STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

ZAŁĄCZNIK NR 13.8
STRATEGII ZIT SOM –

KONCEPCJA ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM ZIT SOM

POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Spis treści

I. Wstęp ... 3
II. Diagnoza ... 3
III. Wizja rozwoju transportu publicznego w SOM ... 6
IV. Cele strategiczne rozwoju transportu w SOM ... 8
V. Rozwój systemów transportu publicznego w SOM ... 11
5.1 Transport drogowy ... 11
5.2 Transport kolejowy ... 11
5.3 Transport tramwajowy ... 12
5.4 Transport autobusowy ... 12
5.5 Transport rowerowy ... 13
VI. Rozwój infrastruktury transportu w SOM ... 15
6.1 Infrastruktura transportu publicznego ... 15
6.2 Infrastruktura rowerowa i piesza ... 17
6.3 Infrastruktura drogowa ... 18
6.4 Systemy ITS ... 19
VII. Integracja i organizacja transportu publicznego w SOM ... 20
VIII. Dokumenty źródłowe ... 22

I. Wstęp

Jednostki samorządu terytorialnego skupione w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego podejmują współpracę mającą na celu wspólne rozwiązywanie problemów mieszkańców metropolii. W szczególności jednym z takich zadań jest integracja transportu publicznego na terenie SOM. Celem nadrzędnym wszystkich podejmowanych działań jest osiągnięcie wyższej jakości transportu publicznego, przyjaznego dla mieszkańców SOM.

Wraz z obserwowaną zmianą zachowań transportowych mieszkańców SOM oraz zmianą w stylu życia wzrasta liczba pojazdów na ulicach, czego skutkiem może być ich nadmierne zatłoczenie, zwiększona emisja spalin, hałasu, zanieczyszczenie powietrza, oraz w efekcie znaczący spadek jakości życia. Jednym z głównych wyzwań zatem staje się ograniczanie indywidualnych potrzeb transportowych mieszkańców, co wiąże się z bardziej konsekwentnym wdrażaniem zrównoważonego podejścia do zagadnień mobilności i planowania transportu w miastach. Koniecznością staje się promocja zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców SOM, upowszechnienie transportu zbiorowego oraz promowanie ruchu rowerowego i pieszego.

Koncepcja, będąca załącznikiem 13.8. do Strategii ZIT, określa kierunki rozwoju transportu na obszarze JST SOM. Zawiera ona również kierunki działań na rzecz osiągnięcia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego w szczecińskim obszarze metropolitalnym.

Koncepcja stanowi podsumowanie informacji zawartych w dokumentach strategicznych miasta rdzeniowego – Szczecina, województwa zachodniopomorskiego oraz SOM w sektorze transportu, w szczególności w Zintegrowanej Strategii Rozwoju Transportu Publicznego dla SOM na lata 2014-2020. Propozycje zawarte w opracowaniu nie stanowią zamkniętego katalogu, lecz mają charakter indykatywny.

II. Diagnoza

Pod kątem potrzeb komunikacyjnych SOM charakteryzuje się zarówno rozległością, jak i dużym zróżnicowaniem gęstości zaludnienia (liczba mieszkańców na obszarze poszczególnych JST). W Szczecinie (miasto rdzeniowe) oraz w Stargardzie wyraźnie zaznaczył się proces suburbanizacji. W gminach Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka i Goleniów nastąpił przyrost ludności i równocześnie wzrost potrzeb komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych. Podróże samochodem osobowym są realizowane znacznie częściej niż ekologicznymi środkami transportu, tj. pociąg, autobus, tramwaj czy rower.

SOM charakteryzuje rozległa, policentryczna struktura funkcjonalno-przestrzenna, ze Szczecinem, w którym krzyżują się ważne drogi transportowe i korytarze transportowe o charakterze intermodalnym.

Układ głównych korytarzy transportowych obejmuje:

- w sieci drogowej – autostradę A6 (będącą południową obwodnicą Szczecina, łączącą SOM z międzynarodową siecią transportową Niemiec poprzez przejście graniczne

w Kołbaskowie-Pomellen) i drogę krajową nr 6 w ciągu drogi międzynarodowej E28 (od granicy państwa – Szczecin-Gdańsk, łączy SOM z północno-wschodnimi obszarami kraju); drogę krajową nr 3 (S3) w ciągu drogi międzynarodowej E65 (Świnoujście-Szczecin – od węzła z autostradą A6, łączy SOM z krajową siecią transportową w kierunku południowym); drogę krajową nr 10 (łącząca Szczecin ze Stargardem i dalej z centrum kraju oraz w kierunku zachodnim z siecią transportową Niemiec poprzez przejście graniczne w Lubieszynie-Linken); drogę krajową nr 13 (łącząca SOM z obszarem Niemiec poprzez przejście drogowe w Rosówku-Rosow); drogę krajową nr 20 (łącząca SOM ze wschodnią częścią regionu), drogę krajową nr 31 (łączy Szczecin z Gryfinem oraz z miejscowościami nadgranicznymi); drogę krajową nr 93 (łączy Świnoujście od drogi nr 3 z przejściem granicznym Świnoujście-Garz); uzupełniające drogi wojewódzkie;

- w sieci kolejowej – linię 401 w ciągu międzynarodowej linii CE 59/E 59 (Świnoujście-Szczecin), linię 273 w ciągu międzynarodowej linni CE 59 (Szczecin-Kostrzyn n. odrą - Wrocław), linię 351 w ciągu międzynarodowej linii E59 (Szczecin-Stargard - Poznań) oraz linię 202 (Stargard - Gdynia), linia 402 (Goleniów - Koszalin, z odgałęzieniem do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów), linię 409 (Szczecin-Gumieńce - Tantow, Niemcy), łącząca Szczecin z węzłem kolejowym w Pasewalku, Niemcy); linię 408 (Szczecin Główny-Szczecin Gumieńce - Grambow, Niemcy), łącząca Szczecin ze stolicą Niemiec - Berlinem;
- w sieci śródlądowej – Odrzańską Drogę Wodną (ODW) wraz z portami morskimi w Szczecinie, Świnoujściu i Policach (obok Stepnicy, Nowego Warpna i Trzebieży);
- w sieci lotniczej – port lotniczy Szczecin-Goleniów.

Na sieć powiązań transportowych SOM tworzących sieć TEN-T[1] składają się: droga S3 (sieć bazowa), linia kolejowa E59 (towarowa sieć bazowa na odcinku od Świnoujścia, pasażerska - na odcinku od Szczecina) i linia kolejowa C-E-59 (sieć kompleksowa) oraz ODW (sieć bazowa wyłącznie na odcinku od wejścia do kanału Odra-Hawela do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi). Szczecin wskazano jako "węzeł miejski sieci bazowej". Elementami sieci bazowej śródlądowej i morskiej są również porty w Szczecinie i w Świnoujściu. Port w Policach został wskazany jako element sieci kompleksowej. Lotnisko w Goleniowie zostało zaliczone do bazowej sieci lotniczej. Ponadto, kompleksową sieć drogową TEN-T w SOM tworzą drogi krajowe nr 6 oraz nr 10.

Układ drogowy odpowiada strukturze osadniczej i koncentruje się w lewobrzeżnej części Szczecina. Uzupełnieniem podstawowego układu dróg krajowych łączących SOM z krajową siecią drogową oraz z sąsiednimi województwami i Meklemburgią Pomorzem Przednim są drogi

[1] Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej do sieci bazowej TEN-T włączono tzw. korytarz szczeciński.

wojewódzkie, zapewniające obsługę transportową pomiędzy gminami i powiatami. Drogi te charakteryzuje zróżnicowany stan techniczny na terenie gmin.

Stan dróg krajowych i wojewódzkich jest zadowalający. Stan dróg powiatowych i gminnych jest niezadowalający, ze względu na fakt, że większość z nich wymaga modernizacji niezbędnej dla rozwoju gospodarczego gmin oraz ze względu na konieczność zwiększenia dostępu do transportu publicznego dla mieszkańców.

SOM charakteryzuje nierównomierna gęstość sieci transportowej, skutkiem czego niektóre gminy mają na swoim terenie wszystkie rodzaje dróg oraz linii kolejowych dających bezpośrednią dostępność do krajowej sieci transportowej. Na obszarze SOM niektóre gminy posiadają niepełną sieć drogową i równocześnie nie posiadają dostępu do sieci kolejowej.

Utrudniony dostęp do krajowej sieci drogowej i kolejowej mają przede wszystkim JST: Nowe Warpno, Police i Stepnica. Jedyną gminą w SOM nie mającą w pełni stałego dostępu do krajowej sieci drogowej jest Świnoujście, położone na wyspach Uznam, Wolin i Karsibór. Pomiędzy wyspami Wolin i Uznam komunikacja odbywa się przeprawami promowymi. JST SOM leżące nad Zalewem Szczecińskim mimo bliskiej odległości mają utrudnione wzajemne połączenia drogowe i są zmuszone korzystać z drogi okrężnej, prowadzącej siecią drogową miasta Szczecina.

Jedyną JST, w której realizowany jest transport tramwajowy jest miasto Szczecin.

W zasadzie niemal cała infrastruktura kolejowa wymaga modernizacji ze względu na jej zły stan. Postępuje też znaczna dekapitalizacja infrastruktury dworców i stacji kolejowych, w szczególności dotyczy to tych położonych przy mniej wykorzystywanych liniach. Duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych wpływa na obniżenie bezpieczeństwa i wydłużenie czasów przejazdów. Stan techniczny linii jest zróżnicowany; większość linii kolejowych jest mocno wyeksploatowana i wymaga modernizacji, a z uwagi na stan techniczny szybkość pociągów jest w wielu przypadkach ograniczana. Niektóre linie kolejowe z uwagi na zły stan techniczny nie są wykorzystywane do przewozów pasażerskich.

Problemem jest ilość, stan i funkcjonalność dworców pasażerskich na terenie całego SOM. Istniejące dworce kolejowe (w Szczecinie – w szczególności Szczecin Główny, Szczecin Dąbie, Szczecin Niebuszewo) wymagają modernizacji; dworzec autobusowy, o zbyt małej przepustowości, spełnia ograniczone funkcje dla podróżnych i ruchu autobusowego; brak jest dworców przesiadkowych, usprawniających przejazd z obszaru metropolitalnego do miejsca docelowego w Szczecinie. Brak jest także dworca wodnego, który m.in. ze względu na swoją lokalizację powinien docelowo być zintegrowany z dworcem kolejowym. Istniejący system transportowy nie zabezpiecza funkcji logistycznych i gospodarczych miasta rdzeniowego. Wyzwaniem jest budowa spójnego układu drogowego wewnętrznego i zewnętrznego, łącznie z drogowym obejściem zachodnim i przeprawą Police-Święta. Zdyskontowanie korzyści położenia na trasie transeuropejskiego korytarza transportowego północ-południe (południowa Skandynawia – porty Morza Śródziemnego) wymaga działań dedykowanych rozwojowi

Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego-EUWT i realizacji inwestycji go tworzących (S3, CE59 i E59, ODW).

Obsługę lotniczą SOM zapewnia port lotniczy o zasięgu krajowym i międzynarodowym

Szczecin-Goleniów, położony w odległości ok. 40 km na północny wschód od Szczecina, przy drodze krajowej nr 6 (S6), posiadający znaczne rezerwy w zakresie przepustowości i możliwości dalszego rozwoju. W Świnoujściu-Heringsdorf funkcjonuje małe lotnisko obsługujące pas transgraniczny. Wzmocnienie rangi szczecińskiego węzła transportowego zapewni rozwój funkcji lotniczej poprzez modernizację lotniska sportowo-sanitarnego w Dąbiu, docelowo spełniającego funkcje komplementarne względem lotniska w Goleniowie.

Odrzańska Droga Wodna (ODW) stanowi element europejskiego szlaku żeglownego E30, łączącego Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie. ODW wiąże aglomerację szczecińską oraz morsko-rzeczne porty i przeładownie ujścia Odry z aglomeracjami: wrocławską i górnośląską, z wielkopolskim obszarem gospodarczym i pozostałą siecią polskich dróg wodnych, zaś kanałami Odra-Hawela i Odra-Szprewa ze stolicą Niemiec - Berlinem oraz z zachodnią częścią kontynentu europejskiego. ODW posiada zbyt niskie i znacznie zróżnicowane parametry oraz rozwiązania techniczne na poszczególnych odcinkach. Skutkuje to brakiem ciągłości szlaków wodnych i tym samym brakiem możliwości prowadzenia żeglugi na większe odległości i jej ograniczenie do przewozów o charakterze lokalnym. Konieczne są działania na rzecz podniesienia znaczenia roli Odry jako międzynarodowej drogi wodnej, w tym na rzecz jej użeglowienia na całej długości. Jednym z priorytetowych zadań jest pogłębienie toru wodnego w Szczecinie do głębokości 12,5 m, bez realizacji którego rozwój portu w Szczecinie będzie mocno ograniczony.

III. Wizja rozwoju transportu publicznego w SOM

SSOM opracował Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020, która została przyjęta uchwałą nr. 3/III/2015). ZSTP SOM określa zasady sprawnego zarządzania transportem na terenie obejmującym połączenia, za których organizację odpowiadają różne JST. Niezbędnym elementem warunkującym powodzenie realizacji wizji rozwoju transportu publicznego w SOM jest ścisła współpraca wszystkich JST będących członkiem SSOM.

Wizja rozwoju transportu w SOM obejmuje budowę spójnego, multimodalnego systemu transportowego, obejmującego połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze, żeglugę śródlądową i transport morski wraz z wdrożeniem nowoczesnych systemów telematycznych.

Wizja rozwoju transportu publicznego w SOM obejmuje 4 cele. 1. zapewnienie transportu na całym obszarze SOM i obejmującego wszystkie grupy społeczne; 2. integrację transportu; 3. system bez barier oraz 4. komplementarne podejście do organizacji komunikacji zbiorowej.

Podstawową ideą rozwoju zintegrowanego transportu w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest kompleksowe (pełne) wykorzystanie istniejącej sieci transportowej i jej ukierunkowana

rozbudowa. Ambicją interesariuszy SOM jest aby transport publiczny docierał do wszystkich JST SOM i tym samym zapewniał mieszkańcom możliwość sprawnej komunikacji z miastem rdzeniowym. Pozwoli to na redukcję istniejących aktualnie wykluczeń społecznych oraz na zapewnienie podstawowej potrzeby mieszkańców swobodnego przemieszczania się. Założenie to jest spójne z wizją rozwoju SOM wskazaną w Strategii rozwoju SOM 2020[2], a która brzmi: "Spójna i atrakcyjna przestrzeń, nowoczesna i konkurencyjna gospodarka, wykształcone i świadome swej tożsamości społeczeństwo, dostępne, o wysokiej jakości usługi publiczne podstawą zintegrowanego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego".

Podstawą integracji transportu w SOM będzie stworzenie możliwości dojazdu do węzłów komunikacyjnych oraz zapewnienie efektywnych czasów skomunikowania pojazdów, umożliwiających swobodne przesiadanie się i podróżowanie w wielu kierunkach. Utworzenie węzłów przesiadkowych, łączących różne gałęzie transportu, wraz z odpowiednią infrastrukturą towarzyszącą, będzie kluczowym zadaniem zmierzającym do zwiększenia roli transportu publicznego w relacji do transportu indywidualnego. Flagowym projektem wokół tworzonej oferty przewozowej będzie Szczecińska Kolej Metropolitalna (SKM), który jest równocześnie kluczowym projektem w Strategii ZIT SOM wokół którego obudowane są pozostałe projekty. Kolej metropolitalna będzie głównym środkiem dowozowym do większych miast w SOM, spajającym cały ten obszar.

Integracja transportu zostanie osiągnięta również poprzez integrację taryfową. Cechą wyróżniającą będzie komplementarne podejście do organizacji systemu komunikacji zbiorowej. Pozwoli ona na zwiększenie sprawności publicznego transportu zbiorowego poprzez zwiększenie stopnia integracji jego podsystemów obsługujących poszczególne sieci komunikacyjne. W SOM konieczna jest integracja zarówno linii regionalnych, komunikacji miejskiej i gminnej oraz linii dalekobieżnych.

Zintegrowany transport publiczny powinien zdecydowanie polepszyć dostępność do transportu publicznego mieszkańców Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
- poprawić fizyczną dostępność do przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych, - poprawić obsługę podróżnych na dworcach i węzłach komunikacyjnych, - skrócić czas podróżowania transportem publicznym w obrębie SOM, - usprawnić informacje dla podróżnych, - poprawić dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych.

[2] Źródło: Strategia rozwoju SOM 2020, Szczecin wrzesień 2014.

Zakłada się, że rozwój SOM będzie następował poprzez budowanie policentrycznych struktur kooperacji przestrzennej z innymi miastami polskimi i europejskimi, wzmocnienie dostępności i powiązań regionu metropolitalnego w kontekście europejskim oraz budowanie intermodalnego systemu transportu w oparciu o promocję zrównoważonego rozwoju.

IV. Cele strategiczne rozwoju transportu w SOM

ZSTP SOM 2014-2020 wyznacza cel strategiczny rozwoju transportu w szczecińskim obszarze metropolitalnym oraz 3 cele operacyjne.

Cel strategiczny	Cel operacyjny
Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego	1. stworzenie w SOM zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego: zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego dla wszystkich grup pasażerów
	2. rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego - TRMS
	3. oparcie publicznego transportu zbiorowego w SOM o transport kolejowy

Cel strategiczny realizuje **zasadę zrównoważonego rozwoju** w sektorze transportu. Zintegrowany transport publiczny w SOM realizowany będzie w oparciu o następujące zasady:

- integracja wszystkich rodzajów transportu (autobusy miejskie, tramwaje, autobusy dalekobieżne, kolej) w centrach komunikacyjnych, węzłach komunikacyjnych i przystankach przesiadkowych, która umożliwi szybką obsługę podróżnych korzystających z tych środków transportowych;
- zachęcenie do ograniczenia wjazdu do centrum Szczecina autobusów, mikrobusów i samochodów osobowych poprzez budowę węzłów komunikacyjnych na obrzeżach miasta z parkingami „parkuj i jedź" (PαR);
- wdrożenie wspólnego skoordynowanego rozkładu jazdy dla wszystkich rodzajów transportu;
- wprowadzenie spójnego systemu zarządzania transportem publicznym i informacji dla podróżnych;

- wspólny system taryfowy, umożliwiający zastosowanie jednego biletu (również elektronicznego) na całym obszarze metropolitalnym;
- integracja transportu indywidualnego z transportem publicznym poprzez tworzenie systemu parkingów „parkuj i jedź" (PαR);
- mniejsze oddziaływanie na środowisko naturalne poprzez promowanie transportu szynowego, stosującego napęd elektryczny;
- organizacja przewozów przez jednego organizatora dla całego terenu SOM.

Zadania dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego zidentyfikowane do realizacji w Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego SOM wynikają z celów operacyjnych:

Cel operacyjny	Zadanie
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; 1.2. stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (przewozami pasażerskimi, taborem, informacją pasażerską w oparciu o rozwiązania telematyki); 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 obsługujących różne systemy transportu zbiorowego; 1.6. dostosowanie infrastruktury punktowej 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 zintegrowany węzeł przesiadkowy w Szczecinie
2. Rozwój i współpraca w ramach transgranicznych połączeń SOM z niemieckimi systemami transportu publicznego - TRMS	2.1. integracja taryfowo-biletowa systemu transportu zbiorowego SOM z niemieckim systemem transportu zbiorowego
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)

Polityka transportowa JST zlokalizowanych na terenie SOM zmierzać powinna w kierunku stworzenia systemu zachęt do korzystania z publicznych środków transportu.

Dla zintegrowania wszystkich rodzajów transportu należy wybudować centra komunikacyjne, węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe, przy których powinny być tworzone parkingi typu P&R oraz B&R.

Transport publiczny w obszarze metropolitalnym należy rozwijać w układzie gniazdowym w oparciu o centra komunikacyjne, węzły komunikacyjne i przystanki przesiadkowe, które umożliwią dojazd z każdej miejscowości do siedziby gminy; dojazd z siedziby każdej gminy do siedziby powiatu; dojazd z każdego powiatu do węzłów przesiadkowych położonych na terenie miasta rdzeniowego; dojazd z miejscowości do powiatu lub miasta rdzeniowego.

Transport publiczny w Szczecinie należy oprzeć na rozbudowanej sieci tramwajowej (w tym o linię szybkiego tramwaju w relacji Osiedle Słoneczne - centrum miasta) oraz na uzupełniającej sieci autobusów, obsługujących zarówno lewobrzeżną i prawobrzeżną część miasta oraz obsługującej duże skupiska mieszkaniowe położone wokół miasta.

Na głównych liniach komunikacyjnych takich jak Szczecin – Stargard, Szczecin – Goleniów, Szczecin – Gryfino główną osią przewozów pasażerskich powinien być transport kolejowy korzystający z nowoczesnego taboru kolejowego, a przy wybranych dworcach i przystankach należy tworzyć parkingi realizujące zasadę „Parkuj i Jedź" (P&R). Głównym środkiem transportu pasażerów na lotnisko w Goleniowie powinny być pociągi kursujące na to lotnisko z miasta rdzeniowego oraz Stargardu.

Za organizację i zarządzanie zbiorowym transportem publicznym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym powinien odpowiadać jeden podmiot. Na terenie całego obszaru metropolitalnego powinien obowiązywać jeden rodzaj biletu metropolitalnego (zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej z zastosowaniem różnorodnych taryf) umożliwiający przejazdy pojazdami dowolnego przewoźnika.

Należy systematycznie wprowadzać na cały obszar metropolitalny elektroniczny system zarządzania flotą pojazdów umożliwiający także prowadzenie bieżącej informacji dla podróżnych oraz pozwalający na elastyczne formy dowozu pasażera do celu podróży (w tym skierowanie pojazdu na wybrany przez pasażera przystanek).

Przygraniczne położenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego będzie determinować dalszą rozbudowę polsko-niemieckich połączeń transgranicznych.

V. Rozwój systemów transportu publicznego w SOM

Wspólna polityka transportowa w SOM będzie realizowana poprzez współpracę pomiędzy JST SOM, współpracę z instytucjami odpowiedzialnymi za zarządzanie koleją oraz poprzez zachęcanie do rozwoju przestrzennego dążącego do ograniczania dojazdów, szczególnie dojazdów indywidualnych samochodem, oraz poprzez poprawienie przepustowości i dostępności, w tym w obszarach wskazanych do rewitalizacji i rozwoju.

5.1 Transport drogowy

Konieczne jest uzupełnienie braków ilościowych i jakościowych w infrastrukturze drogowej, co przyczyni się do zmniejszenia dezintegracji obszaru i zwiększy możliwości tworzenia wspólnej oferty inwestycyjnej, a przede wszystkim umożliwi organizację dopasowanego do potrzeb mieszkańców SOM publicznego transportu zbiorowego. Sprawny i efektywny układ drogowy zapewni SOM sieci dróg lokalnych (powiatowych i gminnych). Pozwoli to na płynne wyprowadzenie ruchu lokalnego do dróg wojewódzkich i krajowych oraz docelowo do sieci TEN-T. Poprawa jakości połączeń drogowych powinna uwzględniać oczekiwania mieszkańców w zakresie minimalizacji skutków negatywnego wpływu na poziom jakości życia.

5.2 Transport kolejowy

Transport kolejowy powinien pełnić główną rolę w przewozach pasażerskich na terenie SOM. Na chwilę obecną kolej konkuruje o pasażerów z przewoźnikami autobusowymi i minibusowymi. Niezbędne jest wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej z przewozami gminnymi i komunikacją miejską celem zwiększenia konkurencyjności kolei – najbardziej ekologicznego środka transportu. Poczynione w ostatnich latach modernizacje oraz zakupy nowego taboru przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, a także modernizacje wykonane ze środków własnych spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w znaczącym stopniu podniosły poziom komfortu podróżowania transportem kolejowym.

Planowana na trwającą perspektywę finansową Unii Europejskiej (2014-2020) realizacja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, przy założeniu pełnej integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej, znacząco wpłynie na kształt sieci transportu publicznego w SOM.

Modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej i utworzenie na jej bazie nowych linii komunikacyjnych wymusi przede wszystkim zmianę kształtu sieci autobusowej, natomiast na kształt sieci tramwajowej wpływ ten będzie minimalny, z uwagi na uzupełniający się charakter obu środków transportu na terenie Szczecina. Do obsługi SKM niezbędny będzie zakup nowego taboru do ruchu aglomeracyjnego, o większej niż standardowa ilości drzwi, dostosowanego do obsługi osób o obniżonej sprawności ruchowej.

5.3 Transport tramwajowy

Transport tramwajowy powinien pełnić główną rolę w przewozie osób na terenie Szczecina. Budowa nowych tras tramwajowych, wymusi utworzenie nowych linii komunikacyjnych, do których obsługi niezbędny jest zakup taboru niskopodłogowego i częściowo niskopodłogowego przy zastosowaniu podejścia efektywności zakupów pojazdów, które powinny być realizowane stopniowo/cyklicznie, choć nie jest to możliwe aż w takim stopniu, jak realizowane są zakupy taboru autobusowego (żywotność taboru tramwajowego jest co najmniej 2,5 raza dłuższa niż taboru autobusowego).

Rolę transportu tramwajowego w Szczecinie podkreślają dwa dokumenty istotne z punktu widzenia organizacji transportu publicznego, tj. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin z 2012 roku oraz Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014-2025. Aktualne działania miasta Szczecin związane z rozbudową infrastruktury tramwajowej wpisują się w założenia wymienionych dokumentów, a uruchomione na jej bazie linie komunikacyjne (istniejące o zmienionym przebiegu, bądź nowe), wpłyną na dalszy kształt sieci komunikacyjnej, dając solidną podstawę pod budowę zintegrowanego systemu transportu publicznego w SOM.

5.4 Transport autobusowy

Transport autobusowy powinien pełnić rolę uzupełniającą dla transportu kolejowego i tramwajowego. W przypadku, gdy na terenie gminy nie występuje transport szynowy, autobus jest najważniejszym środkiem transportu. Rozrastająca się zabudowa mieszkaniowa powinna być obsłużona transportem publicznym, przy czym w zdecydowanej większości przypadków będzie to możliwe wyłącznie przy wykorzystaniu transportu autobusowego.

Tworzenie nowych linii komunikacyjnych będzie wymagało dokonania kolejnych zakupów niskoemisyjnego taboru autobusowego, przy zachowaniu rozsądnego podejścia do efektywności takich zakupów (dozwolony jest zakup taboru spełniającego normę Euro VI). Perspektywa finansowa UE 2007-2013 pozwoliła na zakup większej ilości taboru autobusowego przez przewoźników i operatorów transportu publicznego, jednak działania te są niewystarczające z uwagi na niewielkie możliwości finansowania zakupów nowego taboru ze środków własnych. Zdecydowana większość operatorów dokonuje awaryjnych zakupów taboru używanego, co pozwala na zachowanie względnie wysokiego poziomu jakości świadczonych usług (używany tabor jest również niskopodłogowy), lecz przede wszystkim wynika z konieczności zapewnienia odpowiedniej ilości zgodnego z umowami przewozowymi taboru do obsługi linii komunikacyjnych.

Rozwój w ramach sieci transportu publicznego linii kolejowych (SKM) i tramwajowych wpłynie na strukturę wykorzystywanego taboru z wielkopojemnego, przegubowego, na tabor mniejszy, o niższej pojemności, służący do realizacji przewozów na liniach dowozowych do kolei czy tramwaju. Polityka zakupowa powinna być zatem prowadzona w oparciu o przygotowywane

prognozy rozwoju sieci komunikacyjnej z uwzględnieniem uruchomienia nowych linii w transporcie szynowym.

5.5 Transport rowerowy

W SOM zrealizowano projekt pn. „Koncepcja Funkcjonalno – Użytkowa zintegrowanego systemu tras rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego". Projekt stanowi pierwszy etap procesu tworzenia, zintegrowanego systemu tras rowerowych uwzględniającego przebieg tras rowerowych w przygotowywanych dokumentach planistycznych JST SOM.

Należy skomunikować siecią tras rowerowych źródła podróży (np. osiedla mieszkaniowe, stacje kolejowe czy przystanki komunikacji publicznej) z celami podróży (szkołami, urzędami, sklepami, zabytkami, itd. itp.).

Istotne znacznie ma również (i) integracja sieci tras rowerowych głównych i gospodarczych – dając możliwość, w połączeniu z komunikacją zbiorową i odpowiednio przygotowanymi parkingami stworzenia alternatywy dla indywidualnych przejazdów samochodowych lub połączenie ich z transportem rowerowym; (ii) możliwość tworzenia ponadlokalnych produktów turystycznych.

Zintegrowana sieć tras i parkingów (typu Bike&Ride i Park&Bike) pozwoli na organizację przemieszczania się ludności w celach społeczno-gospodarczych na duże odległości, pomiędzy miejscowościami (źródłami i celami podróży) położonymi w różnych gminach (powiatach) redukując ograniczenia wynikające z korzystania z jednorodnego typu transportu, takie jak np.:

- przejazd samochodem – możliwe ograniczenia w dojazdach do niektórych miejsc, korki w centrach dużych miast,
- przejazd rowerem – wrażliwość na warunki atmosferyczne, ograniczony zasięg,
- korzystanie z transportu publicznego – gęstość sieci połączeń i częstość kursowania poszczególnych linii.

Wdrażając ideę transportu zrównoważonego należy wykorzystać zalety połączeń hybrydowych w oparciu o odpowiednią infrastrukturę techniczną.

Spójna i dość gęsta sieć tras głównych oraz turystycznych pozwala na tworzenie dowolnych produktów w postaci tras rowerowych dla uprawiania turystyki kwalifikowanej jedno- i wielodniowej, tras tematycznych czy rekreacyjnych.

Uzupełnienie sieci tras parkingami Park&Bike, pozwoli na skierowanie oferty do turystów poruszających się po terenie województwa zachodniopomorskiego samochodem, zainteresowanych również rekreacyjną jazdą na rowerze. Do rozwoju turystyki rowerowej niezbędne będzie nie tylko zbudowanie odpowiedniej infrastruktury ale również działania informacyjno-promocyjne, w tym odpowiednie oznakowanie tras turystycznych.

Należy łączyć trasy w średnio- i dalekosiężne trasy rowerowe, sieci tras na bazie których można konstruować produkty turystyczne, bądź na bazie których można tworzyć multimodalne korytarze transportowe.

Należy również kontynuować budowę i rozbudowę popularnych[3] bezobsługowych systemów wypożyczalni rowerów miejskich, które mogą stanowić uzupełnienie komunikacji miejskiej w poszczególnych gminach. Funkcjonujący w Szczecinie od 2014 r. system wypożyczalni rowerów Bike_S - Szczeciński Rower Miejski został oceniony pozytywnie przez mieszkańców i wzbudził zainteresowanie gmin rozważających budowę podobnych systemów na swoim terenie.

[3] W Szczecinie zrealizowany system wypożyczalni rowerów Bike_S- Szczeciński Rower Miejski dzięki partycypacyjnemu budżetowi miasta (Szczeciński Budżet Obywatelski). Aktualnie prace zmierzają do stworzenia systemu w prawobrzeżnej części miasta i rozszerzenia zasięgu istniejącego systemu na lewobrzeżu.

VI. Rozwój infrastruktury transportu w SOM

Rozwój infrastruktury transportu ma silny i bezpośredni wpływ na realizację działań związanych ze sferą organizacyjną czy taborową. Bez odpowiedniej infrastruktury na trasy nie wyruszą nowoczesne pojazdy, których zdolności do pokonywania cięższego odcinka są zdecydowanie niższe, niż pojazdów o dekadę lub dwie starszych.

6.1 Infrastruktura transportu publicznego

Węzły przesiadkowe:

Ważnym elementem infrastruktury transportu publicznego są węzły przesiadkowe. Odpowiednio rozplanowane i zrealizowane obiekty infrastruktury punktowej, łączące co najmniej dwie gałęzi transportu, zapewniają możliwość najkrótszej zmiany środka transportu, co ma niebagatelną rolę w całym czasie podróży, z uwzględnieniem skorygowanych dla danego węzła i dostosowanych do potrzeb rozkładów jazdy. Węzły przesiadkowe mogą być wyposażone również w infrastrukturę obsługi pasażerskiej, mającą wpływ na poziom komfortu korzystania z transportu publicznego. Najważniejsze węzły przesiadkowe w SOM będą elementem planowanej do realizacji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Poprawa stanu torowisk i mostów kolejowych:

Poprawa stanu torowisk kolejowych jest niezbędna do zaoferowania mieszkańcom SOM szybkiego i niezawodnego transportu pasażerskiego między najważniejszymi ośrodkami miejskimi. Zadanie to, należące do zadań spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powinno zostać wsparte w ramach projektu budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, której uruchomienie pozwoli utworzyć główną oś transportową SOM, obudowaną infrastrukturą punktową, w postaci węzłów i punktów przesiadkowych przez poszczególne JST SOM w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Szczególną uwagę należy również zwrócić na problem zaniżonych parametrów drogi wodnej pod istniejącymi mostami na Odrze Zachodniej i mostu kolejowego na Regalicy.

Poprawa stanu torowisk tramwajowych:

Poprawa stanu torowisk tramwajowych w Szczecinie wraz z budową nowych linii zapewni możliwość rozwoju tramwajowej sieci komunikacyjnej. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina wyznacza tramwaj jako główny środek transportu publicznego, uzupełniany komunikacją autobusową. Działania na rzecz modernizacji torowisk umożliwiają dodatkowo wprowadzenie rozwiązań organizacyjnych na rzecz uspokojenia ruchu samochodowego. Modernizacja torowisk wpłynie również na zmniejszenie

poziomu emisji hałasu tego środka transportu. Ważna również będzie konieczność modernizacji i przebudowy sieci trakcyjnej i infrastruktury energetycznej, która jest nierozerwalnym elementem infrastruktury tramwajowej.

Oprócz inwestycji w budowę nowych linii tramwajowych poza centrum miasta, wskazane jest też ich zagęszczenie (szczególnie na obszarze śródmieścia), a także modernizacja wraz z dobudowaniem nowych relacji skrętnych na skrzyżowaniach. Mając na uwadze aktywizację terenów nadwodnych, rozwoju bulwarów i terenów rekreacyjnych nad Odrą, konieczne jest powiązanie linii tramwajowej wzdłuż rzeki z pozostałą siatką komunikacji tramwajowej z wybudowaniem planowanych przepraw mostowych. Konieczne jest również przedłużenie linii tramwajowych do skrajnych terenów dzielnicy Północ i Zachód, nie wykluczając dalszego ich przebiegu w gminach sąsiednich.

Infrastruktura dla transportu autobusowego:

Infrastrukturę dla transportu autobusowego, poza wybudowanymi w ramach przebudowy torowisk pasami autobusowo-tramwajowymi stanowią przede wszystkim rozwiązania organizacyjne. Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej zapewniają m.in. wydzielone z jezdni buspasy (pasy ruchu przeznaczone wyłącznie dla autobusów, z wyjątkowym dostępem dla motocyklistów czy rowerzystów), śluzy autobusowe na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną (programy sygnalizacji świetlnej nadające priorytet pojazdom transportu publicznego), czy tzw. antyzatoki (rodzaj przystanków opisanych poniżej).

Tylko konsekwentne wdrażanie wymienionych rozwiązań pozwoli zwiększyć niezawodność i konkurencyjność transportu autobusowego i publicznego ogółem względem transportu indywidualnego. Kursowanie pojazdów komunikacji miejskiej po drogach, na których występują cykliczne zatory drogowe, prowadzi wprost do zmniejszenia liczby pasażerów, a tym samym wpływów ze sprzedaży biletów, które dla zapewnienia niezmienionego poziomu świadczonych usług muszą być później pokrywane z budżetów JST.

Poprawa stanu przystanków komunikacyjnych:

W oparciu o indywidualne potrzeby JST SOM, należy podjąć działania mające na celu poprawę dostosowania infrastruktury przystanków kolejowych, autobusowych i tramwajowych (w Szczecinie) do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz z ograniczeniami ruchowymi. Dotyczy to budowy lub przebudowy wiat przystankowych, budowy nowych peronów lub budowy nowych zatok przystankowych (przede wszystkim poza terenem zabudowanym) oraz tzw. antyzatok, czyli przystanków wsuniętych w jezdnię, które w terenie zabudowanym umożliwiają podniesienie bezpieczeństwa pasażerów jak i uspokojenie ruchu samochodowego.

Automaty biletowe:

Planuje się wdrożenie nowoczesnego i zintegrowanego systemu sprzedaży biletów komunikacji miejskiej na obszarze SOM. Poza urządzeniami zamontowanymi w pojazdach dużą rolę odgrywają biletomaty stacjonarne, umożliwiające nie tylko zakup biletu jednorazowego, ale również okresowego lub kolejowego. Ważną funkcją tego typu urządzeń jest również informacja o sieci komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych, możliwości planowania podróży czy zdobycia wiedzy o najbliższym otoczeniu pod kątem uprawiania turystyki.

6.2 Infrastruktura rowerowa i piesza

Budowa chodników:

Brak chodników zwiększa ryzyko wypadków drogowych z udziałem pieszych, wśród których dominują ofiary ranne i śmiertelne. W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy przeprowadzić przedsięwzięcia inwestycyjne w miejscowościach, w których występuje konieczność przemieszczania się drogą krajową lub wojewódzką oraz ich poboczami.

Budowa chodników powinna zostać zrealizowana w tych miejscach, gdzie ruch pieszy jest zauważalny, tj. na drodze do szkoły, pracy.

Wyznaczanie pasów rowerowych i wprowadzanie stref uspokojonego ruchu drogowego:

Wyznaczanie pasów rowerowych i wprowadzanie stref uspokojonego ruchu drogowego ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego poza głównymi ciągami komunikacyjnymi, tj. na wewnętrznych drogach osiedlowych. Działania te umożliwią wyeliminowanie z bocznych ulic ruchu tranzytowego poprzez wydłużenie czasu przejazdu za pomocą rozwiązań uniemożliwiających rozwijanie wysokich prędkości.

Budowa wydzielonych dróg rowerowych:

Budowa wydzielonych dróg rowerowych powinna być realizowana przy głównych ciągach komunikacyjnych. Fizyczne odseparowanie ruchu samochodowego sprzyja podniesieniu poziomu bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego. Charakter głównych tras w terenie zabudowanym ogranicza możliwość przemieszczenia się na drugą stronę jezdni, z czego wynika konieczność realizacji inwestycji w postaci dwóch obustronnych dwukierunkowych dróg rowerowych.

6.3 Infrastruktura drogowa

Uspokojenie ruchu drogowego:

Wprowadzenie stref uspokojonego ruchu poprawi komfort życia mieszkańców SOM oraz zwiększy bezpieczeństwo poruszania się zarówno pieszych jak i rowerzystów.

Oprócz poziomych i pionowych znaków drogowych informujących o wjeździe do strefy należy zastosować urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przyjazne dla rowerzystów, tj. np. wyspowe progi zwalniające, wyniesione tarcze skrzyżowań, itp. Uspokojenie ruchu będzie dotyczyło miast SOM: Szczecina, Świnoujścia, Stargardu, Goleniowa, Dobrej, Kołbaskowa.

Polityka parkingowa:

Problem z parkowaniem w centrach miast spowodowany jest przede wszystkim nienadążającym za rozwojem komunikacji indywidualnej rozwojem transportu publicznego oraz postępującym zjawiskiem suburbanizacji, dotykającym szczególnie ośrodki miejskie. Działania wskazane w dokumentach strategicznych wskazują na konieczność systematycznej weryfikacji napełnienia ścisłych centrów miast i na podstawie przeprowadzonych badań podjęcia działań na rzecz zwiększenia rotacji pojazdów. Problem z parkowaniem dotyczy nie tylko Szczecina czy Stargardu, ale również mniejszych miejscowości, które nie posiadają tak mocno rozwiniętego transportu publicznego. Płatne parkowanie jest również narzędziem, które skutecznie, choć najczęściej przy dość dużym oporze społecznym, może zmienić zachowania komunikacyjne mieszkańców na rzecz tych bardziej oczekiwanych przez władze JST, a i coraz częściej przez samych mieszkańców.

Najważniejszym punktem łączącym transport indywidualny z transportem publicznym są parkingi Park&Ride. Budowa parkingów przesiadkowych powinna uzupełnić działania związane ze zmianą polityki cenowej odnośnie parkowania, ograniczeniem możliwości parkowania w centralnych obszarach miast oraz polepszenia oferty transportu publicznego. Możliwości dojazdu z mniejszych osiedli w miastach czy miejscowości SOM objętych transportem publicznym w mało satysfakcjonującym stopniu sprawiają, że oferta podróży kombinowanej (samochód + transport publiczny) może być jedyną rozsądną alternatywą dla podróży wyłącznie samochodem osobowym. Parkingi przesiadkowe powinny być lokalizowane przy węzłach przesiadkowych, przystankach i dworcach kolejowych, pętlach tramwajowych i autobusowych oraz na przecięciu się linii komunikacyjnych z ważniejszymi drogami dojazdowymi do centrów miast.

Modernizacja i budowa infrastruktury drogowej:

Modernizacja infrastruktury drogowej może znacząco wpłynąć na koszty bieżącego funkcjonowania transportu drogowego i przede wszystkim komunikacji autobusowej. Stan techniczny dróg powinien być w pierwszej kolejności poprawiany na ciągach komunikacyjnych wykorzystywanych przez komunikację autobusową, co wpłynie na jakość świadczonych usług przewozowych.

Prowadzone działania modernizacyjne, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, powinny uwzględniać potrzeby wszystkich uczestników ruchu, szczególnie pod kątem bezpieczeństwa i osiąganych prędkości przez użytkowników samochodów osobowych. Zastosowane rozwiązania techniczne i organizacyjne powinny prewencyjnie ograniczać ilość niebezpiecznych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego.

Budowa nowej infrastruktury drogowej powinna być działaniem przemyślanym, realizującym podstawowe założenia skrócenia czasu przejazdu między poszczególnymi JST SOM oraz zwiększenia wewnętrznej bądź zewnętrznej dostępności komunikacyjnej SOM. Planowana rozbudowa infrastruktury drogowej nie powinna jednak stać w sprzeczności z jakością życia mieszkańców SOM, a jej kształt powinien być konsultowany wśród bliższych i dalszych interesariuszy, celem wypracowania najlepszych możliwych rozwiązań.

6.4 Systemy ITS

Zarządzanie ruchem w transporcie publicznym, jak i w oddziaływającym na niego transporcie indywidualnym powinno odbywać się poprzez zintegrowane systemy sterowania ruchem.

Systemy zarządzania ruchem

Wdrożenie zintegrowanego systemu umożliwi reagowanie na sytuację na sieci drogowej i komunikacyjnej w czasie rzeczywistym poprzez np. nadawanie priorytetów na skrzyżowaniach dla pojazdów transportu publicznego czy przekazywaniu informacji o zdarzeniach na drodze i wskazywaniu alternatywnych tras przejazdu zarówno dla kierowców pojazdów indywidualnych jak komunikacji zbiorowej. Rozwój systemów ITS jest uzasadniony na głównych ciągach komunikacyjnych w Szczecinie i na dojeździe do Szczecina, przy czym decydującą rolę w ewentualnym rozwoju systemów ITS poza ośrodkiem rdzeniowym i głównymi ciągami komunikacyjnymi powinna odgrywać analiza kosztów i korzyści z uwagi na wyłącznie kosztowy charakter przedsięwzięcia.

W przypadku podjęcia decyzji o wprowadzaniu stref ograniczonego dostępu dla pojazdów samochodowych (np. obszary intensywnej śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej w ścisłych centrach miast) istnieje możliwość wykorzystania systemów ITS do bieżącego monitorowania danych obszarów i kontroli dostępu.

System dynamicznej informacji pasażerskiej:

Planuje się rozwinięcie istniejącego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w oparciu o system obecnie funkcjonujący w Zarządzie Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie. Architektura systemu pozwala na jego rozbudowę na terenie SOM i ustawienie tablic informacyjnych praktycznie w dowolnymi miejscu na sieci. Informacja dla pasażera przekazywana jest wielotorowo: poprzez SMS, telefon komórkowy, komputer czy tablicę informacyjną.

Pomimo szerokiego zakresu funkcjonowania możliwości objęcia innych przewoźników nie planuje się objęcia tym systemem przewozów w transporcie kolejowym. Istniejący kolejowy system informacji pasażerskiej oparty jest o architekturę zamkniętą, o zasięgu ogólnokrajowym i na chwilę obecną nie ma możliwości podłączenia go systemu miejskiego. Funkcjonowanie dwóch niezależnych systemów informacji pasażerskiej będzie utrzymywane do czasu pojawienia się technicznej możliwości ich integracji.

Pełne spektrum informacji dotyczących funkcjonowania transportu publicznego powinno być zebrane na dedykowanym internetowym portalu informacyjnym, z uwzględnieniem mediów społecznościowych, których rola w społeczeństwie informacyjnym jest nie do przecenienia.

VII. Integracja i organizacja transportu publicznego w SOM

Integracja i organizacja transportu publicznego w SOM powinna się odbywać przez jeden podmiot, realizujący zadania będące w zakresie zadań własnych obecnych JST SOM. Wspólna organizacja transportu publicznego, z uwzględnieniem integracji taryfowej i biletowej powinna przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności transportu publicznego względem motoryzacji indywidualnej. Zgodnie z wynikami badań ankietowych, wskazanymi w Diagnozie SOM z 2015 r., najważniejszym czynnikiem wpływającym na wybór środka transportu jest czas podróży. Organizacja transportu publicznego przez jeden podmiot umożliwi lepsze skomunikowanie poszczególnych środków transportu i w konsekwencji skróci czas niezbędny do wykonania przesiadek.

Zgodnie z opracowanym dla SOM "Studium wykonalności integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej w SOM[4]" został zaproponowany wariant integracji polegający na utworzeniu spółki prawa handlowego - organizatora technicznego, który w imieniu wszystkich udziałowców będzie wykonywał czynności organizatora, nie pozbawiając ich pełni władztwa nad świadczoną usługą. Nowe możliwości powołania organizatora publicznego transportu zbiorowego daje uchwalona w październiku 2015 roku ustawa metropolitalna. Rozstrzygnięcie dotyczące wyboru trybu ustanowienia jednego organizatora powinno zostać podjęte w najbliższej

[4] Studium wykonalności integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej w SOM, Wrocław-Szczecin-Gdańsk 2015.

przyszłości, aby umożliwić przygotowanie nowej sieci komunikacyjnej oraz przygotować przedsięwzięcie od strony organizacyjnej.

Wdrożenie wspólnego biletu i przede wszystkim wspólnego systemu taryfowego w znacznym stopniu uprości przemieszczanie się po SOM osobom, które korzystają z transportu publicznego codziennie oraz sporadycznie.

Największym wyzwaniem dla JST SOM jest porozumienie się w zakresie ponoszenia przyszłych kosztów organizacji zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego i chęci jego dalszego utrzymywania.

Rozwój transportu publicznego na obszarze ZIT SOM jest zdeterminowany zastosowaniem zintegrowanego podejścia zarówno w kwestii organizacji transportu jak i systemu taryfowo-biletowego.

VIII. Dokumenty źródłowe

1. Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020, wrzesień 2015.
2. Strategia rozwoju SOM 2020, Szczecin 2014.
3. Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM, 2011.
4. Studium wykonalności integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej w SOM, lipiec 2015.
5. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego, czerwiec 2014.
6. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.
7. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014-2025, Szczecin 2014.
8. Strategia Rozwoju Szczecina 2025, Szczecin 2011.
9. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin, 2012.
10. Perspektywy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście wyznaczników rozwoju funkcji metropolitalnych, infrastruktury komunikacyjnej oraz transgranicznego charakteru regionu, Seria Zeszytów UPAT Szczecin 2009.