorskim na honorowanie biletów miejskich przez kolejowego operatora wojewódzkich przewozów pasażerskich (art. 10 ust. 1 Ustawy o samorządzie gminnym),



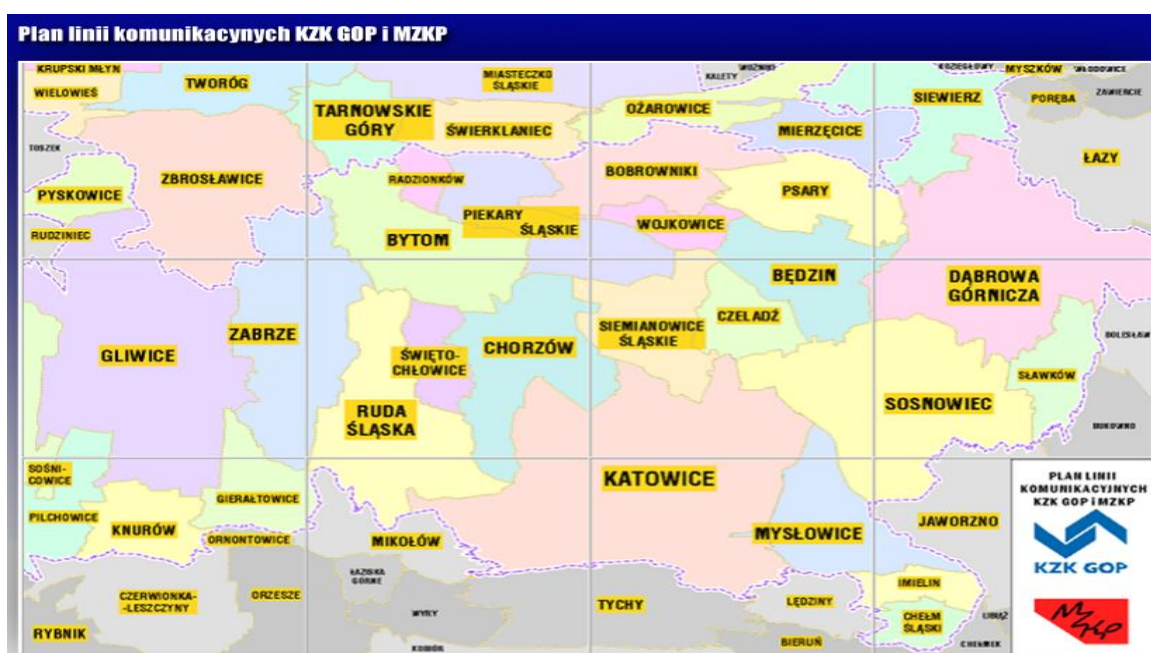
- wprowadzenie spójnej i niepowtarzalnej numeracji linii komunikacyjnych, których zakres numeracji oraz poszczególne cyfry jasno określałyby rodzaj linii oraz jej kierunek.

Podsumowując należy zauważyć, że pewne cechy „modelu wrocławskiego” występują już obecnie na obszarze SOM, tj.:

- własne linie komunikacyjne organizowane samodzielnie przez poszczególne gminy (np. linia LS Police – Trzebież), wyłączone z integracji,
- porozumienia międzygminne zawarte z gminą liderem, w którym organizację komunikacji miejskiej nie powierzono gminie liderowi (porozumienie między Gminą Miasto Szczecin i Gminą Gryfino).

### 3.3.1.3. Obszar centralny województwa śląskiego – „model górnośląski”

Rodzaj zastosowanej zintegrowanej taryfy biletowej: strefowa (każda gmina to osobna strefa).



Rys. 3.4. Podział obszaru zintegrowanego KZK GOP i MZKP na strefy taryfowe – obszarowo odpowiadające poszczególnym gminom<sup>33</sup>

Najbardziej charakterystycznym modelem, który rozwinął się w konurbacjach, gdzie występuje wiele ważnych policentrycznych ośrodków miejskich to związek międzygminny. Największym tego typu organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Polsce jest Komunalny Związek Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP), który obecnie skupia 28 gmin (z tego 12 miast na prawach powiatu). KZK GOP organizuje całość komunikacji miejskiej na swoim terenie oraz niektóre linie komunikacyjne wychodzące do wybranych gmin ościennych, gdzie organizatorami są inne związki międzygminne (MZKP Tarnowskie Góry) albo gminy posiadają własnych organizatorów (np. MZK Tychy).

W strukturach związku międzygminnego, każda z gmin uczestnicząca w nim, jest podmiotem posiadającym znaczący wpływ na zarządzanie oraz ma swojego przedstawiciela w strukturach związku. Dzięki tak skonstruowanemu modelowi poszczególne gminy mają pełny wpływ na funkcjonowanie komunikacji miejskiej na swoim obszarze, przy jednoczesnym wprowadzeniu, ustalonych przez wszystkich, jednolitych

<sup>33</sup> Źródło: [http://rozklady.kzkgop.pl/plan/index\\_.htm](http://rozklady.kzkgop.pl/plan/index_.htm) [dostęp: 25.02.2015 r.]

zasad dla całości obszaru związku (które dotyczą: wyboru operatorów, tworzenia rozkładów jazdy, informacji pasażerskiej, itp.). Dzięki temu pasażer ma świadomość, że obszar integracji tworzy system monolityczny, choć zróżnicowany pod względem liczby połączeń. Integracja na poziomie zarządzania komunikacją miejską pozwala na stworzenie zarówno jednolitego systemu taryfowo-biletowego, koordynacji rozkładów jazdy, jak i właściwego podziału zadań przewozowych oraz spójnego systemu finansowania komunikacji miejskiej na obszarze wielu gmin. Dzięki temu KZK GOP udało się zbudować jednolitą ofertę taryfową dla wszystkich linii miejskiej komunikacji tramwajowej i autobusowej na obszarze gmin zainteresowanych współpracą. System ten obejmuje niemal 100% połączeń komunikacyjnych na swoim obszarze działania (oprócz kolei regionalnej). Dodatkowo KZK GOP zawarł także porozumienie taryfowo-biletowe z podobnie skonstruowanym innym związkiem międzygminnym – Międzygminnym Związkiem Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach (który obejmuje 10 gmin), co oznacza, że wspólna taryfa biletowa rozciąga się na 38 gmin.

Na obszarze KZK GOP stworzono, odmienny niż powyższe, model integracji taryfowo-biletowej komunikacji miejskiej z koleją regionalną, podpisując umowę z jej operatorem – Koleje Śląskie Sp. z o.o., wprowadzając tym samym do oferty tzw. „Bilet Śląski”. Można go określić jedynie jako namiastkę integracji biletowej, gdyż jego zasięg jest ograniczony tylko do KZK GOP (nie obowiązuje na terenie MZKP Tarnowskie Góry i MZK Tychy), a jedyną dostępną ofertą jest bilet miesięczny, który jest dystrybuowany wyłącznie przez operatora kolejowego i z tego względu należy go traktować jako uzupełnienie oferty kolei, a nie jako działanie o znamionach integracyjnych. Według przekazów medialnych, tak skonstruowany wspólny bilet, nie cieszy się dużym powodzeniem<sup>34</sup>. W ciągu ponad 20-letniej historii KZK GOP, nie udało się stworzyć pełniejszej integracji taryfowo-biletowej z koleją, na miarę przynajmniej „modelu wrocławskiego”.

#### **Możliwości prawne wdrożenia i zastosowania na terenie SOM zasad „modelu górnośląskiego”:**

- oparcie organizacji ponadgminnego autobusowego transportu zbiorowego na celowym związku międzygminnym, zgodnie z art. 64 Ustawy o samorządzie gminnym, art. 7 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- integracja taryfowo-biletowa z koleją regionalną na podstawie art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej, podpisując stosowaną umowę na honorowanie biletów miejskich przez kolejowego operatora wojewódzkich przewozów pasażerskich.

#### **3.3.1.4. Projekty integracji transportu**

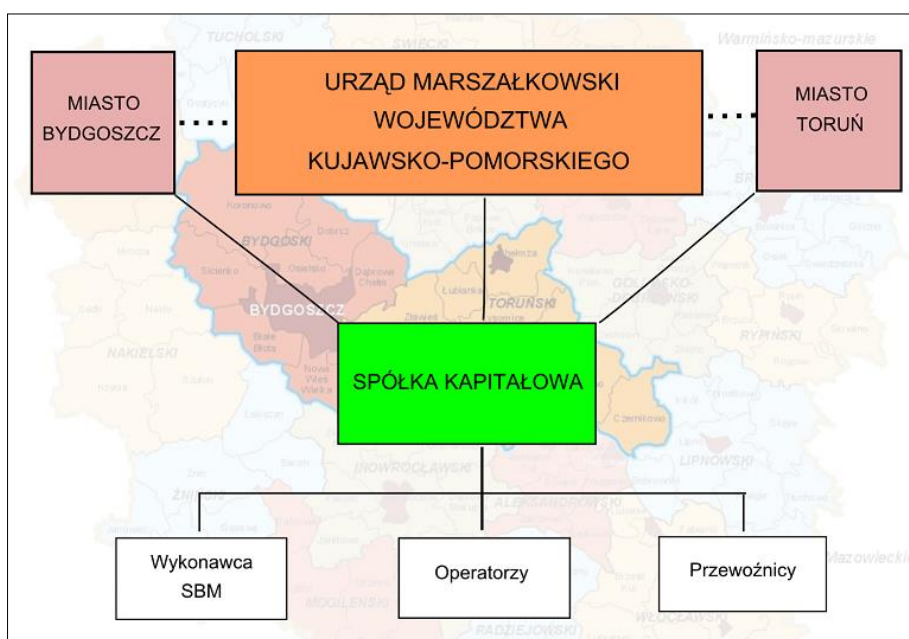
Wszystkie istniejące dotychczas struktury zarządzania publicznym transportem zbiorowym w Polsce obejmują wyłącznie grupy JST najniższego – gminnego szczebla administracyjnego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki organizatora transportu również na JST wyższego szczebla, stąd coraz częściej pojawiają się inicjatywy powołania jednego podmiotu – pełniącego rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego na większym obszarze funkcjonalnym, z włączeniem w integrację regionalnych połączeń kolejowych oraz ich organizatorów – JST szczebla wojewódzkiego.

---

<sup>34</sup> Źródło: <http://www.infokatowice.pl/2014/06/07/wciaz-niskie-zainteresowanie-wspolnym-biletem-kolei-slaskich-i-kzk-gop/> [dostęp: 25.02.2015 r.]

### 3.3.1.4.1. Bydgosko – Toruński Obszar Metropolitalny – „model BiT”<sup>35</sup>

Jedną z inicjatyw zmierzających ku stworzeniu systemu zintegrowanego są działania podejmowane w kierunku powołania „Systemu Biletu Metropolitalnego (SBM) BiT-City dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego”. W ramach tego projektu zakłada się, że SBM dostarczy pasażerom spójną i wygodną zintegrowaną ofertę taryfową, która swoim zasięgiem obejmie cały obszar metropolitalny i wiele systemów transportowych (komunikacje miejskie w Bydgoszczy i Toruniu, kolej regionalną oraz autobusową komunikację międzygminną). Na obecnym etapie trwają prace planistyczno-wdrożeniowe, w czasie których określono konieczność powołania jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze, który obejmie JST szczebla gminnego i wojewódzkiego. Przygotowane przez zainteresowane JST ekspertyzy wykazały, że najkorzystniejszą formą organizatora publicznego transportu zbiorowego, który jednocześnie może być beneficjentem środków zewnętrznych będzie spółka kapitałowa, której udziałowcami powinni być co najmniej: Województwo Kujawsko-Pomorskie, Miasto Bydgoszcz i Gmina Miasto Toruń (powołana spółka będzie podmiotem wewnętrznym tych JST).



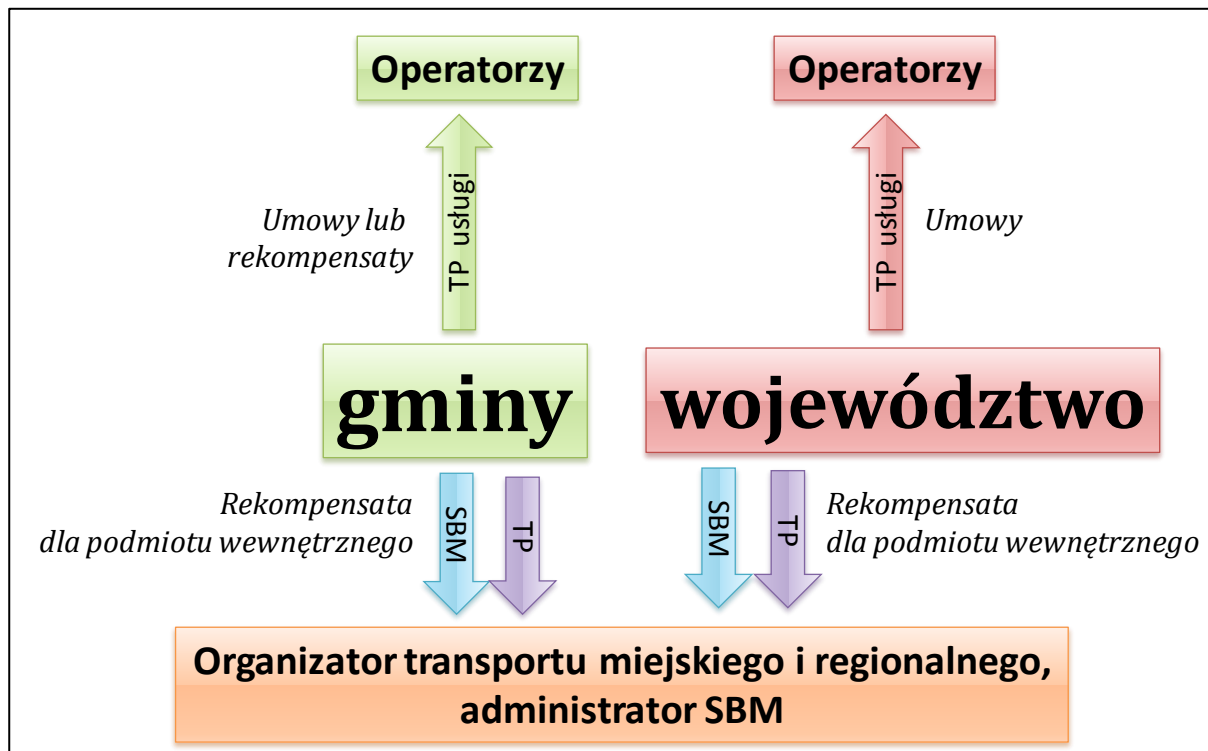
Rys. 3.5. Schemat zależności dla spółki kapitałowej z udziałem Województwa i Gmin

36

Aby powołać spółkę, niezbędne będzie podjęcie odpowiednich uchwał o utworzeniu i przystąpienia do niej przez organy stanowiące województwa oraz zainteresowanych gmin, podpisanie umowy powierzenia oraz określenie modelu finansowania spółki, w tym zasad dotyczących rekompensat. Wspomniane ekspertyzy skoncentrowały się m.in. na ciekawym zagadnieniu przekazywania rekompensaty. Warto przytoczyć niektóre uwagi.

<sup>35</sup> Opracowano na podstawie: TRAKO Wierzbicki i Wspólnicy S.J., „Analiza instytucjonalna możliwości wdrożenia Systemu Bilet Metropolitalny BiT-City dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego”, Wrocław, 2013

<sup>36</sup> Źródło: TRAKO Wierzbicki i Wspólnicy S.J., „Analiza instytucjonalna możliwości wdrożenia Systemu Bilet Metropolitalny BiT-City dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego”, Wrocław, 2013



Rys. 3.6. Prawne uwarunkowania przepływów finansowych pomiędzy JST i spółką kapitałową<sup>37</sup>.

Uwzględniając odpowiednie przepisy Unii Europejskiej należy wskazać, iż niedozwolona pomoc publiczna w stosunku do administratora SBM<sup>38</sup> nie wystąpi o ile jej wysokość będzie limitowana poprzez odpowiednio obliczoną rekompensatę dla administratora SBM. Rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wynikających z wywiązywania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, z uwzględnieniem rozsądnego zysku, tak aby nie dopuścić do nieuzasadnionego naruszenia konkurencji. Koszty netto można obliczyć jako różnicę między kosztami poniesionymi na wykonywanie usługi w ogólnym interesie gospodarczym oraz przychodem uzyskanym z takiej usługi albo, alternatywnie, jako różnicę pomiędzy kosztami netto dla przedsiębiorstwa prowadzącego działalność i podlegającego obowiązkowi świadczenia usługi publicznej oraz kosztami netto lub zyskiem tego samego przedsiębiorstwa prowadzącego działalność bez obowiązku świadczenia usługi publicznej. „Rozsądny zysk” jest stopą zwrotu z kapitału, której wymagałoby typowe przedsiębiorstwo podczas podejmowania decyzji, czy świadczyć usługi w ogólnym interesie gospodarczym przez cały okres powierzenia, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Stopa zwrotu z kapitału oznacza wewnętrzną stopę zwrotu (IRR), jaką osiąga przedsiębiorstwo z zainwestowanego kapitału w całym okresie powierzenia. Poziom ryzyka zależy od danego sektora, rodzaju usług oraz cech charakterystycznych rekompensaty. Należy przy tym zaznaczyć, że rozsądny zysk nie może być utożsamiany z wynikiem finansowym (zyskiem bilansowym) i stanowi odrębną od niego kategorię ekonomiczną. Jako, że model określania wysokości rekompensaty należy traktować w sposób otwarty, w związku z powyższym rekomenduje się, aby obowiązkowym załącznikiem do umowy wykonawczej (umowy o świadczenie usług publicznych) była metodologia obliczania rekompensaty opracowana dla konkretnego przypadku. W zakresie sposobu przekazywania środków w formie rekompensaty dla administratora SBM to

<sup>37</sup> Ibidem

<sup>38</sup> Administrator SBM jest tu rozumiany jako podmiot wewnętrzny wszystkich zaangażowanych JST w formie spółki kapitałowej realizujący zadania z zakresu zarządzania „wspólnym biletem” oraz publicznym transportem zbiorowym na całym bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym.

odbywać to się może albo w formie zapłaty za usługę i odpowiednich (np. miesięcznych) ratach w całym okresie powierzenia w oparciu o zawartą umowę wykonawczą (umowę o świadczenie usług publicznych) przez każdego z udziałowców z osobna. Wyżej opisaną metodę można uzupełnić o możliwe dokapitalizowania administratora SBM, co jednakże pozostaje bez znaczenia dla finalnego wyniku rekompensaty, a może jedynie służyć poprawie wskaźników finansowych budżetów JST, gdyż stanowić będzie wydatek majątkowy.

Podsumowując, zadaniami stawianymi przed przyszłym podmiotem – samorządową spółką kapitałową są: przygotowywanie projektów uchwał regulujących nową politykę taryfową, wdrożenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego, wypracowanie systemu rozliczeń między partnerami, związanego z funkcjonowaniem wspólnych biletów, a następnie zarządzanie i administrowanie oraz stworzonym systemem (nadzorowanie i rozliczanie sprzedaży biletów, kontrola i windykacja, utrzymanie infrastruktury technicznej SBM, analizy taryfowe, analizy rozliczeniowe między partnerami) oraz w kolejnym etapie rozwojowym: pełnienie funkcji organizatora, ale bez władztwa administracyjnego (czyli kompleksowe wspieranie JST w czynnościach realizowanych przez organizatorów w myśl Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – umowa powierzenia regulowałyby, które zadania JST spółka miałaby wykonywać lub przygotowywać).

Obecnie nadal nie wiadomo jaki rodzaj zintegrowanej taryfy biletowej zostanie wdrożony, ale zakłada się, że zaimplementowana architektura SBM ma umożliwiać funkcjonowanie dowolnej oferty taryfowej.

#### **Możliwości prawne wdrożenia i zastosowania na terenie SOM zasad „modelu BiT”:**

- organizacja całości transportu zbiorowego poprzez utworzenie przez zainteresowane JST (w szczególności przez Gminę Miasto Szczecin i Województwo Zachodniopomorskie- JST różnego szczebla) spółki prawa handlowego, zgodnie z art. 9 ust. 1 Ustawy o samorządzie gminnym, której jako podmiotowi własnemu zostaną powierzone w drodze umowy określone zadania własne JST, zgodnie z art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej,
- rozwiązanie dotychczas zawartych porozumień międzygminnych, ale aby linie komunikacyjne wykraczające poza Gminę Miasto Szczecin utraciły status komunikacji miejskiej (wówczas będą wojewódzkimi przewozami pasażerskimi, zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 25 i art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. a Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),
- zawarcie przez gminy SOM stosownych porozumień dwustronnych i umów z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie udzielenia województwu pomocy finansowej, zgodnie z art. 10 Ustawy o samorządzie gminnym,
- utworzeniu przez Województwo Zachodniopomorskie własnej spółki przewozowej obsługującej Szczecińską Kolej Metropolitalną zgodnie z art. 9 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej, która będąc podmiotem wewnętrznym lidera świadczyłaby przewozy kolejowe w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich (art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) lub przeprowadzenie procedury na wybór operatora Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych (na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),
- integracja taryfowo-biletowa na podstawie podjęcia przez zainteresowane JST odpowiednich uchwał (o jednolitej treści) w sprawie ustalenia zasad taryfowych i cen biletów (zgodnie z art. 8 ust. 1, 2 i 4 Ustawy o cenach) oraz zawarcia odpowiednich umów pomiędzy spółką kapitałową, zainteresowanymi JST oraz operatorami w sprawie utworzenia wspólnej taryfy biletowej (na podstawie art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej).

### 3.3.1.4.2. Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy – „model LGOM”<sup>39</sup>

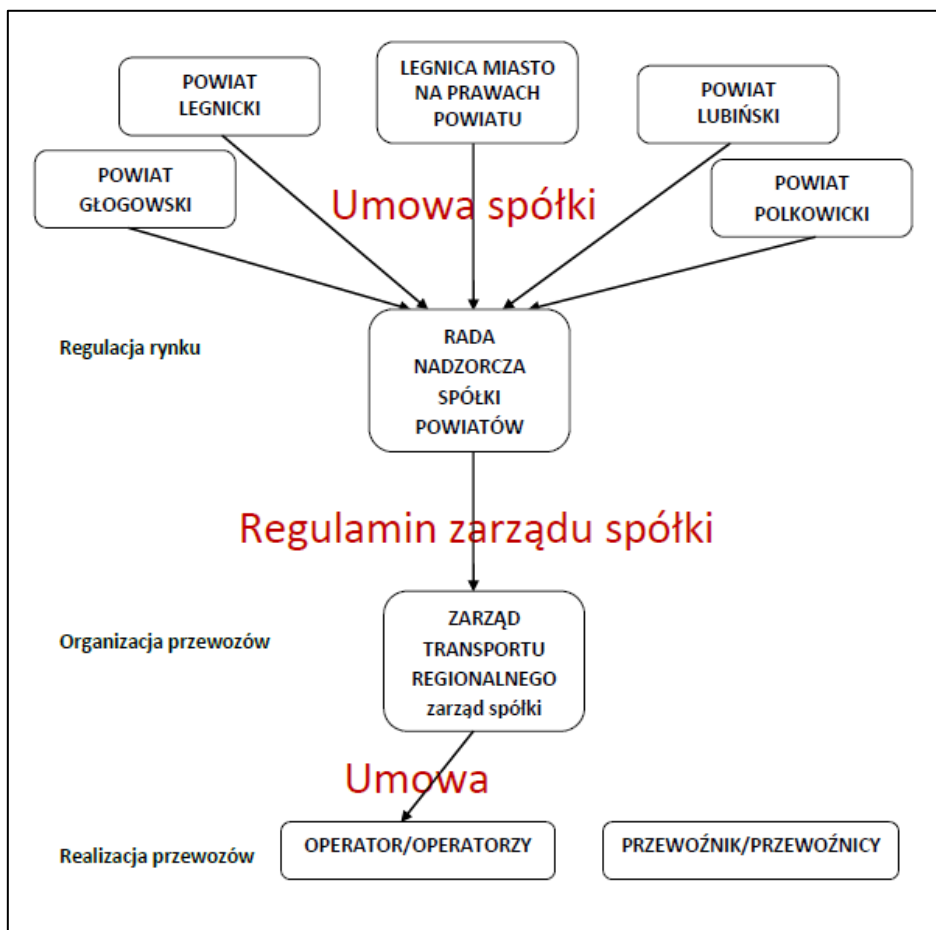
W ostatnich latach Gmina Miejska Lubin prowadziła pilotażowy projekt mający na celu przeanalizowanie możliwości stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obejmującego Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy (LGOM), składający się z 4 powiatów i 1 miasta na prawach powiatu (łącznie 25 gmin). Autorzy jednej z ekspertyz doszli do podobnego wniosku jaki został przedstawiony w rozdziale 3.2.1.4.1., to znaczy zaproponowali model wspólnego organizatora publicznego transportu zbiorowego opierający się na powołaniu spółki kapitałowej powiatów (powiaty: legnicki, lubiński, polkowicki i głogowski) oraz miasta na prawach powiatu (Legnica), który będzie zajmował się organizacją i zarządzaniem regionalnym transportem drogowym. W roli lidera może wystąpić każdy z partnerów. Z nim pozostałe JST szczebla powiatowego zawiążą odpowiednie porozumienia powiatowe, dzięki czemu wszystkie pasażerskie przewozy ponadgminne i ponadpowiatowe będą w myśl Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powiatowymi przewozami pasażerskimi. W tym przypadku należy zwrócić uwagę na kwestie kompetencji decyzyjnych, które powinny być podejmowane wspólnie na podstawie rozwiązań określonych w umowie spółki. Z drugiej strony konieczność zawarcia porozumień powiatowych ceduje na powiat – lidera uprawnienia pozostałych powiatów, łącznie z władztwem administracyjnym. Zawiązanie spółki kapitałowej równoległe z zawarciem wspomnianych porozumień międzypowiatowych powoduje zachowanie wpływu na organizatora przez pozostałe powiaty, które nadal są podmiotami w swojej sprawie i mają podobny głos decyzyjny co powiat – lider. Dodatkowo zawiązanie spółki umożliwia włączenie do procesu decyzyjnego JST innego szczebla (gminy, województwo dolnośląskie).

---

<sup>39</sup> Opracowano na podstawie:

PROTRANS Marcin Wołek, „Koncepcja zarządzania i finansowania transportu regionalnego na obszarze LGOM – projekt utworzenia instytucji zarządzającej transportem regionalnym na obszarze 4 powiatów w województwie dolnośląskim”, Gdynia, 2012.

PTC Marcin Gromadzki, „Projekt systemu zintegrowanej taryfy biletowej dla transportu zbiorowego w LGOM”, Reda, 2011



Rys. 3.7. Rekomendowane dla LGOM rozwiązanie, w którym miasto Legnica wraz z powiatami „ziemskimi” utworzy spółkę powiatów – pełniącą funkcję integratora regionalnego transportu drogowego<sup>40</sup>

Do najważniejszych zasad organizacji rynku regionalnego transportu drogowego z dominującym udziałem przewozów powiatowych należy zaliczyć następujące:

- rynek usług jest otwarty w zakresie określonym przez przepisy Ustawy o transporcie drogowym i Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- generalną zasadą jest swoboda świadczenia usług po cenach rynkowych z możliwością nieskrępowanego dostępu do infrastruktury,
- określony zakres usług przewozowych jest objęty wspomaganiami środkami publicznymi (dofinansowaniem ze środków publicznych),
- powiatowy organizator transportu określa zakres usług objętych refundacją i dofinansowaniem – tzw. usług podstawowych,
- władze powiatowe ustalają ulgi oraz zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych w ramach usług podstawowych (minimalny poziom tych uprawnień wyznaczają ulgi i uprawnienia ustawowe) oraz wprowadzają bilety zintegrowane w ramach usług podstawowych,

<sup>40</sup> Źródło: PROTRANS Marcin Wołek, „Konceptcja zarządzania i finansowania transportu regionalnego na obszarze LGOM – projekt utworzenia instytucji zarządzającej transportem regionalnym na obszarze 4 powiatów w województwie dolnośląskim”, Gdynia, 2012.

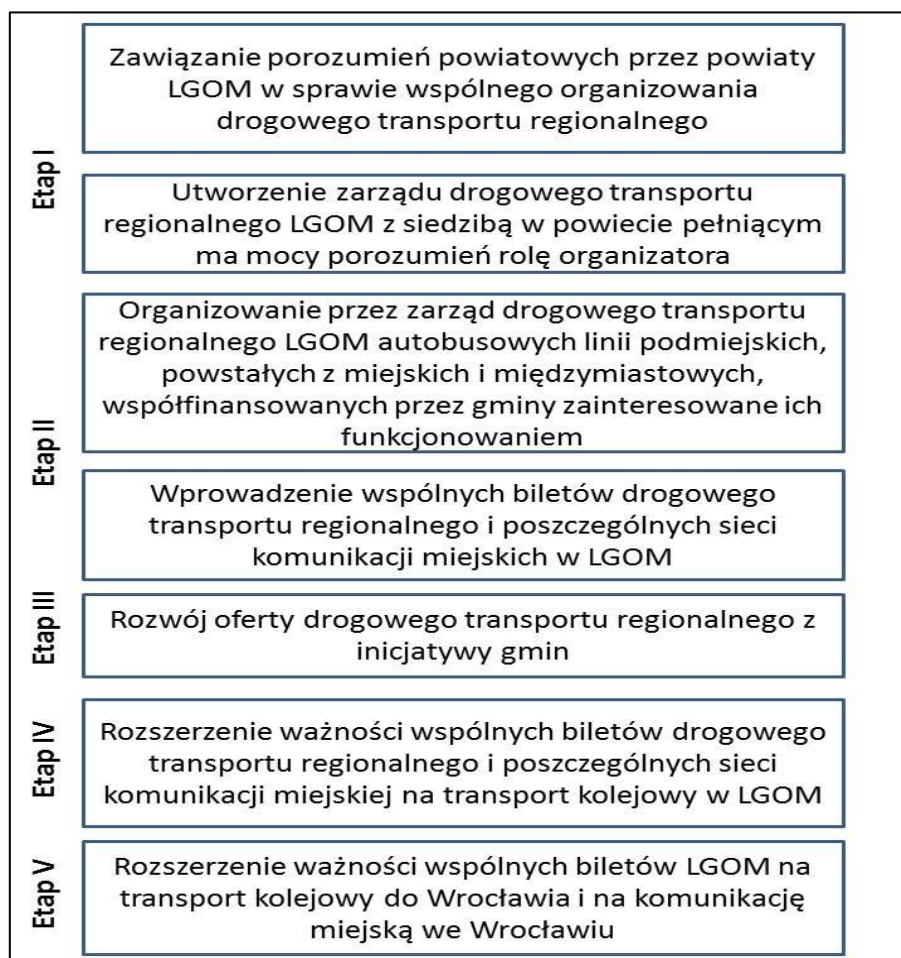
- usługi podstawowe są zamawiane przy wykorzystaniu procedur określonych w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym,
- prowadzone są kontrole ilości i jakości świadczonych usług przez operatorów i przewoźników w nawiązaniu do parametrów zawartych w zezwoleniach.

Regionalny zarząd transportu może funkcjonować jako podmiot organizujący:

- wyłącznie regionalny pasażerski transport drogowy,
- cały pasażerski transport regionalny.

W sytuacji zarządzania całym transportem regionalnym, obejmującym także przewozy kolejowe, niezbędne będzie współdziałanie z województwem. Bariere takiego współdziałania może stanowić brak możliwości prawnych powoływania związków jednostek samorządu terytorialnego różnego szczebla, w tym samorządowego województwa i powiatów.

W wspomnianych ekspertyzach określono etapowanie wdrażania systemu zintegrowanego.



Rys. 3.8. Proces etapowania rozwoju zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym na obszarze LGOM<sup>41</sup>

<sup>41</sup> Ibidem



### **Możliwości prawne wdrożenia i zastosowania na terenie SOM zasad „modelu LGOM”:**

- organizacja całości transportu zbiorowego poprzez utworzenie przez zainteresowane JST szczebla powiatowego (w szczególności przez Gminę Miasto Szczecin i Powiat Policki) spółki prawa handlowego, zgodnie z art. 5 ust. 2 Ustawy o samorządzie powiatowym, której jako podmiotowi własnemu zostaną powierzone w drodze umowy określone zadania własne JST, zgodnie z art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej,
- rozwiązanie dotychczas zawartych porozumień międzygminnych, ale aby linie komunikacyjne wykraczające poza Gminę Miasto Szczecin utraciły status komunikacji miejskiej (wówczas będą powiatowymi przewozami pasażerskimi, zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 10 i art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. b Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),
- zawarcie przez gminy SOM stosownych porozumień dwustronnych i umów z powiatem – liderem w sprawie udzielenia jednemu z powiatów pomocy finansowej, zgodnie z art. 10 Ustawy o samorządzie gminnym,
- utworzeniu przez Gminę Miasto Szczecin własnej spółki przewozowej obsługującej Szczecińską Kolej Metropolitalną zgodnie z art. 9 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej, która będąc podmiotem wewnętrznym lidera świadczyłaby przewozy kolejowe w ramach powiatowych przewozów pasażerskich (art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) lub przeprowadzenie procedury na wybór operatora Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych (na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),
- integracja taryfowo-biletowa na podstawie podjęcia przez zainteresowane JST odpowiednich uchwał (o jednolitej treści) w sprawie ustalenia zasad taryfowych i cen biletów (zgodnie z art. 8 ust. 1, 2 i 4 Ustawy o cenach) oraz zawarcie odpowiednich umów pomiędzy spółką kapitałową, zainteresowanymi JST oraz operatorami w sprawie utworzenia wspólnej taryfy biletowej (na podstawie art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej).

### **3.3.2. Integracja taryfowo-biletowa w innych krajach członkowskich Unii Europejskiej**

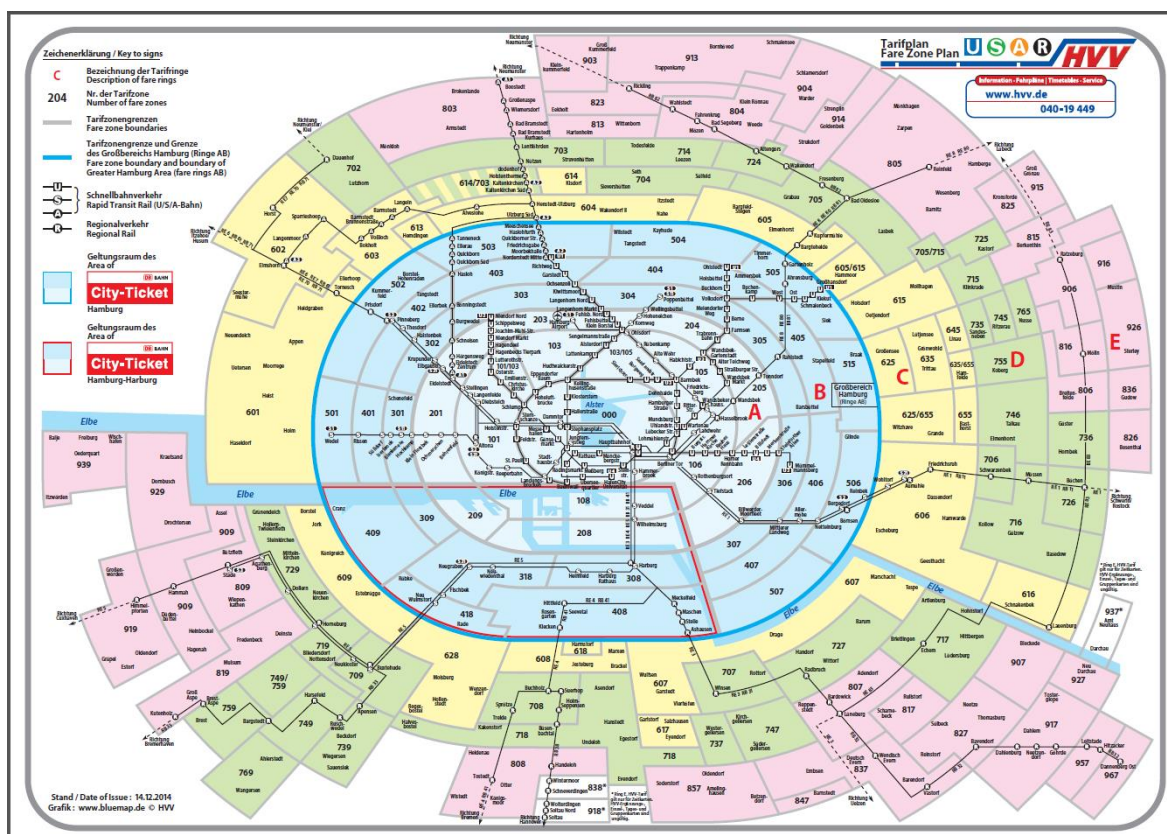
Do poniższych analiz wybrano dwa przykłady integracji organizacyjnej i taryfowo-biletowej z Republiki Federalnej Niemiec (HVV Hamburg) i Republiki Czeskiej (KORDIS JMK). Uzasadnienie wyboru:

- oba obszary są zintegrowane wg modelu monocentrycznego (jeden lider integracji), a który wydaje się być najbardziej optymalnym dla obszaru Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- oba obszary zintegrowane są wielkościowo porównywalne do Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- obszary metropolitarne Hamburga i Szczecina posiadają podobne uwarunkowania przestrzenne (obszar przedzielony licznymi ciekami wodnymi),
- główny ośrodek miejski – obszar rdzenny, tj. Brno i Szczecin są podobnej wielkości,
- czeski organizator KORDIS organizuje międzynarodowe linie komunikacyjne do Austrii i na Słowację,
- wysoka ocena funkcjonowania obu systemu przez użytkowników,
- dla obu obszarów można wykazać, że zastosowano przy organizacji systemów zintegrowanych wiele ciekawych i różnorodnych „dobrych praktyk” – a prezentacja „dobrych praktyk”, warty

do wprowadzenia w przyszłości na obszarze SOM, jest najbardziej wartościowym przesłaniem niniejszych rozdziałów.

### 3.3.2.1. Republika Federalna Niemiec – HVV Hamburg – „model hamburski”<sup>42</sup>

Rodzaj zastosowanej zintegrowanej taryfy biletowej: pierścieniowo-strefowa progresywna, w której funkcjonuje 138 ponumerowanych stref pogrupowanych w 5 pierścieni; Hamburg oraz miejscowości bezpośrednio do niego przyległe, tworzące razem tzw. „powiększony obszar Hamburga” (niem. „Grossbereich Hamburg”), są objęte przez dwa pierwsze pierścienie (stanowią jądro systemu taryfowo-biletowego); cena biletu jest zależna od liczby pierścieni i stref jakie pokonuje podróżny.



Rys. 3.9. Schemat sieci taryfowej HVV przedstawiający podział obszaru zintegrowanego na pierścienie (A-E) i strefy taryfowe. Uwaga: na rysunku oznaczono tylko sieć kolejową.<sup>43</sup>

W Republice Federalnej Niemiec, w zależności od rozmiaru działania oraz uwarunkowań lokalnych, najczęściej spotyka się jako organizatorów zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego, spółki kapitałowe tworzone przez JST różnych szczebli. Udziałowcami tych spółek zwykle są samorządy, które w największym stopniu partycypują w kosztach transportu na danym obszarze. Występują także związki powiatów oraz celowe związki międzygminne, jak również spółki kapitałowe, których założycielami są związki międzygminne. Zdarzają się również spółki tworzone przez operatorów przewozów i organizatorów. Rozwiązania niemieckie zwykle obejmują kompleksowo wspólną taryfą wszelkie środki transportu zbiorowego działające na danym obszarze. Pełna dostępność szerokiej oferty często kursujących połączeń komunikacyjnych, oferowanych przez niemieckich organizatorów transportu w ramach jednego biletu jest

<sup>42</sup> Opracowano na podstawie: <http://www.hvv.de> [dostęp: 27.02.2015 r.]

<sup>43</sup> Źródło: <http://www.hvv.de/streckennetz/tarifplaene> [dostęp: 27.02.2015 r.]

barierą uniemożliwiającą powstawanie konkurencyjnych sieci publicznego transportu zbiorowego w regionalnych przewozach komercyjnych.

Jedną ze znacznie większych niemieckich spółek kapitałowych, będących organizatorami transportu jest „Hamburger Verkehrsverbund, GmbH” (HVV) (pol. Hamburgski Związek Transportowy, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością). Został powołany w 1965 roku i początkowo tworzyły go 4 miejskie przedsiębiorstwa przewozowe. Pierwotnie głównym celem powołania związku było stworzenie wspólnej taryfy, wspólnych biletów i skoordynowania rozkładów jazdy. Był to pierwszy związek transportowy na świecie. Początkowo integracja dotyczyła tylko obszaru miasta Hamburg. W 1996 roku, zgodnie z nowelizacją prawa<sup>44</sup>, które wymagało regionalizacji organizacji i finansowania przewozów (przeniesienia tych zadań na poszczególne JST) oraz rozdzielenia funkcji organizatora od przedsiębiorstw przewozowych, nastąpiło przeobrażenie dotychczasowego związku operatorów w samorządową spółkę kapitałową. Do roku 2002 integracja HVV obejmowała tylko obszar Hamburga, od 2002 roku objęła obszar 4 powiatów graniczących z Hamburgiem od północy (powiaty kraju Szlezwik-Holsztyn), a 3 powiaty graniczące od południa (wchodzące w skład kraju Dolna Saksonia) zostały zintegrowane w ramach HVV w roku 2004. Jest to docelowy obszar działania HVV. Obecnie udziałowcami spółki HVV są następujące JST różnego szczebla:

- 3 kraje związkowe: Wolne i Hanzeatyckie Miasto Hamburg (85,5% udziałów), Szlezwik-Holsztyn (3,0% udziałów), Dolna Saksonia (2,0% udziałów),
- 7 powiatów: Księstwo Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Harburg, Lüneburg, Stade (razem 9,5% udziałów).

Przejęcie części udziałów przez oba kraje związkowe było związane z tym, że zgodnie z wspomnianymi zmianami w prawodawstwie, stały się one organizatorami i podmiotami finansującymi kolej regionalną. W Niemczech za organizację i komunikacji autobusowej są odpowiedzialne poszczególne powiaty. Tworząc wspólną spółkę, poszczególne JST odpowiadają za poziom polityczny zarządzania transportem, to znaczy zapewniają właściwe funkcjonowanie transportu tak, aby zaspokajał potrzeby społeczeństwa, poprzez finansowanie usług przewozowych na swoim terytorium. Poziomym wykonawczym są przedsiębiorstwa przewozowe (operatorzy). Zadaniem organizatora – spółki HVV jest pełne wsparcie JST w realizacji wyżej opisanej misji, poprzez zarządzanie, w ich imieniu, publicznym transportem zbiorowym poprzez planowanie sieci komunikacyjnej, określanie częstotliwości kursowania, utrzymywanie systemu taryfowego, dystrybucję biletów, wybór operatorów, koordynację pracy przewozowej wykonawców usług transportowych, dbanie o informację pasażerską, kontrolowanie jakości świadczonych usług przewozowych oraz utrzymywanie takiego stopnia integracji całego systemu publicznego transportu zbiorowego, aby pasażer postrzegał go (ponad 30 operatorów) jako monolit. Zasady planowania w zakresie projektowania usług transportowych są szczegółowo określone w porozumieniach o współpracy poszczególnych JST – udziałowców spółki HVV. Zawierają one wymagania w zakresie przewozów i są wyznacznikiem standardów jakości w HVV. Wymagania dotyczące infrastruktury transportowej są określone w regionalnych planach transportowych poszczególnych powiatów. Zasady projektowania i planowania oferty regionalnego transportu kolejowego są sformułowane w planach transportowych krajów Szlezwik-Holsztyn i Dolna Saksonia. Aby w pełni zintegrować pasażerski transport kolejowy (kolei regionalnej) w okolicach Hamburga, istnieje ścisła koordynacja między Departamentem Ekonomicznym, Transportu i Innowacji Urzędu Miejskiego Hamburga,

---

<sup>44</sup> Zgodnie z następującymi aktami prawnymi: „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 27. Dezember 1993” (BGBl. I S. 2378, 2395) (pol. Ustawa o regionalizacji powszechnego transportu pasażerskiego) i „Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993” (BGBl. I S. 2378, 2396) (pol. Ustawa o ogólnokrajowej kolei żelaznej).

spółkami – organizatorami transportu dla obu sąsiednich krajów i spółką HVV. Tak ukształtowana spółka, jest jedynym organizatorem publicznego transportu miejskiego na obszarze miasta Hamburg i wymienionych 7 powiatów wchodzących w skład 2 innych krajów związków. Struktura spółki składa się z kierownictwa przedsiębiorstwa, któremu podlega 8 departamentów: prawny, biuro prasowe, transportu szynowego i planowania, transportu autobusowego i wodnego, taryfowy i sprzedaży, marketingowy, finansowy, handlowy.

Główną korzyścią działań opisanego wyżej organizatora było stworzenie jednolitego biletu, obowiązującego we wszystkich środkach hamburskiej komunikacji miejskiej (metro, kolej miejska, autobusy, tramwaj wodny) oraz na włączonych w system pozamiejskich liniach autobusowych, a także we wszystkich pociągach regionalnych (RB, RE i AKN). Należy zwrócić uwagę, że operatorem kolei miejskiej jest S-Bahn Hamburg GmbH spółka zależna od Deutsche Bahn AG, operatorem metra i autobusowej komunikacji miejskiej jest podmiot wewnętrzny miasta Hamburg – Hamburger Hochbahn AG, operatorem tramwaju wodnego jest HADAG Seetouristik und Fährdienst AG – spółka zależna od Hamburger Hochbahn AG. Taryfa jest ujednolicona, co oznacza, że bez względu na rodzaj środka transportu i operatora zawsze płaci się taką samą cenę za taką samą podróż. Inną korzyścią funkcjonowania HVV jest koordynacja rozkładów jazdy wszystkich rodzajów środków transportów i operatorów, w taki sposób aby uzyskać maksymalny stopień wzajemnych powiązań. Dodatkowo wszyscy wybrani operatorzy są zobowiązani do przestrzegania jednolitych standardów świadczonych usług, jednolitej informacji pasażerskiej oraz stosowania numeracji linii komunikacyjnych nadanych przez operatora. Numeracja linii jest ściśle powiązana z rodzajem linii oraz jej relacją.

Ciekawostką, na którą warto zwrócić uwagę, jest tzw. Pasażerska Rada Doradczą przy HVV (niem. „HVV-Fahrgastbeirat”), która reprezentuje interesy pasażerów. Składa się z przedstawicielstw instytucji, stowarzyszeń oraz prywatnych osób – działaczy społecznych. Zbiera się cztery razy w roku i zgłasza wnioski oraz opiniuje proponowane przez organizatora zmiany w sieci komunikacyjnej, taryfie, informacji pasażerskiej i standardach jakości.

#### **Możliwości prawne wdrożenia i zastosowania na terenie SOM zasad „modelu hamburskiego”:**

- organizacja całości transportu zbiorowego poprzez utworzenie przez zainteresowane JST (w szczególności przez Gminę Miasto Szczecin i Województwo Zachodniopomorskie - JST różnego szczebla) spółki prawa handlowego, zgodnie z art. 9 ust. 1 Ustawy o samorządzie gminnym, której jako podmiotowi własnemu zostaną powierzone w drodze umowy określone zadania własne JST, zgodnie z art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej,
- rozwiązanie dotychczas zawartych porozumień międzygminnych tak, aby linie komunikacyjne wykraczające poza Gminę Miasto Szczecin utraciły status komunikacji miejskiej (wówczas będą wojewódzkimi przewozami pasażerskimi, zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 25 i art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. a Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),
- zawarcie przez gminy SOM stosownych porozumień dwustronnych i umów z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie udzielenia województwu pomocy finansowej, zgodnie z art. 10 Ustawy o samorządzie gminnym,
- utworzenie przez Województwo Zachodniopomorskie własnej spółki przewozowej obsługującej Szczecińską Kolej Metropolitalną zgodnie z art. 9 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej, która będąc podmiotem wewnętrznym lidera świadczyłaby przewozy kolejowe w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich (art. 22 ust. 1 pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) lub przeprowadzenie procedury na wybór operatora Szczecińskiej

Kolei Metropolitalnej na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych (na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,

- integracja taryfowo-biletowa na podstawie podjęcia przez zainteresowane JST odpowiednich uchwał (o jednolitej treści) w sprawie ustalenia zasad taryfowych i cen biletów (zgodnie z art. 8 ust. 1, 2 i 4 Ustawy o cenach) oraz zawarcie odpowiednich umów pomiędzy spółką kapitałową, zainteresowanymi JST oraz operatorami w sprawie utworzenia wspólnej taryfy biletowej (na podstawie art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej).

Należy zauważyć, że powołana spółka kapitałowa nie będzie organizatorem publicznego transportu zbiorowego w ustawowym tego słowa znaczeniu, lecz będzie wspierała JST w tym zadaniu poprzez realizację kompleksowych działań zarządczych i koordynacyjnych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze SOM, a rzeczywista rola JST powinna zostać ograniczona jedynie do działań wymagających władztwa administracyjnego.

### 3.3.2.2. Republika Czeska – KORDIS JMK – „model górnomorawski”<sup>45</sup>

Rodzaj zastosowanej zintegrowanej taryfy biletowej: strefowa progresywna, w której funkcjonuje 156 ponumerowanych stref; podstawą systemu są 2 strefy podstawowe, na które podzielone jest miasto Brno: do nich, stanowiących jądro system, przylegają inne strefy; każda taka strefa zazwyczaj składa się z kilku gmin lub jednej dużej gminy miejskiej. Cena biletu jest zależna od liczby strefy jakie pokonuje podróżny.



Rys. 3.10. Fragment obszaru zintegrowanego IDS JMK przedstawiający sieć komunikacyjną i podział na strefy taryfowe. Miasto Brno jest podzielone na 2 strefy: centralną (100) i 2-częściową skrajną (101).<sup>46</sup>

<sup>45</sup> Opracowano na podstawie: <http://www.idsjmk.cz> [dostęp: 26.02.2015 r.]

<sup>46</sup> Źródło: <http://www.idsjmk.cz/plany.aspx#1> [dostęp: 26.02.2015 r.]

W Czechach podobnie jak w Niemczech powoływane są spółki samorządowe zarządzające transportem na określonym administracyjnie obszarze, występują również związki międzygminne. Jedną z takich spółek jest „Koordinátor Integrovaného Systému Veřejné Hromadné Dopravy v JihoMoravském Kraji, a.s.” (KORDIS JMK) (pol. „Koordynator Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego w Kraju Górnymorawskim, Spółka Akcyjna”). Pierwsze działania nad powołaniem tego organizatora (uchwały rad odpowiednich JST) datuje się na koniec 2001 roku. W kwietniu 2002 roku podpisano pomiędzy Krajem Górnymorawskim<sup>47</sup> i Miastem Statuarnym<sup>48</sup> Brno tzw. „umowę społeczną” (akt notarialny), a po wypełnieniu wszystkich formalności prawnych we wrześniu 2002 roku zawiązano samorządową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, której udziałowcami zostały: Miasto Statuarne Brno (49% udziałów) i Kraj Górnymorawski (51%). Rok 2003 to czas uzgodnień pomiędzy zainteresowanymi JST, zawierania porozumień i umów, uchwalania nowych zasad taryfowych przez rady poszczególnych JST. Z dniem 01.01.2004 r. uruchomiono pierwszy etap Integrovaného Dopravního Systému Jihomoravského Kraje (IDS JMK) (pol. Zintegrowany System Transportowy Kraju Górnymorawskiego), który objął swoim zasięgiem 110 gmin<sup>49</sup> na ogólną liczbę 673 gmin w Kraju oraz 2 gminy z sąsiednich Krajów. Od tego dnia zaczęła obowiązywać nowa wspólna taryfa, nowe umowy z operatorami i nowa organizacja linii komunikacyjnych. Za ostateczny termin utworzenia IDS JMK uważa się dzień 28.03.2004 r., w którym to weszły w życie zmodyfikowane rozkłady jazdy na całym zintegrowanym obszarze. Kolejne lata to rozszerzanie obszaru integracji o kolejne gminy oraz modyfikacje rozkładów jazdy i zasad taryfowych, tak aby uwzględnić specyfikę coraz większego obszaru działania IDS JMK. Ciekawostką jest, że od 2014 roku KORDIS JMK został organizatorem linii komunikacyjnych w polskim odpowiedniku strefy transgranicznej, to znaczy organizuje linie do słowackich miejscowości: Myjavy, Skalicy i do austriackich: Dosendorfu i Laa an der Thaya. W 2012 roku spółka KORDIS JMK została przekształcona w spółkę akcyjną, wynikało to z decyzji politycznej Miasta Statuarne Brno, którego wszystkie spółki miejskie są spółkami akcyjnymi. Powyższa transformacja nie miała żadnego wpływu na strukturę i działalność spółki. Organizacja spółki nie jest zbyt rozbudowana. Dyrektorowi podlega 6 departamentów: prawny, finansowy, taryf marketingu i rozwoju, transportowy, ruchowy, dyspozytorski.

Zwraca się uwagę, że system integracji początkowo nie został wdrożony w docelowym kształcie, ale w ciągu lat ewoluował. Dziś istnieje już ponad 10 lat i obejmuje łącznie 730 gmin: w Kraju Górnymorawskim (wszystkie 673 gminy), Kraju Pardubickim, Kraju Wysoczyna, Kraju Ołomunieckim, Kraju Zlińskim oraz w Austrii i na Słowacji. Główną korzyścią działań opisanego wyżej organizatora było stworzenie jednolitego biletu, na którym można podróżować we wszystkich środkach komunikacji miejskiej (tramwaje, trolejbusy, autobusy w Brnie i w 6 innych miastach) oraz na włączonych w system pozamiejskich liniach autobusowych, a także w pociągach, których organizatorem jest Kraj Górnymorawski (pociągi osobowe – „Os” i przyspieszone – „Sp”) oraz w dalekobieżnych pociągach pośpiesznych (kat. „R”) na podstawie uzgodnienia z ich ustawowym organizatorem – czeskim Ministerstwem Transportu. Bilet jednorazowy można kupić tylko raz – na początku podróży, w dowolnym środku transportu i u dowolnego operatora podając punkt docelowy, a następnie można swobodnie podróżować, w zakresie jego obowiązywania, wszystkimi środkami transportu. Przesiadając się nie ma konieczności zakupu kolejnego biletu. Taryfa jest ujednolicona, co oznacza, że bez względu na rodzaj środka transportu i operatora zawsze płaci się taką

---

<sup>47</sup> Kraj – odpowiednik polskiej jednostki samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego

<sup>48</sup> (czes. statutární město) – miasto, którego administracja jest (lub może być) zorganizowana według własnego statutu miejskiego; dzięki temu dane miasto może zostać podzielone na mniejsze, samorządnych części.

<sup>49</sup> (czes. obec) – należy zwrócić uwagę, że gminy w Republice Czeskiej są znacznie mniejsze niż ich polskie odpowiedniki.

samą, wcześniej znaną cenę, za taką samą podróż. Podobnie skonstruowane są bilety okresowe, przy czym są bardziej opłacalne niż bilety jednorazowe w podróżach codziennych. Inną korzyścią funkcjonowania IDS JMK jest koordynacja rozkładów jazdy wszystkich rodzajów środków transportów i operatorów, w taki sposób aby uzyskać maksymalny stopień wzajemnych powiązań. Jeśli jest to oznaczone w rozkładzie jazdy, kierujący danym środkiem transportu ma obowiązek zachowania przesiadki. Dodatkowo wszyscy wybrani operatorzy są zobowiązani do przestrzegania jednolitych standardów świadczonych usług, jednolitej informacji pasażerskiej oraz stosowania numeracji linii komunikacyjnych nadanych przez operatora. Numeracja linii jest ściśle powiązana z rodzajem linii oraz relacją (numery dwucyfrowe to linie komunikacji miejskiej w Brnie, linie trzycyfrowe to linie pozamiejskie, przy czym zakres 100 – 200 dotyczy linii wybiegających z Brna, a numery powyżej 200 to linie wybiegające z innych ośrodków miejskich, pociągi lokalne oznaczono jako „SX”, a pociągi dalekobieżne jako „RX”, gdzie X to liczby z przedziały 1-99).

#### **Możliwości prawne wdrożenia i zastosowania na terenie SOM zasad „modelu górnorawskiego”:**

- organizacja całości transportu zbiorowego poprzez utworzenie przez zainteresowane JST (w szczególności przez Gminę Miasto Szczecin i Województwo Zachodniopomorskie – JST różnego szczebla) spółki prawa handlowego, zgodnie z art. 9 ust. 1 Ustawy o samorządzie gminnym, której jako podmiotowi własnemu zostaną powierzone w drodze umowy określone zadania własne JST, zgodnie z art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej,
- rozwiązanie dotychczas zawartych porozumień międzygminnych, tak aby linie komunikacyjne wykraczające poza Gminę Miasto Szczecin utraciły status komunikacji miejskiej (wówczas będą wojewódzkimi przewozami pasażerskimi zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 25 i art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. a Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym),
- zawarcie przez gminy SOM stosownych porozumień dwustronnych i umów z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie udzielenia województwu pomocy finansowej, zgodnie z art. 10 Ustawy o samorządzie gminnym,
- integracja taryfowo-biletowa na podstawie podjęcia przez zainteresowane JST odpowiednich uchwał (o jednolitej treści) w sprawie ustalenia zasad taryfowych i cen biletów (zgodnie z art. 8 ust. 1, 2 i 4 Ustawy o cenach) oraz zawarcie odpowiednich umów pomiędzy spółką kapitałową, zainteresowanymi JST oraz operatorami w sprawie utworzenia wspólnej taryfy biletowej (na podstawie art. 3 ust. 1 Ustawy o gospodarce komunalnej).

Należy zwrócić uwagę, że prawodawstwo Republiki Czeskiej<sup>50</sup> dopuszcza tworzenie przez gminy i kraje wspólnie lub osobno podmiotów prawnych, które stają się organizatorami transportu na określonym obszarze. Takie działanie nie jest dopuszczone przez polską Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, która uniemożliwia tworzenia porozumień lub związków pomiędzy JST różnego szczebla i nie dopuszcza tworzenia organizatorów innych niż organy JST (spółka kapitałowa nie jest takim organem). Dodatkowo w Republice Czeskiej nie funkcjonują JST, które odpowiadałyby polskim powiatom.

Podsumowując, w niektórych krajach Unii Europejskiej, integracja taryfowo-biletowa osiągnęła wysokie stadium rozwoju. Jednostki, które wdrożyły takie systemy twierdzą, że dzięki temu nastąpił znaczący wzrost liczby pasażerów w porównaniu z okresem przed ich wdrożeniem. Głównym modelem jaki został przyjęty są spółki kapitałowe, przy czym należy pamiętać, że prawodawstwo niektórych krajów jednoznacznie określiło, że takie spółki są równocześnie organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Można przypuszczać,

---

<sup>50</sup> §6 pkt. 2 „Zákon ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů”

że podobnie jak to się stało w Republice Czeskiej, im więcej powstanie spółek kapitałowych w Polsce, pełniących rolę organizatorów, może być konieczna nowelizacja Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tak aby usankcjonować nową rzeczywistość organizacyjną.

### 3.4. Cele strategiczne i operacyjne dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

#### 3.4.1. Cel strategiczny dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Znając cele strategiczne w aspekcie transportu publicznego wykazane w swoich dokumentach strategicznych przez JST zrzeszone w SSOM, można określić cel strategiczny dla całego obszaru – jako całość działań niezbędnych do poprawy jakości i atrakcyjności transportu publicznego SOM. Ich realizacja stworzy zintegrowany, zarządzany przez jeden podmiot i ze wspólnym biletem system transportu publicznego – komunikacji zbiorowej.

**CEL STRATEGICZNY**  
**Wzmocnienie integracji**  
**przestrzennej i funkcjonalnej**  
**Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**

#### 3.4.2. Cele operacyjne dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

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

Cele operacyjne zostały sformułowane dla poszczególnych obszarów opracowania, a ich realizacja jest niezbędna do osiągnięcia celu strategicznego.

Z uwagi na odległość miasta Świnoujście od pozostałych członków SOM zakłada się początkowo uwzględnienie Świnoujścia w realizacji poniższych celów operacyjnych wyłącznie w kontekście transportu kolejowego, tj. poprzez Szczecińską Kolej Metropolitalną. Docelowe włączenie w zintegrowany system transportu w SOM powinno zostać poprzedzone głębszymi analizami.



Tab. 3.1 Cel strategiczny i cele operacyjne dla strategii SOM

Cel strategiczny	Cel operacyjny
<p><b>Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego</b></p>	<p>1. Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów</p>
	<p>2. Rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego – Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS)</p>
	<p>3. Oparcie publicznego transportu zbiorowego w SOM o transport kolejowy</p>

### 3.4.3. Zadania dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wynikające z celów operacyjnych

Tab. 3.2 Zadania w ramach celów operacyjnych

Cel operacyjny	Zadanie
<p>1. Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów</p>	<p>1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM</p> <p>1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematki</p> <p>1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa</p> <p>1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości</p> <p>1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujące różne systemy transportu zbiorowego</p> <p>1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej</p> <p>1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy w Szczecinie</p>
<p>2. Rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego – Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS)</p>	<p>2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego</p>
<p>3. Oparcie publicznego transportu zbiorowego w SOM o transport kolejowy</p>	<p>3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)</p>

## **Zadanie 1.1 - Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i objmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM**

By zrealizować cele operacyjne, konieczne jest powołanie wspólnego Koordynatora, zarządzającego niniejszą Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego. Rolą koordynatora będzie wdrożenie i zarządzanie Strategią poprzez realizację zadań określonych w tab. 2.

Koordynatorem powinien być podmiot złożony z przedstawicieli członków Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, z uwzględnieniem osób zajmujących się organizacją przewozów pasażerskich na terenie jednostek samorządu terytorialnego (gmin, powiatów, województwa). Zarządzanie zasobami ludzkimi koordynatora powinno odbywać się w jednym miejscu (np. poprzez utworzenie Zintegrowane Centrum Zarządzania Transportem Publicznym). W ten sposób zarządzanie przekazem informacji będzie efektywniejsze i zajmujące mniej czasu. W rezultacie umożliwiona będzie pełniejsza integracja, uwzględniająca potrzeby każdego członka SOM.

Kolejnym krokiem będzie rozpoczęcie przez koordynatora realizacji celów operacyjnych wyznaczonych przez ZSTP. Pierwszym i podstawowym celem operacyjnym jest stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu, zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów.

Koordynator w trakcie wdrażania ZSTP, będzie zobowiązany do zarządzania jakością przez kontrolę realizowanych etapów, tak by ich wykonanie mieściło się w założonych ramach czasowych i jakościowych. Rolą koordynatora będzie także zapewnienie kontynuacji poszczególnych zadań, już po etapie wdrożenia. Realizując je koordynator stopniowo będzie nabywać kompetencji organizatora publicznego transportu zbiorowego, docelowo stając się podmiotem zarządzającym publicznym transportem zbiorowym na całym obszarze SOM.

### **Możliwości prawne wdrożenia i zastosowania integracji publicznego transportu zbiorowego na terenie SOM**

System zarządzania publicznym transportem zbiorowym na obszarze SOM powinien obejmować główne jednostki odpowiedzialne za publiczny transport zbiorowy, które wydają na ten cel największe środki oraz chcą brać czynny udział w zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym. W aktualnym stanie prawnym wskazującym na jednostki odpowiedzialne za publiczny transport zbiorowy nie jest możliwe tworzenie systemu zintegrowanego bez Prezydenta Szczecina oraz Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, którzy organizują i zarządzają na dzień dzisiejszy największymi systemami transportowymi (komunikacją miejską w Szczecinie i komunikacją kolejową w województwie), a które stanowią podstawę zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Poniżej prześledzono 3 możliwe warianty stworzenia wspomnianego zintegrowanego systemu dla SOM. Należy pamiętać, że każdy z podmiotów, który będzie w fazie docelowej organizatorem transportu na obszarze SOM, w etapach wcześniejszych powinien pełnić rolę koordynatora wdrażającego i zarządzającego Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego na obszarze SOM.

## **Wariant I – podmiot odpowiedzialny za zintegrowany system taryfowo-biletowy: jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin**

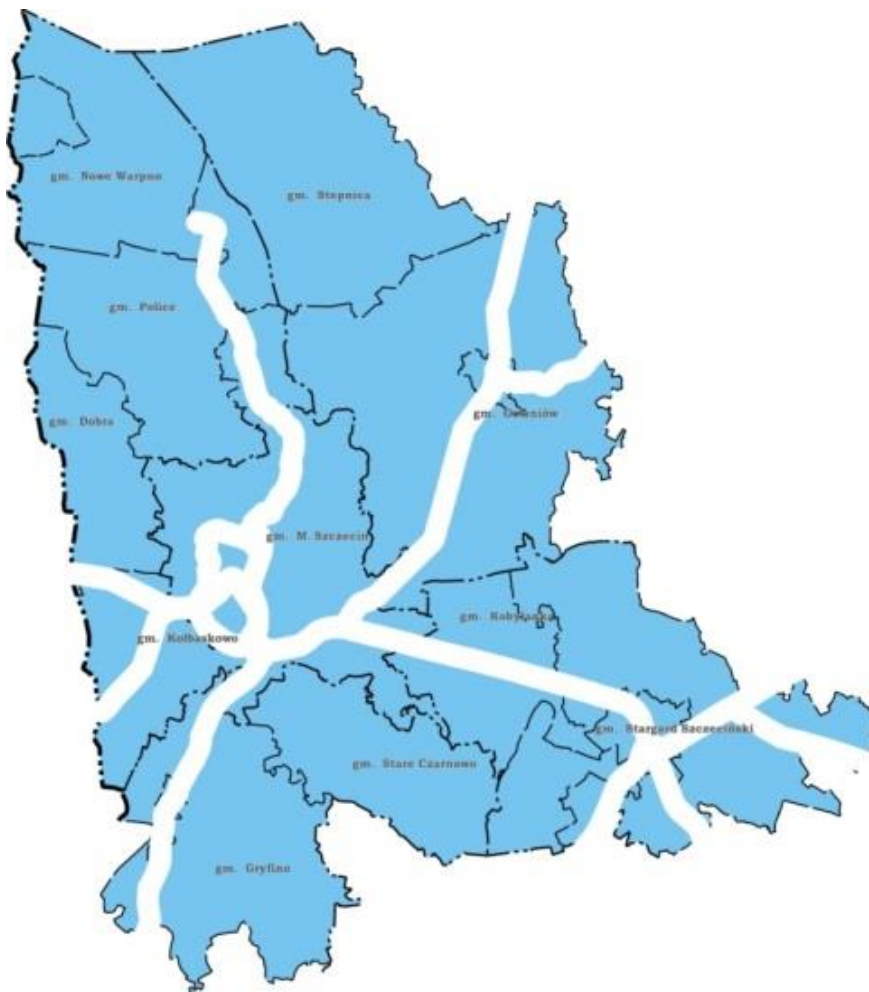
Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, odpowiedzialnym za zintegrowany system taryfowo-biletowy byłaby Gmina Miasto Szczecin, z którym wszystkie zainteresowane gminy wchodzące w skład SOM zawarłyby porozumienie międzygminne, na mocy którego powierzyłyby one zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na całej sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich Gminie Miasta Szczecin. W takim przypadku cały publiczny transport zbiorowy na obszarze SOM miałby status komunikacji miejskiej. Należy zauważyć, że obecnie część gmin SOM zawarła już wspomniane porozumienie, a więc w tym wariantcie system docelowy polegałby na rozszerzeniu obecnych form prawnych. **Organizatorem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej byłaby Gmina Miasto Szczecin.** Dodatkowo, aby domknąć w całym systemie również kolej regionalną i pozostałe wojewódzkie przewozy pasażerskie, Gmina Miasto Szczecin powinna podpisać porozumienie z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie honorowania biletów komunikacji miejskiej w wojewódzkich przewozach pasażerskich i na odwrót oraz ewentualnego stworzenia nowych rodzajów „wspólnych biletów”.

### **Zalety:**

- jeden organizator całego transportu autobusowego,
- brak „rewolucji” w zarządzaniu transportem – istniejąca jednostka budżetowa Gminy Miasto Szczecin – Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego objęłoby swoim zasięgiem większy obszar działania.

### **Wady:**

- zawarcie aż tylu porozumień międzygminnych stworzyłoby quasi związek międzygminny,
- niepełna i mało elastyczna integracja taryfowo-biletowa, gdyż organizatorem dla kolei regionalnej byłby inny podmiot niż dla komunikacji miejskiej,
- wojewódzkie przewozy pasażerskie (przede wszystkim kolej regionalna) posiadają osobnego organizatora (stanowią „białą plamę – enklawę”),
- wspólny bilet ograniczony tylko do biletów okresowych komunikacji miejskiej,
- wykluczone dopłaty z budżetu państwa do transportu autobusowego stanowiące rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (ze względu na jej status jako komunikacji miejskiej),
- odrębni organizatorzy dla kolei regionalnej i Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej,
- ogromny koszt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej – rozumianej jako komunikacja miejska, musiałby być poniesiony przez gminy, które nie są w stanie sfinansować (także Szczecin) tak kosztownego zadania,
- organizator – lider nie byłby w stanie w pełni koordynować wszystkich zadań wynikających z planu działań, gdyż część z nich należałaby do innych podmiotów lub JST.



Rys. 3.11. Schemat ideowy integracji taryfowo-biletowej i organizacyjnej w wariantcie I

### **Wariant II – podmiot odpowiedzialny za zintegrowany system taryfowo-biletowy: jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego**

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, odpowiedzialnym za zintegrowany system taryfowo-biletowy byłyby Województwo Zachodniopomorskie, które oprócz samodzielnej, wynikającej z przepisów prawa, organizacji transportu na terenie całego województwa wydzieliłoby w swojej strukturze jednostkę organizacyjną zajmującą się publicznym transportem zbiorowym na obszarze SOM. W takim przypadku zakładamy, że wszelka komunikacja przekraczająca granicę Gminy Miasta Szczecin (które jest miastem na prawach powiatu) należy do segmentu wojewódzkich przewozów pasażerskich (pod warunkiem rozwiązania obecnie obowiązujących porozumień międzygminnych podpisanych przez niektóre gminy z Gminą Miasta Szczecin). Samorządy niższego szczebla (gminy), obecnie współfinansujące podmiejską komunikację miejską, nadal finansowałyby wspomniane linie komunikacyjne, ale w oparciu o nowo zawarte umowy z samorządem wojewódzkim, które określałyby zasady uruchamiania połączeń i partycypowania w kosztach ich funkcjonowania przez samorządy niższego szczebla gdyż gminy mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy finansowej.

W takim systemie organizacyjno-prawnym gminne i powiatowe przewozy pasażerskie pozostawałyby w gestii poszczególnych jednostek samorządu odpowiedniego szczebla (dotyczy to w szczególności komunikacji miejskich Szczecina i Stargardu). Aby włączyć te osobne systemy komunikacyjne do zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego należałoby zawrzeć z Województwem Zachodniopomorskim przez zainteresowane samorządy gminne porozumienia w sprawie honorowania biletów organizatora wojewódzkiego w gminnych przewozach pasażerskich i na odwrót oraz ewentualnego stworzenia nowych

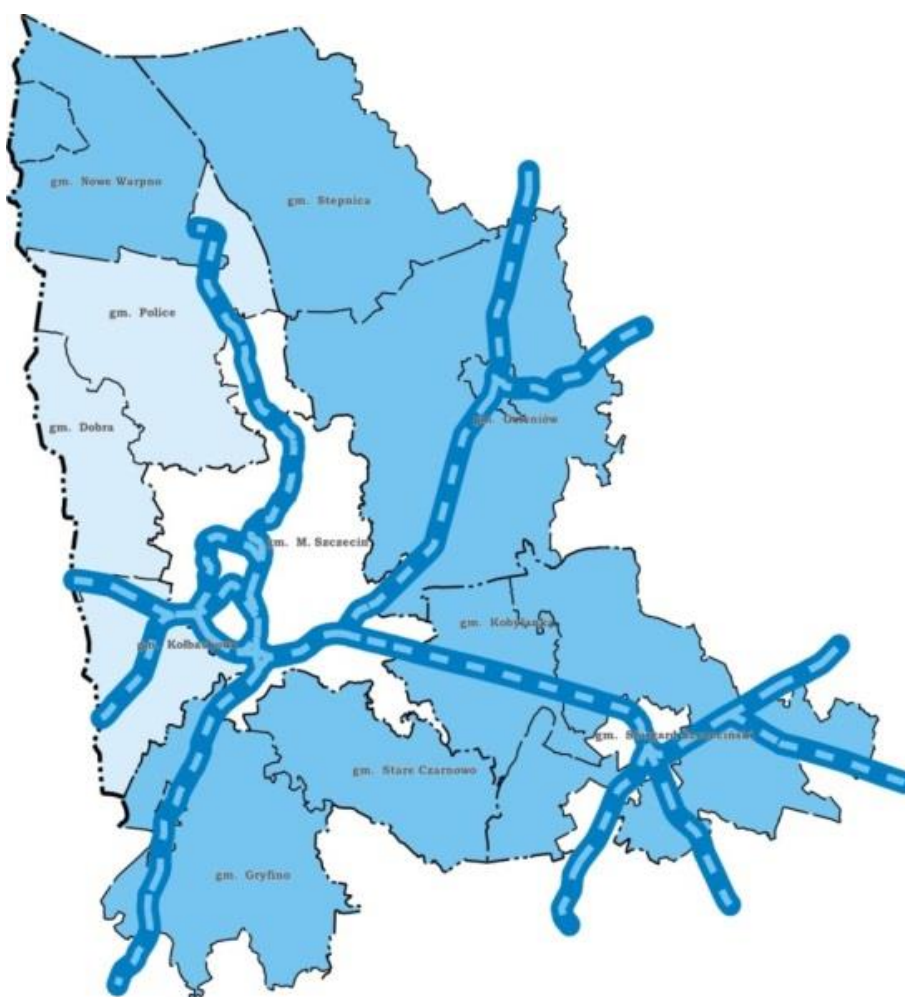
rodzajów „wspólnych biletów”. **Organizatorem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej byłoby Województwo Zachodniopomorskie.**

#### Zalety:

- obecne linie komunikacyjne przekraczające granicę administracyjną Gminy Miasta Szczecin nabyłyby prawo, do niedostępnych dziś z powodu statusu komunikacji miejskiej, środków finansowych z budżetu państwa, przeznaczanych na rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (jako wojewódzkie przewozy pasażerskie),
- pewność włączenia do integracji taryfowo-biletowej obecnie funkcjonującej kolei regionalnej i powstałej w przyszłości Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej,
- jeden organizator dla Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej i kolei regionalnej,
- znaczne ułatwienie, w porównaniu z wariantem I, rozszerzenia obszaru integracji na gminy z poza terenu SOM, a nawet na całość województwa zachodniopomorskiego.

#### Wady:

- eliminuje bezpośredni wpływ na zarządzanie transportem aglomeracyjnym samorządów niższego szczebla,
- powstają „enklawy”, tj. sieci komunikacji miejskich (Szczecin, Stargard Szczeciński), gminnych i powiatowych funkcjonujących w granicach jednej gminy lub jednego powiatu, które byłyby zarządzane przez te samorzady, a nie organizatora – lidera,
- większe koszty zarządzania całym systemem,
- jednolitą taryfę zapewniałyby wyłącznie porozumienia w sprawie honorowania niektórych rodzajów biletów zawierane przez organizatorów transportu różnych szczebli, przy czym organizator (lider) – Województwo Zachodniopomorskie musiałyby je zawierać osobno z każdą zainteresowaną JST, a to oznacza integrację biletową niepełną i bardziej skomplikowaną niż w wariantcie I,
- rozproszenie zarządzania utrudniać będzie wzajemną koordynację rozkładów jazdy różnych środków transportu jak również sprawną koordynację realizacji inwestycji ze środków pomocowych Unii Europejskiej,
- organizator – lider nie byłby w stanie w pełni koordynować wszystkich zadań wynikających z planu działań, gdyż część z nich należałaby do innych podmiotów lub JST (poziom koordynacji niższy niż w wariantcie I).



Rys. 3.12. Schemat ideowy integracji taryfowo-biletowej i organizacyjnej w wariantcie II

**Wariant III – podmiot odpowiedzialny za zintegrowany system taryfowo-biletowy: Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, której udziałowcami są jednostki samorządu terytorialnego z obszaru SOM**

Najważniejszą kwestią do rozwiązania przy tworzeniu systemu zintegrowanego jest sprawne połączenie działań w zakresie publicznego transportu zbiorowego JST różnego szczebla (gminy, powiaty i województwa) i uzyskanie pełnego efektu synergii. Jako, że w Polsce nie jest możliwe tworzenie związków celowych samorządów różnego szczebla, rozwiązaniem tego problemu byłoby utworzenie samorządowej spółki kapitałowej<sup>51</sup>, której głównymi udziałowcami powinny zostać: Gmina Miasto Szczecin i Województwo Zachodniopomorskie. Również pozostałe gminy z obszaru SOM, wraz z zainteresowanymi powiatami ziemskimi, w skład których wchodzi wspomniane gminy powinny stać się jej udziałowcami. Szczególnie dotyczy to gmin, których udział w finansowaniu kosztów transportu będzie znaczący (np. Stargard Szczeciński, Police).

Omawiana spółka musi być podmiotem wewnętrznym<sup>52</sup> tworzących ją samorządów terytorialnych. Musi więc, w przeważającej części swojej działalności, wykonywać zadania publiczne na rzecz tych samorządów.

<sup>51</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. 1997 nr 9 poz. 43), art. 9.

<sup>52</sup> W rozumieniu art. 2 lit. j rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

Nadto:

- musi pozostawać pod kontrolą tychże samorządów<sup>53</sup>,
- być spółką ze 100% udziałem JST,
- musi być rozliczana i kontrolowana z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie<sup>54</sup>.

Do powołania spółki niezbędne będzie podjęcie odpowiednich uchwał o utworzeniu i przystąpienia do niej przez organy stanowiące zainteresowanych JST, podpisanie umowy powierzenia oraz określenie modelu finansowania spółki, w tym zasad dotyczących rekompensat. W tym przypadku należy zwrócić uwagę na kwestie kompetencji decyzyjnych, które powinny być podejmowane wspólnie na podstawie rozwiązań określonych w umowie spółki.

Zawiązanie spółki kapitałowej powoduje zachowanie wpływu na organizatora przez wszystkie JST, które nadal są podmiotami w swojej sprawie i mają głos decyzyjny. Jest to główna zaleta spółki, gdyż dla nich wszystkich taka spółka kapitałowa byłaby podmiotem wewnętrznym.

Dodatkowo zawiązanie spółki umożliwia włączenie do procesu decyzyjnego JST, które początkowo nie brały udziału w integracji (dzięki temu w przyszłości taka spółka mogłaby pełnić rolę na większym obszarze niż SOM, np. całe województwo zachodniopomorskie). Jednakże należy zauważyć, że zgodnie z prawodawstwem krajowym nadal formalnymi organizatorami poszczególnych segmentów przewozów pasażerskich będą odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego, gdyż tylko one mogą pełnić władztwo administracyjne. Dlatego proponuje się zapisanie w umowie spółki bezpośredniego lub pośredniego powierzenia przez wszystkich organizatorów, tj. JST - udziałowców spółki, zadań własnych wskazanych w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (z wyjątkiem władztwa administracyjnego). W takim przypadku spółka będzie pełnić rolę organizatora, ale sama nie będzie organizatorem. Można stwierdzić, że pełnię funkcji Koordynatora publicznego transportu zbiorowego SOM polegać będzie na kompleksowym wspieraniu poszczególnych JST w czynnościach realizowanych przez organizatorów w myśl Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (bez władztwa administracyjnego) – umowa powierzenia regulowałaby, które zadania JST spółka miałaby wykonywać lub przygotowywać.

Ważną kwestię jest również podejście do statusu poszczególnych segmentów przewozów pasażerskich. Najbardziej optymalne byłoby przekształcenie wszystkich przewozów wybiegających poza granice administracyjne Gminy Miasto Szczecin w wojewódzkie przewozy pasażerskie co wymagałoby na pewnym etapie tworzenia systemu zintegrowanego rozwiązania porozumień międzygminnych, tak aby system szczecińskiej komunikacji miejskiej działał tylko w obrębie granic Szczecina. W takim przypadku pozamiejskie linie komunikacji miejskiej będą mogły otrzymywać dopłaty z budżetu państwa stanowiące rekompensatę z tytułu utraconych przychodów z racji stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych

---

<sup>53</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., art. 2 lit. j.

<sup>54</sup> Rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto, wynikających ze świadczenia usług publicznych z uwzględnieniem rozsądnego zysku, tak aby nie dopuścić do uznania jej za niedozwoloną pomoc publiczną.

Dla oceny pomocy publicznej mają znaczenie:

- Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym,
- Komunikat Komisji – Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

przejazdów<sup>55</sup>. Samorządy niższego szczebla (gminy), obecnie współfinansujące podmiejską komunikację miejską, nadal finansowałyby wspomniane linie komunikacyjne, ale w oparciu o nowo zawarte umowy z samorządem wojewódzkim, które określałyby zasady uruchamiania połączeń i partycypowania w kosztach ich funkcjonowania przez samorządy niższego szczebla, gdyż gminy mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy finansowej.

Podsumowując, w celu pozyskania dodatkowych środków z budżetu centralnego proponuje się wskazanie Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego jako szczebel polityczny odpowiedzialny za publiczny transport zbiorowy na obszarze SOM, który przekaze podmiotowi wewnętrznemu – spółce samorządowej, w której ma udziały zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego, wykraczającego poza granice administracyjne Szczecina. Władze gmin będą miały wpływ na zarządzanie transportem jako udziałowcy spółki samorządowej realizującej zadania organizatora transportu. Odpowiednie porozumienia samorządowe, dotyczące uruchamiania linii komunikacyjnych, regulować powinny również zasady partycypacji samorządów niższych szczebli w kosztach transportu. Prezydent Szczecina oraz prezydenci, burmistrzowie, wójtowie innych miast i gmin mogą również powierzać zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie podmiotowi wewnętrznemu jakim będzie ta spółka samorządowa (której są udziałowcami). Gminy, które nie chciałyby z różnych powodów zostać udziałowcami w spółce, chciałyby zostać objęte integracją taryfowo-biletową SOM powinny podpisać porozumienie na udzielenie pomocy finansowej Województwu Zachodniopomorskiemu. Konieczne też jest rozwiązanie wszystkich porozumień międzygminnych zawartych dotychczas z Gminą Miasta Szczecin. Proponowane rozwiązanie może być jednym z pierwszych w Polsce, gdyż dotychczas nie osiągnięto porozumienia samorządów różnych szczebli pozwalającego na utworzenie jednego organizatora transportu obejmującego wszystkie środki publicznego transportu zbiorowego na terenie całego obszaru funkcjonalnego.

#### Zalety:

- JST powierzające swoje zadania spółce miałyby nad nią władztwo i nadal byłyby podmiotami decyzyjnymi,
- organizatorów transportu będzie teoretycznie co najmniej kilku osobnych, choć praktycznie jeden: spółka – koordynator pełniłaby rolę de facto jednego organizatora,
- integracja taryfowo-biletowa to kwestia wewnętrznych ustaleń właścicielskich w ramach spółki (integracja pełna i w pełni kontrolowana tylko przez jeden podmiot),
- obecna komunikacja miejska przekraczająca granice Szczecina stałaby się wojewódzkimi przewozami pasażerskimi (z możliwością otrzymania dopłat z budżetu państwa<sup>56</sup>),
- cały publiczny transport zbiorowy SOM, w tym komunikacje miejskie byłby objęty zintegrowanym zarządzaniem, gdyż za te systemy odpowiedzialny byłby ten sam podmiot,
- najniższy koszt zarządzania ze wszystkich przedstawionych wariantów,
- pewność włączenia do integracji taryfowo-biletowej obecnie funkcjonującej kolei regionalnej i powstałej w przyszłości Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej,

---

<sup>55</sup> Szacuje się, że rekompensata z tytułu utraconych przychodów z racji stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów stanowi od 15 do 30 % przychodu operatora/przewoźnika, co stanowi istotny udział mający znaczący wpływ na rentowność świadczenia usług przewozowych.

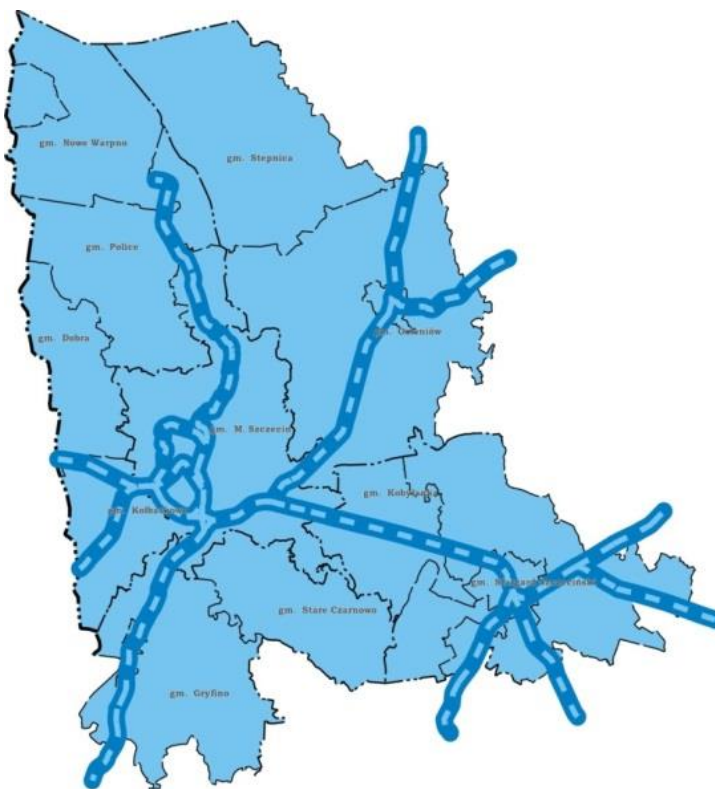
<sup>56</sup> Ibidem



- jeden organizator dla Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej i kolei regionalnej,
- skupienie zarządzania całością publicznego transportu zbiorowego działającego na obszarze SOM znacznie ułatwi wzajemną koordynację działań pomiędzy ustawowymi organizatorami i da lepsze instrumenty do tworzenia wspólnych rozkładów jazdy różnych środków transportu jak również sprawną realizację inwestycji ze środków pomocowych Unii Europejskiej,
- znaczne ułatwienie, w porównaniu z wariantami I i II, rozszerzenia obszaru integracji na gminy z poza terenu SOM, a nawet na całość województwa zachodniopomorskiego,
- spółka jako podmiot wewnętrzny wszystkich zainteresowanych JST z obszaru SOM byłby w stanie w pełni koordynować wszystkie zadania wynikających z planu działań.

**Wady:**

- spółka nie będzie organizatorem w rozumieniu prawodawstwa krajowego,
- konieczność pełnej zgody wielu JST (w szczególności Województwa Zachodniopomorskiego i Gminy Miasto Szczecin) co do powołania spółki i przekazania jej odpowiednich zadań, a następnie wspierania jej działalności w formie rekompensat,
- brak doświadczeń jakichkolwiek polskich JST w kwestii organizacji publicznego transportowego w taki sposób.



Rys. 3.13. Schemat ideowy integracji taryfowo-biletowej i organizacyjnej w wariancie III.

## **Zadanie 1.2 - Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyki**

Zadanie to ma na celu wprowadzenie optymalnych rozwiązań systemowo – infrastrukturalnych, które zapewnią jak najlepsze zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Działania opierają się na inwestycjach związanych z zaprojektowaniem, dostawą i wdrożeniem systemu zarządzania i monitorowania wszystkich środków transportu publicznego oraz systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na obszarze SOM. Nadzór nad systemem winna pełnić wykwalifikowana kadra, a cały system winien się opierać się na nowoczesnych technologiach. Elementami systemu są:

- System Zarządzania Flotą

Założeniem systemu jest możliwość uzyskania danych odnośnie lokalizacji pojazdu komunikacji zbiorowej i wozów technicznych oraz możliwość ich śledzenia i kontrolowania. W celu wdrożenia systemu konieczne jest wyposażenie wszystkich pojazdów w urządzenia pokładowe takie jak autokomputer, przycisk alarmowy/bezpieczeństwa (antynapadowy), zestaw do komunikacji głosowej pomiędzy dyspozytorem a motorniczym/kierowcą poprzez GSM/GPRS oraz czujniki otwarcia/zamknięcia drzwi. Ważnym elementem jest także wyposażenie stanowisk dyspozytorskich w urządzenia obierające sygnał z pojazdów oraz dające możliwość całkowitego spełnienia założeń systemu.

- Moduł Rozliczeń Operatorskich

Moduł ten złożony jest z kilku elementów składowych. Jednym z elementów są bazy danych, w których znajdują się opisy zadań przewozowych zleconych poszczególnym operatorom, w której zawarte są między innymi rozkłady jazdy. Dodatkowo dyspozytor może skorzystać z modułu dyspozytorskiego, w których opisane są wszystkie odchylenia od zaplanowanych przewozów, oraz z modułu wynikowego, w którym pokazane są w różnych przekrojach rozliczenia zadań przewozowych. Zastosowanie Modułu Rozliczeń Operatorskich ma na celu w znaczącym stopniu ułatwienie zarządzania operatorami oraz dokładne rozliczenia z nimi.

- Stanowiska testowe

Wprowadzenie stanowisk testowych ułatwia wyeliminowanie pojawienia się możliwych, przyszłych błędów wynikających z wykorzystania nowego systemu oraz umożliwia jego odpowiednią optymalizację i personalizację. Stanowiska testowe obejmują swoim działaniem wszystkie realizowane systemy składowe projektu. Na stanowiskach możliwe jest prowadzenie szkoleń instruktażowych z działania poszczególnych podsystemów. W skład stanowisk wchodzi komputery wyposażone w system z licencjami. Stanowiska obsługiwane są przez wykwalifikowaną kadre.

- System Zliczania Potoków Pasażerskich

System ten pozwala na zliczanie liczby pasażerów wsiadających/wysiadających w wybranych pojazdach komunikacji publicznej na terenie SOM. Specjalne oprogramowanie zarządzające systemem daje możliwość analizy zgromadzonych danych. Pozwala to bardzo szybko określić potrzeby transportowe na wybranych liniach i sprawnie dostosować tabor oraz częstotliwość kursów do ilości podróżujących nimi pasażerów. Na system oprócz oprogramowania składają się również urządzenia wewnątrz pojazdu takie jak: czujniki liczące zamontowane przy każdych drzwiach, urządzenie rejestrujące dane z czujników przesyłające dane do serwera głównego, okablowanie oraz mniejsze urządzenia wchodzące w skład infrastruktury.

- System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej

Założeniem systemu jest przekazywanie pasażerom różnych rodzajów bieżących informacji w celu ułatwienia im podróży. Składa się on z:

- tablic przystankowej dynamicznej informacji pasażerskiej wyświetlających bieżące informacje dotyczące przewidywanych godzin odjazdów poszczególnych linii oraz kierunku docelowego, a także komunikatów, np. o utrudnieniach w ruchu;
- bezprzewodowych punktów dostępu do informacji pasażerskiej przekazujących informacje o rzeczywistych godzinach odjazdów komunikacji zbiorowej;
- zestawów wyświetlaczy informacji pasażerskiej zamontowanych we wszystkich pojazdach komunikacji zbiorowej na obszarze SOM wyświetlające w szczególności listę przystanków na trasie danej linii i kierunek jazdy;
- urządzeń głośnomówiących zamontowanych w każdym pojeździe komunikacji zbiorowej na terenie SOM w celu głosowej informacji o zbliżających się przystankach na trasie;
- system informacji internetowej i informacji przez telefon komórkowy przekazujące aktualne dane o ruchu komunikacji zbiorowej przez nowoczesne nośniki danych takie jak Internet i sieć komórkowa;

- System Monitoringu Wizyjnego w Pojazdach

Wprowadzenie systemu ma na celu poprawę bezpieczeństwa w komunikacji zbiorowej oraz zabezpieczenie pojazdów przed skutkami wandalizmu. System Monitoringu Wizyjnego w Pojazdach składa się ze zestawu kamer, rejestratora nagrań, mobilnego stanowiska do odczytu obrazu oraz oprogramowania do prezentacji/wizualizacji obrazu przesyłanego przez rejestrator do systemu centralnego za pośrednictwem łączności GSM/Wi-Fi.

- System transportu „na żądanie”

Założeniem systemu jest stworzenie możliwości dojazdu do końcowych przystanków pasażerów z obszarów peryferyjnych, których nie obejmuje komunikacja publiczna. W celu wprowadzenia systemu potrzebna jest flota samochodów przewożących pasażerów, system rezerwacji, w którym pasażerowie mają możliwość zamówienia transportu, system poboru opłat oraz oprogramowanie analizujące dane i wyznaczające optymalne trasy przejazdów zlokalizowanych na mapie pojazdów.

- System Optymalizacji Sieci Komunikacyjnej

System ten ma za zadanie scalenie wszystkich danych z podsystemów i urządzeń systemu. Powstała po scaleniu baza danych daje możliwość dokładnej analizy systemu, pozwala na optymalizowanie sieci oraz poprzez odpowiednie oprogramowanie tworzone są propozycje nowych tras, linii, objazdów itp. Ułatwia to w zdecydowanym stopniu zarządzać systemem.

- System transmisji bezprzewodowej Wi-Fi w zajezdniach operatorów

W ramach wprowadzenia systemu zakłada się pokrycie terenów zajezdni autobusowych, tramwajowych oraz kolejowych hal serwisowych na obszarze SOM siecią Wi-Fi. Ma to na celu ułatwienie dostępu do danych z pojazdu m.in. nagrań z mobilnego monitoringu wizyjnego oraz ograniczenie użycia transmisji danych przez sieci komórkowe.

- Szkolenia dla pracowników.

Szkolenia obejmują swoim zakresem zajęcia dla wszystkich pracowników, przygotowujące ich do pracy na każdym z podsystemów i urządzeń składającym się na nowy, zintegrowany system

zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Szkolenia mają formę teoretyczno – praktyczną z określoną liczbą godzin lekcyjnych na danego pracownika. Do elementów systemu dołączane są także instrukcje, w celu należytej ich obsługi.

W celu nadzoru nad wprowadzaniem przez wykonawcę wyżej wymienionych elementów zaleca się powołanie inżyniera kontraktu. Jego zadaniem będzie kontrola i weryfikacja zgodności wprowadzanych przez wykonawcę elementów systemu z założeniami projektu. Pozwoli to na pełne wywiązanie się wykonawcy z umowy i zminimalizuje ryzyko błędów we wprowadzaniu systemu.

W projekcie należy także uwzględnić utrzymanie systemu, jego serwisowanie oraz przedłużeniem gwarancji wszystkich urządzeń do 5 lat (tych które miały krótszy okres gwarancyjny) w celu zapewnienia sprawności systemu bez dodatkowych, nagłych kosztów w okresie trwałości projektu. Należy także pamiętać o możliwości potrzeby uzbrojenia pojazdów będących w okresie gwarancji, bez jej utraty, w elementy infrastruktury systemowej.

Budowa zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym jest zadaniem otwartym, tj. po całkowitym wdrożeniu na obszarze SOM, należy przewidzieć konieczność uzupełniania systemu (na przykład o nowych przewoźników i pojazdy, czy nowe zintegrowane węzły komunikacyjne).

### **Zadanie 1.3 - Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa**

Najważniejszym zadaniem Koordynatora ZSTP jest wdrożenie jednego systemu taryfowo – biletowego obejmującego wszystkich operatorów działających na obszarze SOM. W ramach tej integracji winien powstać system wspólnego biletu elektronicznego dla całego obszaru wraz z potrzebną do jego obsługi infrastrukturą i siecią dystrybucji. Całość oparta będzie na nowoczesnym oprogramowaniu zarządzającym systemem biletu elektronicznego. Przy wykonaniu tego zadania głównym wyzwaniem będzie ustalenie podziału wpływów z biletów pomiędzy JST/operatorów czy dostosowanie techniczne istniejących systemów do systemu regionalnego. Zadanie może być uznane za zrealizowane w przypadku, gdy na obszarze SOM będzie możliwość podróży różnymi środkami transportu (komunikacja miejska, gminna, kolejowa) przy pomocy jednego biletu. Dalsze działania sprowadzać się będą do poprawiania oferty taryfowej, poszerzania funkcjonalności oraz integracji z innymi systemami taryfowymi i biletowymi (np. na szczeblu wojewódzkim czy międzynarodowym).

Elementami systemu są:

- System biletu elektronicznego

System ten ma na celu umożliwienie pasażerom wyrobienia karty oraz doładowania jej w miejscach o największym ruchu pasażerskim oraz możliwość posługiwania się biletem elektronicznym we wszystkich środkach komunikacji zbiorowej na obszarze SOM. W celu wdrożenia systemu konieczne jest wprowadzenie systemu zarządzania biletem elektronicznym, zainwestowanie w karty elektroniczne oraz odpowiednią infrastrukturę. W skład infrastruktury wchodzi:

- Automaty biletowe stacjonarne, przewidziane do instalacji w granicach SOM w wybranych lokalizacjach: na stacjach kolejowych SKM, przystankach komunikacji miejskiej i gminnej oraz w miejscach o największym ruchu pasażerskim,
- Mobilne automaty biletowe oraz kasowniki przewidziane do instalacji w pojazdach komunikacji miejskiej i gminnej na obszarze SOM,
- Kasowniki na peronach przewidziane do instalacji na stacjach kolejowych SKM,

- Moduły sterujące kasownikami zamontowane w pojazdach komunikacji zbiorowej na terenie SOM, stanowiące wyposażenie zamontowanych w nich autokomputerów, mające na celu zapewnienie integralności systemu biletowego w pojeździe oraz zminimalizowanie ryzyka braku działania kasowników w przypadku awarii jakiegokolwiek elementu pozostałych podsystemów pokładowych,
- Stanowiska sprzedaży i personalizacji kart dostępne dla pasażerów w kluczowych lokalizacjach na obszarze SOM.

Zastosowane w systemie karty elektroniczne oprócz pełnienia roli biletu w komunikacji publicznej powinny posiadać także funkcjonalność płatności za usługi takie jak: wejścia na obiekty sportowe, turystyczne, muzea, teatry itd. W tym celu w wybranych obiektach zostaną zamontowane terminale akceptacji kart.

- System kontroli biletu

System ma na celu umożliwienie kontroli biletu elektronicznego wśród pasażerów w wybranych pojazdach na obszarze SOM. W tym celu kontrolerzy powinni posiadać niezbędny do przeprowadzenia kontroli sprzęt. Składa się on z urządzenia do kontroli biletów oraz służbowej karty kontrolerskiej. Karta ta pozwala na zalogowanie się w systemie wykorzystując do tego celu czytnik kart kontrolerskich znajdujący się w pojeździe.

#### **Zadanie 1.4 - Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości**

Koordinator będzie wykorzystywał do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości. Zaistnieje potrzeba wymiany taboru wysłużonego na niskopodłogowy i ekologiczny, dostosowany do norm unijnych. Zadanie nie zakończy się z chwilą dostosowania całego istniejącego taboru do potrzeb osób o ograniczonej ruchliwości. Niezbędna jest także ciągła kontrola, by pojazdy spełniały wyznaczone normy także w dłuższej perspektywie czasowej. Zadanie jest ciągłe i wymaga kontynuacji, należy wyznaczać cele cząstkowe, o określonym czasie realizacji. Z tego względu koniecznym będzie stałe wprowadzanie nowych pojazdów, modernizacja istniejących, dostosowywanie pojazdów nowych operatorów do standardu wyznaczonego przez Strategię.

#### **Zadanie 1.5 - Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujące różne systemy transportu zbiorowego**

Swoim działaniem koordinator skoordynuje stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego.

W ZSTP pod pojęciem zintegrowany węzeł komunikacyjny należy rozumieć miejsce umożliwiające dogodną przesiadkę pomiędzy systemami transportu zbiorowego (transport miejski, gminny, metropolitalny) wraz z infrastrukturą towarzyszącą tj. systemami „Park and Ride”, „Bike and Ride”, tablicami dynamicznej informacji pasażerskiej, punktami zakupu biletów (np. biletomaty) itp.

W wyniku realizacji zadania powinny powstać zwarte węzły komunikacyjne umożliwiające sprawną przesiadkę oraz zapewnić możliwie krótki czas pomiędzy pozostawieniem samochodu osobowego, a wejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Dodatkowymi elementami wspomagającymi pracę węzłów mogą być miejsca do krótkiego postoju wyłącznie w celu dowiezienia osoby (system „Kiss and Ride”).

Zintegrowane węzły komunikacyjne powinny być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej poprzez likwidację barier architektonicznych (podjazdy, windy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w prowadnice dla osób niewidomych.

Po zakończeniu realizacji zadania Koordynator będzie monitorował, czy poza utworzonymi węzłami nie powstają kolejne, którym należy nadać odpowiednią rangę i należy je przystosować do obsługi pasażerów.

Planowane zintegrowane węzły komunikacyjne w SOM zostały przedstawione na rys. 3.14.

### **Zadanie 1.6 - Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej**

Równoległe z tworzeniem zintegrowanych węzłów komunikacyjnych, Koordynator rozpocznie dostosowywanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Oznacza to wprowadzenie udogodnień na styku transport indywidualny – transport zbiorowy, by zachęcić użytkowników samochodów osobowych do przesiadki w pojazdy transportu publicznego, rozumiane jako tworzenie infrastruktury systemów „Park and Ride” i „Bike and Ride”. Ponadto istotnym będzie proces dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zadanie to zakończy się w momencie zmodernizowania całej infrastruktury, jednak ze względu na konieczność ciągłego kontrolowania postępów prac należy wyznaczać cele cząstkowe, o określonym czasie realizacji.

W celu poprawienia dostępności przystanków dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej niezbędnym będzie modernizacja lub budowa przystanków w sposób likwidujący bariery architektoniczne. Oznaczać to będzie konieczność modyfikacji krawędzi (obniżenia lub podwyższenia krawężników), budowę ramp. Znacznym ułatwieniem będzie także dostosowanie wysokości krawędzi peronu do poziomu podłogi w pojazdach oraz minimalizacja przerwy pomiędzy pojazdem a peronem. Na nowych przystankach należy budować prowadnice dla osób niewidomych, natomiast na istniejących powinny być sukcesywnie wprowadzane podczas remontów.

### **Zadanie 1.7 - Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy w Szczecinie**

Do zadań Koordynatora będzie należało zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej wszystkich siedzib gmin SOM z miastem rdzeniowym SOM. W większości przypadków takie połączenia istnieją (organizowane już przez poszczególne JST<sup>57</sup>), należy jedynie uzupełnić sieć publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej o linie komunikacyjne:

- Goleniów – Stepnica,
- Police/Trzebież Szczecińska – Nowe Warpno.

Zadanie to jest dwuetapowe, w pierwszym kroku niezbędne będzie utworzenie spójnej sieci szkieletowej, a następnie jej rozszerzenie zgodnie z ZSTP oraz zapotrzebowaniem mieszkańców SOM. Za sieć szkieletową należy uznać planowaną Szczecińską Kolej Metropolitalną oraz połączenia autobusowe do siedziby gmin, do których nie istnieją połączenia kolejowe. Komunikacja miejska oraz gminna stanowią uzupełnienie

---

<sup>57</sup> Uchwalone przez poszczególne JST Plany Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego definiują sieć komunikacyjną, na której organizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

powyższych w podróżach metropolitalnych i tym samym należy zapewnić skomunikowanie pomiędzy tymi systemami transportowymi. Planowana sieć komunikacyjna SOM przedstawiona jest na rys. 3.14.

Częstotliwości przedstawione w Tab. 3 przedstawiają zakładane minimalne odstępy czasowe pomiędzy poszczególnymi kursami na sieci szkieletowej: na liniach SKM oraz liniach autobusowych łączących siedziby gmin. Częstotliwości te mogą być większe od zakładanych, uwzględniając lokalne zwiększone zapotrzebowanie mieszkańców na transport. Nie zakłada się dla tych linii określonych częstotliwości – powinny być one dostosowane do zapotrzebowania mieszkańców.

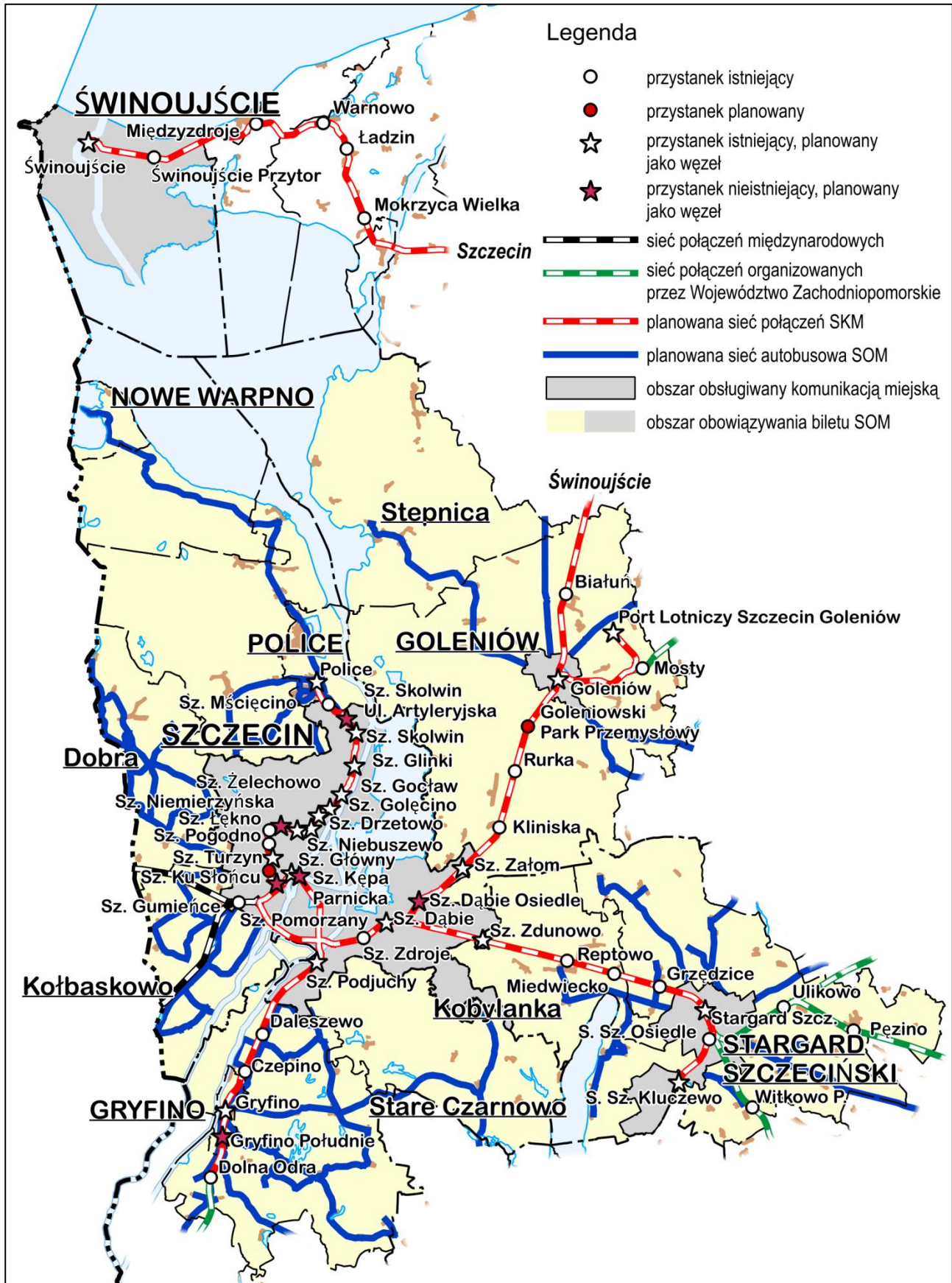
Tab. 3.3 Kategorie zakładanych minimalnych częstotliwości na sieci szkieletowej w SOM

Kategoria częstotliwości	5:00-6:00	6:00-9:00	9:00-14:00	14:00-17:00	17:00-19:00/20:00	19:00/20:00-21:00	21:00-22:00/23:00
I	30'	15'	30'	15'	30'	30'	30'
II	30'	15'	30'	15'	30'	60'	60'
III	30'	30'	30'	30'	30'	30'	60'
IV	30'	30'	60'	30'	60'	60'	60'
V	60'	60'	90'	60'	90'	90'	90'
VI	120'	120'	120'	120'	120'	120'	120'
VII	brak określonych częstotliwości minimalnych						

Na rys. 3.15 przedstawiony jest schemat połączeń szkieletowych oraz uzupełniających wraz z podaniem kategorii częstotliwości.

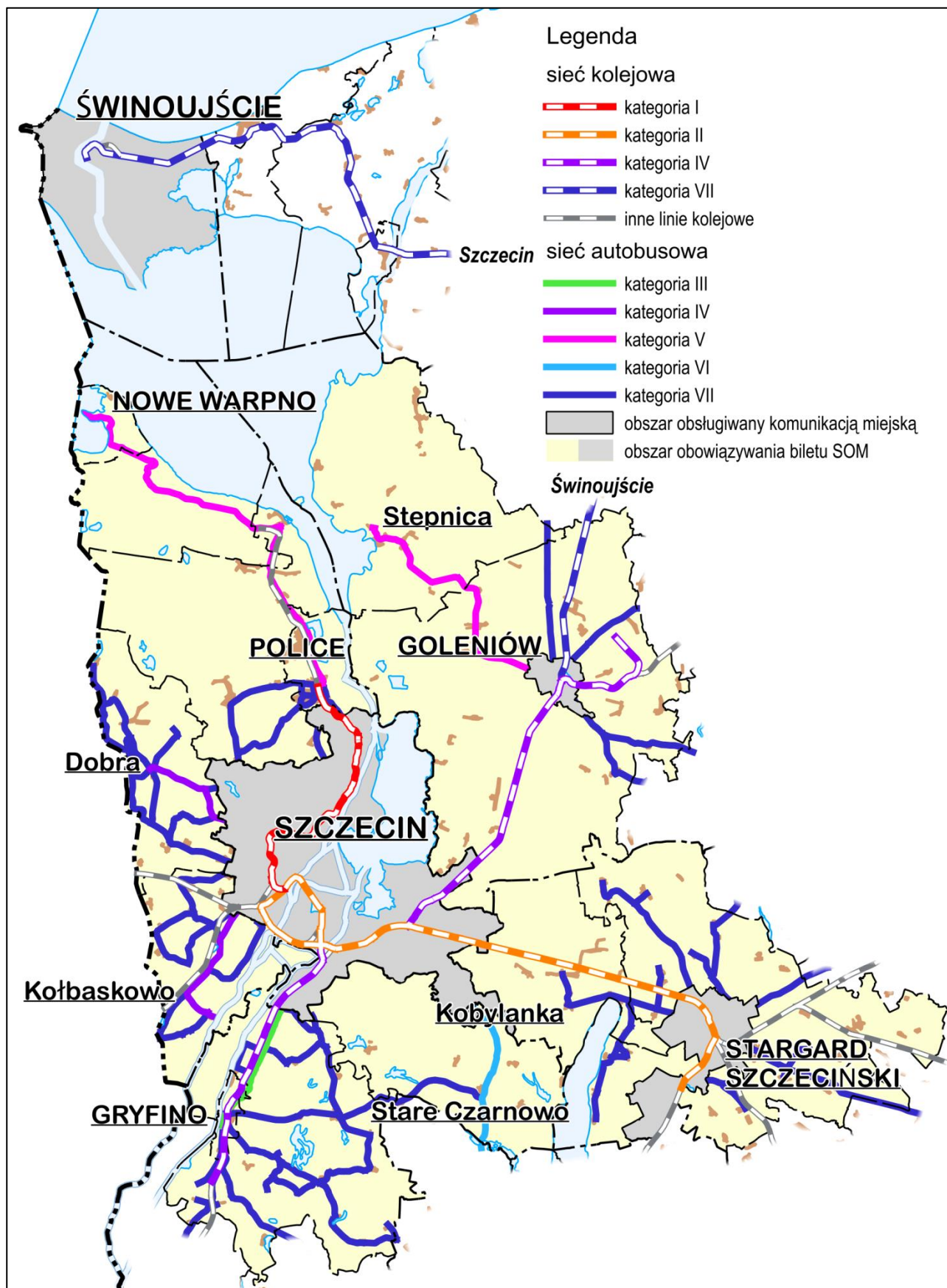
Zadanie to zakończy się z chwilą utworzenia sieci połączeń uwzględniających wszystkie systemy transportowe (transport miejski, gminny, metropolitalny) i wszystkie JST należące do SOM. Nadal jednak będzie istotne stałe monitorowanie i modyfikacje, by sieć połączeń odzwierciedlała potrzeby transportowe mieszkańców.

Koordynator przejąłby organizację transportu pasażerskiego w SOM od poszczególnych JST. Uzupełnienie sieci zapewni podróżowanie mieszkańcom każdej z gmin SOM do miasta rdzeniowego w jednej spójnej taryfie biletowej.



Rys. 3.14. Planowana sieć połączeń komunikacyjnych w SOM





Rys. 3.15. Schemat sieci połączeń w SOM wraz z kategoriami częstotliwości na liniach szkieletowych.

### **Zadanie 2.1 - Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego**

Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego stanowi element zadania 1.3 i powinien być realizowany łącznie, co pozwoliłoby zminimalizować koszty inwestycyjne (zakup/modyfikacja systemu, dodatkowe oprogramowanie, sprzęt, szkolenia).

Obszar SOM graniczy z niemieckimi krajami Brandenburgia (zintegrowany w ramach związku komunikacyjnego Berlin-Brandenburgia – VBB) oraz Meklemburgia-Pomorze Przednie (zintegrowane w ramach związku VMV).

Zadanie wymaga przeanalizowania istniejących taryf biletowych, stycznych z obszarem SOM oraz rozpoczęcie działań integrujących doprowadzając do wzajemnego honorowania biletów SOM oraz VBB i VMV na obszarze TRMS i SOM.

### **Zadanie 3.1 - Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)**

Linie kolejowe z planowym ruchem pasażerskich obsługują 5 gmin oraz miasto rdzeniowe SOM i stanowią obecnie jeden z podstawowych środków transportu na obszarze SOM. Parametry techniczne większości czynnych szlaków kolejowych są zadowalające, jednakże wskazanym jest aby stan techniczny wszystkich linii obsługujących przyszły ruch metropolitalny zapewniał możliwość osiągnięcia prędkości 80 – 120 km/h. Dotyczy do w szczególności odcinka linii kolejowej nr 406, która charakteryzuje się złymi parametrami technicznymi (znacznie zdekapitalizowana infrastruktura, brak przejezdności niektórych torów szlakowych, ograniczona przepustowość). Obok infrastruktury bezpośrednio związanej z prowadzeniem ruchu, należy poddać modernizacji wszystkie stacje i przystanki zdolne obsługiwać ruch pasażerski w celu poprawienia komfortu oczekiwania oraz usprawniania wymiany pasażerskiej (w szczególności dostosowania wysokości peronów do obsługi przez nowe pojazdy szynowe oraz dostosowaniu dojścia pieszego do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej). Jako, że wszystkie główne linie kolejowe węzła szczecińskiego, oprócz wspomnianej linii nr 406 są w trakcie rewitalizacji lub są planowane do modernizacji przez ich zarządcę – PKP PLK S.A., gminy SOM uważają za zasadne uzupełnić działania zarządcy, o rewitalizację linii nr 406. W ramach przygotowań do poprawy jej stanu technicznego, należy przeanalizować zasadność reaktywacji połączeń pasażerskich o nieczynne dziś w ruchu pasażerskim odcinki:

- Szczecin Główny – Police (z opcją wybudowania nowego odcinka wzdłuż ul. Piłsudskiego, do Osiedla Chemik – pozwoliłoby to na usprawnienie przejazdów pomiędzy Szczecinem a Policami, a w przypadku budowy linii do Osiedla Chemik – zmniejszenie czasu dojścia do przystanków kolejowych w Policach),
- Stargard Szczeciński – Stargard Szczeciński Kluczewo – w celu doprowadzenia pociągów SKM w pobliże rozwijającego się Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii.

Dla powyższych odcinków należy przyjąć założenia dotyczące parametrów ruchowych oraz infrastruktury pasażerskiej jak w przypadku pozostałych odcinków sieci.

## 4. System zarządzania Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020

### 4.1. Etapy zarządzania ZSTP

ZSTP definiuje system celowy zorganizowany na obszarze SOM, który będzie wykonywał zadania, realizujące określone Strategią cele operacyjne wynikające z założonego celu strategicznego. Zadania będą wykonywane na obszarze samorządów SOM przez te samorzady, dlatego też ZSTP jest zgodna z aktami prawa lokalnego oraz lokalnymi dokumentami strategicznymi.

W celu zarządzania ZSTP Stowarzyszenie SOM powołuje panel ekspertów (funkcjonujący na poziomie sterująco-decyzyjnym), składający się z przedstawicieli samorządów wchodzących w skład SOM (również samorządu województwa) na czele z Prezydentem Miasta Szczecina oraz przedstawicieli operatorów Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego funkcjonującego na obszarze SOM.

W miarę potrzeb, do prac panelu powinny być też włączane osoby, posiadające umiejętności i uprawnienia do realizacji danego etapu Strategii. Możliwy jest także udział zainteresowanych lokalnych podmiotów i organizacji gospodarczych, społecznych i pozarządowych (również organizacji pasażerskich).

Jednym z pierwszych zadań panelu ekspertów będzie powołanie koordynatora, funkcjonującego na poziomie wykonawczym, odpowiadającego za realizację celów Strategii. W zależności od wybranego wariantu (rozdział 3.4.3 „Zadania dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wynikające z celów operacyjnych”, Zadanie 1.1 „Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM”), koordynatorem byłaby:

- jednostka budżetowa Gminy Miasto Szczecin – Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego – w wariantcie I,
- jednostka organizacyjna Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego – w wariantcie II,
- spółka kapitałowa – w wariantcie III.

Koordynator będzie wykonywał zadania Strategii, będzie także współpracował z jednostkami organizacyjnymi urzędów samorządów wchodzących w skład SOM, odpowiadających za realizację programów unijnych, za zarządzanie ruchem na drogach, za utrzymanie i ochronę dróg, za lokalny transport zbiorowy itp., jak również z samorządowymi jednostkami budżetowymi odpowiedzialnymi za lokalny rozwój gospodarczy.

Zarządzanie ZSTP oparte jest o monitoring procesu wdrażania Strategii (jej zadań) i ocenę efektów tej realizacji (również jej wpływu na Strategię, na rozwój publicznego transportu zbiorowego w SOM oraz na rozwój SOM). Gromadzenie danych, ich przetwarzanie, analiza i interpretacja zmian dotyczących bieżących wartości wskaźników i porównywaniu ich z wartościami uznanymi za bazowe oraz za docelowe, pozwalają na obiektywną ocenę Strategii oraz aktualizację jej treści i generowanych nią wartości.

Zakres tematyczny monitoringu wyznaczają cele Strategii i wynikające z nich zadania. W trakcie prac może się okazać, że pojawiły się nowe uwarunkowania, które należy uwzględnić w dalszych pracach, albo nowy cel, dotychczas pomijany lub niedostatecznie sprecyzowany – istotną rolę odegra wówczas panel ekspertów, który opíše ten cel za pomocą wskaźników.

Proces monitoringu wykorzystuje narzędzia, do których zalicza się między innymi:

- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów Strategii,
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS,

- zbiór wskaźników<sup>58</sup> (wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych) oraz założeń odnośnie do ich docelowych wartości, określonych dla celu strategicznego, celów operacyjnych i zadań; osiągnięcie założonych wartości wskaźników oznaczać będzie prawidłowe wykonywanie wyznaczonych zadań, co przełoży się na realizowanie celów Strategii,
- badania, analizy, ekspertyzy, opracowania, wywiady, kwestionariusze, obserwacje, rekomendacje i inne informacje istotne w aspekcie bieżącego zarządzania Strategią,
- komputerowe oprogramowanie celowe tworzone i rozwijane dla potrzeb tego zarządzania,
- samorządowe dokumenty strategiczne, plany transportowe, budżety, wieloletnie programy rozwojowe, wieloletnie programy inwestycyjne, wieloletnie prognozy finansowe, polityki, procedury itp.

Ewaluacja Strategii stanowi ocenę skuteczności jej wdrażania, oddziaływania na otoczenie oraz zgodności z założonymi celami, dokonaną z zastosowaniem zdefiniowanych kryteriów. Ewaluacja po raz pierwszy powinna zostać przeprowadzona przed rozpoczęciem realizacji Strategii (ex ante), następnie być prowadzona na bieżąco podczas realizacji (on-going). Ewaluacja ex post, zawierająca długoterminową ocenę efektów wdrożenia Strategii, kończy jej realizację.

Podstawą oceny prawidłowości realizacji ZSTP będą raporty ewaluacyjne z realizacji ZSTP. Jako podstawowy dokument procesu wdrażania Strategii, powinny być sporządzane raz w roku za rok poprzedni. Oprócz informacji obejmujących oceniany okres, powinny odnosić się również do danych z poprzednich okresów, aby możliwa była ocena postępów Strategii, również od początku jej realizacji. Powinny zawierać stały zakres informacji, dający możliwości porównania z poprzednimi raportami, oraz informacje o zmianach wartości wskaźników.

Mogą to być m. in.:

- analizy trendów społeczno-gospodarczych zachodzących w SOM i w województwie, w zakresie objętym Strategią,
- ocena postępu realizacji zobowiązań objętych Strategią, wynikających ze Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego<sup>59</sup>,
- ocena wpływu Strategii na rozwój SOM<sup>60</sup>,
- analiza rzeczowo-finansowa projektów realizowanych w ramach Strategii,
- ocena postępu realizacji celów Strategii,
- zmiany wartości założonych wskaźników oraz analiza tych zmian,
- wnioski dotyczące problemów zidentyfikowanych w trakcie realizacji Strategii,
- rekomendacje w zakresie planowanych działań.

---

<sup>58</sup> Wskaźnik, jest to wielkość obserwowalna i mierzalna, bezpośrednio lub pośrednio zależna od realizacji ZSTP. Wielkość zmiany wartości wskaźnika w porównaniu z jego wartością bazową jest miarą realizacji elementu Strategii.

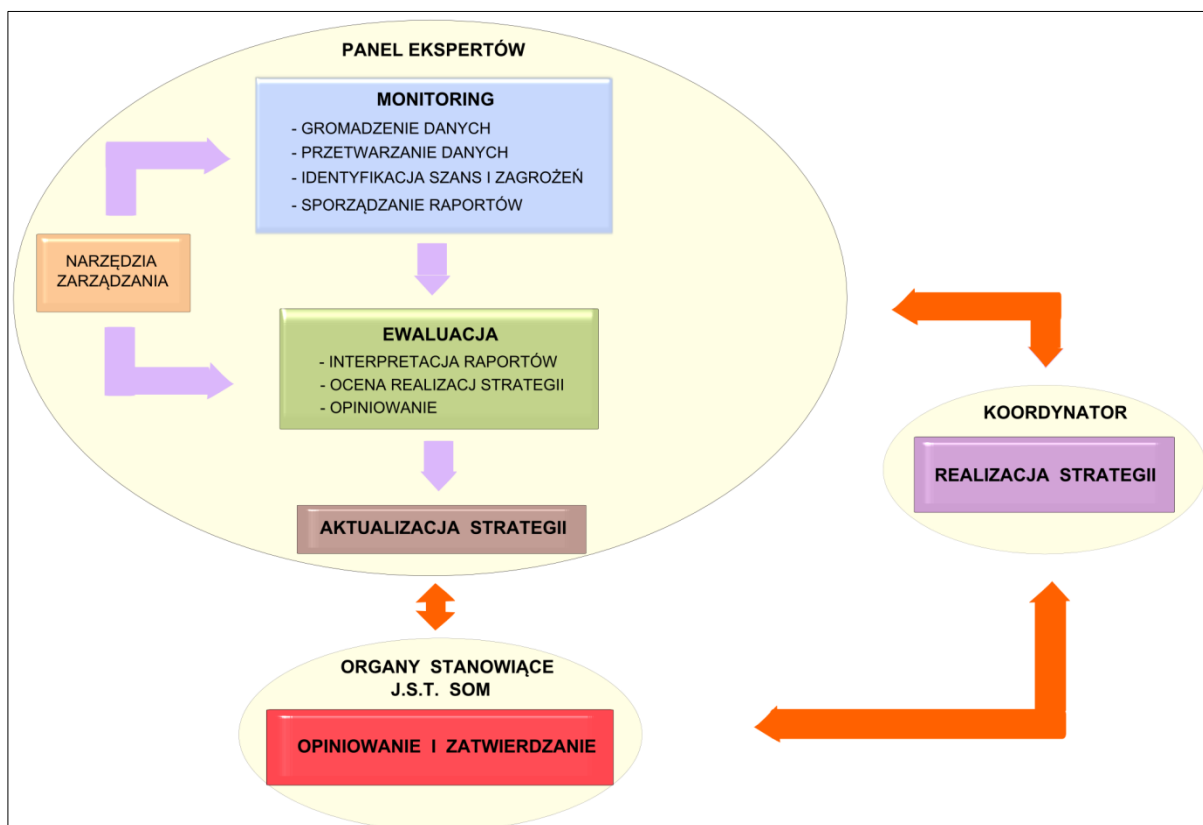
<sup>59</sup> Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005.

<sup>60</sup> Szczeciński Obszar Metropolitalny, Strategia rozwoju 2020.

Raporty, dostarczające podstaw do weryfikacji realizowanych zadań i stanowiące źródło informacji dla kierownictw jednostek związanych z realizacją Strategii, jak również ocena realizacji Strategii dokonana w oparciu o te raporty, powinny gwarantować, że Strategia będzie wdrażana w sposób zgodny z założeniami. Wiedza ta powinna przyczyniać się do zwiększania skuteczności Strategii (oraz optymalizacji związanych z jej wdrażaniem kosztów).

Zarządzanie ZSTP jest więc procedurą składającą się z czynności, realizowanych w ustalonym cyklu:

- **monitorowanie:**
  - gromadzenie informacji i danych oraz przetwarzanie ich, dokonywane w trybie ciągłym,
  - identyfikacja szans i zagrożeń, szczególnie nowych, dotychczas niezidentyfikowanych,
  - sporządzanie raportów na temat zaawansowania realizacji Strategii, z których powinny wynikać wnioski odnośnie do zmian procesu wdrażania, przydatności i jakości wskaźników służących ocenie Strategii, jak również – na temat aktualności celów i realizujących je zadań,
- **ewaluacja:**
  - interpretacja raportów,
  - ocena efektywności i skuteczności realizacji Strategii,
  - wydawanie opinii odnośnie do realizacji konkretnych celów i realizujących je zadań,
  - aktualizacja zadań Strategii, terminów ich realizacji, wskaźników,
- **opiniowanie i zatwierdzanie** rocznych raportów, ocen i opinii dotyczących realizacji Strategii, dokonywane przez organy stanowiące samorządów wchodzących w skład SOM,
- **realizacja** przez Koordynatora zadań Strategii.



Rys. 4.1. Proces zarządzania ZSTP

W ramach monitoringu celów operacyjnych zaproponowano dziewięć wskaźników realizacji, odpowiadających poszczególnym zadaniom wykonującym dany cel. Dla każdego wskaźnika określono, jako bazowe, jego wartość w 2014 r. Zaproponowano także wartości docelowe przewidziane do osiągnięcia w 2020 r.

Informacje o bieżącej realizacji wskaźnika zadania dostarczą jednostki organizacyjne samorządów właściwe do spraw budżetu. Informacje te będą obejmowały wartości wykonania poszczególnych zadań, a także inne informacje o charakterze finansowym, przydatne w procesie monitorowania.

Informacje te przełożą się na raport ewaluacyjny. Dokument ten będzie dostarczał informacje niezbędne do wskazania efektywności kosztowej realizacji poszczególnych celów operacyjnych. Będzie on, wraz z wnioskami dotyczącymi zmian i aktualizacji Strategii, a także niezbędnymi opiniami, przedstawiany radom samorządów SOM.

## 4.2. Wskaźniki osiągnięcia celów ZSTP

Tab. 4.1 Wskaźniki osiągnięcia celów ZSTP

Nr zad.	Zadanie	Wskaźnik rezultatu	Wartość w roku		Zgodność z dokumentami strategicznymi wojewódzkimi i SOM							
			bazowym 2014	docel. 2020	DS 1	DS 2	DS 3	DS 4	DS 5	DS 6	DS 7	
			[szt.]	[szt.]								
1.1	Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i objęcie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	Liczba gmin SOM objętych systemem organizacji publicznego transportu zbiorowego	3	12						x		
1.2	Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Liczba gmin SOM objętych systemem zarządzania publicznym transportem zbiorowym	1	12					x			x
1.3	Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa	Liczba gmin SOM objętych wspólnym biletom	3	12						x	x	
1.4	Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości	Liczba nowych lub zmodernizowanych autobusów	0	160								
		Liczba nowych lub zmodernizowanych tramwajów	0	57	x		x		x	x		
		Liczba nowych lub zmodernizowanych pociągów	0	14								
1.5	Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujące różne systemy transportu zbiorowego	Liczba nowych lub zmodernizowanych zintegrowanych węzłów komunikacyjnych	0	38	x		x		x	x	x	
1.6	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej	Liczba nowych lub zmodernizowanych przystanków	0	16	x		x		x	x	x	
1.7	Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego	Liczba siedzib gmin objętych połączeniami ze Szczecinem	10	12		x					x	x

Nr zad.	Zadanie	Wskaźnik rezultatu	Wartość w roku		Zgodność z dokumentami strategicznymi wojewódzkimi i SOM							
			bazowym 2014	docel. 2020	DS 1	DS 2	DS 3	DS 4	DS 5	DS 6	DS 7	
			[szt.]	[szt.]								
	transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł przesiadkowy w Szczecinie											
2.1	Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego	Liczba gmin SOM objętych obszarem obowiązywania wspólnego biletu ze związkami komunikacyjnymi Berlin-Brandenburgia (VBB) oraz Meklemburgia-Pomorze Przednie (VMV)	1	12						x	x	
3.1	Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)	Liczba kilometrów zmodernizowanych lub wybudowanych linii kolejowych	0	50			x			x	x	

Zgodność z dokumentami strategicznymi województwa i SOM:

**DS 1) RPO Województwa Zachodniopomorskiego<sup>61</sup>, priorytet inwestycyjny 4e: Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.**

Emisja gazów cieplarnianych jest w dużej mierze generowana przez środki transportu, przede wszystkim transportu indywidualnego. Wsparcie w ramach priorytetu przyczyni się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla poprzez:

- zwiększenie liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego lub rowerowego,
- wymianę taboru,
- zmniejszanie natężenia ruchu samochodowego na obszarach wiejskich poprzez wdrażanie przyjaznych środowisku rozwiązań w transporcie miejskim (np. centra przesiadkowe).

<sup>61</sup> Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020, projekt z dnia 18 grudnia 2014 r.



**DS 2) RPO Województwa Zachodniopomorskiego<sup>62</sup>, priorytet inwestycyjny 7b: Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.**

Dzięki realizacji działań w ramach tego priorytetu nastąpi:

- poprawa dostępności mieszkańców regionu do głównych ośrodków miejskich, a co za tym idzie do szeroko rozumianych usług, co przełoży się na zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej regionu,
- poprawa skomunikowania węzłów sieci TEN-T z obszarami o niskiej dostępności komunikacyjnej, co pozwoli lepiej wykorzystać istniejącą i powstającą w regionie sieć, a także skomunikować ponadregionalne, regionalne i subregionalne ośrodki wzrostu.

W ramach RPO WZ wspierane będą projekty łączenia ośrodków subregionalnych lub mniejszych ośrodków miejskich z infrastrukturą transportową sieci TEN-T, zarówno drogową, jak i morską, lotniczą czy kolejową, tak by poprawić dostępność transportową tych obszarów.

**DS 3) RPO Województwa Zachodniopomorskiego, priorytet inwestycyjny 7d: Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.**

Niedostateczny stan techniczny wielu odcinków regionalnych linii kolejowych oraz taboru kolejowego, to jedna z istotnych barier rozwojowych województwa. Dla poprawy tej sytuacji konieczne jest wsparcie dalszej modernizacji i rehabilitacji regionalnej liniowej infrastruktury kolejowej, a także istniejącej infrastruktury dworcowej z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Kolejnym obszarem jest zakup i modernizacja taboru kolejowego do obsługi połączeń regionalnych.

Oczekiwaną zmianą jest zmniejszenie lub zatrzymanie wzrostu ilości samochodowych podróży indywidualnych na rzecz transportu kolejowego.

**DS 4) Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego<sup>63</sup>:**

Cel nr 3 „Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu”; cel kierunkowy 3.5 „Stworzenie efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego”.

**DS 5) Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego<sup>64</sup>. Priorytety rozwojowe systemu transportu kolejowego obejmują następujące kierunki działań:**

- rozszerzenie oferty kolejowej usług komunikacji pasażerskiej w powiązaniach regionalnych, w tym dla następujących miejscowości SOM: Goleniów, Gryfino, Police,
- rozwój komunikacji pasażerskiej skoncentrowany m. in. na integracji różnych środków transportu (budowa parkingów „Park and Ride” i „Bike and Ride”, zintegrowane systemy

---

<sup>62</sup> Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020, projekt z dnia 18 grudnia 2014 r.

<sup>63</sup> Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005.

<sup>64</sup> Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.

taryfowo-biletowy, informacji pasażerskiej, zarządzania ruchem) oraz unowocześnieniu taboru poprzez pozyskanie taboru dodatkowego, gruntowną modernizację istniejącego oraz sukcesywną wymianę eksploatowanego na nowy,

- koordynacja transportu kolejowego i drogowego poprzez powołanie regionalnego związku transportowego (co umożliwi racjonalny rozwój transportu na terenie województwa i zwiększenie roli transportu kolejowego),
- modernizacja stacji i dworców kolejowych: remonty budynków stacyjnych wraz z przystosowaniem do obsługi osób niepełnosprawnych, budowa parkingów „Park and Ride” i „Bike and Ride”.

#### **DS 6) Strategia Rozwoju Szczecina 2025<sup>65</sup>. Kierunki rozwojowe rdzeniowego miasta SOM wyznaczają cele strategiczne i operacyjne:**

- Cel strategiczny II: Szczecin – miasto nowoczesnej, konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki  
Cel operacyjny II.1: Wspieranie rozwoju biznesu lokalnego i dopływu inwestycji zewnętrznych.  
Cel operacyjny II.3: Zdynamiczowanie rozwoju turystyki z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych i dziedzictwa historyczno-kulturowego.
- Cel strategiczny IV: Szczecin – atrakcyjne miasto metropolitalne  
Cel operacyjny IV.1: Intensyfikacja i wzrost efektywności współpracy międzynarodowej.  
Cel operacyjny IV.2: Poprawa dostępności transportowej i układu komunikacyjnego miasta.  
Cel operacyjny IV.3: Wspieranie rozwoju i harmonizacja metropolitalnych funkcji Szczecina oraz realizacja projektów budujących prestiż miasta.

#### **DS 7) Szczeciński Obszar Metropolitalny – Strategia rozwoju 2020<sup>66</sup>:**

- Cel strategiczny I: Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM  
Cel operacyjny I.1: Polepszenie zewnętrznej dostępności transportowej SOM.  
Cel operacyjny I.2: Poprawa spójności wewnętrznej SOM poprzez wzmocnienie powiązań transportowych.
- Cel strategiczny II: Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni  
Cel operacyjny II.2: Budowa zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego.

---

<sup>65</sup> Strategia Rozwoju Szczecina 2025.

<sup>66</sup> Szczeciński Obszar Metropolitalny –Strategia Rozwoju 2020.

## 5. Plan finansowy

Wdrażanie ZSTP wymaga znacznych nakładów finansowych. Ich wielkości obrazuje tabela 4.1.

Wiele zadań wymienionych w tym zestawieniu, poprzez które będą realizowane cele operacyjne Strategii, wykracza poza kompetencje gmin, w związku z tym niezbędny będzie udział instytucji, operujących na całym SOM, a nawet poza nim: PKP PLK SA, PKP SA, Przewozy Regionalne sp. z o.o., SPA „Dąbie”, SPA „Klonowica”, SPPK, MZK Świnoujście, MZK Stargard Szczeciński, Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. Każda z nich powinna posiadać własne środki na sfinansowanie swojego udziału w realizacji Strategii.

Okres wdrażania ZSTP wynika z obecnej unijnej perspektywy finansowej 2014 - 2020. W poniższym zestawieniu założono, że jednym ze źródeł finansowania zadań będą środki Unii Europejskiej na najwyższym możliwym poziomie, w tym środki możliwe do uzyskania poprzez Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego.

Może jednakże się okazać, że oszacowane wartości poszczególnych zadań ulegną zmianie, albo że uzyskanie środków unijnych na oczekiwanym poziomie będzie niemożliwe, wówczas trzeba będzie uaktualnić tabelę: wydłużyć okres realizacji zadania, czy też zwiększyć udział własny.

Tab. 5.1 Środki finansowe niezbędne do realizacji zadań ZSTP przewidziane do poniesienia w latach 2015 - 2020

Zadania realizujące cele operacyjne	Liczba	Cena	Wartość	w tym środki własne [tys. zł] unijne [tys. zł]	Instytucja odpowiedzialna/ uczestnicząca	Środki (w tys. zł) do poniesienia w latach:					
	[j.m.]	[tys. zł]	[tys. zł]			2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cel operacyjny 1. Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów											
1.1 Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać ZSTP i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	5,5 roku	16 000	88 000	13 200	JST zrzeszone w SSOM	1 200	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
				74 800		6 800	13 600	13 600	13 600	13 600	13 600
1.2 Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyki	1	9 500	9 500	1 425	JST zrzeszone w SSOM, pow. gryfiński, pow. goleniowski, pow. stargardzki, PKP PLK SA, PKP SA		71			1 083	271
				8 075			404		6 137	1 534	
1.3 Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa	1	22 000	22 000	3 300	JST zrzeszone w SSOM, pow. gryfiński, pow. goleniowski, pow. stargardzki, PKP PLK SA, PKP SA		165			2 508	627
				18 700			935		14 212	3 553	
1.4 Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości	autobusy miejskie 160 szt.	1 050	168 000	24 915	Szczecin, Stargard Szczeciński, SPA "Dąbie" i "Klonowica", SPPK, MZK Stargard Szczeciński		5 040	5 040	5 040	5 040	5 040
				141 185			28 560	28 560	28 560	28 560	28 560
	tramwaje 57 szt.	5 000	285 000	42 809	Miasto Szczecin, Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.		8 550	8 550	8 550	8 550	8 550
				242 582			48 450	48 450	48 450	48 450	48 450
	pociągi (ezt) 14 szt.	13 000	182 000	27 300	Województwo zachodniopomorskie, Przewozy Regionalne sp. z o.o.		5 460	5 460	5 460	5 460	5 460
				154 700			30 940	30 940	30 940	30 940	30 940

Zadania realizujące cele operacyjne	Liczba	Cena	Wartość	w tym środki własne [tys. zł] unijne [tys. zł]	Instytucja odpowiedzialna/ uczestnicząca	Środki (w tys. zł) do poniesienia w latach:					
	[j.m.]	[tys. zł]	[tys. zł]			2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.5 Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujące różne systemy transportu zbiorowego	38	0 – 80 000	174 000	26 100	JST zrzeszone w SSOM, PKP PLK SA, PKP SA		5 220	5 220	5 220	5 220	5 220
				147 900			29 580	29 580	29 580	29 580	29 580
1.6 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej	16	25 – 3 000	13 500	2 025	JST zrzeszone w SSOM, PKP PLK SA, PKP SA		405	405	405	405	405
				11 475			2 295	2 295	2 295	2 295	2 295
1.7 Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez zintegrowany węzeł przesiadkowy w Szczecinie	310 000 wozokm	0,006	1 860	274	JST zrzeszone w SSOM, pow. gryfiński, pow. goleniowski, pow. stargardzki		56	56	56	56	56
				1 553			316	316	316	316	316
	1 000 000 pockm	0,03	30 000	4 494	Województwo zachodniopomorskie, Przewozy Regionalne sp. z o.o.		900	900	900	900	900
				25 465			5 100	5 100	5 100	5 100	5 100
<b>Razem w latach cel operacyjny 1</b>			<b>1 024 276</b>	<b>153 641</b>	-	<b>1 200</b>	<b>28 267</b>	<b>28 031</b>	<b>28 031</b>	<b>31 622</b>	<b>28 929</b>
				<b>870 635</b>		<b>6 800</b>	<b>160 180</b>	<b>158 841</b>	<b>158 841</b>	<b>179 190</b>	<b>163 928</b>
Cel operacyjny 2. Rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego – Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS)											
2.1 Integracja taryfowo – biletowa systemu publicznego transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego	w ramach zadania 1.3										

Zadania realizujące cele operacyjne	Liczba	Cena	Wartość	w tym środki własne [tys. zł] unijne [tys. zł]	Instytucja odpowiedzialna/ uczestnicząca	Środki (w tys. zł) do poniesienia w latach:					
	[j.m.]	[tys. zł]	[tys. zł]			2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cel operacyjny 3. Oparcie publicznego transportu zbiorowego w SOM o transport kolejowy											
3.1 Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)	1	350 000	350 000	52 500	Gmina Szczecin, gmina Police, gmina Stargard Szczeciński, województwo zachodniopomorskie, PKP PLK SA, PKP SA		2 625			39 900	9 975
				297 500			14 875			226 100	56 525
<b>Razem w latach cele operacyjne 1, 2, 3</b>			<b>1 323 860</b>	<b>198 579</b>	-	<b>1 200</b>	<b>30 892</b>	<b>28 031</b>	<b>28 031</b>	<b>71 522</b>	<b>38 904</b>
				<b>1 125 281</b>		<b>6 800</b>	<b>175 055</b>	<b>158 841</b>	<b>158 841</b>	<b>405 290</b>	<b>220 454</b>

## 6. Harmonogram – plan działań integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze SOM

W ramach poniższego harmonogramu przedstawiono listę i terminarz działań realizujących zadania zaplanowane w rozdziale 3.4.3. wraz z przypisaniem do nich przypuszczalnych aktorów – podmiotów odpowiedzialnych za realizację. Rozpiętość czasowa harmonogramu to 2 lata. Okres ten podzielono na 2 główne etapy: tworzenie koordynatora niniejszej Strategii (spółki kapitałowej) oraz etap docelowy pełnienie przez niego funkcji koordynacyjnych i kompleksowego wsparcia dla ustawowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze SOM. Poszczególnym działaniom przypisano określony czas trwania, który ustalono na podstawie szacunków i porównań z innymi, podobnymi działaniami – już wdrożonymi. Należy zwrócić uwagę, że niektóre działania są ściśle powiązane ze sobą, co oznacza, że brak realizacji wcześniejszych opóźnia rozpoczęcie akcji działań późniejszych (zależnych). Działaniami o największym ryzyku niedoszacowania ich czasu akcji są inwestycje infrastrukturalne oraz procedury wyboru ich wykonawców. Wiąże to się z możliwością wystąpienia nieplanowanych na fazie projektu prac dodatkowych wynikających zarówno z przyczyn niezależnych od wykonawcy jak i od niego zależnych, a w przypadku procedur wyboru wykonawców – ewentualne protesty oferentów lub zmiany specyfikacji.

Poniższy harmonogram można traktować jako uproszczony diagram Gantta (gdyż nie przedstawia w pełni zależności logicznych pomiędzy poszczególnymi działaniami). Podstawowa jednostka czasu to jeden tydzień, a jeden wiersz dotyczy tylko jednego konkretnego działania. Założono, że każdy rok składa się z 52 tygodni. Harmonogram nie posiada ściśle określonych dat rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych działań, gdyż to od JST zrzeszonych w SSOM zależy termin rozpoczęcia wdrażania poniższego harmonogramu. Brak konkretnych dat daje pełną dowolność w tej kwestii. Zwraca się również uwagę, aby moment rozpoczęcia działania pt. „Wdrożenie wspólnej taryfy biletowej i nowych linii komunikacyjnych (tylko transport autobusowy i dotychczas istniejąca kolej regionalna)”, tj. 36 tydzień drugiego roku – czyli faktyczny start jednego, wspólnego koordynatora dla wszystkich ustawowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, nie nastąpił przed dniem 1 stycznia 2017 roku, tzn. przed wejściem w życie pełni zapisów najważniejszego aktu prawa krajowego określającego ramy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego – Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Docelowo koordynatorem wszelkich wyszczególnionych działań powinna być spółka kapitałowa, obecnie nieistniejąca. Harmonogram na znacznym poziomie szczegółowości specyfikuje jej proces tworzenia (około 48 tygodni). Okres ten jest na tyle długi, że w tym etapie początkowym nie można pozwolić na bierność wdrażaniu niniejszej Strategii. Z tego względu zakłada się, że równocześnie z procesem tworzenia spółki (koordynatora), jednostki organizacyjne JST zrzeszonych w SSOM, zależnie od przypisanych im porównywalnych zadań własnych, tymczasowo będą pełnić rolę koordynatorów poszczególnych działań, których bieg powinien rozpocząć się już z chwilą rozpoczęcia wdrażania harmonogramu.

Tab. 6.1 Plan działań integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze SCM – harmonogram dla etapu I

Aktorzy	Działania	Realizacja zadań	Pierwszy rok																																																									
			I kwartał												II kwartał												III kwartał												IV kwartał																					
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48										
ETAP I - TWORZENIE KOORDYNATORA JAKO SPÓŁKI KAPITAŁOWEJ																																																												
Wykonawca	Realizacja zadania "Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym w oparciu o rozwiązania telematyczne"	1.2																																																										
JST zrzeszone w SSOM	Rozruch "integrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym w oparciu o rozwiązania telematyczne"	1.2																																																										
JST zrzeszone w SSOM	Przygotowanie dokumentacji dla zakupu nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości autobusów	1.4																																																										
JST zrzeszone w SSOM	Procedura wyłonienia dostawcy nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości autobusów	1.4																																																										
Wykonawca	Dostarczenie nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości autobusów	1.4																																																										
JST zrzeszone w SSOM	Przekazanie operatorom nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości autobusów	1.4																																																										
JST zrzeszone w SSOM	Przygotowanie dokumentacji dla zadań "Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych" i "Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu"	1.5, 1.6																																																										
JST zrzeszone w SSOM	Procedura wyłonienia wykonawców zadań "Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych" i "Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu"	1.5, 1.6																																																										
Wykonawcy	Realizacja zadań "Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych" i "Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu"	1.5, 1.6																																																										
PKP PLK S.A., Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Przygotowanie dokumentacji dla zadania "Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki"	3.1																																																										
PKP PLK S.A.	Procedura wyłonienia wykonawców zadania "Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki"	3.1																																																										
PKP PLK S.A., wykonawca	Realizacja zadania "Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki"	3.1																																																										
PKP PLK S.A., wykonawca, nadzór budowlany, UTK	Procedury odbiorcze do ruchu trów i obiektów zrealizowanych w ramach zadania "Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki"	3.1																																																										
JST zrzeszone w SSOM	Przygotowanie dokumentacji dla zakupu nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości pociągów	1.4																																																										
JST zrzeszone w SSOM	Procedura wyłonienia dostawcy nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości pociągów	1.4																																																										
Wykonawca	Dostarczenie nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości pociągów	1.4																																																										
JST zrzeszone w SSOM, Koordynator	Procedura wyboru operatora korzystającego z nowego taboru kolejowego kursującego w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz z jego przygotowaniem się do świadczenia przewozów	1.7																																																										
Koordynator, operator SKM	Uruchomienie nowych połączeń kolejowych w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej	1.7, 3.1																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Uzgodnienia w sprawie utworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Polecenie opracowania projektów uchwał organów stanowiących JST w sprawie wspólnej taryfy biletowej i rozwiązania porozumień międzygminnych	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Opracowanie projektów uchwał organów stanowiących zainteresowanych JST wraz z uzasadnieniem	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Prowadzenie uzgodnień dotyczących projektów uchwał	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Opiniowanie projektów uchwał przez radców prawnych	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Akceptacja projektów uchwał	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Przekazanie projektów uchwał Przewodniczącym organów stanowiących zainteresowanych JST	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Opiniowanie projektu uchwał przez właściwe komisje organów stanowiących zainteresowanych JST	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Podjęcie uchwał przez organy stanowiące JST zainteresowanych utworzeniem wspólnej taryfy biletowej i rozwiązanie porozumień międzygminnych	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Negocjacje i podpisanie umów na pomoc finansową dla Województwa Zachodniopomorskiego od zainteresowanych JST	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Wdrożenie wspólnej taryfy biletowej i nowych linii komunikacyjnych (tylko transport autobusowy i dotychczas istniejąca kolej regionalna)	1.3, 1.7																																																										
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Wdrożenie wspólnej taryfy biletowej i nowych linii komunikacyjnych w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej	1.3, 1.7, 3.1																																																										



Tab. 6.2 Plan działań integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze SCMV – harmonogram dla etapu II

Aktorzy	Działania	Realizacja zadań	Drugi rok																																																				
			IV kwartał				I kwartał												II kwartał												III kwartał												IV kwartał												
			49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
ETAP II - KOORDYNATOR PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO																																																							
Wykonawca	Realizacja zadania "Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym w oparciu o rozwiązania telematyczne"	1.2	█													█																																							
JST zrzeszone w SSOM	Rozruch "integrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym w oparciu o rozwiązania telematyczne"	1.2														█																																							
JST zrzeszone w SSOM	Przygotowanie dokumentacji dla zakupu nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości autobusów	1.4																																																					
JST zrzeszone w SSOM	Procedura wyłonienia dostawcy nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości autobusów	1.4																																																					
Wykonawca	Dostarczenie nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości autobusów	1.4														█																																							
JST zrzeszone w SSOM	Przekazanie operatorom nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości autobusów	1.4														█																																							
JST zrzeszone w SSOM	Przygotowanie dokumentacji dla zadań "Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych" i "Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu"	1.5, 1.6																																																					
JST zrzeszone w SSOM	Procedura wyłonienia wykonawców zadań "Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych" i "Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu"	1.5, 1.6																																																					
Wykonawcy	Realizacja zadań "Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych" i "Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu"	1.5, 1.6	█																																																				
PKP PLK S.A., Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Przygotowanie dokumentacji dla zadania "Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki"	3.1																																																					
PKP PLK S.A.	Procedura wyłonienia wykonawców zadania "Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki"	3.1																																																					
PKP PLK S.A., wykonawca	Realizacja zadania "Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki"	3.1	█																																																				
PKP PLK S.A., wykonawca, nadzór budowlany, UTK	Procedury odbiorcze do ruchu torów i obiektów zrealizowanych w ramach zadania "Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki"	3.1																																									█												
JST zrzeszone w SSOM	Przygotowanie dokumentacji dla zakupu nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości pociągów	1.4																																																					
JST zrzeszone w SSOM	Procedura wyłonienia dostawcy nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości pociągów	1.4																																																					
Wykonawca	Dostarczenie nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości pociągów	1.4																											█																										
JST zrzeszone w SSOM, Koordynator	Procedura wyboru operatora korzystającego z nowego taboru kolejowego kursującego w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz z jego przygotowaniem się do świadczenia przewozów	1.7																			█																																		
Koordynator, operator SKM	Uruchomienie nowych połączeń kolejowych w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej	1.7, 3.1																																																	█				
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Uzgodnienia w sprawie utworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego	1.3, 1.7	█																																																				
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Polecenie opracowania projektów uchwał organów stanowiących JST w sprawie wspólnej taryfy biletowej i rozwiązania porozumień międzygminnych	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Opracowanie projektów uchwał organów stanowiących zainteresowanych JST wraz z uzasadnieniem	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Prowadzenie uzgodnień dotyczących projektów uchwał	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Opiniowanie projektów uchwał przez radców prawnych	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Akceptacja projektów uchwał	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Przekazanie projektów uchwał Przewodniczącym organów stanowiących zainteresowanych JST	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Opiniowanie projektu uchwał przez właściwe komisje organów stanowiących zainteresowanych JST	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Podjęcie uchwał przez organy stanowiące JST zainteresowanych utworzeniem wspólnej taryfy biletowej i rozwiązanie porozumień międzygminnych	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Negocjacje i podpisanie umów na pomoc finansową dla Województwa Zachodniopomorskiego od zainteresowanych JST	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Wdrożenie wspólnej taryfy biletowej i nowych linii komunikacyjnych (tylko transport autobusowy i dotychczas istniejąca kolej regionalna)	1.3, 1.7														█																																							
Koordynator, JST zrzeszone w SSOM	Wdrożenie wspólnej taryfy biletowej i nowych linii komunikacyjnych w ramach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej	1.3, 1.7, 3.1																																																	█				

## 7. Instrumenty finansowania Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Źródłami finansowania celów Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będą:

- środki własne ZSTP,
- środki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego, wchodzących w skład SOM (również budżet województwa),
- środki budżetu państwa,
- dotacje z Unii Europejskiej,
- środki z innych źródeł zewnętrznych.

Środkami własnymi ZSTP są dochody z opłat za przejazdy wnoszonych w oparciu o taryfę, jednolitą dla wszystkich operatorów działających w SOM w ramach Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego. Mogą to być również wpływy z reklam na taborze, na urządzeniach infrastruktury transportowej, czy na biletach przejazdowych, a także wpływy z innych usług świadczonych przez Zintegrowany System Transportu Publicznego SOM.

Środki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego, to:

- dopłaty właścicielskie<sup>67</sup> jednostek samorządu terytorialnego, wchodzących w skład SOM,
- rekompensaty dla operatora z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów w ramach Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego w SOM, ustanowionych na obszarze właściwości tego operatora, lub z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez niego usług przewozowych<sup>68</sup>,
- partycypacje gmin ościennych, niewchodzących w skład SOM, zainteresowanych funkcjonowaniem na ich terenie przewozów w ramach Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego w SOM,
- środki celowe na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych,
- środki budżetowe, jako udział własny w inwestycjach współfinansowanych ze środków unijnych.

---

<sup>67</sup> Dopłaty właścicielskie do publicznego transportu zbiorowego określają, w jakim stopniu koszty funkcjonowania tego transportu ponosi (poprzez te dopłaty) ogół mieszkańców, a w jakim (poprzez kupowanie usług przewozowych) jego bezpośredni użytkownicy. Dopłaty są więc elementem polityki społecznej samorządów, biorących pod uwagę, że:

- w celu oddziaływania na pożądaną podział przewozów między transportem publicznym a indywidualnym, należy utrzymywać połączenia nierentowne,
- opłaty przejazdowe powinny być utrzymywane na poziomie niższym niż ekonomicznie uzasadnione, by sprzyjać realizacji podróży również przez biedniejsze grupy społeczne; niższa opłata jest też ekwiwalentem niższego poziomu jakościowego podróży, wykonywanej transportem publicznym.

<sup>68</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. b, c.

Środki państwowe, to rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym<sup>69</sup>.

Środki Unii Europejskiej pozyskiwane są z budżetu unijnej polityki spójności w oparciu o Umowę Partnerstwa<sup>70</sup>. Umowa ta określa strategię inwestowania europejskich funduszy strukturalnych<sup>71</sup> w perspektywie 2014-2020, natomiast ramy prawne dla realizacji Umowy określa Ustawa o zasadach realizacji programów unijnych<sup>72</sup>.

Alokacja środków dla Polski w perspektywie 2014-2020, bez inicjatywy na rzecz zatrudnienia ludzi młodych i po uwzględnieniu obligatoryjnych transferów na programy zarządzane bezpośrednio przez Komisję Europejską, wynosi 77,315 mld euro. Na tę kwotę składa się:

- 76,614 mld euro dostępnych poprzez programy operacyjne w ramach celu polityki spójności „Inwestycje na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia”, z czego:
  - 45,337 mld euro poprzez krajowe programy operacyjne (KPO) oraz
  - 31,277 mld euro poprzez regionalne programy operacyjne (RPO):

Tab. 7.1. Alokacja środków na poszczególne programy operacyjne

L.p.	Program operacyjny	Środki w ramach programu [mld euro]	Fundusze strukturalne
1	Inteligentny Rozwój	8,614	EFRR
2	Infrastruktura i Środowisko	27,414	FS, EFRR
3	Wiedza Edukacja Rozwój	4,437	EFS
4	Polska Cyfrowa	2,172	EFRR
5	Pomoc Techniczna	0,700	EFRR
6	Polska Wschodnia	2,000	EFRR
7	KPO łącznie	45,337	-
8	RPO łącznie	31,277	EFRR, EFS
8.1	w tym: RPO WZ	1,601	-
9	łącznie programy operacyjne	76,614	-

- 0,700 mld euro w ramach celu polityki spójności „Europejska Współpraca Terytorialna”.

<sup>69</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zm.), art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a.

<sup>70</sup> Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – Umowa Partnerstwa, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, 23.05.2014 r.

<sup>71</sup> Europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, to: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego EFRR, Fundusz Spójności FS, Europejski Fundusz Społeczny EFS, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich EFRROW i Europejski Fundusz Morski i Rybacki EFMR.

<sup>72</sup> Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1146).

Zgodnie z Umową Partnerstwa fundusze zostaną zainwestowane, w ramach celów tematycznych, w badania naukowe i rozwój technologiczno-innowacyjny, we wzmacnianie konkurencyjności gospodarki, w rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz ochronę środowiska i efektywne gospodarowanie zasobami, w promowanie zrównoważonego transportu, w promowanie wysokiej jakości zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników, w promowanie włączenia społecznego, w kształcenie, w tym szkolenie zawodowe oraz w podnoszenie sprawności administracji publicznej. Aglomeracje miast wojewódzkich będą realizować projekty związane z dostępnością komunikacyjną.

#### Poziom dofinansowania unijnego wynosi 85%.

Na Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego przeznaczono 1,601 mld euro (1,151 mld euro z EFRR i 0,450 mln euro z EFS), w tym na cele związane z rozwojem zrównoważonym transportu 0,383 mld euro<sup>73</sup>.

Tab. 7.2 Strategie inwestycyjne RPO WZ<sup>74</sup>

Priorytety inwestycyjne	Uzasadnienie	Fundusz	Wsparcie UE [mln euro]
Oś priorytetowa: II Gospodarka niskoemisyjna			
4e. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	Badania pokazują, że emisja gazów cieplarnianych jest w dużej mierze generowana przez środki transportu, przede wszystkim transportu indywidualnego. Wsparcie w ramach priorytetu w zakresie transportu miejskiego będzie wdrożeniem zrównoważonej mobilności miejskiej, wyrażającej się poprzez zwiększenie liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego lub rowerowego, a także wymianę taboru jak również zmniejszanie ruchu samochodowego na obszarach wiejskich poprzez wdrażanie przyjaznych środowisku rozwiązań w transporcie miejskim jak np. centra przesiadkowe. Działania te będą miały w głównej mierze wpływ na ograniczenie emisji CO <sub>2</sub> poprzez uatrakcyjnienie transportu publicznego.	EFRR	100,000
Oś priorytetowa: V Zrównoważony transport			
7b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	Drogi wojewódzkie w niewystarczający sposób uzupełniają sieć dróg krajowych, przede wszystkim pod względem przepustowości. Dla regionu ważne są powiązania transportowe ośrodków miejskich, oraz stworzenie układu transportowego odpowiadającego potrzebom społeczno-gospodarczym, w tym zapewniającego sprawne połączenia wykluczonym transportowo obszarom centralnym i wschodnim.  Znaczne deficyty w sieci komunikacyjnej występują na osi wschód-zachód; brakuje dobrej klasy dróg prowadzących na zachodniopomorskie wybrzeże; poprawy wymaga wzajemne skomunikowanie głównych obszarów wzrostu w województwie: SOM i KKBOF, a także lepsze ich skomunikowanie z pozostałymi obszarami województwa.  Wiele zachodniopomorskich dróg wojewódzkich ale też	EFRR	162,655

<sup>73</sup> Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020, projekt z dnia 18 grudnia 2014 r.

Priorytety inwestycyjne	Uzasadnienie	Fundusz	Wsparcie UE [mln euro]
	powiatowych i gminnych skupia ruch tranzytowy i łączy go z ruchem lokalnym. Jednym z zadań będzie doprowadzenie do odseparowania a co za tym idzie zabezpieczenia niechronionych uczestników ruchu, by doprowadzić do zmniejszenia liczby wypadków, także śmiertelnych.		
7d. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu	<p>Infrastruktura kolejowa w województwie jest w złym stanie i wymaga modernizacji, zły stan infrastruktury kolejowej rzutuje na obsługę portów, w tym małych oraz ruch pasażerski w tym turystyczny.</p> <p>Kolejowe przewozy pasażerskie realizowane są przeważnie w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym, w kierunku do i ze Szczecina. Pomimo istniejących deficytów w infrastrukturze, transport kolejowy odgrywa znaczącą rolę w obsłudze ruchu turystycznego województwa; przewozy kolejowe o charakterze turystyczno-wypoczynkowym koncentrują się na dwóch trasach: do Świnoujścia i Międzyzdrojów oraz do Koszalina i Kołobrzegu.</p> <p>Postępuje dekapitalizacja dworców i stacji kolejowych, zwłaszcza przy rządziej wykorzystywanych liniach. Ponadto duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych wpływa na obniżenie bezpieczeństwa, wydłużenie czasów przejazdów i zwiększenie zużycia energii. Brak inwestycji w infrastrukturę kolejową prowadzi do emisji zanieczyszczeń, hałasu i powstawania ponadnormatywnych wibracji.</p>	EFRR	110,000
		łącznie	382,655

Innymi źródłami zewnętrznymi mogą być jednostki sektora finansów publicznych (np. GDDKiA, PKP PLK SA), państwowe fundusze celowe (np. Fundusz Kolejowy<sup>75</sup>, Fundusz Drogowy<sup>76</sup>), czy kredyty instytucji finansowych. Źródła takie mogą pojawić się także w ramach partnerstwa publiczno-prawnego<sup>77</sup>, gdy współpracą z transportem zainteresowany byłby podmiot spoza sektora finansów publicznych (przedsiębiorca w rozumieniu przepisów o swobodzie działalności gospodarczej, przedsiębiorca zagraniczny, organizacja pozarządowa, kościół lub związek wyznaniowy itp.).

<sup>75</sup> Utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (tj. Dz. U z 2014 r. poz. 1201 ze zm.). Środki Funduszu przeznaczone są na przygotowanie oraz realizację budów, przebudów, remontów i robót utrzymaniowych linii kolejowych oraz likwidację linii zbędnych.

<sup>76</sup> Utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych ze o Krajowym Funduszu Drogowym (tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 931 ze zm.). Środki Funduszu przeznaczone są na przygotowanie oraz realizację budów, przebudów, remontów i robót utrzymaniowych autostrad, dróg ekspresowych oraz krajowych, w tym systemów związanych z ochroną i sprawnym i bezpiecznym funkcjonowaniem dróg.

<sup>77</sup> Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prawnym (Dz. U. z 2009 r. nr 19 poz. 100 ze zm.).

## 8. Ewaluacja ex-ante

Zadaniem ewaluacji ex-ante, przeprowadzanej przed wdrożeniem projektu lub programu, jest m.in.:

- ocena wartości projektu z zastosowaniem określonych kryteriów i standardów w celu jego usprawnienia i rozwoju,
- ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów,
- ocena na ile planowane interwencje są trafne z punktu widzenia potrzeb beneficjentów oraz spójne w zakresie planowanych celów i sposobów ich realizacji,
- porównywanie rezultatów projektu ze wstępnymi zamierzeniami,
- badanie kontekstu społecznego i gospodarczego,
- zidentyfikowanie słabych i mocnych stron planowanych interwencji,
- identyfikacja i sygnalizowanie potencjalnych trudności,
- zdiagnozowanie potrzeb i oczekiwań grup docelowych.

W ramach ewaluacji stosować można następujące kryteria:

- trafności (*relevance*):  
pozwalające ocenić, w jakim stopniu przyjęte cele projektu odpowiadają zidentyfikowanym problemom w obszarze objętym projektem i/lub realnym potrzebom beneficjentów,
- skuteczności (*effectiveness*):  
pozwalające ocenić, do jakiego stopnia zostały osiągnięte cele przedsięwzięcia zdefiniowane na etapie programowania,
- oddziaływania i wpływu (*impact*):  
pozwalające ocenić związek pomiędzy celem projektu i celami ogólnymi, czyli stopień, w jakim korzyści odniesione przez docelowych beneficjentów miały szerszy ogólny wpływ na większą liczbę ludzi w danym sektorze lub regionie,
- trwałości efektów (*sustainability*):  
pozwalające ocenić czy pozytywne efekty projektu na poziomie celu mogą trwać po zakończeniu finansowania zewnętrznego, a także czy możliwe jest utrzymanie się wpływu tego projektu w dłuższym okresie na procesy rozwoju na poziomie sektora i regionu.

Do metod zbierania danych użytych do opracowania ewaluacji w ramach niniejszego opracowania wykorzystano analizę dokumentów, wyniki badań ankietowych, obserwacje i analizę dostępnych danych, opracowań i programów.

W ramach ewaluacji dokonano wskazania m.in. spójności wizji i misji oraz spójności celu strategicznego i celów operacyjnych z dokumentami strategicznymi gmin zrzeszonych w SSOM, dokumentami strategicznymi SOM, województwa zachodniopomorskiego (np. projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 Pomorze Zachodnie perspektywa 2020) oraz krajowymi (np. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020).

## 8.1. Ocena wartości projektu z zastosowaniem określonych kryteriów i standardów w celu jego usprawnienia i rozwoju

Odnosnie obowiązującego prawodawstwa unijnego, krajowego i regionalnego – misja i wizja oraz cel strategiczny wraz celami operacyjnymi i zadaniami z nich wynikającymi, nawiązują do ich zapisów w aspekcie wspólnotowym (UE) w kwestiach organizacyjnych i prawnych:

- Rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>78</sup>,
- Rozporządzenie Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>79</sup> oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 181/2011<sup>80</sup>.

W aspekcie wspólnotowym (UE) w kwestii zrównoważonego rozwoju:

- Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu<sup>81</sup>,

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

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030<sup>82</sup>,
- Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015<sup>83</sup>,
- Strategia Rozwoju Kraju 2020<sup>84</sup>,
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020<sup>85</sup>,
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025<sup>86</sup>,
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)<sup>87</sup>,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie<sup>88</sup>,
- Polska 2030: wyzwania rozwojowe<sup>89</sup>,

---

<sup>78</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U.U.E.L.07.315.1 z dnia 3 grudnia 2007 r.)

<sup>79</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U.U.E.L.315 z dnia 3 grudnia 2007 r.)

<sup>80</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 roku dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U.U.E.L.55 z dnia 28 lutego 2011 r.)

<sup>81</sup> Komunikat Komisji Europejskiej – 2010 rok

<sup>82</sup> Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

<sup>83</sup> Dokument przyjęty w dniu 29 listopada 2006 r. przez Radę Ministrów oraz aktualizacja dokumentu, przyjęta przez Radę Ministrów dnia 30 grudnia 2008 r.

<sup>84</sup> Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. (Monitor Polski z dnia 22 listopada 2012 r., poz. 882)

<sup>85</sup> Projekt Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 stycznia 2014 r.

<sup>86</sup> Dokument z dnia 27 czerwca 2005 r., przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r.

<sup>87</sup> Dokument przyjęty w dniu 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów

<sup>88</sup> Dokument przyjęty Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

<sup>89</sup> Informacja o raporcie została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 16 czerwca 2009 r.

- Krajowa Polityka Miejska<sup>90</sup>.

W aspekcie regionalnym:

- projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 Pomorze Zachodnie perspektywa 2020<sup>91</sup>,
- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego,
- Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego,
- Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM,
- projekt Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych SOM,
- Szczeciński Obszar Metropolitalny - Strategia Rozwoju 2020,
- Strategia Rozwoju Szczecina 2025,
- Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego JST w SOM.

Cele operacyjne wraz z zadaniami w ramach każdego z nich nawiązują lub wynikają z zapisów powyższych dokumentów strategicznych, szczególnie pod kątem celów i kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, spełniając najważniejsze, wspólne założenie tych dokumentów, tj.:

- zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe dzięki upowszechnianiu dostępności poprzez zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniające się przez to do wzrostu znaczenia szczególnie kolejowych przewozów pasażerskich metropolitalnych oraz miejskich, z uwzględnieniem ekologicznych systemów transportu zbiorowego,
- wdrażanie zintegrowanych rozwiązań multimodalnego publicznego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, tj. kolej metropolitalną, autobusy, systemy sterowania ruchem, parkingi „Park and Ride” i „Bike and Ride”, komunikację rowerową i pieszą,
- zwiększenie wewnętrznej dostępności terytorialnej, kierując działania na likwidację peryferyjności obszaru funkcjonalnego.

Misja rozwoju transportu publicznego w SOM oraz Wizja Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego nawiązują do misji i wizji oraz celu strategicznego i celów operacyjnych wskazywanych w posiadanych przez gminy zrzeszone w SSOM dokumentach strategicznych, a także do misji i wizji oraz celów strategicznych i celów operacyjnych dokumentów strategicznych na poziomie obszaru SOM, województwa zachodniopomorskiego oraz dokumentów krajowych. W przypadku gmin zrzeszonych w SSOM, nieposiadających stosownych dokumentów strategicznych, lub nienawiązujących bezpośrednio do wizji i misji SOM, przyjęto, że w ich przypadku mają zastosowania zapisy niniejszej ZSTP.

---

<sup>90</sup> Projekt Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z marca 2014 r.

<sup>91</sup> Uchwała Nr 2247/14 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 18 grudnia 2014 r. – projekt dokumentu przesłany do Komisji Europejskiej.



Podstawowe wskazania spójności oparto na:

- wynikach badań ankietowych zachowań i preferencji komunikacyjnych w formie pogłębionego wywiadu domowego w gospodarstwach domowych wśród mieszkańców SOM – *Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) na potrzeby przeprowadzenia integracji transportu publicznego,*
- zgodności z celami operacyjnymi (CO) określonymi w Koncepcji rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym,
- zgodności z osiami priorytetowymi (OP) i priorytetami inwestycyjnymi (PI) Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020,
- zgodności z osiami priorytetowymi (OP) i priorytetami inwestycyjnymi (PI) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

W przypadku, kiedy wynik badania ankietowego lub dany cel operacyjny dokumentu strategicznego nie określał danego elementu misji, wizji lub zadania wynikającego z celu strategicznego i celu operacyjnego, w tabeli zaznaczono to jako – nie dotyczy (nd).

Tab. 8.1 Zgodność misji i wizji z założeniami dokumentów strategicznych i wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM

Misja rozwoju transportu publicznego w SOM	Wyniki badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców SOM	Zgodność z SOM – Strategia rozwoju 2020	Zgodność z RPO WZ 2014-2020	Zgodność z POiŚ 2014-2020
1.1. Zapewnienie transportu na całym obszarze SOM, obejmującego wszystkie grupy społeczne	tak	tak	tak	tak
1.2. Transport zintegrowany	tak	tak	tak	tak
1.3. System bez barier	nd	tak	tak	tak
1.4. Komplementarne podejście do organizacji	nd	tak	nd	nd
Wizja „Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020”	Wyniki badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców SOM	Zgodność z SOM – Strategia rozwoju 2020	Zgodność z RPO WZ 2014-2020	Zgodność z POiŚ 2014-2020
2.1. Utworzenie komplementarnego wielosystemowego transportu publicznego	tak	tak	nd	nd
2.2. Stworzenie wspólnego systemu zarządzania	nd	tak	nd	nd
2.3. Integracja systemu w oparciu o SKM	tak	tak	tak	tak
2.4. Zapewnienie optymalnego połączenia każdej siedziby gminy SOM ze Szczecinem	tak	tak	tak	tak
2.5. Integracja transportu metropolitalnego z gminnym i miejskim	tak	tak	nd	nd

nd – nie dotyczy

Tab. 8.2 Zgodność celów i zadań z wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM oraz dokumentami strategicznymi

Cel operacyjny	Zadanie	Badania ankietowe w SOM	Zgodność z SOM – Strategia rozwoju 2020	Zgodność z projektem RPO WZ 2014-2020	Zgodność z POIiŚ 2014-2020
Cel 1. Stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów	1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i objęcie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	nd	CO II.2	nd	nd
	1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	tak	CO II.2	OP V, PI 7d	OP VI, PI 4.V
	1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa	tak	CO II.2	nd	nd
	1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości	nd	CO I.2 (P) CO II.2	OP II, PI 4e OP V, PI 7d (P)	OP VI, PI 4.V (A+T) OP V, PI 7.III (P)
	1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych obsługujące różne systemy transportu zbiorowego	tak	CO II.2	OP II, PI 4e OP V, PI 7d	OP V, PI 7.III OP VI, PI 4.V
	1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej	tak	CO II.2	OP II, PI 4e OP V, PI 7b OP V, PI 7d	OP V, PI 7.III OP VI, PI 4.V
	1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej siedzib gmin SOM ze Szczecinem	tak	CO I.1 CO I.2	nd	nd

nd – nie dotyczy

OP – oś priorytetowa

PI – priorytet inwestycyjny

CO – cel operacyjny

A, T, P – autobusy, tramwaje, pociągi

Cel operacyjny	Zadanie	Badania ankietowe w SOM	Zgodność z SOM – Strategia rozwoju 2020	Zgodność z projektem RPO WZ 2014-2020	Zgodność z POIiŚ 2014-2020
Cel 2. Rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego – Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS)	2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego	tak	CO II.2	nd	nd
Cel 3. Oparcie publicznego transportu zbiorowego w SOM o transport kolejowy	3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)	tak	CO I.2	OP V, PI 7d	OP V, PI 7.III

nd – nie dotyczy  
 OP – oś priorytetowa  
 PI – priorytet inwestycyjny  
 CO – cel operacyjny  
 A, T, P – autobusy, tramwaje, pociągi

Misja, wizja, cel strategiczny, cele operacyjne i zadania są zgodne z zapisami, celami i priorytetami najważniejszych dokumentów strategicznych obowiązujących w nowym okresie programowania 2014-2020, co pozwoli na efektywną realizację poszczególnych projektów.

## 8.2. Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów,

W ramach celów operacyjnych (CO) wskazano zadania (Z) służące do ich realizacji, z których można realizować poszczególne projekty inwestycyjne, zarówno infrastrukturalne, jak i taborowe oraz organizacyjne. Ocena bardzo wysoka mówi o założonym spełnieniu obranych kryteriów, natomiast oceny niższe mówią o możliwościach spełnienia zakładanych kryteriów w stopniu zadowalającym, np. prawdopodobnie nie cały tabor do obsługi połączeń publicznego transportu drogowego będzie dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej ruchliwości.

Tab. 8.3 Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów

Cel operacyjny, zadanie	Efektywność	Skuteczność	Oddziaływanie	Trwałość	Zgodność
CO 1, Z 1.1.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.2.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.3.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.4.	bardzo wysoka	wysoka	wysoka	wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.5.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.6.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 1, Z 1.7.	bardzo wysoka	wysoka	bardzo wysoka	wysoka	bardzo wysoka
CO 2, Z 2.1.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 2, Z 2.2.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 2, Z 2.3.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 2, Z 2.4.	wysoka	wysoka	wysoka	wysoka	wysoka
CO 3, Z 3.1.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka
CO 3, Z 3.2.	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka	bardzo wysoka

Dokument ZSTP, przy założeniu prawidłowego przeprowadzenia procedury projektowej i inwestycyjnej, wskazuje na możliwość osiągnięcia maksymalnego poziomu powyższych kryteriów, tym samym pokazując realność i potrzebę wdrożenia poszczególnych zadań w SOM.

## 8.3. Ocena na ile planowane interwencje są trafne z punktu widzenia potrzeb beneficjentów oraz spójne w zakresie planowanych celów i sposobów ich realizacji

Zadania wynikające z celów operacyjnych, które są wspólne dla wszystkich JST zrzeszonych w SSOM (ujęte są w ich dokumentach strategicznych) i uwzględniają przede wszystkim powtarzające się zapotrzebowanie infrastrukturalne, taborowe oraz organizacyjne u każdej JST zrzeszonej w SSOM. W ramach każdego zadania można ująć projekt szczegółowy do realizacji przez poszczególne JST zrzeszone w SSOM. Natomiast zadanie 1.1. – *Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i objęcie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM*, jest zadaniem wspólnym dla każdej JST zrzeszonej w SSOM, a zadania 1.3. – *Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa* i zadanie 2.1. – *Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego*, także obejmować będą wszystkie JST zrzeszone w SSOM, jednak za ich realizację odpowiedzialny będzie jeden podmiot – Koordynator publicznego transportu zbiorowego w SOM. Dlatego też zadania spełniają we właściwy sposób potrzeby JST zrzeszonych w SSOM i są także spójne w aspekcie wskazywanych przez nich celów i sposobu realizacji.

#### **8.4. Porównywanie rezultatów projektu ze wstępnymi zamierzeniami**

Rezultatem ZSTP będzie wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM za pomocą sprawnego i funkcjonalnego publicznego transportu zbiorowego, zarządzanego przez jednego koordynatora publicznego transportu zbiorowego. Zakładana realizacja szczegółowych projektów wynikających z zadań ZSTP do 2020 roku pozwoli na uzyskanie pełnego rezultatu synergii zgodnie ze wstępnymi zamierzeniami.

#### **8.5. Badanie kontekstu społecznego i gospodarczego**

Cele operacyjne i wynikające z nich planowane poszczególne zadania znajdują uzasadnienie społeczno-ekonomiczne, szczególnie kiedy SOM wykazuje potrzeby społeczne oraz ekonomiczne wdrożenia tych działań. Natomiast przy założeniu ich całkowitej realizacji w perspektywie do 2020 roku, należy stwierdzić, że cele rozwojowe wskazane w SOM zostaną osiągnięte, przez co potrzeby społeczne zostaną zaspokojone, a problemy społeczno-ekonomiczne będą rozwiązane.

ZSTP, poprzez analizę wyników badania ankietowego zachowań i preferencji transportowych mieszkańców SOM, analizę dokumentów strategicznych JST zrzeszonych w SSOM w aspekcie społecznym i gospodarczym, analizy możliwości rozwoju publicznego transportu zbiorowego w SOM, spełnia za pomocą wskazanych zadań zapotrzebowanie społeczne w zakresie transportu publicznego.

Zadania spełniają zapotrzebowanie społeczne wykazane w powyższych badaniach ankietowych, takie jak np. zwiększenie dostępności i zasięgu transportu publicznego, zintegrowana taryfa biletowa, zintegrowane węzły komunikacyjne, uruchomienie SKM oraz zapotrzebowanie gospodarcze – zwiększenie dostępności transportu zbiorowego.

#### **8.6. Zidentyfikowanie słabych i mocnych stron planowanych zadań**

Planowane zadania w ZSTP opierają się na silnych stronach SOM, rozwiązując poprzez swoją realizację problem słabych stron SOM, tak by je wyeliminować wprowadzając właściwe działania. Silne strony planowanych zadań w SOM stanowią podstawę do realizacji szczegółowych projektów. Wynikiem ich realizacji, zgodnie z założeniami ZSTP, powinna być całkowita eliminacja słabych stron w SOM, dzięki czemu publiczny transport zbiorowy będzie działał prawidłowo i funkcjonalnie, spełniając wymogi pasażerów.

Jednak niewyeliminowanie słabych stron w SOM wykazać może niezasadność przeprowadzenia danego działania, w związku z czym projekt wynikający z zadania ZSTP powinien swoim zakresem i efektem końcowym kłaść główny nacisk na usprawnienie słabych stron publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 8.4 Identyfikacja słabych i mocnych stron planowanych zadań

Silne strony planowanych zadań w SOM	Słabe strony planowanych zadań w SOM
<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwinięta sieć linii kolejowych,</li> <li>• większe wykorzystanie sieci kolejowej dla potrzeb szynowego transportu publicznego, z uwzględnieniem bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego – niskoemisyjność,</li> <li>• możliwość realizacji nowych odcinków linii kolejowych (Police),</li> <li>• rozwinięta sieć drogowa,</li> <li>• funkcjonujące pasażerskie lotnisko regionalne Szczecin – Goleniów,</li> <li>• prawidłowa współpraca gmin SOM w ramach stowarzyszenia SOM,</li> <li>• funkcjonująca współpraca niektórych gmin SOM w tworzeniu zintegrowanych połączeń transportu publicznego,</li> <li>• wysoki udział wydzielonych torowisk tramwajowych,</li> <li>• możliwości terenowe rozwoju sieci tramwajowej w Szczecinie,</li> <li>• możliwość, poprzez przygraniczną lokalizację SOM, współpracy transgranicznej w zakresie transportu publicznego,</li> <li>• przebieg międzynarodowych szlaków transportowych przez SOM,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak wspólnego systemu zarządzania transportem publicznym,</li> <li>• brak wspólnego systemu taryfowo-biletowego,</li> <li>• brak integracji różnych systemów transportu publicznego w zintegrowanych węzłach komunikacyjnych,</li> <li>• brak parkingów typu „Park and Ride” i „Bike and Ride”,</li> <li>• niezadawalający poziom informacji pasażerskiej,</li> <li>• niski poziom priorytetów dla pojazdów transportu publicznego w ruchu drogowym lub jego brak,</li> <li>• brak wydzielonych pasów dla autobusów komunikacji miejskiej,</li> <li>• niezadawalający stan techniczny torów kolejowych i infrastruktury kolejowej,</li> <li>• niedostateczna oferta przewozowa i częstotliwość kursowania pociągów,</li> <li>• niski poziom bezpieczeństwa osobistego pasażerów transportu publicznego,</li> <li>• niezadawalający stan dróg powiatowych i gminnych,</li> </ul>

## 8.7. Identyfikacja i sygnalizowanie potencjalnych trudności

W ramach sporządzania szczegółowych projektów wynikających z planowanych zadań ZSTP, należy w jak największym stopniu wyeliminować potencjalne trudności, tak by w maksymalnym stopniu zmniejszyć ryzyko niezrealizowania danego projektu w całości, lub w jego części. Już na etapie przygotowywania szczegółowych projektów należy położyć nacisk na dopasowanie ich zakresu do rzeczywistych możliwości beneficjenta, tak by zawartość projektu była możliwa do zrealizowania w określonym czasie (do końca obecnego okresu programowania, tj. do 2020 roku) w ramach założonych środków, przy uwzględnieniu wysokości dofinansowania ze źródeł zewnętrznych.

W celu uproszczenia i skrócenia procesu inwestycyjnego w zakresie infrastrukturalnych inwestycji transportowych, należałoby zwiększyć efektywność zarządzania poprzez:

- uproszczenie procesów warunkujących przygotowanie i realizację inwestycji,
- lepszą integrację z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, planami środowiskowymi, polityką regionalną oraz dostosowaniem legislacyjnym w tej kwestii,
- możliwość zwiększenia roli sektora prywatnego w realizacji projektów, np. w formie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), co stanowić może alternatywę dla finansowania inwestycji ze środków krajowych lub europejskich,

- uwzględnienie przez nowe źródła finansowania budowy infrastruktury możliwości pobierania opłat za dostęp do infrastruktury wnoszonych przez ich użytkowników, jednak poziom opłat powinien być uzależniony od rodzaju transportu i skalkulowany tak, aby umożliwić nie tylko bieżące utrzymanie ale także jego niezbędny rozwój,
- kształtowanie systemu transportowego przyjaznego użytkownikowi oraz rozwijanie prawa służącego integracji systemu transportowego,
- wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania transportem oraz rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem miejskim i na drogach pozamiejskich,
- wprowadzanie systemów zwiększania bezpieczeństwa ruchu oraz rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami,
- rozwój zintegrowanego systemu obsługi pasażerów.

Jednocześnie istnieje ryzyko nie osiągnięcia zamierzonych efektów do roku 2020, ze względu na:

- rezygnacja danej JST z partnerstwa SOM,
- braku porozumienia z partnerami zewnętrznymi spoza SOM – szczególnie w aspekcie komunikacji transgranicznej,
- wydłużenie terminu planowania, opracowywania dokumentacji, projektowania lub realizacji danej inwestycji poza rok 2020,
- braku zapewnienia wkładu własnego danego partnera SOM,
- konieczność zapewnienia 100% własnego finansowania danego projektu w przypadku nie otrzymania zewnętrznego dofinansowania,
- zmianę cen usług i towarów, szczególnie w aspekcie wzrostu wartości danej inwestycji w stosunku do pierwotnych założeń finansowych, co nie pozwoli na całkowitą realizację danego zadania bez dodatkowego dofinansowania,
- zmiany polityczne, które mogą w znaczący sposób wpływać na długoterminowe plany rozwoju systemów transportu publicznego,
- rozbudowę infrastruktury drogowej pod kątem transportu indywidualnego, bez uwzględniania rozwoju infrastruktury transportu publicznego,
- rozproszenie czynników decyzyjnych dotyczących obszarów kolejowych, co wpływać może na trudności z realizacją inwestycji infrastrukturalnych na terenach kolejowych.

## 8.8. Zdiagnozowanie potrzeb i oczekiwań grup docelowych.

Grupą docelową każdego zadania i wynikających z nich szczegółowych projektów są przede wszystkim obecni i przyszli pasażerowie publicznego transportu zbiorowego SOM. Ich potrzeby i oczekiwania powinny zostać zrealizowane poprzez realizację poszczególnych projektów. Pośrednio do grupy docelowej należeć będą także JST zrzeszone w SSOM w zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych, taborowych oraz zarządzania – operator publicznego transportu zbiorowego.

Do głównych potrzeb i oczekiwań pasażera w kontekście realizacji zadań ZSTP należą:

- funkcjonalny transport zbiorowy, obsługujący obszary zainwestowane, pozwalający na dojazd do siedzib gmin oraz do miasta rdzeniowego SOM,
- jeden bilet – jedna taryfa w SOM, czyli przejazd na jednym bilecie w danym kierunku, niezależnie od operatora,
- dojazd bezpośredni, lub z wygodną przesiadką w zintegrowanym węźle przesiadkowym,
- dostosowanie infrastruktury transportu zbiorowego, infrastruktury drogowej i pojazdów pod kątem osób z ograniczoną ruchliwością.

Natomiast do głównych potrzeb i oczekiwań JST zrzeszonych w SSOM w kontekście realizacji zadań ZSTP należą:

- powstanie jednego wspólnego koordynatora publicznego transportu zbiorowego, zarządzającego całością organizowania transportu zbiorowego w SOM,
- efektywność i funkcjonalność transportu zbiorowego, co przekładać się powinno na optymalne koszty jego utrzymania ze strony każdej JST zrzeszonej w SSOM,
- sprawność transportu zbiorowego, co wraz ze zintegrowanymi węzłami komunikacyjnymi przełożyć się powinno na zmniejszenie natężenia ruchu komunikacji indywidualnej w miastach i siedzibach gmin,
- znacząca poprawa stanu technicznego i przepustowości dróg, w ramach inwestycji infrastrukturalnych rozwoju transportu zbiorowego,
- wpływ powyższych zmian na wzrost liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego w SOM, w miarę możliwości z zachowaniem tendencji wzrostowej.

Przeprowadzenie ewaluacji ex-ante ma na celu wypracowanie odpowiedzi w zakresie dwóch podstawowych kwestii:

- czy planowane do realizacji interwencje publiczne znajdują uzasadnienie społeczno-ekonomiczne?
- czy ich realizacja przyczyni się do osiągnięcia pożądanych celów rozwojowych oraz zaspokojenia potrzeb i rozwiązania zdiagnozowanych problemów społeczno-ekonomicznych?

Odnosnie pierwszej kwestii, mając na uwadze powyższe analizy, należy stwierdzić, że planowane zadania swoim zakresem w wystarczającym stopniu spełniają oczekiwania, założenia i plany JST zrzeszonych w SSOM w zakresie społeczno-ekonomicznym, co widoczne jest przy uwzględnieniu celów i zadań wynikających z poszczególnych dokumentów strategicznych powyższych JST.



Natomiast co do drugiej kwestii, powyżej wykazano, że realizacja projektów wynikających z zadań ZSTP jak najbardziej przyczynią się do osiągnięcia celów rozwojowych i zaspakajając potrzeby, rozwiązując tym samym co najmniej w dostatecznym stopniu obecne problemy społeczno-ekonomiczne JST zrzeszonych w SSOM, w tym oczekiwany wzrost liczby pasażerów w SOM.

## 9. Rekomendacje zmian prawa miejscowego oraz instrumentów niefinansowych

Wnioski wypływające z analizy planów transportowych oraz lokalnych dokumentów strategicznych<sup>92</sup> pozwalają na rekomendowanie zmian w ich aktualnych zapisach, wspomagających osiągnięcie celów ZSTP:

- wojewódzki plan transportowy, a także plan transportowy powiatu gryfińskiego, widzą potrzebę utworzenia na obszarze województwa Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego obejmującego kolej, jak również powołanie organizatora tego Systemu.

Pozostałe plany nie przewidują takich możliwości, należy więc je uzupełnić o:

- konieczność utworzenia w SOM Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego, obejmującego połączenia drogowe i kolejowe, spójnego w aspekcie integracji rozkładów jazdy i integracji biletowej,
- włączenie sieci połączeń, mających charakter użyteczności publicznej, określonych w poszczególnych planach, do tworzonego w SOM Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego,
- konieczność powołania koordynatora, który będzie realizował utworzenie w SOM Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego i obejmie następnie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM,
- przekazanie uprawnień organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarach objętych poszczególnymi planami organizatorowi Zintegrowanego Systemu Transportu Publicznego w SOM,
- określenie kolei regionalnej, jako osi systemu transportu publicznego w SOM, oraz potrzebę uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej,
- Objęcie Zintegrowanym Systemem Transportu Publicznego całego obszaru SOM (również gmin Nowe Warpno i Stepnica) wymaga:
  - w zależności od przyjętego wariantu powołania koordynatora:
    - zawarcia porozumienia międzygminnego pomiędzy gminą Nowe Warpno a Gminą Miasto Szczecin w sprawie powierzenia zadania polegającego na zapewnieniu lokalnego transportu zbiorowego Gminie Miasto Szczecin albo
    - organizację przez powiat policki linii komunikacyjnej relacji Nowe Warpno – Police, jako połączenia o charakterze użyteczności publicznej, co zapewni rekompensaty z tytułu stosowania ustawowych ulg,

---

<sup>92</sup> Plany transportowe i dokumenty strategiczne zostały omówione w rozdziale 3 ZSTP „Publiczny transport zbiorowy w lokalnych dokumentach strategicznych i planach transportowych”.

- zawarcia porozumienia powiatów<sup>93</sup> m.n.p.p. Szczecin i goleniowskiego w sprawie powierzenia zadania polegającego na zapewnieniu lokalnego transportu zbiorowego m.n.p.p. Szczecin w zakresie linii komunikacyjnej pomiędzy gminami Stepnica i Goleniów (traktowanej, jako linia dowozowa do transportu kolejowego w Goleniowie, co w dalszej kolejności umożliwi skomunikowanie ze Szczecinem oraz innymi znaczącymi gminami SOM), na której powiat goleniowski planuje<sup>94</sup> wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dotyczącego powierzenia organizacji tej linii m.n.p.p. Szczecin,
- zawarcie porozumienia w sprawie implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiaty: gryfiński<sup>95</sup>, goleniowski<sup>96</sup> i stargardzki<sup>97</sup>;
- w strategiach rozwoju lokalnego należy wprowadzić zapisy dotyczące:
  - koniecznej współpracy międzygminnej dotyczącej wspólnego tworzenia planów rozwoju społeczno-gospodarczego (uwzględniania planów gmin co najmniej sąsiednich), szczególnie w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w SOM,
  - określenia kierunków tej współpracy i jej zasad,
  - określenia zasad funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy (poprzez wskazanie konieczności opracowania gminnych planów transportowych, albo odpowiednich polityk transportowych lub polityk ekologicznych),
- gminy, które posiadają strategie rozwoju lokalnego, powinny je uzupełnić o zapisy, o których mowa w tirecie 2,
- gminy, które nie posiadają strategii rozwoju lokalnego (Gryfino, Nowe Warpno), powinny je opracować oraz ująć w nich zapisy, o których mowa w tirecie 2,
- zarówno przy uzupełnianiu dokumentów istniejących, jak i przy tworzeniu nowych, wskazana byłaby współpraca pomiędzy odpowiednimi służbami poszczególnych samorządów.

Biorąc pod uwagę, że docelowo w SOM ma powstać Zintegrowany System Transportu Publicznego, poniższa tabela zestawia rekomendowane czynności związane ze zmianami w lokalnych dokumentach.

---

<sup>93</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. b) (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13 ze zm.).

<sup>94</sup> Uchwała nr XXXII/309/14 Rady Powiatu w Goleniowie z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Goleniowskiego”.

<sup>95</sup> Uchwała Nr XL/285/2014 Rady Powiatu w Gryfinie z dnia 30 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego”.

<sup>96</sup> Uchwała Nr XXXII/309/14 Rady Powiatu w Goleniowie z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Goleniowskiego”.

<sup>97</sup> Uchwała Nr XLIII/553/14 Rady Powiatu Stargardzkiego z dnia 29 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Stargardzkiego”.

Tab. 9.1 Rekomendowane zmiany w zapisach lokalnych planów transportowych i dokumentów strategicznych

Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Dobra</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i objemie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego.
	W. III. Spółka z o.o.		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorząd SOM.
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu		Wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)	-		



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Goleniów</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego.
	W. III. Spółka z o.o.		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM.
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu		Wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			-



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Gryfino</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Opracować Plan transportowy, a w nim zapisać, że koordynatorem będzie jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Brak rekomendacji odnośnie zmian w dokumentach strategicznych
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	Opracować Plan transportowy, a w nim zapisać, że koordynatorem będzie jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	
	W. III. Spółka z o.o.	Opracować Plan transportowy, a w nim zapisać, że koordynatorem będzie spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM	
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, tabor, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązanie telematki	Niezależnie od wybranego wariantu	Zapisać, że komunikacja gminna będzie uwzględniała znaczącą rolę SKM oraz będzie zintegrowana z innymi systemami transportu publicznego (miejskimi, gminnymi, powiatowymi i wojewódzkim) funkcjonującymi w SOM	
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa		Zapisać, że wspólny bilet funkcjonujący w SOM, będzie umożliwiał przejazdy również transportem organizowanym przez gminę	
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości		Określić minimalne wymagania taboru realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej w sposób zgodny z ZSTP	
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego		Uwzględnić zintegrowane węzły komunikacyjne wynikające z ZSTP zlokalizowane na obszarze gminy	
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej		Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej	
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie		Określić sieć komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej w sposób zgodny z ZSTP	
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego		Zapisać, że wspólny bilet, będzie umożliwiał przejazdy wszystkimi rodzajami transportu zbiorowego, funkcjonującego w SOM oraz w strefie przygranicznej Niemiec	
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)		-	



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Kobylanka</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego.
	W. III. Spółka z o.o.		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM.
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu		Wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			-



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Kołbaskowo</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego.
	W. III. Spółka z o.o.		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM.
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu		Wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			-



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
Gmina Nowe Warpno			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Opracować dokument zgodny z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020", w którym znajdzie się zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Opracować dokument zgodny z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020", w którym znajdzie się zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego
	W. III. Spółka z o.o.		Opracować dokument zgodny z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020", w którym znajdzie się zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązanie telematki	Niezależnie od wybranego wariantu		Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Do opracowanego dokumentu Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			-





Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Police</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego.
	W. III. Spółka z o.o.		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM.
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu		Wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			-



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
Gmina Stare Czarnowo			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Opracować dokument zgodny z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020", w którym znajdzie się zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Opracować dokument zgodny z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020", w którym znajdzie się zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego
	W. III. Spółka z o.o.		Opracować dokument zgodny z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020", w którym znajdzie się zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązanie telematiki	Niezależnie od wybranego wariantu		Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Do opracowanego dokumentu Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Do opracowanego dokumentu wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)	-		



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Miasto Stargard Szczeciński</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Doprecyzować, że koordynatorem będzie jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Brak rekomendacji odnośnie zmian w dokumentach strategicznych
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	Doprecyzować, że koordynatorem będzie jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	
	W. III. Spółka z o.o.	Doprecyzować, że koordynatorem będzie spółka prawa handlowego powołana przez samorzady SOM	
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematki	Niezależnie od wybranego wariantu	Doprecyzować, że komunikacja miejska będzie uwzględniała znaczącą rolę SKM oraz będzie zintegrowana z innymi systemami transportu publicznego (miejskimi, gminnymi, powiatowymi i wojewódzkim) funkcjonującymi w SOM	
		Doprecyzować, że wspólny bilet funkcjonujący w SOM, będzie umożliwiał przejazdy również transportem organizowanym przez gminę	
		-	
		Uwzględnić zintegrowane węzły komunikacyjne wynikające z ZSTP zlokalizowane na obszarze gminy	
		Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej	
		Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń	
		Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej	
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Stargard Szczeciński</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego.
	W. III. Spółka z o.o.		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM.
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu		Wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			-



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Stepnica</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego.
	W. III. Spółka z o.o.		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM.
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu		Wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			-



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Gmina Miasto Szczecin</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Doprecyzować, że koordynatorem będzie jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Brak rekomendacji odnośnie zmian w dokumentach strategicznych
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	Doprecyzować, że koordynatorem będzie jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	
	W. III. Spółka z o.o.	Doprecyzować, że koordynatorem będzie spółka prawa handlowego powołana przez samorzady SOM	
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematki	Niezależnie od wybranego wariantu	Doprecyzować, że komunikacja miejska, oparta na przewozach tramwajowych ze znaczącą rolą SKM, będzie zintegrowana z innymi systemami transportu publicznego (miejskimi, gminnymi, powiatowymi i wojewódzkim) funkcjonującymi w SOM	
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa		Doprecyzować, że wspólny bilet funkcjonujący w SOM, będzie umożliwiał przejazdy również transportem organizowanym przez gminę	
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości		-	
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego		Uwzględnić zintegrowane węzły komunikacyjne wynikające z ZSTP zlokalizowane na obszarze gminy	
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej		-	
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie		-	
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego		Doprecyzować, że wspólny bilet funkcjonujący w SOM, będzie umożliwiał przejazdy również transportem w strefie przygranicznej w Niemczech	
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)	-		



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Powiat goleniowski</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i objęcie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Rekomenduje się zawarcie porozumienia międzypowiatowego i przekazanie nim zadania organizacji linii komunikacyjnej pomiędzy gminami Stepnica i Goleniów miastu na prawach powiatu Szczecin oraz implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na pozostałych liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat goleniowski.	Brak rekomendacji odnośnie zmian w dokumentach strategicznych
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	Rekomenduje się zawarcie porozumienia międzypowiatowego i przekazanie nim zadania organizacji linii komunikacyjnej pomiędzy gminami Stepnica i Goleniów miastu na prawach powiatu Szczecin oraz zawarcie porozumienia z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na pozostałych liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat goleniowski.	
	W. III. Spółka z o.o.	Rekomenduje się zawarcie porozumienia międzypowiatowego i przekazanie nim zadania organizacji linii komunikacyjnej pomiędzy gminami Stepnica i Goleniów miastu na prawach powiatu Szczecin oraz implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na pozostałych liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat goleniowski.	
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyki	Niezależnie od wybranego wariantu	Doprecyzować, że linie komunikacyjne przebiegające przez obszar gmin SOM organizowane przez powiat goleniowski, będą zintegrowane z innymi systemami transportu publicznego (miejskimi, gminnymi, powiatowymi i wojewódzkim) funkcjonującymi w SOM	
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa		Doprecyzować, że wspólny bilet funkcjonujący w SOM, będzie umożliwiał przejazdy również transportem organizowanym przez powiat	
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości		-	
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego		Rekomenduje się uwzględnienie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych wynikających z ZSTP zlokalizowane w powiecie	
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej		-	
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie		Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń	
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego		Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej	
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)		-	



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
Powiat gryfiński			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Rekomenduje się zawarcie porozumienia z m.n.p.p. Szczecin w zakresie implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat gryfiński.	Brak rekomendacji odnośnie zmian w dokumentach strategicznych
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	Rekomenduje się zawarcie porozumienia z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat gryfiński.	
	W. III. Spółka z o.o.	Rekomenduje się zawarcie porozumienia z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat gryfiński.	
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu	Doprecyzować, że linie komunikacyjne przebiegające przez obszar gmin SOM organizowane przez powiat gryfiński, będą zintegrowane z innymi systemami transportu publicznego (miejskimi, gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi) funkcjonującymi w SOM	
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa		Doprecyzować, że wspólny bilet funkcjonujący w SOM, będzie umożliwiał przejazdy również transportem organizowanym przez powiat	
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości		-	
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego		Rekomenduje się uwzględnienie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych wynikających z ZSTP zlokalizowane w powiecie	
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej		-	
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie		Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń	
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego		Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej	
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)		-	





Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Powiat policki</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	nie dotyczy	Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego.
	W. III. Spółka z o.o.		Dokument doprowadzić do zgodności z "Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020". Wprowadzić zapis o powołaniu koordynatora oraz wskazać, że będzie nim spółka prawa handlowego powołana przez samorządy SOM.
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu		Wprowadzić zapis o potrzebie współpracy z samorządami SOM w ramach zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, zorganizowanego w SOM
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa			Wprowadzić zapis współpracy z samorządami SOM w ramach integracji taryfowo-biletowej w SOM
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości			-
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie budowy zintegrowanych węzłów komunikacyjnych
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej			Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie			Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego			Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)			-



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
Powiat stargardzki			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Rekomenduje się zawarcie porozumienia z m.n.p.p. Szczecin w zakresie implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat stargardzki.	Brak rekomendacji odnośnie zmian w dokumentach strategicznych
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	Rekomenduje się zawarcie porozumienia z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat stargardzki.	
	W. III. Spółka z o.o.	Rekomenduje się zawarcie porozumienia z Województwem Zachodniopomorskim w sprawie implementacji wspólnej taryfy i wspólnego systemu biletowego SOM na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gmin SOM organizowanych przez powiat stargardzki.	
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu	Doprecyzować, że linie komunikacyjne przebiegające przez obszar gmin SOM organizowane przez powiat stargardzki, będą zintegrowane z innymi systemami transportu publicznego (miejskimi, gminnymi, powiatowymi i wojewódzkim) funkcjonującymi w SOM	
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa		Doprecyzować, że wspólny bilet funkcjonujący w SOM, będzie umożliwiał przejazdy również transportem organizowanym przez powiat	
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości		-	
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego		Rekomenduje się uwzględnienie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych wynikających z ZSTP zlokalizowane w powiecie	
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej		Wprowadzić zapis o potrzebie dostosowania infrastruktury przystankowej do integracji różnych systemów transportowych z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej	
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie		Wprowadzić zapis o potrzebie takich połączeń	
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego		Wprowadzić zapis o potrzebie integracji taryfowo-biletowej	
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)		-	



Zadanie	Wariant powołania koordynatora	Plan transportowy	Strategia rozwoju
<b>Województwo zachodniopomorskie</b>			
1.1. Powołanie koordynatora, który będzie zarządzać Zintegrowaną Strategią Transportu Publicznego i obejmie zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w SOM	W. I. Jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Doprecyzować, że koordynatorem będzie jednostka organizacyjna Gminy Miasto Szczecin	Brak rekomendacji odnośnie zmian w dokumentach strategicznych
	W. II. Jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	Doprecyzować, że koordynatorem będzie jednostka organizacyjna Województwa Zachodniopomorskiego	
	W. III. Spółka z o.o.	Doprecyzować, że koordynatorem będzie spółka prawa handlowego powołana przez samorzady SOM	
1.2. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską) w oparciu o rozwiązania telematyczne	Niezależnie od wybranego wariantu	Doprecyzować, że komunikacja organizowana przez województwo, będzie zintegrowana z innymi systemami transportu publicznego (miejskimi, gminnymi, powiatowymi) funkcjonującymi w SOM	
1.3. Objęcie całej sieci publicznego transportu zbiorowego SOM systemem wspólnego biletu metropolitalnego – integracja taryfowo-biletowa		Doprecyzować, że wspólny bilet funkcjonujący w SOM, będzie umożliwiał przejazdy również transportem organizowanym przez województwo	
1.4. Zastosowanie do obsługi publicznego transportu zbiorowego pojazdów nowoczesnych, ekologicznych i przyjaznych dla osób o ograniczonej ruchliwości		-	
1.5. Stworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego		Uwzględnić zintegrowane węzły komunikacyjne wynikające z ZSTP	
1.6. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do integracji systemów transportu indywidualnego z transportem zbiorowym oraz do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej		-	
1.7. Zapewnienie połączenia systemem publicznego transportu zbiorowego gmin SOM z siecią publicznego transportu zbiorowego TRMS, poprzez węzeł komunikacyjny w Szczecinie		-	
2.1. Integracja taryfowo – biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego		Doprecyzować, że integracja taryfowo-biletowa obejmie również kolejowy transport publiczny w strefie przygranicznej Niemiec	
3.1. Modernizacja linii kolejowych oraz niewielkie uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki (zwiększenie zasięgu terytorialnego obsługi obszaru SOM transportem kolejowym)	-		

## Spis tabel

Tab. 3.1 Cel strategiczny i cele operacyjne dla strategii SOM.....	49
Tab. 3.2 Zadania w ramach celów operacyjnych.....	49
Tab. 3.3 Kategorie zakładanych minimalnych częstotliwości na sieci szkieletowej w SOM.....	63
Tab. 4.1 Wskaźniki osiągnięcia celów ZSTP.....	71
Tab. 5.1 Środki finansowe niezbędne do realizacji zadań ZSTP przewidziane do poniesienia w latach 2015 - 2020.....	76
Tab. 6.1 Plan działań integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze SOM – harmonogram dla etapu I.....	80
Tab. 6.2 Plan działań integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze SOM – harmonogram dla etapu II.....	81
Tab. 7.1. Alokacja środków na poszczególne programy operacyjne.....	83
Tab. 7.2 Strategie inwestycyjne RPO WZ.....	84
Tab. 8.1 Zgodność misji i wizji z założeniami dokumentów strategicznych i wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM.....	89
Tab. 8.2 Zgodność celów i zadań z wynikami badań ankietowych wśród mieszkańców SOM oraz dokumentami strategicznymi.....	90
Tab. 8.3 Ocena efektywności, skuteczności, oddziaływania, trwałości i zgodności projektu w kontekście założonych celów.....	92
Tab. 8.4 Identyfikacja słabych i mocnych stron planowanych zadań.....	94
Tab. 9.1 Rekomendowane zmiany w zapisach lokalnych planów transportowych i dokumentów strategicznych.....	99

## Spis rysunków

Rys. 1.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny (Źródło: <a href="http://www.som.szczecin.pl/">http://www.som.szczecin.pl/</a> ) .....	6
Rys. 3.1. Schemat linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej określonych planami transportowymi przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie SOM .....	19
Rys. 3.2. Schemat komunikacji kolejowej objętej „Wspólnym Biletem ZTM-KM-WKD”. Przedstawiono podział na 2 strefy biletowe .....	27
Rys. 3.3. Schemat komunikacji międzygminnej Wrocław – Długołęka z podziałem obszaru gminy Długołęka na 2 strefy taryfowe (obszar Wrocławia to osobna trzecia strefa) .....	31
Rys. 3.4. Podział obszaru zintegrowanego KZK GOP i MZKP na strefy taryfowe – obszarowo odpowiadające poszczególnym gminom .....	33
Rys. 3.5. Schemat zależności dla spółki kapitałowej z udziałem Województwa i Gmin .....	35
Rys. 3.6. Prawne uwarunkowania przepływów finansowych pomiędzy JST i spółką kapitałową. ....	36
Rys. 3.7. Rekomendowane dla LGOM rozwiązanie, w którym miasto Legnica wraz z powiatami „ziemskimi” utworzy spółkę powiatów – pełniącą funkcję integratora regionalnego transportu drogowego .....	39
Rys. 3.8. Proces etapowania rozwoju zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym na obszarze LGOM .....	40
Rys. 3.9. Schemat sieci taryfowej HVV przedstawiający podział obszaru zintegrowanego na pierścienie (A-E) i strefy taryfowe. Uwaga: na rysunku oznaczano tylko sieć kolejową. ....	42
Rys. 3.10. Fragment obszaru zintegrowanego IDS JMK przedstawiający sieć komunikacyjną i podział na strefy taryfowe. Miasto Brno jest podzielone na 2 strefy: centralną (100) i 2-częściową skrajną (101). ....	45
Rys. 3.11. Schemat ideowy integracji taryfowo-biletowej i organizacyjnej w wariantcie I .....	52
Rys. 3.12. Schemat ideowy integracji taryfowo-biletowej i organizacyjnej w wariantcie II .....	54
Rys. 3.13. Schemat ideowy integracji taryfowo-biletowej i organizacyjnej w wariantcie III .....	57
Rys. 3.14. Planowana sieć połączeń komunikacyjnych w SOM .....	64
Rys. 3.15. Schemat sieci połączeń w SOM wraz z kategoriami częstotliwości na liniach szkieletowych. ....	65
Rys. 4.1. Proces zarządzania ZSTP .....	70