

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2025-2030

Projekt do konsultacji społecznych



KWIECIEŃ 2025

Autorami Aktualizacji „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2025-2030” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl

SPIS TREŚCI

UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY	5	4.4.3 Emisja hałasu	33
1 Wstęp	7	5 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	35
1.1 Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	7	5.1 Ocena potrzeb przewozowych	35
1.2 Przedmiot i cel opracowania	7	5.2 Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ	36
1.3 Zakres Planu transportowego	9	5.3 Najważniejsze generatory ruchu	38
1.4 Metodologia tworzenia Planu transportowego	10	6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	42
1.5 Konsultacje społeczne	11	6.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	42
2 Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	12	6.1.1 Opis badania i grup respondentów	42
3 Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym	15	6.1.2 Obecny podział zadań przewozowych	43
3.1 Informacje ogólne	15	6.1.3 Ocena aktualnego wykorzystania komunikacji miejskiej	44
3.2 Demografia	16	6.1.4 Wymagania pasażerów względem organizacji komunikacji miejskiej	47
3.3 Gospodarka	18	6.1.5 Podsumowanie	49
3.4 Sfera społeczna	19	6.2 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami	50
3.5 Informacje ogólne o gminach objętych porozumieniami międzygminnymi	20	7 Przewidywane finansowanie usług przewozowych	51
3.6 Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym Planem transportowym (poza komunikacją miejską)	21	7.1 Formy finansowania usług przewozowych	51
3.6.1 Regionalny osobowy transport kolejowy	21	7.2 Źródła finansowania usług przewozowych	51
3.6.2 Regionalny osobowy transport drogowy	22	7.3 Rentowność linii komunikacyjnych	55
3.6.3 Transport indywidualny	23	8 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	56
3.6.4 Transport towarowy	24	8.1 Założenia ogólne	56
3.6.5 Miejsca postojowe na terenie Miasta	25	8.2 Gwarantowana dostępność przestrzenna	57
3.7 Planowane inwestycje komunikacyjne	25	8.3 Gwarantowana dostępność miejskiego transportu publicznego w czasie	58
4 Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym	27	8.4 Punktualność kursowania	60
4.1 Zagospodarowanie przestrzenne	27	8.5 Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd	60
4.2 Układ drogowy	29	8.6 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	62
4.3 Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w okolicach Miasta Stargard	31	8.7 Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim jako	
4.4 Wpływ transportu na środowisko	32		
4.4.1 Korzystanie ze środowiska naturalnego	32		
4.4.2 Emisja spalin	32		

najważniejsze działanie poprawy stanu środowiska naturalnego miast.....	63	10.1 Standardy w zakresie infrastruktury przystankowej i dostępności przystanków komunikacyjnych.....	86
8.8 Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach komunikacji miejskiej	64	10.2 Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego - rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych	88
8.9 Ruch rowerowy i pieszy	65	10.3 Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	91
8.10 Zestawienie obowiązujących standardów jakościowych usług transportowych.....	67	11 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów	94
9 Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	68	12 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	96
9.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym.....	68	12.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego	96
9.2 Struktury zarządzania transportem publicznym w Gminie Miasto Stargard	72	12.2 Dostosowanie taboru i sieci komunikacyjnej do zmian klimatu	97
9.3 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	74	12.3 Integracja taryfowa transportu publicznego ...	97
9.4 Przygotowywanie oferty przewozowej	75	12.4 Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej	99
9.5 Wyznaczanie tras linii.....	76	12.5 Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego.....	100
9.6 Projektowanie rozkładów jazdy	77	13 Weryfikacja i aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	101
9.7 Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucja biletów przejazdowych.....	79	Spis tabel.....	103
9.8 Zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego.....	81	Spis rysunków	103
9.9 Zarządzanie infrastrukturą przystankową.....	82	Spis wykresów	104
9.10 Zarządzanie dworcami kolejowymi, dworcami autobusowymi, węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera	83		
9.11 Zarządzanie taborom komunikacji miejskiej ...	84		
10 Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	85		

UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY

Gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

Miasto/ Miasto Stargard/ Stargard – Gmina Miasto Stargard.

MPK Sp. z o. o./ Spółka – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Stargardzie.

Operator publicznego transportu zbiorowego - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie; tu: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Stargardzie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego - właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007; tu: Gmina Miasto Stargard.

PT, Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

PTZ / publiczny transport zbiorowy - powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wykonujący przewóz osób.

Rekompensata - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Sieć komunikacyjna - układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

SOM – Szczeciński Obszar Metropolitalny

Tabor zeroemisyjny - pojazd, który podczas jazdy nie emituje żadnych zanieczyszczeń. Pojazdami zeroemisyjnymi są np. autobusy o napędzie elektrycznym, ale też zasilane ogniwami wodorowymi, w których podczas generowania energii powstaje tylko woda.

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

UE – Unia Europejska.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa - ustawa z dnia 11 stycznia o 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym.

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Wzkm – wozokilometr.

ZCP – Zintegrowane Centrum Przesiadkowe.

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

Zrównoważony transport – idea efektywnej, ekonomicznej i ekologicznej komunikacji.

1 WSTĘP

1.1 WIZJA ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Nowoczesny i ekologiczny publiczny transport zbiorowy spełniający oczekiwania pasażerów, w celu minimalizacji wykluczenia transportowego mieszkańców miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

1.2 PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Gmina Miasto Stargard jest Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci miejskich przewozów pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne na obszarze Gminy Miasto Stargard oraz zapewnia komunikację na terenach, z którymi podejmuje współpracę.

Gmina Miasto Stargard zobowiązana jest przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Głównym celem opracowania „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2025-2030” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Miasta Stargard oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwości dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Miasta.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę wdrażania „Strategii Rozwoju Gminy Miasta Stargard do 2030 roku”, gdzie następuje integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy:

- zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,
- konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy,
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Miasta Stargard będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć

się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

Podstawowe materiały oraz akty prawne zgodnie z którymi sporządzony został niniejszy dokument:

Prawodawstwo unijne:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

Akty prawne w prawodawstwie krajowym:

- ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285.);
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o Transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011 nr 117 poz. 684 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 z późn. zm.).

Akty prawa miejscowego:

- uchwała nr II/19/2018 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 18 grudnia 2018 r. w sprawie uchwalenia „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Stargard na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025”;
- Uchwała Nr XLV/540/23 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 14 września 2023 r. w sprawie Aktualizacji Programu ochrony powietrza wraz z planem działań krótkoterminowych dla strefy zachodniopomorskiej;
- uchwała Nr XLII/426/2022 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 21 czerwca 2022 r. zmieniającej uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Stargard oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

1.3 ZAKRES PLANU TRANSPORTOWEGO

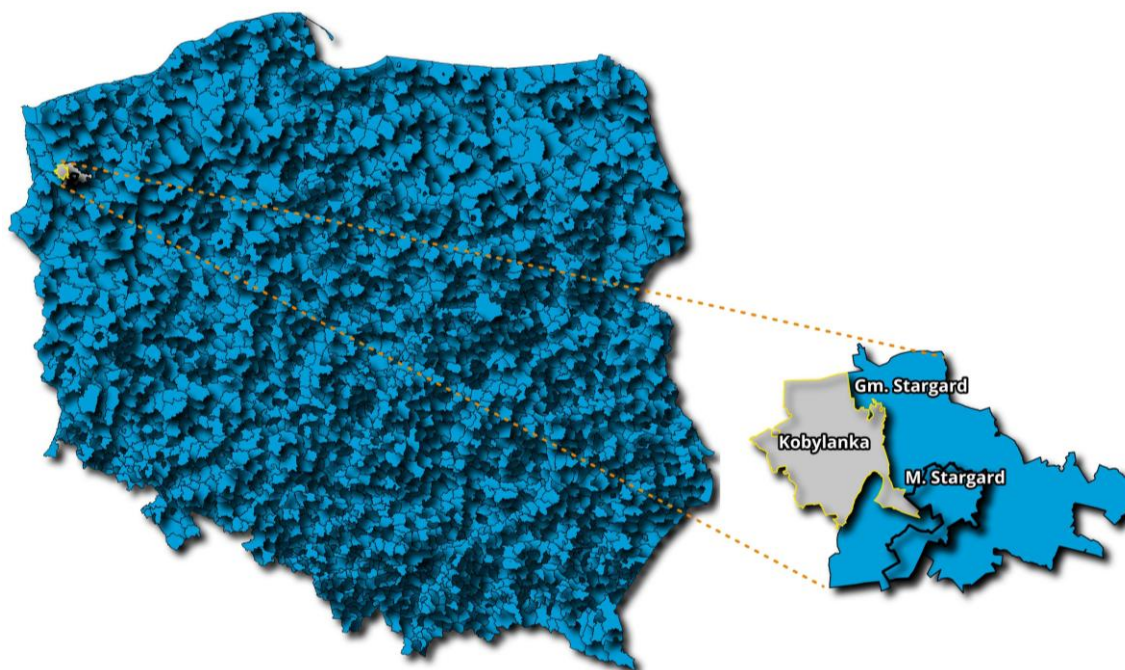
Gmina Miasto Stargard – siedziba powiatu stargardzkiego - położona jest w województwie zachodniopomorskim.

W obecnych granicach administracyjnych zajmuje powierzchnię 48,08 km², którą zamieszkuje 66 604 mieszkańców¹.

Zakres Planu transportowego obszarowo obejmuje teren Gminy Miasto Stargard oraz Gminy, z którymi Gmina Miasto Stargard posiada zawarte stosowne porozumienia międzygminne na organizację publicznego transportu zbiorowego, tj.:

- Gmina Stargard².

Do dnia 01.07.2025 r. obowiązuje ponadto porozumienie międzygminne z Gminą Kobylanka, które zostało wypowiedziane z dniem 31.03.2025 r.



¹ Źródło: Główny Urząd Statystyczny, stan na 31 grudnia 2023 r.

² Porozumienie z dnia 11 grudnia 2009 r. w sprawie powierzenia do realizacji zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Stargard

1.4 METODOLOGIA TWORZENIA PLANU TRANSPORTOWEGO

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12. ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres Planu transportowego obszarowo obejmuje tereny Gmin, które na mocy porozumień międzygminnych powierzyły Gminie Miasto Stargard organizowanie i wykonywanie przewozów na wskazanych liniach komunikacyjnych.

Plan transportowy obejmuje³:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego;
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.
- Zasadniczymi częściami dokumentu jest:
- diagnoza stanu obecnego;
- analiza parametrów publicznego transportu zbiorowego;
- plan, czyli określenie kierunku i działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia

poziomu określonego w wizji publicznego transportu zbiorowego.

W przygotowaniu Planu transportowego uwzględniono:

- plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszone przez Starostę Powiatu Stargardzkiego⁴ i Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego⁵;
- przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta oraz Gmin ościennych;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Miasta oraz Gmin ościennych;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Miasta Stargard wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miejskiego w Stargardzie, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o. w Stargardzie oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy dla Miasta Stargard jest dokumentem składającym się z:

- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,

³ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

⁴ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stargardzkiego.

⁵ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego.

- **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaný standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.5 KONSULTACJE SPOŁECZNE

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu konsultacji społecznych.

2 SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ REALIZOWANE SĄ PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej na obszarze objętym Planem transportowym oparte jest o Uchwałę Nr XXXII/336/2017 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 27 czerwca 2017 r. w sprawie przekształcenia samorządowego zakładu budżetowego Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie poprzez likwidację w celu utworzenia spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji realizuje zadania własne Miasta Stargard w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy z 29 grudnia 2017 r. (obowiązującej do 30 listopada 2027 r.).

Celem i podstawowym przedmiotem działalności MPK Sp. z o.o. jest wykonywanie zadań własnych Gminy Miasto Stargard w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W ramach porozumień międzygminnych Spółka realizuje zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego również na terenie Gmin: Gminy Stargard, Gminy Kobylanka (do 01.07.2025 r.).

MPK Sp. z o.o. zarządza także Zintegrowanym Centrum Przesiadkowym im. Sławomira Pajora w Stargardzie, a także parkingiem Park&Ride przy ul. Księcia Barnima I.

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

- **linie podstawowe**, które stanowią szkielet komunikacyjny Miasta, kursują w godzinach szczytowych nie rzadziej niż co 30 minut. Są to linie nr: **2, 5, 8, 9, 10, 13 i 15**;
- **linie uzupełniające**, które kursują w godzinach szczytowych co 60 minut, uzupełniają sieć połączeń podstawowych w kierunkach o mniejszym zapotrzebowaniu na transport publiczny. Są to linie nr: **11, 12, 14, 21, 24, 25 i 27**;
- **linie podmiejskie**, które uruchamiane są na trasach międzygminnych, z częstotliwościami kursowania dostosowanymi do potrzeb i możliwości finansowych okolicznych Gmin. Są to linie nr: **16, 30, 33, 34, 35, 36 i 38**.

Poniżej w tabeli zaprezentowano przebieg wszystkich linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o. Linie te tworzą aktualną sieć komunikacyjną obsługiwaną przez transport autobusowy na terenie Organizatora.

Tabela 1. Przebieg regularnych linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o.⁶

Nr linii	Przebieg trasy linii	Charakter linii
2	Pętla 15 Południk → ZCP → Tańskiego → ZCP → Pętla 15 Południk	Podstawowa
5	Osiedle Chopina (pętla) → Al. Żołnierza → Kazimierza Wielkiego → Usługowa → Osiedle Chopina (pętla)	Podstawowa
8	ZCP → Tańskiego → ZCP	Podstawowa
9	(Pętla 15 Południk) → Osiedle Chopina → ZCP → Osiedle Chopina → (Pętla 15 Południk)	Podstawowa
10	Lipnik → ZCP → Nowowiejska → ZCP → Lipnik	Podstawowa
11	Al. Żołnierza → Kościuszki → Spokojna → ZCP → Wyszyńskiego → Wojska Polskiego → Konopnickiej → Piłsudskiego → Podleśna → Kossaka	Uzupełniająca
12	(Lipnik) → Pętla 15 Południk → ZCP → Reymonta → ZCP → Pętla 15 Południk → (Lipnik)	Uzupełniająca
13	Al. Żołnierza → ZCP → Gdyńska → ZCP → Al. Żołnierza	Podstawowa
14	Spokojna → Kazimierza Wielkiego → Reymonta → Cmentarz → Kazimierza Wielkiego → Spokojna	Uzupełniająca
15	Osiedle Chopina → Przemysłowa → Kazimierza Wielkiego → Al. Żołnierza → Osiedle Chopina	Podstawowa

⁶ Zgodnie z rozkładem jazdy ważnym w dniu 01.04.2025 r.

16	Moniuszki → Szczecińska → ZCP → Wyszyńskiego → Czarneckiego → Krzywoustego → Podmiejska Skłodowskiej-Curie → Gdańska → Morska → Kłębino	
21	Osiedle Chopina (pętla) → ZCP Metalowa → ZCP → Osiedle Chopina (pętla)	Uzupełniająca
24	Kossaka → ZCP → Metalowa → ZCP → Kossaka	Uzupełniająca
25	Tańskiego → Os. Chopina → Tańskiego	Uzupełniająca
27	ZCP → Szczecińska → Słoneczna → Pogodna → Przedwiośnie → Spokojna → Golczewo → Most Kamienny → Tańskiego	Uzupełniająca
30	ZCP → Broniewskiego → Kresowian → Główna → Witkowo Pierwsze	Podmiejska
33	Pętla Moniuszki → ZCP → Sułkowo → ZCP → Pętla Moniuszki	Podmiejska
34	(Reptowo → Niedźwiedź) → Kobylanka → (Bielkowo) → ZCP → (Bielkowo) → Kobylanka → (Niedźwiedź → Reptowo)	Podmiejska
35	ZCP → Lipnik → Kunowo → Koszewo → Kunowo → Lipnik → ZCP	Podmiejska
36	(Tańskiego) → Witkowo → Broniewskiego → ZCP → (Pętla 15 Południk) → ZCP → Broniewskiego Witkowo (Tańskiego)	Podmiejska
38	Grzędzice → ZCP → Grzędzice	Podmiejska

Linia podstawowa - stanowi szkielet komunikacyjny Miasta, kursuje w godzinach szczytowych nie rzadziej niż co 30 minut.

Linia uzupełniająca - kursuje w godzinach szczytowych co 60 minut, uzupełnia sieć połączeń podstawowych w kierunkach o mniejszym zapotrzebowaniu na transport publiczny.

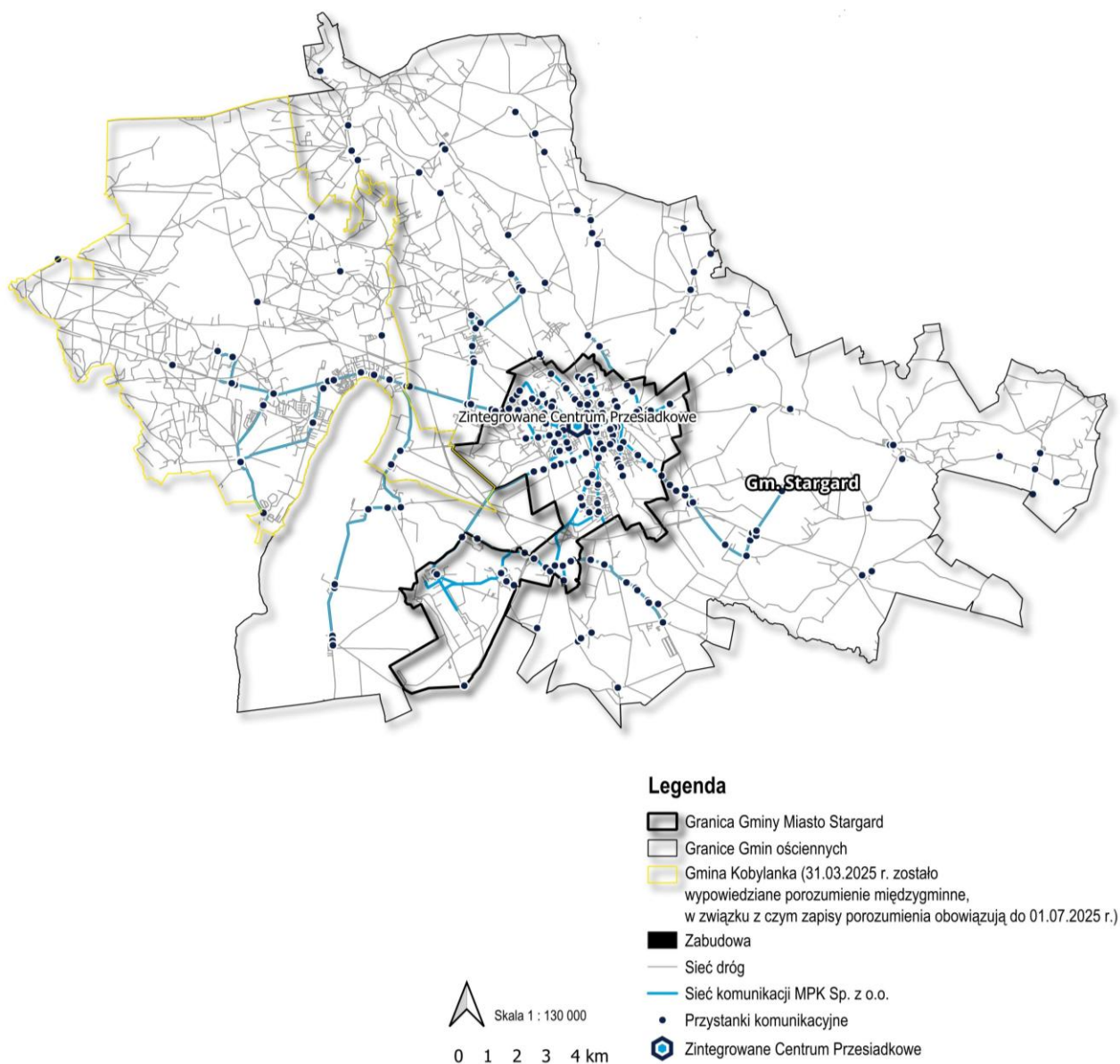
Linia podmiejska - uruchamiana na trasach międzygminnych, z częstotliwościami kursowania dostosowanymi do potrzeb i możliwości finansowych okolicznych Gmin.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Tabela 2. Charakterystyka przewozów o charakterze użyteczności publicznej w latach 2018-2023

	Rok					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ilość linii komunikacyjnych ogółem (szt.)	20	19	19	19	20	20
w tym:						
- miejskich	13	12	12	12	13	13
- miejsko-gminnych	7	7	7	7	7	7
- w dniach od poniedziałku do piątku	19	19	19	19	20	20
- w soboty	15	15	14	14	15	15
- w niedziele i święta	14	14	13	13	14	14
Długość tras ogółem (km)	147	149	149	149	156	156
- w tym na obszarze gmin	88	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5
Długość linii ogółem (km)	275	274	274	274	289	289
- w tym na obszarze gmin	97	107,5	107,5	107,5	107,5	107,5
Stan autobusów ogółem	35	38	37	37	38	38
- maksymalna liczba autobusów ekspediovanych na linie w godz. szczytów	28	32	32	33	34	34
przewozowych (szt.)						
Wskaźnik wykorzystania taboru (%)	83,45	85,75	81,45	82,35	81,95	82,75
Liczba przewiezionych pasażerów (mln)	7,867	7,867	5,640	6,640	8,727	9,675
Praca przewozowa taboru – liczba wzkm	1 823 366	2 082 269	1 805 466	1 998 734	2 009 442	2 026 827
- przewozy okazjonalne	5 341	4108	3 222	4 100	4 980	4 115
- przewozy osób niepełnosprawnych (busy)	59 998	49 670	32 537	43 538	45 250	49 250
Zatrudnienie	126,25	126,95	116,95	114,45	117,83	114,75
- w tym kierowcy i dyspozytorzy	69	69	67,50	63,25	66,5	61,25

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie Miasta Stargard 2023, Stargard 2024 r.



Rysunek 1. Schemat układu sieci komunikacyjnej na obszarze objętym Planem transportowym

Źródło: opracowanie własne.

3 CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO – GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

3.1 INFORMACJE OGÓLNE

Gmina Miasto Stargard położona jest w południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Znajduje się na Równinie Pyrzycko-Stargardzkiej, nad rzeką Iną. Jest to gmina miejska o powierzchni 48,08 km². Miasto Stargard zajmuje trzecie miejsce pod względem liczby ludności w województwie, jak również jest siedzibą powiatu stargardzkiego.

Na podstawie *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 lipca 2015 r. w sprawie ustalenia granic niektórych miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta, ustalenia granic oraz zmiany nazw i siedzib władz niektórych gmin*⁷ (Dz.U. z dnia 31 lipca 2015 r., poz.1083) z dniem 1 stycznia 2016 roku zmieniono status m. in. Stargardu.



Zmiana nazwy Miasta została dokonana dzięki inicjatywie lokalnego stowarzyszenia - Towarzystwo Przyjaciół Stargardu działającego na rzecz rozwoju i promocji ziemi stargardzkiej⁸.

Miasto Stargard jest częścią aglomeracji szczecińskiej. Pełni istotne funkcje kulturowe, usługowe, przemysłowe oraz komunikacyjne, gdyż przebiegają przez niego dwie drogi krajowe: droga ekspresowa nr 10 (w kierunku Bydgoszczy) oraz nr 20 (w kierunku Gdyni). Dodatkowo przez Miasto prowadzi droga wojewódzka nr 106 relacji Rzewnowo – Pyrzyce. Gmina Miasto Stargard posiada również połączenia kolejowe m.in. ze Szczecinem, Świnoujściem, Olsztynem, Suwałkami, Białymstokiem, Warszawą, Krakowem, Słupskiem, Gdańskiem, Piłą, Lublinem Koszalinem i Poznaniem.

Powierzchnia Gminy Miasto Stargard w znacznej mierze wykorzystywana jest do produkcji rolnej. Tereny rolnicze zajmują ok. 1 600 ha, co stanowi 34% powierzchni Miasta. Brak przemysłu sprawił, że na tym terenie występują obszary cenne przyrodniczo i krajobrazowo. Zlokalizowane

w zachodniej części Stargardu Jezioro Miedwie jest piątym co do wielkości jeziorem w Polsce⁹.

Stargard pełni rolę stolicy subregionu w powiecie stargardzkim. Decydują o tym, m.in. czynniki takie jak: położenie, potencjał gospodarczy, dobrze rozwinięta sfera kulturalno-społeczna oraz edukacyjna, a także obecność wielu instytucji o charakterze ponadlokalnym. Miasto jest obszarem silnie oddziaływującym, zarówno na gminy powiatu stargardzkiego, jak i gminy powiatów ościennych.

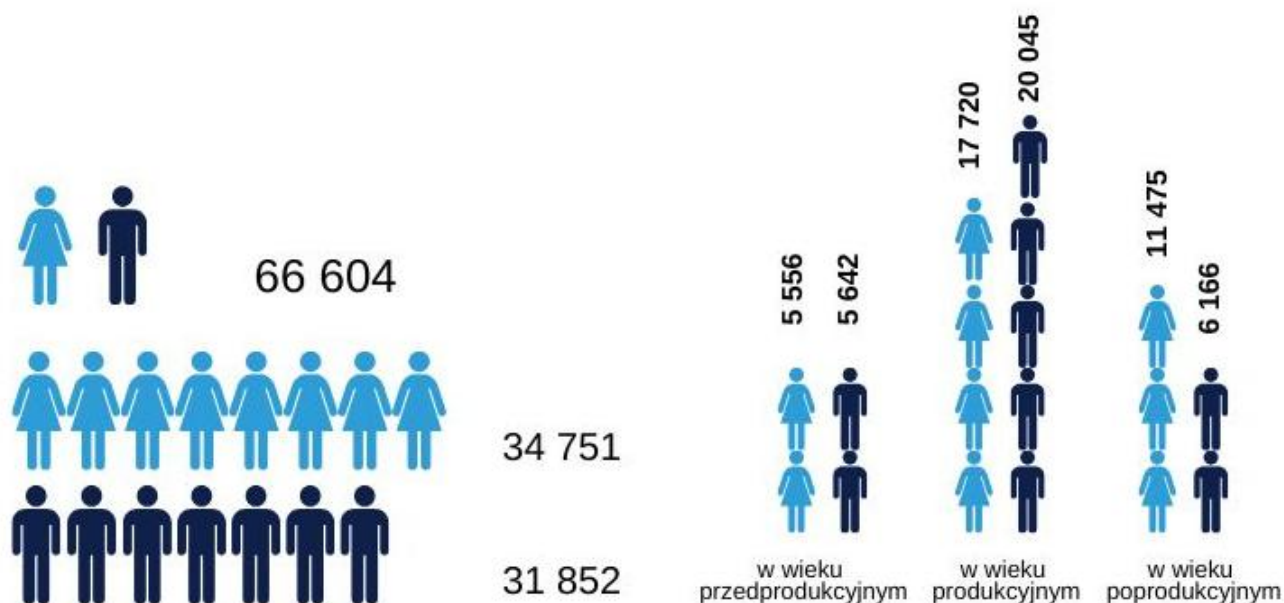
Miasto aktywnie realizuje współpracę z zagranicą. Miastami partnerskimi Miasta Stargard są: Elmshorn i Stralsund (Niemcy), Saldus (Łotwa) oraz Wijchen (Holandia), Konotop (Ukraina).

⁷ <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20150001083/O/D20151083.pdf>.

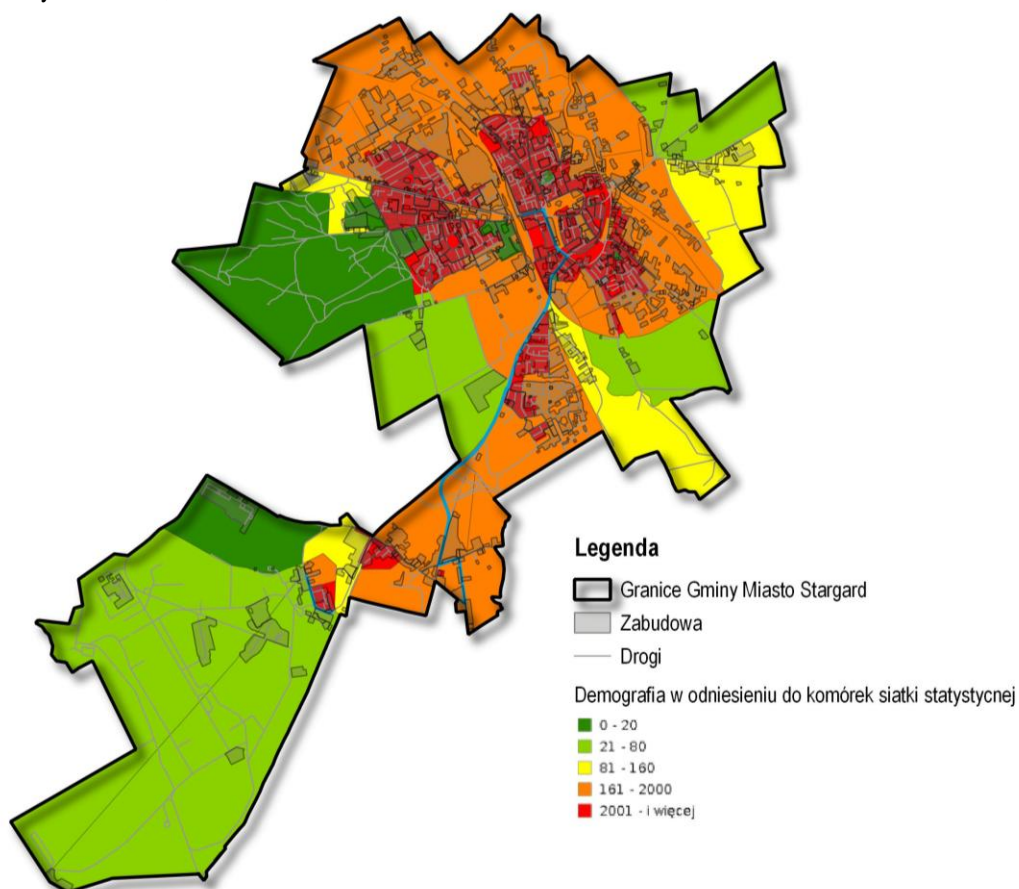
⁸ https://pl.wikipedia.org/wiki/Towarzystwo_Przyjaci%C3%B3%C5%82_Stargardu.

⁹ <https://pl.wikipedia.org/wiki/Miedwie>.

3.2 DEMOGRAFIA



Gęstość zaludnienia wynosi 1 385,3 os./km²¹⁰.



Rysunek 2. Gęstość zaludnienia w granicach Gminy Miasto Stargard

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://stargardzki.e-mapa.net/>.

¹⁰ Źródło: Główny Urząd Statystyczny. Stan na 31.12.2023 r.

Tabela 3. Wskaźniki demograficzne Miasta Stargardu na tle województwa zachodniopomorskiego

L.p.	Wskaźnik	2011	2014	2017	2020	2023
1.	Ludność – Miasto Stargard	69 771	68 922	68 195	67 445	66 604
	Ludność [tys. os.] – województwo zachodniopomorskie	1 722,7	1 715,4	1 705,5	1 661,1	1 631,8
2.	Osoby w wieku produkcyjnym mobilnym – Miasto Stargard	27 714	27 021	25 777	24 674	22 847
	Osoby w wieku produkcyjnym mobilnym [tys. os.] - województwo zachodniopomorskie	684 813	678 191	656 819	605 506	565 361
3.	Osoby w wieku produkcyjnym niemobilnym – Miasto Stargard	18 454	16 733	15 369	14 755	14 918
	Osoby w wieku produkcyjnym niemobilnym [tys. os.] – województwo zachodniopomorskie	442 253	416 464	392 802	379 143	382 752
4.	Stopa bezrobocia [%] - dla powiatu stargardzkiego	20,1	17,3	8,9	8,4	7,2
	Stopa bezrobocia [%] – województwo zachodniopomorskie	17,6	15,5	8,5	8,4	6,7
5.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności] – Miasto Stargard	0,07	-0,29	-0,89	-2,60	-3,28
	Przyrost naturalny [na 1000 ludności] – województwo zachodniopomorskie	-0,09	-0,44	-0,89	-4,38	-5,04
6.	Saldo migracji [na 1000 ludności] – Miasto Stargard	-4,9	-4,7	-0,6	-0,4	-0,4
	Saldo migracji [na 1000 ludności] – województwo zachodniopomorskie	-0,5	-1,4	-0,6	-0,4	-1,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS, Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.

Tabela 4. Zmiany demograficzne Gminy Miasto Stargard

L.p.	Wskaźnik	2011	2014	2017	2020	2023
1.	Urodzenia	618	605	644	586	471
2.	Zgony	613	625	705	762	690
3.	Napływ ludności	680	674	710	685	776
4.	Odpływ ludności	1024	1000	915	759	864
5.	Saldo zmian	-339	-346	-266	-324	-307

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS, Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.

Przedstawione w powyższej tabeli zmiany demograficzne pokazują negatywny trend depopulacji Gminy Miasto Stargard. W ostatnich latach corocznie odnotowuje się spadek liczby urodzeń przy jednoczesnym wzroście liczby zgonów. W przypadku migracji sytuacja jest dość zła, gdyż obserwuje się większy odpływ ludności w stosunku do liczby mieszkańców napływających do Miasta, w związku z powyższym Miasto, charakteryzuje się ujemnym współczynnikiem zmian (zmiany liczby ludności w latach 2011-2023).

Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny¹¹ wykazują, iż trend ten na terenie Miasta w dalszym ciągu będzie się otrzymywał.

¹¹ „Prognoza ludności na lata 2023-2060” opracowanie GUS



Legenda

Prognozowane zmiany liczby ludności do 2030 r. w stosunku do roku 2023

Gmina Miasto Stargard -3%

Gmina Stargard 11%

Gmina Kobylanka 12% (31.03.2025 r. zostało wypowiedziane porozumienie międzygminne, w związku z czym zapisy porozumienia obowiązują do 01.07.2025 r.)

0 5 10 15 km

Rysunek 3. Prognozowane zmiany liczby ludności na terenie Gminy Miasto Stargard oraz Gmin ościennych do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2023-2060”, GUS 2023 r.

3.3 GOSPODARKA

W Gminie Miasto Stargard zatrudnionych jest ponad 14 tysięcy osób. Miasto Stargard cechuje się silną pozycją gospodarczą - dzięki inwestycjom w infrastrukturę drogową i techniczną. Za sprawą programu pomocy regionalnej i współpracy z Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefą Ekonomiczną oraz Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną na terenie Miasta przedsiębiorcy mogą

korzystać z wielu przywilejów organizacyjno-finansowych. Takie rozwiązanie wpłynęło na rozwój na terenie obszaru objętego Planem transportowym dwóch parków przemysłowych – Stargardzkiego Parku Przemysłowego oraz Parku Przemysłowego Nowoczesnych technologii (łącznie około 130 firm).

Tabela 5. Podmioty gospodarki narodowej w Gminie Miasto Stargard w rejestrze REGON w 2020 i 2023 r.

L.p.	Wyszczególnienie	2020	2023
1.	Podmioty gospodarki narodowej ogółem	8 155	8 496
1a	w tym w sektorze rolniczym	51	52
1b	w tym w sektorze przemysłowym i budowlanym	2 025	2 212
2.	Podmioty gospodarki narodowej na 10 tys. ludności	1 207	1 276
3.	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 10 tys. ludności	888	929

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS, Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.

W 2023 roku dochody Miasta Stargard wyniosły łącznie 426 363 583,72 zł, natomiast wydatki 433 122 391,89 zł. Dochody z obszaru działalności „Transport” wyniosły wówczas 28 267 609,23 zł, natomiast wydatki opiewały na kwotę 52 137 514,47 zł.

Tabela 6. Wydatki na transport w ogóle wydatków i dochodów Miasta Stargard

L.p.	Wyszczególnienie	2014	2017	2020 ¹²	2023
1.	Dochody Miasta ogółem [mln zł]	202,8	274,8	361,1	426,4
2.	Wydatki Miasta ogółem [mln zł]	214,4	273,7	357,2	433,1
	w tym:				
	- w Dziale Transportu i Łączności [mln zł]	23,3	21,1	25,6	52,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.

3.4 SFERA SPOŁECZNA

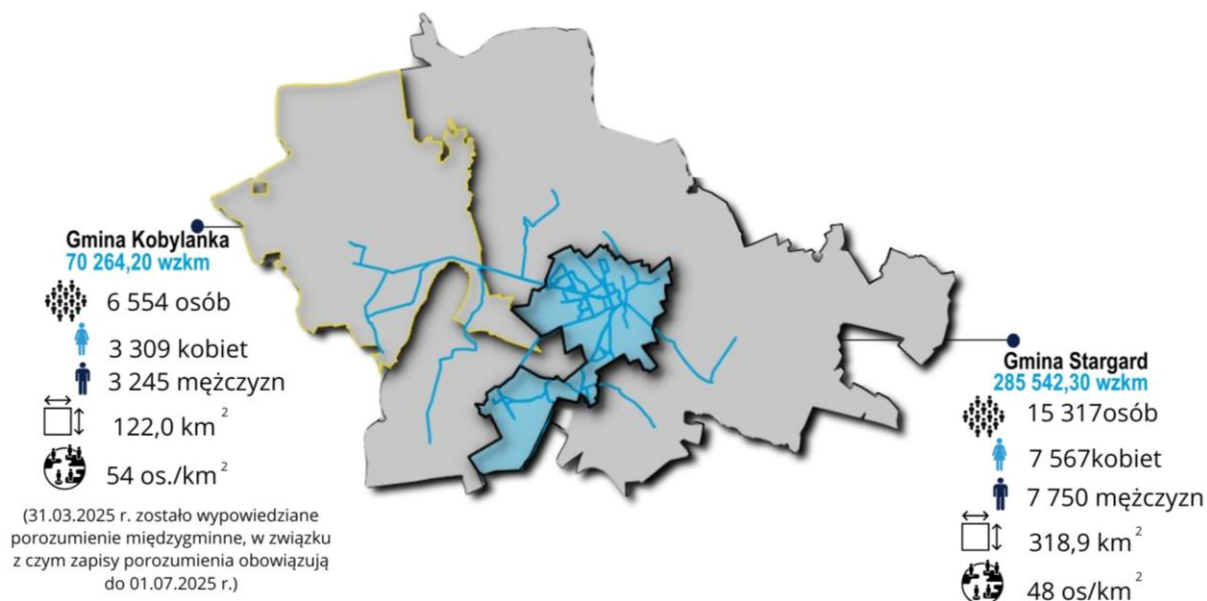
Na terenie Gminy Miasto Stargard zlokalizowane są szkoły podstawowe, licea ogólnokształcące, szkoły zawodowe, technika oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2023/2024 w Mieście Stargard funkcjonowało 7 przedszkoli publicznych i 16 przedszkoli niepublicznych. Do przedszkoli publicznych uczęszczało łącznie 1 578 dzieci. W 2023 r. przedszkola zatrudniały 173 nauczycieli.

W 2023 r. do 11 publicznych szkół podstawowych uczęszczało 5 756 uczniów. Łączna liczba klas w szkołach podstawowych wynosiła 254, z czego 23 klasy integracyjne. Szkoły podstawowe zatrudniały w 2023 roku 584 nauczycieli.¹³

Szczegółowy wykaz placówek oświatowych, będących generatorami ruchu znajduje się w rozdziale 5.3. (Tabela 12).

¹³ Źródło: Raport o stanie Miasta Stargard 2023, Stargard 2024 r.

3.5 INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH OBJĘTYCH POROZUMIENIAMI MIĘDZYGMINNYMI



Gmina Kobylanka



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

Gmina Stargard



Gmina wiejska Stargard sąsiaduje między innymi z Gminą Kobylanka oraz Gminą Miasto Stargard. Jej powierzchnia stanowi 21% powierzchni całego powiatu. Gmina Stargard ma charakter zdecydowanie rolniczy - 72% jej powierzchni zajmują użytki rolne, obszar zalesiony zaś stanowi 12% powierzchni.

3.6 ISTNIEJĄCA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM TRANSPORTOWYM (POZA KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ)

3.6.1 Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy Miasta Stargard tworzą następujące linie kolejowe:

- **nr 202** Gdańsk Główny – Stargard, zelektryfikowana, jedno- i dwutorowa, czynna w ruchu pasażerskim oraz towarowym na całej długości trasy. Linia kolejowa jest obecnie w trakcie modernizacji. Docelowo linia ma być dostosowana w przyszłości do podniesienia prędkości do 200 km/h.
- **nr 351** Poznań Główny – Szczecin Główny – magistralna, zelektryfikowana i czynna w ruchu pasażerskim oraz towarowym linia będąca fragmentem międzynarodowej magistrali E 59. W całości dwutorowa z prędkościami maksymalnymi do 140 km/h;
- **nr 411** Stargard – Siekierki – jednotorowa, nieelektryfikowana, czynna wyłącznie w ruchu towarowym na odcinku Stargard – Pyrzyce, na dalszym odcinku nieprzejezdna. Przewozy pasażerskie na tej linii zawieszono w 2004 r.

Przez Miasto Stargard przebiega także linia wąskotorowa (Dobra Nowogardzkie – Stargard). Ostatnie pociągi planowe przejechały trasę Stargardzkiej Kolei Dojazdowej w 2001. Aktualnie podejmowane są działania w celu odtworzenia kolei wąskotorowej przez jej miłośników.

Miasto Stargard, zgodnie z kolejowym rozkładem jazdy na 2023 rok, będzie posiadać bezpośredni dostęp do połączeń kolejowych obsługiwanych przez pociągi¹⁴:

- regionalne (REGIO); operator Przewozy Regionalne sp. z o. o. obsługuje trasy: do Poznania Głównego, Szczecina Głównego, Piły, Słupska, Świnoujścia, Szczecinka, Gryfina, Choszczna, Koszalina, Kalisza Pomorskiego, Łobza i Wałcza;
- IC – InterCity – „PKP Intercity” Spółka Akcyjna – obsługuje trasy w kierunku Warszawy, Krakowa, Olsztyna, Suwałk, Elku, Świnoujścia, Szczecina, Białostoku, Lublina, Łodzi, Hrubieszowa, Gdańska i Przemysła i Wałcza.

W Strategii Rozwoju Gminy Miasta Stargard do 2030 roku zostało zapisane przedsięwzięcie dotyczące współpracy z partnerami na rzecz rozwoju SKM (Szczecińska Kolej Metropolitalna), czego efektem mają być działania na rzecz wprowadzenie biletu metropolitalnego oraz uruchomienie połączenia do Kluczewa i wykorzystanie go do przejazdów wewnątrzmijskich (przystanki „Osiedle” i „Kluczewo”).

¹⁴ Zgodnie z rozkładem jazdy ważnym na dzień 10.12.2024 r.

Od 1 lutego 2019 r. rozpoczęło funkcjonowanie Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie integrujące w jednym miejscu trasy przejazdów wielu przewoźników realizujących swoje usługi na obszarze powiatu Stargardzkiego.

Jest to ważny element z punktu widzenia integracji publicznego transportu zbiorowego Miasta i przewozów osobowych pozamiejskich z transportem kolejowym.

Tabela 7. Zestawienie liczby par pociągów kursujących przez Stargard w okresie poza wakacjami – według rozkładu jazdy ważnym na dzień 10.12.2024 r.

Kierunek (dotyczy tylko stacji Stargard)	Uśredniona liczba par pociągów w okresie nauki szkolnej:		
	a) liczba par pociągów w kategorii PR-R	b) liczba par pociągów w kategorii IC-IC	c) liczba par pociągów w kategorii IC-EIC
Szczecin Główny	30	14	2
Poznań Główny	6	7	2
Piła Główna	5	1	2
Słupsk	2	6	-
Wałcz	5	1	-
Świnoujście	1	2	-

Źródło: www.koleo.pl [dostęp: 10.12.2024 r.].

3.6.2 Regionalny osobowy transport drogowy

Linie komunikacji miejskiej w Gminie Miasto Stargard oraz na obszarze Gmin ościennych, tj. Stargard, Kobylanka (do 01.07.2025 r.) obsługuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o.

Pozostałe przedsiębiorstwa przewozowe obsługują linie lokalne, regionalne i dalekobieżne. Do najważniejszych przewoźników zaliczyć można:

- Firma Usługowo - Handlowa Adam Fedeńczak;
- Przedsiębiorstwo Transportowe PHU „TRANSA”;
- PRZEWÓZ OSÓB Magdalena Fedeńczak;
- Usługi Przewozowe Krzysztof Dąbek;
- Flixbus Polska Sp. z o.o.;
- Lilia Szurgot – Usługi Transportowe;

- Piotr Bonczal Przewozy Osobowe;
- Styl Bus Przewozy Autobusem Eugeniusz Dyba.

Połączenia prywatnych przewoźników w transporcie drogowym odbywają się w m.in. kierunku: Szczecina, Poznania, Warszawy, Wrocławia, Nowogardu, Pyrzyc, Żukowa, Recza, Dobrzana, Dolic oraz Warszyna.

Większość przewoźników na liniach lokalnych i regionalnych rozpoczyna kursy z przystanków komunikacyjnych zarządzanych przez Gminę Miasto Stargard. Przewoźnicy najczęściej rozpoczynają swoje kursy z Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego.

3.6.3 Transport indywidualny

Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Mieście, aby uwzględnić postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego.

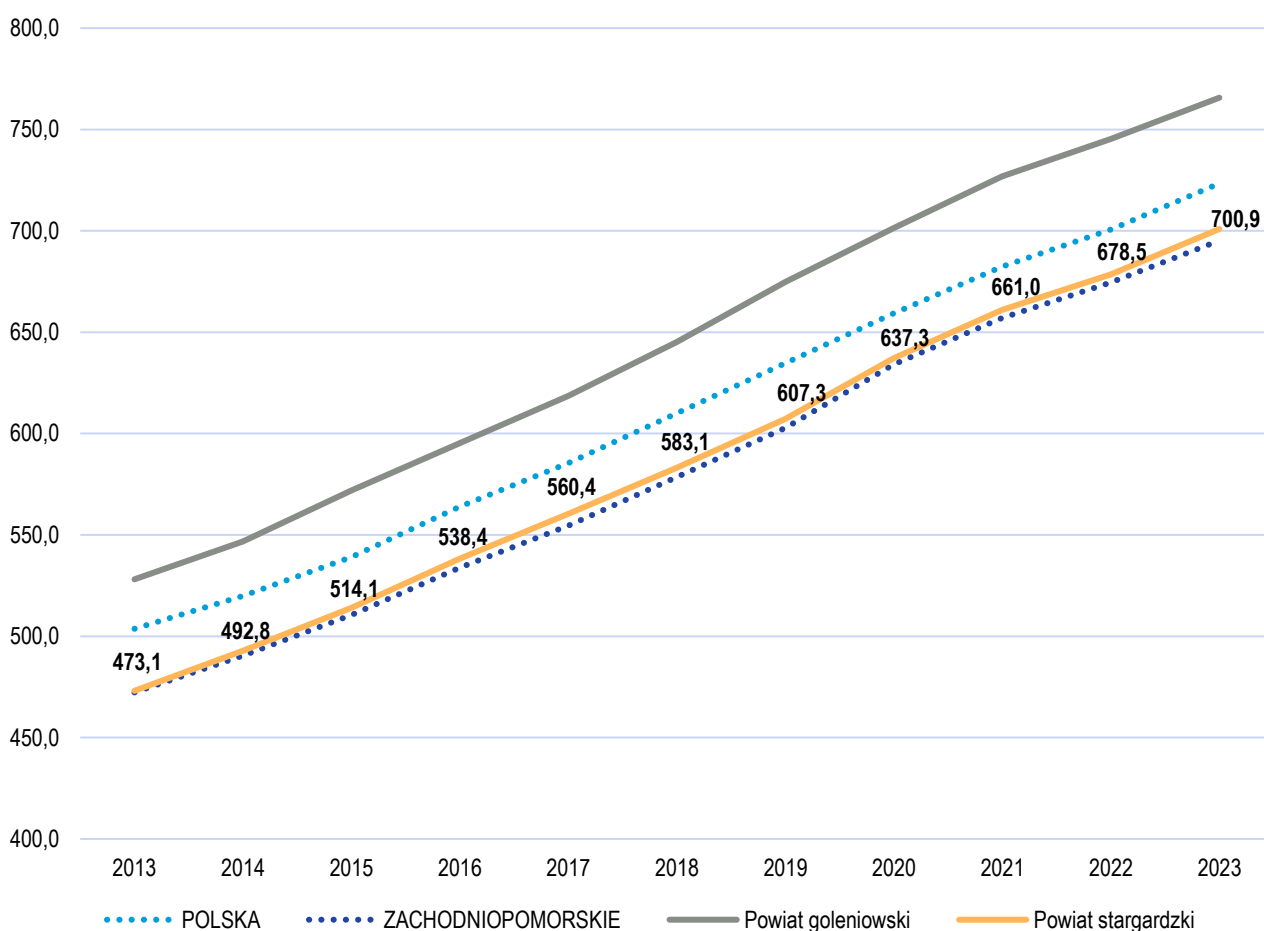
Wskaźnik motoryzacji samochodów osobowych obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w poszczególnych gminach, w przeliczeniu na 1000 osób.

$$\text{wskaźnik motoryzacji} = \frac{\text{liczba samochodów osobowych}}{1000 \text{ mieszkańców}}$$

Na poniższych wykresach przedstawione zostały zmiany wartości wskaźnika motoryzacji w Polsce, w województwie zachodniopomorskim i w powiatach, do których należą poszczególne Gminy objęte niniejszym opracowaniem.

Należy zauważyć, że w dwóch ostatnich dekadach wyraźnie wzrosła liczba samochodów poruszających się po drogach powiatu stargardzkiego. W Polsce pod koniec 2023 roku zarejestrowanych było ponad 35 915 tys. pojazdów samochodowych i ciągników, w tym 27 228 tys. samochodów osobowych, 3 804 tys. samochodów ciężarowych i 132 tys. autobusów. W województwie zachodniopomorskim było wówczas zarejestrowanych ponad 1 463 tys. pojazdów samochodowych, w tym ponad 1 134 tys. samochodów osobowych, 156 tys. samochodów ciężarowych i 6,5 tys. autobusów.

W powiecie stargardzkim liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w latach 2013-2023 wzrosła o 46,15%.

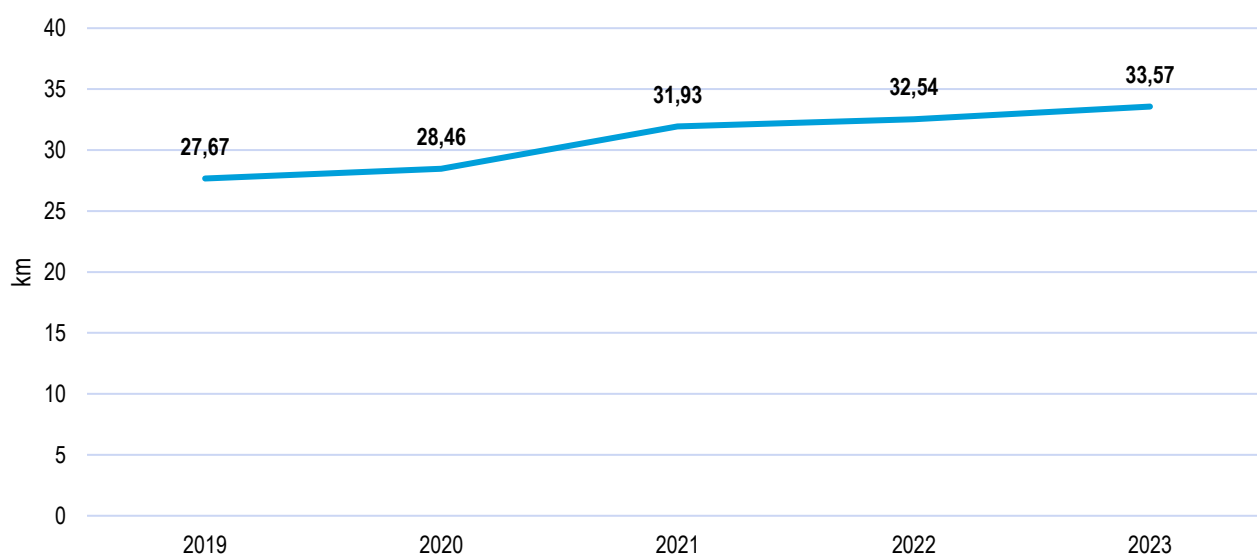


Wykres 1. Wskaźnik motoryzacji (samochodów osobowych) na terenie powiatu stargardzkiego, powiatu goleniowskiego, województwa zachodniopomorskiego i Polski.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS.

Rosnący wskaźnik motoryzacji samochodów osobowych oznacza, że na terenie Gminy Miasto Stargard **przybywa samochodów osobowych**, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. W związku z powyższym na obszarze opracowania powinny zostać podjęte stosowne działania, które doprowadzą do ograniczenia przyrostu liczby rejestrowanych samochodów osobowych.

Do transportu indywidualnego należy zaliczyć także ruch rowerowy i urządzenia transportu osobistego (UTO), do których należy m.in. sagway, deskorolka elektryczna i monocykl elektryczny. Obecnie na terenie Gminy Miasto Stargard zinventaryzowanych jest 34,84 km dróg rowerowych oraz 1,7 km w parkach. Miasto charakteryzuje się zatem wyższym wskaźnikiem ścieżek rowerowych niż cały powiat stargardzki, jednakże w porównaniu z innymi jednostkami miejskimi, o podobnej wielkości i liczbie zaludnienia¹⁵, należy stwierdzić, iż **Miasto powinno w dalszym ciągu dążyć do zwiększania liczby tras przeznaczonych do przemieszczania się ekologicznymi pojazdami transportu indywidualnego.**



Wykres 2. Zmiana długości gminnych ścieżek rowerowych na terenie Gminy Miasto Stargard w latach 2011-2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportów o stanie Miasta Stargard za lata 2019 - 2023.

3.6.4 Transport towarowy

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

¹⁵ Wskaźnik ścieżek rowerowych na 100 km² w Gminie Miasto Stargard wynosi 79,66 km, natomiast dla porównania w Gminie Miasto Ostrów Wielkopolski 146,54 km.

3.6.5 Miejsca postojowe na terenie Miasta

Na terenie Miasta do dnia 1 września 2019 r. funkcjonowała strefa płatnego parkowania. Obecnie w obszarze Miasta znajdują się liczne, wydzielone miejsca postojowe, które zlokalizowane są zarówno wzdłuż dróg publicznych jak i wzdłuż dróg wewnętrznych:

- 3 456 miejsc postojowych wzdłuż dróg publicznych, w tym 158 miejsc dla osób niepełnosprawnych;
- 1 528 miejsc postojowych wzdłuż dróg wewnętrznych, w tym 41 miejsc dla osób niepełnosprawnych;
- 352 miejsc postojowych bez wyznaczonych miejsc, w tym 12 miejsca dla osób niepełnosprawnych.

Od 23.08.2021 r. na terenie Stargardu funkcjonuje strefa z rotacyjnymi miejscami postojowymi, na których obowiązuje parkowanie ograniczone do dwóch godzin. W 2023 r. strefa została rozszerzona o kolejne dwie ulice. Strefa obowiązuje na obszarze:

- ul. Skarbowej – po stronie sklepu monopolowego, kwiaciarni i kebabu (budynek ul. S. Czarnieckiego 9),
- ul. Skarbowej – naprzeciwko Zespołu Szkół nr 1,
- ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego – po stronie Agrofirmy Witkowo,
- ul. Hetmana Stefana Czarnieckiego – po stronie Urzędu Miejskiego,
- parkingu za Centrum Handlowym Rondo,

- Ulica Wojska Polskiego – po prawej stronie ulicy, na odcinku od placu Wolności do skrzyżowania z ulicą Limanowskiego,
- Ulica Piłsudskiego – po lewej stronie ulicy, na odcinku od wyjazdu z bramy budynku Piłsudskiego 87 do placu Wolności.

Na terenie Miasta od 24 stycznia 2023 r. funkcjonuje parking typu Park&Ride. Parking znajduje się przy ulicy Księcia Barnima I w Stargardzie i stanowi element skoordynowanego elementu systemu parkingów Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego umożliwiając samochodu w bezpośrednim sąsiedztwie głównych przystanków komunikacyjnych i Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego, ułatwiając przesiadkę na pociąg (Bezpośrednio z parkingu można przejść na peron 1) lub autobus. Na parkingu znajduje się 299 miejsc dla samochodów osobowych, parking dla autokarów turystycznych, wiaty, stojaki i boksy dla rowerów, ładowarka samochodów elektrycznych, kompresory, odkurzacz i punkt na nieczystości dla autobusów i kamperów, podłączenie do prądu i wody. Na terenie parkingu został postawiony również budynek socjalny, gdzie znajduje się miejsce o wypoczynku i prysznic dla kierowców autokarów. Cały teren jest oświetlony i monitorowany 40 kamerami. Na całym terenie znajduje się również 750 nowych nasadzeń zieleni. Parking jest bezpłatny.

3.7 PLANOWANE INWESTYCJE KOMUNIKACYJNE

W celu usprawnienia ruchu komunikacyjnego, poprawy dostępności komunikacyjnej Gminy Miasto Stargard z innymi ośrodkami regionu oraz ograniczenia wpływu transportu na środowisko naturalne zaplanowane zostały następujące inwestycje:

- **Rozwijanie i promowanie oferty ekologicznego oraz niezawodnego transportu publicznego** (w tym w wymiarze ponadlokalnym we współpracy w ramach SOM) **oraz zakup nowych, ekologicznych autobusów** przeznaczonych do obsługi komunikacji miejskiej;
- **budowa drogi** w ciągu S10, na odcinku Stargard – Suchań.¹⁶

- **budowa obwodnicy** Stargardu w ciągu DK20. Trasa o długości 4,5 km ominie miasto od wschodu. Zakończenie inwestycji planowane jest w IV kwartale 2027 roku. Obwodnica Stargardu będzie jednojezdniową drogą klasy GP (główna ruchu przyspieszonego). Droga rozpocznie się od węzła Stargard Wschód na połączeniu DK20 i S10. W ramach inwestycji planowana jest przebudowa połączenia S10/DK20 po północnej stronie węzła.¹⁷
- **Aktywna polityka parkingowa** (parkingi P+R, strefy K+R, rotacyjne miejsca parkingowe w centrum)¹⁸

¹⁶ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad <https://www.gov.pl/web/gddkia/msbd>

¹⁷ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad <https://www.gov.pl/web/gddkia-szczecin/stargard-bedzie-mial-obwodnice-w-ciagu-dk20> [dostęp 06.12.2024 r.].

¹⁸ Strategia Rozwoju Gminy Miasta Stargard do 2030 roku

- **Uspokojenie ruchu w centrum** (m.in. strefy piesze, woonerfy – atrakcyjne przestrzenie publiczne „wyrównujące” prawa wszystkich uczestników ruchu), wyeliminowanie ruchu tranzytowego z centrum na rzecz systemu obwodnicowego.¹⁹
- **kształtowanie obszarów o ograniczonej dostępności komunikacyjnej**, z priorytetem dla ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej oraz w poszczególnych obszarach funkcjonalnych o funkcji mieszkaniowej²⁰;
- **eliminacja barier architektonicznych** w celu usprawnienia ruchu pieszych, osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i osób starszych;
- **budowa dróg rowerowych oraz promowanie kultury rowerowej** - programy wobec różnych grup mieszkańców promujące przemieszczanie się na rowerze jako domyślny sposób przemieszczania się²¹;
- **współpraca z partnerami na rzecz rozwoju SKM** (Szczecińska Kolej Metropolitalna) - oraz uruchomienie połączenia do Kluczewa i wykorzystanie go do przejazdów wewnątrzmięjskich (przystanki „Osiedle” i „Kluczewo”);
- **wprowadzenie innowacji w mobilności miejskiej** (systemy zarządzania ruchem, elektromobilność),²²
- **rozwijanie miejskiego systemu komunikacji zbiorowej** jako systemu integrującego Miasto, ograniczającego indywidualną komunikację samochodową;
- **optymalizacja sieci komunikacyjnej** polegająca na utworzeniu dwóch dodatkowych linii komunikacyjnych;
- **integrowanie miejskiego systemu komunikacji zbiorowej z systemami komunikacji obsługującymi obszar podregionu** (regionu stargardzkiego);

¹⁹ jw.

²⁰ jw.

²¹ jw.

²² jw.

4 DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM TRANSPORTOWYM

4.1 ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

W ramach opracowania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego²³ wyodrębniono 18 jednostek planistycznych, tj.:

- Jednostka planistyczna **Stare Miasto**;
- Jednostka planistyczna **Śródmieście**;
- Jednostka planistyczna **Przedmieście Szadzkie**;
- Jednostka planistyczna **Osetno**;
- Jednostka planistyczna **Osiedla Zachodnie**;
- Jednostka planistyczna **Osiedla Pyrzyckie**;
- Jednostka planistyczna **Giżynek**;
- Jednostka planistyczna **Poligon**;
- Jednostka planistyczna **Stargardzki Park Przemysłowy**;
- Jednostka planistyczna **Stargardzki Park Przemysłowy – ZNTK**;
- Jednostka planistyczna **Osiedle Kossaka-Matejki**;
- Jednostka planistyczna **Dolina Iny**;
- Jednostka planistyczna **Pola Maszewskie**;
- Jednostka planistyczna **Przedmieście Gdańskie**;
- Jednostka planistyczna **Zarzecze**;
- Jednostka planistyczna **Dolina Trzech Rzek**;
- Jednostka planistyczna **Kluczewo**;
- Jednostka planistyczna **Osiedle Lotnisko**;
- Jednostka planistyczna **Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii**.

Posługując się obowiązującym podziałem planistycznym w Mieście można wyodrębnić następujące obszary z zabudową mieszkaniową:

- obszary ze staromiejską zabudową wielorodzinną – Stare Miasto;
- obszary z zabudową wielorodzinną średniej wysokości – Śródmieście, Osiedle Zachodnie, Zarzecze, Osiedle Lotnisko;
- obszary z zabudową jednorodzinną w połączeniu z osiedlami bloków jednorodzinnych: Osetno, Osiedle Pyrzyckie;

- obszary z zabudową jednorodzinną – Przedmieście Szadzkie, Osiedle Kossaka-Matejki, Przedmieście Gdańskie, Kluczewo.

Na terenie Gminy Miasto Stargard największe tereny przemysłowe stanowią:

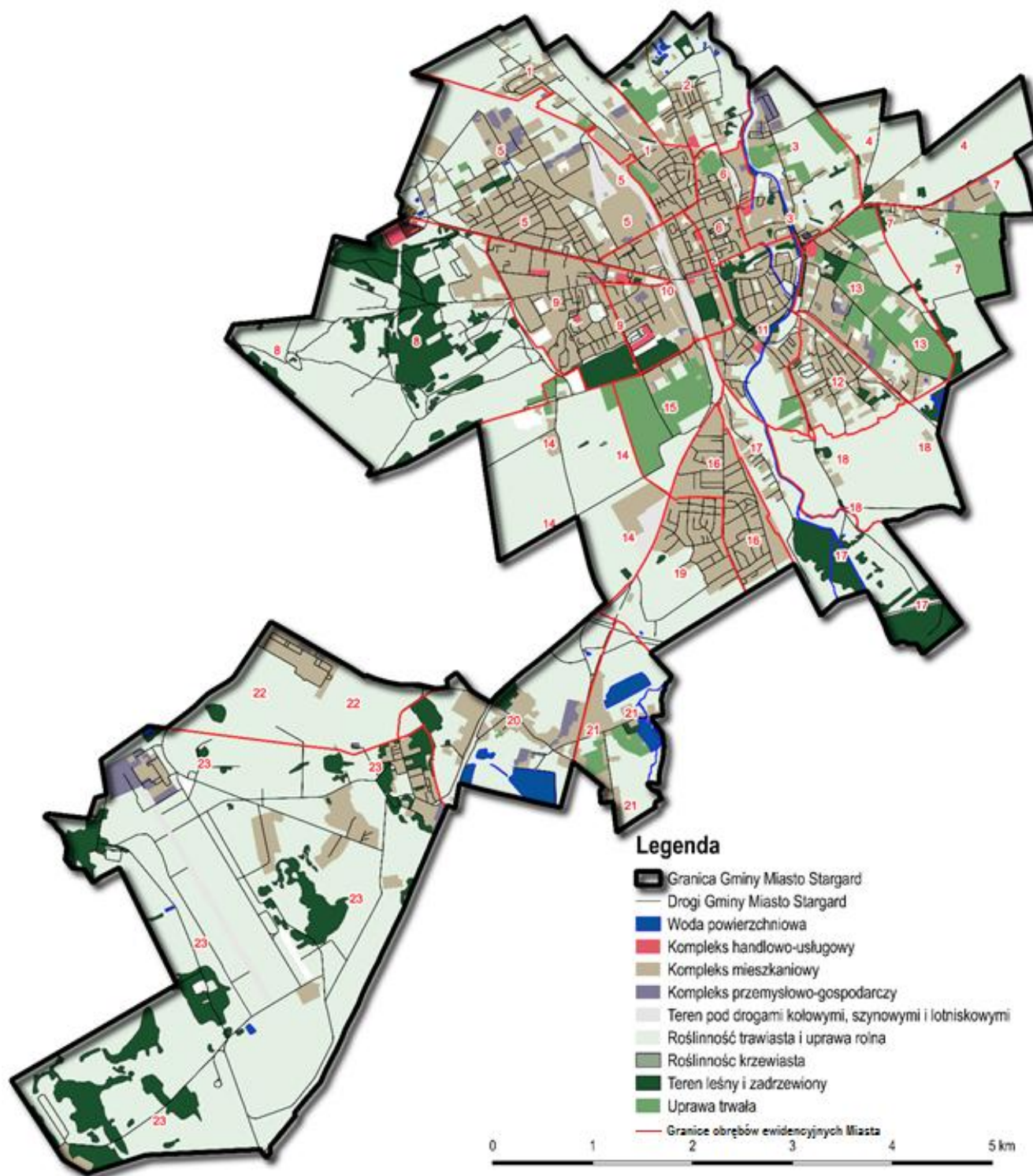
- Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii - obszar dynamicznie rozwijającej się funkcji przemysłowej, gdzie zlokalizowane są dwa duże zakłady: Bridgestone Stargard Sp. z o.o. i Cargotec Poland Sp. z o.o.
- Stargardzki Park Przemysłowy – zlokalizowany jest w północno-zachodniej części miasta i zajmuje powierzchnię około 150 ha. Jest to dynamicznie rozwijająca się strefa Miasta, na terenie której zlokalizowana jest ciepłownia.

W działających na ich terenie kilkudziesięciu firmach zatrudnienie znajdują zarówno mieszkańcy powiatu stargardzkiego, jak i rejonów ościennych. Szacuje się, że w obu parkach przemysłowych w 2023 r. zatrudnionych było blisko 9 tysięcy osób.

Tereny rolnicze zajmują ponad 34% powierzchni Miasta, tereny leśne i parkowe wraz z zieleńcami – 2%, a tereny pozostałe to obszary zurbanizowane lub nieużytki (64%). Największe tereny zielone znajdują się obecnie na terenie Jednostki planistycznej nr 7 – Giżynek, gdzie dominuje funkcja rolnicza, w tym ogrody działkowe, cmentarz komunalny oraz teren obsługi kolejowej. Planuje się, iż tereny te będą w przyszłości chronione przed nieplanowaną zabudową, a tereny porolne zostaną zalesione i zadrzewione.

²³ Załącznik nr 1 do uchwały Nr XXXIX/418/2018 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 27 lutego 2018 r.

Cechą charakterystyczną Miasta Stargard jest również obszar Polygonu. Jest to teren położony w sąsiedztwie terenu górniczego. Po wyłączeniu z terenów zamkniętych docelowo planuje się tutaj zagospodarowanie w kierunku funkcji rekreacyjnej i sportowej, z uwzględnieniem istniejącej zieleni.



Rysunek 4. Zagospodarowanie obszaru Miasta Stargard

Źródło: opracowanie własne.

4.2 UKŁAD DROGOWY

Na układ komunikacyjny Miasta składają się:

- sieć ulic układu podstawowego i obsługującego wraz z terenami zaplecza komunikacji samochodowej;
- sieć linii kolejowych wraz z infrastrukturą dostępową;
- część terenu byłego lotniska wojskowego w Kluczewie.

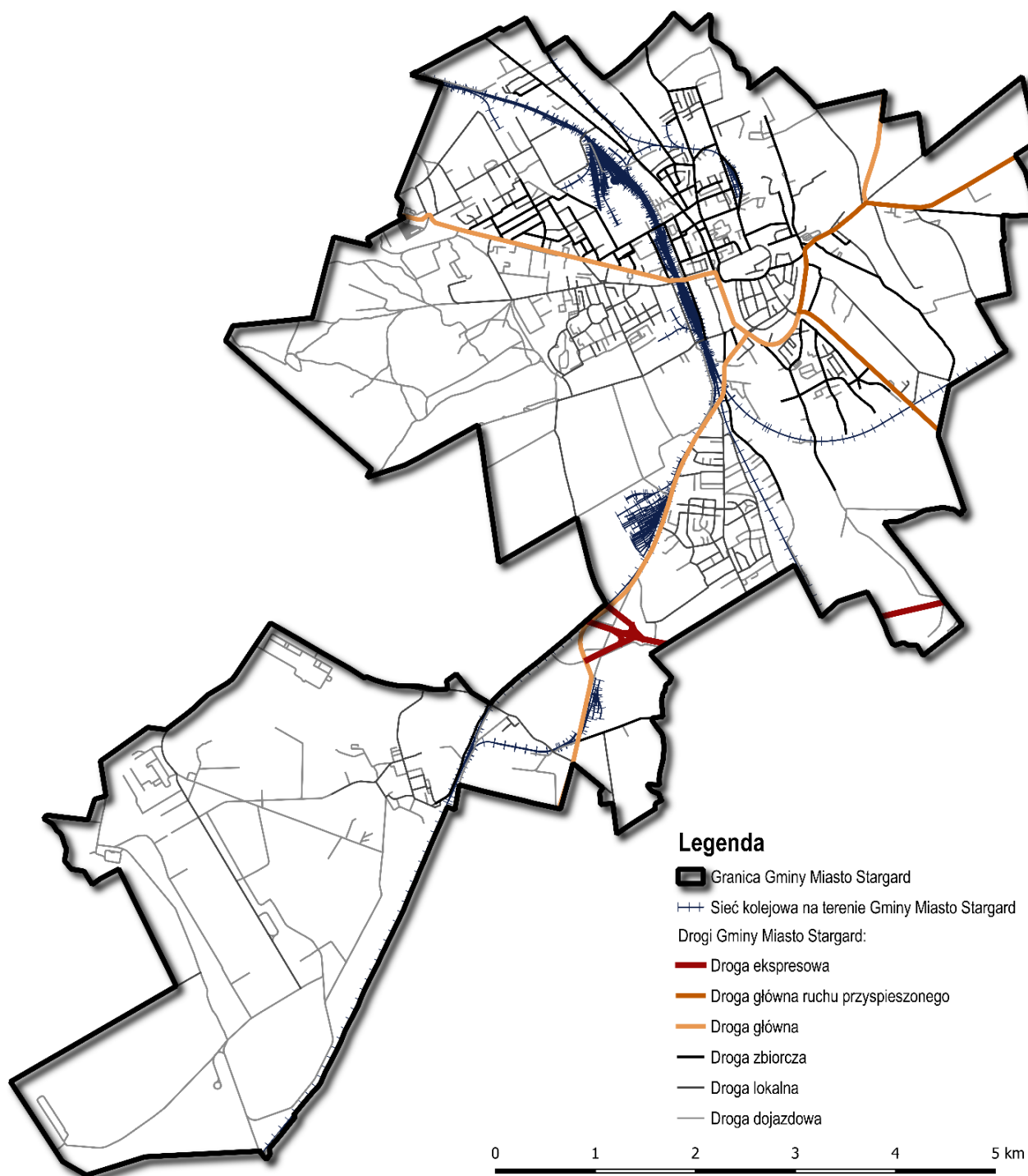
Na terenie Miasta Stargard krzyżują się drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe o łącznej długości 151,015 km, których zarządcami są²⁴:

- Gmina Miasto Stargard: drogi gminne – 108,062 km;
- Zarząd Dróg Powiatowych: drogi powiatowe – 30,093 km;
- Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich: drogi wojewódzkie – 6,460 km;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad: drogi krajowe – 6,400 km.

Podstawowy układ drogowy o znaczeniu lokalnym, regionalnym oraz krajowym obszaru objętego niniejszym Planem transportowym tworzą:

- **droga krajowa nr 10** łącząca aglomerację warszawską z bydgoską – toruńską i szczecińską. na odcinku stanowiącym obwodnicę Stargardu posiada ona status drogi ekspresowej. Przebiega m.in. przez tereny gmin: Miasto Stargard, Kobylanka i Stargard;
- **droga krajowa nr 20** łącząca Pomorze Zachodnie z Pomorzem Gdańskim. Droga przebiega m.in. przez tereny Gminy Miasto Stargard oraz Gminy Stargard;
- **droga wojewódzka nr 106**. Droga przebiega przez Gminę Miasto Stargard oraz Gminę Stargard;
- **droga wojewódzka nr 120**;
- **droga wojewódzka nr 141**. Droga przebiega fragmentem przez obszar Gminy Stargard;
- **droga wojewódzka nr 142** łącząca drogę ekspresową S3 z drogą krajową nr 20. Droga przebiega m.in. przez obszar Gmin Stargard.

²⁴ Stan na koniec 2023 roku. Źródło: „Raport o stanie Miasta Stargard 2023”, Stargard 2024 r.



Rysunek 5. Układ sieci drogowej na terenie Gminy Miasto Stargard
Źródło: opracowanie własne.

4.3 ŚREDNIODOBOWY RUCH NA SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH I KRAJOWYCH W OKOLICACH MIASTA STARGARD

Na drogach krajowych i wojewódzkich regularnie co 5 lat (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadza Generalny Pomiar Ruchu (GPR), którego celem jest zilustrowanie aktualnego poziomu natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci dróg oraz wskazanie prognozy ruchu w perspektywie kolejnych 5, 10 oraz 15 lat. Obecnie obowiązującym i opublikowanym pomiarem jest GPR z roku 2020/2021.

Na drogach krajowych przebiegających przez obszar gmin: miejskiej i wiejskiej Stargard oraz Kobyłanka zarejestrowane natężenie ruchu wynosi ²⁵:

- **w ciągu drogi krajowej nr 10:**
 - 19 165 poj./dobę na odcinku Motaniec – Stargard Zachód,
 - 12 927 poj./dobę na odcinku Stargard Zachód – Stargard Południe,
 - 9 409 poj./dobę na odcinku Stargard Południe – Stargard Wschód,
 - 10 116 poj./dobę na odcinku Stargard Wschód – Suchań;
- **w ciągu drogi krajowej nr 20:**
 - 7 406 poj./dobę na odcinku Stargard Wschód – Stargard
 - 16 123 poj./dobę na odcinku Stargard/ Przejście,
 - 4 854 poj./dobę na odcinku Stargard – Lisowo.

Na drogach wojewódzkich przebiegających przez obszar gmin: miejskiej i wiejskiej Stargard zarejestrowane natężenie ruchu wynosi:

- **w ciągu drogi wojewódzkiej nr 106:**
 - 12 540 poj./dobę na odcinku Stargard/Przejście – gr. Miasta
 - 5 177 poj./dobę na odcinku między Łęczycą i Stargardem,
- **w ciągu drogi wojewódzkiej nr 142:**
 - 5 900 poj./dobę na odcinku między Szczecinem a Łęczycą.

Najbardziej obciążonym ruchem drogowym odcinkiem drogi krajowej w granicach analizowanych Gmin jest odcinek S10 Stargard – Motaniec, natomiast wśród dróg wojewódzkich omawianego obszaru największe natężenie ruchu występuje na drodze wojewódzkiej nr 106 w obrębie Stargardu.

Najbardziej obciążone odcinki dróg w Mieście Stargard to:

- ciąg: ul. Szczecińska – ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego;
- ciąg: ul. Stanisława Staszica – ul. Warszawska – ul. Władysława Broniewskiego;
- ul. Bydgoska;
- ul. Popiela – Obwodnica Staromiejska – ul. Marii Skłodowskiej-Curie.

²⁵ Dane z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2020/2021 r.

4.4 WPLYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

4.4.1 Korzystanie ze środowiska naturalnego

Polska jest zobowiązana, jako członek Unii Europejskiej, do wypełniania jej wymogów prawnych, również w aspekcie ochrony środowiska naturalnego²⁶. Aspekt ten podnoszą strategiczne dokumenty krajowe oraz regionalne. Ochrona ta ma szczególne znaczenie w dużych miastach, w których stan środowiska naturalnego przekłada się istotnie na warunki życia mieszkańców.

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

Pojazdy w trakcie użytkowania stanowią źródło zanieczyszczenia powietrza. Silniki spalinowe zasilane olejem napędowym stanowią najpowszechniejszy sposób

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

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

4.4.2 Emisja spalin

W strefach województwa zachodniopomorskiego, do których zaliczana jest Gmina Miasto Stargard, na stacjach pomiarowych w 2023 roku w zakresie zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym PM10 i PM2,5 a także innych zanieczyszczeń nie odnotowano przekroczeń standardów jakości powietrza. W 2023 roku jakość powietrza w województwie zachodniopomorskim uległa poprawie względem lat poprzednich na co wskazuje „Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim. Raport wojewódzki za rok 2023”²⁷.

Wszystkie badane substancje zostały zakwalifikowane do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczeń wykazały wartości niższe od poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych.

Tabela 8. Wyniki klasyfikacji strefy zachodniopomorskiej dla wybranych substancji

L.p.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie zachodniopomorskiej	Poziom stężeń zanieczyszczenia	Wymagane działania
1.	SO ₂	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego	Utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem.
2.	NO ₂			
3.	C ₆ H ₆			
4.	CO			
5.	O ₃			
6.	PM10			
7.	Pb, As, Cd, Ni (PM10)			
8.	PM2,5 B(a)P			

Źródło: „Roczna ocena jakości powietrza dla województwa zachodniopomorskiego. Raport wojewódzki za rok 2023”, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Szczecinie, Szczecin 2024 r.

²⁶ Art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”.

²⁷ Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Szczecinie, „Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim. Raport wojewódzki zarok 2020”, Szczecin 2021 r.

Obecnie zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego stanowi jeden z największych zagrożeń środowiskowych Gminy Miasto Stargard. Jednym z głównych źródeł emisji szkodliwych dla zdrowia ludzi substancji jest transport, w tym transport zbiorowy. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzo(a)piren oraz pyły (PM).

Głównym efektem spalania paliw w pojazdach o napędzie konwencjonalnym są mieszaniny substancji – przede wszystkim gazowe, frakcje ciekłe i stałe oraz zwiększona emisja cząstek stałych i tlenków azotu. Podkreślić należy, iż pojazdy o napędzie spalinowym są głównymi źródłami emisji cząstek stałych oraz tlenków azotu wytwarzanych w centrach miast. Oprócz dwutlenku węgla pojazdy silnikowe emitują także inne szkodliwe substancje jak dwutlenek siarki, pyły i benzo(a)piren.

Należy przy tym podkreślić, że znaczna część emisji pyłu z transportu drogowego pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, do których zaliczyć można np. ścieranie opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg.

Według stanu na dzień opracowania niniejszego Planu transportowego (tj. grudzień 2024 rok) MPK Sp. z o.o. w Stargardzie dysponowała 40 autobusami o napędzie konwencjonalnym (olej napędowy). Poniższa tabela przedstawia strukturę emisji CO₂, NMHC/NMVC, NOx oraz PM, które emitowane są przez użytkowane w MPK Sp. z o.o. pojazdy.

Tabela 9 Aktualna emisja spalin przez autobusy będąc na wyposażeniu Operatora publicznego transportu zbiorowego

	Szt.	SPALANIE/ ZUŻYCIE PALIWA	NMHC/NMVC [g/km]	Nox [g/km]	PM [g/km]	CO ₂ [kg/km]
ON						
EURO 3						
MAXI	5	36,08 l/100 km	11,91	90,20	1,80	4,80
MEGA	1	53,70 l/100 km	3,54	26,85	0,54	1,43
EURO 4						
MINI	1	16,20 l/100 km	0,75	5,67	0,03	0,43
MAXI	2	42,20 l/100 km	43,44	189,12	1,92	25,20
MEGA	2	56,20 l/100 km	2,70	11,74	0,12	1,56
EURO 5						
MINI	2	16,60 l/100 km	1,53	6,64	0,07	0,88
MAXI	1	41,90 l/100 km	1,93	8,38	0,08	1,12
MEGA	3	55,63 l/100 km	7,68	33,34	0,33	4,44
EURO 6						
MIDI	3	35,57 l/100 km	1,39	4,27	0,11	2,84
MAXI	20	36,41 l/100 km	9,47	29,13	0,73	19,384
	40	-	84,34	405,34	5,73	62,084

Źródło: opracowanie własne zgodnie z wartościami opublikowanymi przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w kalkulatorze emisji zanieczyszczeń..

4.4.3 Emisja hałasu

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

środowiska przed hałasem, którego źródłem jest transport oraz przemysł.

Wielkość hałasu emitowanego na drogach określa Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie

dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku²⁸. Zgodnie z nim na drogach znajdujących się na terenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz zabudowy mieszkaniowo-usługowej maksymalny poziom dźwięku wynosi 65 dB w porze dziennej i 56 dB w nocy oraz odpowiednio 61 dB i 56 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Polska norma PN-92/S-04051²⁹ określa maksymalne natężenie dźwięku, emitowanego przez autobus o masie całkowitej większej niż 5 t oraz maksymalnej mocy silnika przekraczającej 150 kW - wynosi ono 83 dB. Dla pojazdów o mniejszej mocy silnika dopuszczalne natężenie dźwięku wynosi 80 dB.

Raport o stanie środowiska w Województwie Zachodniopomorskim w roku 2020³⁰ identyfikuje źródła

hałasu oraz wskazuje obszary zagrożone jego ponadnormatywnym poziomem. Przedmiotowy raport zawiera wyniki badań monitoringowych hałasu komunikacyjnego, przeprowadzonych w latach 2017-2018. W Gminie Miasto Stargard najważniejszym czynnikiem mającym wpływ na klimat akustyczny Miasta jest komunikacja drogowa, w tym znaczny udział samochodów ciężkich oraz hałas kolejowy (przez Stargard przebiega magistrała kolejowa Szczecin – Poznań, z której odchodzi linia kolejowa do Gdańska).

Ostatnie badania hałasu na terenie województwa zachodniopomorskiego zostały przeprowadzone w 2023 r. a jego wyniki zostały przedstawione w Ocenie stanu akustycznego środowiska na terenie województwa zachodniopomorskiego w roku 2023. Jednak żaden z pomiarów nie był przeprowadzony w pobliżu Stargardu.

²⁸ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.2014 poz. 112 t.j.).

²⁹ Polska norma PN-92/S-04051 (zamiast PN-83/S-04051) Pojazdy samochodowe i motorowery. Dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego. Wymagania i badania.

³⁰ Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Szczecinie, „Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. Raport 2020”, Szczecin 2020 r.

5 OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

5.1 OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

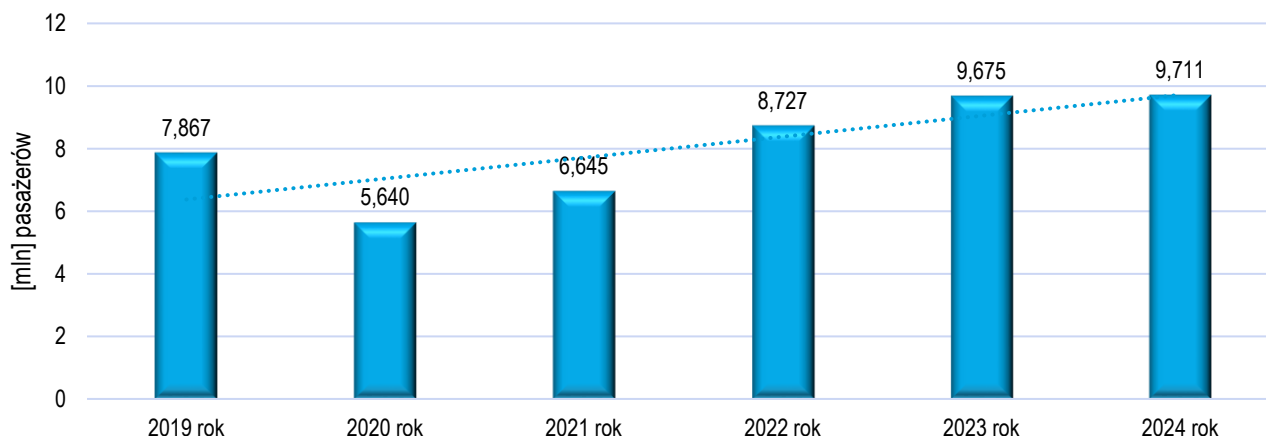
Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym kształtują się w przybliżeniu podobnie jak w innych zespołach miejskich o porównywalnej wielkości. Specyficznymi cechami stargardzkiego systemu komunikacji miejskiej są:

- **główne ciągi transportowe łączące centrum Miasta z osiedlami na zachodzie** (Osiedle Zachód, Hallera, Chopina) **oraz na południu** Miasta (Osiedle Pyrzyckie oraz bardzo oddalone od centrum Osiedla Kluczewo i Lotnisko);
- **występujące bariery terenowe w postaci linii kolejowej Szczecin – Poznań**, która powoduje prowadzenie linii komunikacyjnych w kierunku południowo – zachodnim czterema ciągami transportowymi;
- **linie podmiejskie i miejsko – podmiejskie** organizowane na podstawie stosownych porozumień z Gminami: Stargard, Kobyłanka (do 01.07.2025 r.);
- **linie komunikacyjne funkcjonujące w dni wolne od pracy**.

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

Najważniejszą wartością liczbową określającą stargardzki system komunikacji miejskiej jest popyt efektywny w skali 1 roku. Analiza liczby pasażerów na liniach komunikacyjnych MPK Sp. z o.o. wykazuje, iż w 2020 roku nastąpił duży spadek liczby przewiezionych, jednak od tamtego roku obserwowany jest znaczący trend wzrostowy, gdzie liczba pasażerów w 2024 r. przewyższyła liczbę pasażerów w 2019 r. Przyczyną negatywnych tendencji – spadku liczby pasażerów w 2020 r. była pandemia COVID-19. W związku z nadzwyczajną sytuacją, która miała miejsce konieczne było ograniczenie funkcjonowania części kursów, a to bezpośrednio wpłynęło na popularność i wykorzystanie transportu publicznego w codziennych podróżach.

W 2020 roku komunikacja miejska obsłużyła 5,640 mln pasażerów, natomiast w roku 2024 już **9,711 mln** pasażerów, co oznacza wzrost o aż 72,18%.



Wykres 3. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Stargardzie w latach 2019-2024

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Rozwijający się przemysł i handel w Gminie Miasto Stargard mogą wpłynąć na zwiększenie popytu na komunikację miejską. Zmniejsza się natomiast liczebność podstawowej grupy klientów, którą stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, dodatkowo przewiduje się spadek

populacji w wieku produkcyjnym oraz wzrost liczebności w grupie osób w wieku poprodukcyjnym, spośród których znaczący odsetek stanowią uprawnieni do przejazdów bezpłatnych.

5.2 PROGNOZA POPYTU POTENCJALNEGO OPRACOWANA NA PODSTAWIE WIELKOŚCI POPYTU W ROKU BAZOWYM I CZYNNIKÓW MAJĄCYCH NA NIĄ WPLYW

Prognozę popytu zbudowano w oparciu o historyczne dane o popycie efektywnym oraz wieloczynnikowy model uwzględniający przebieg zmian czynników występujących w ciągu ostatnich lat a mających potencjalny wpływ na wielkość popytu w komunikacji miejskiej. Wybrano następujące czynniki:

- liczba mieszkańców;
- prognoza liczby mieszkańców;
- liczba przejazdów komunikacją miejską oraz
- liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Na wielkości prognozy popytu znaczący wpływ mają również m.in.

- zmiany w ofercie przewozowej;
- organizacja komunikacji miejskiej;
- jakość i standard oferowanych warunków przewozowych;
- sytuacje nadzwyczajne, np. pandemia COVID-19.

W prognozie założono brak istotnych zmian wielkości aktualnych generatorów ruchu w ciągu najbliższych 9 lat.

W obu modelach wpływ na wyniki ma prognozowany przez Główny Urząd Statystyczny trend spadku liczby ludności w Stargardzie (około -2,8% do 2030 roku). Prognozy demograficzne zakładają, że w ciągu każdego roku dynamika spadku będzie utrzymywała się na poziomie około 0,5% licząc w skali rok do roku.

Poniżej przedstawiono dwa, znacznie różniące się od siebie, warianty prognozy popytu potencjalnego na najbliższe 6 lat, do roku 2030 włącznie. Zaproponowano 2 warianty prognozy, gdyż są dwie odrębne możliwości rozwinięcia się obecnej sytuacji rynku publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej w Stargardzie:

Wariant I – pesymistyczny – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że spadek liczby mieszkańców Stargardu będzie zgodny z prognozami demograficznymi (czyli coroczny odpływ o średnio 265 osób). Największy wpływ na malejącą wielkość popytu będą miały zmieniające się preferencje komunikacyjne mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym związane ze wzrostem wskaźnika motoryzacji. Dodatkowo założono brak

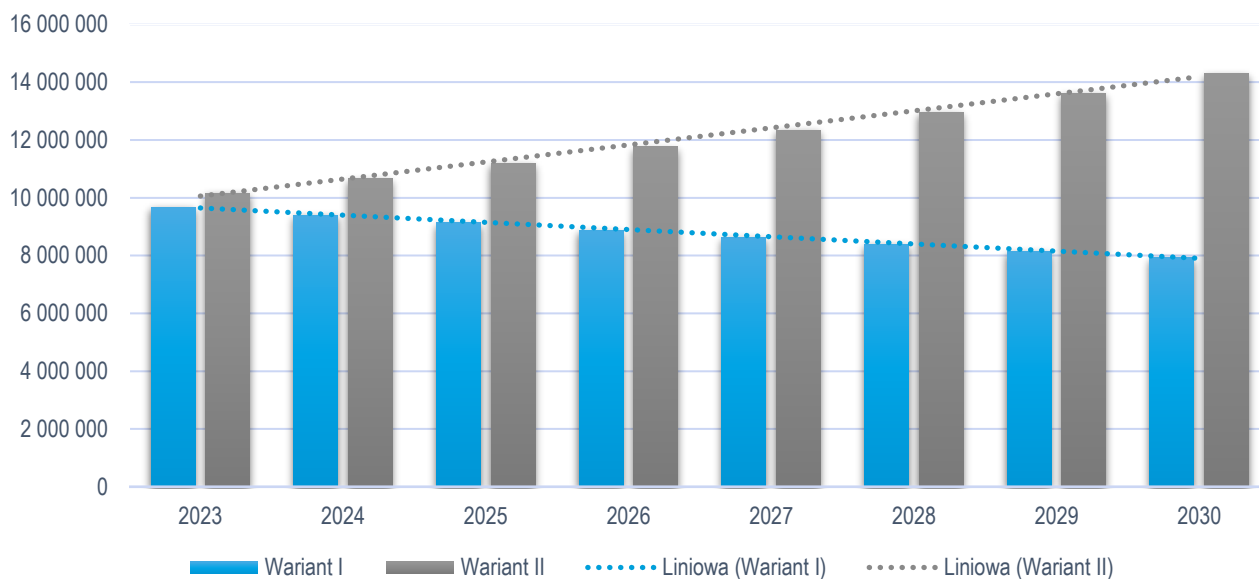
znaczących inwestycji w publiczny transport zbiorowy w Stargardzie, podnoszących jego atrakcyjność i mających wpływ na ograniczenie powyższego trendu.

Istotne z punktu widzenia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego są również sytuacje nadzwyczajne, które bezpośrednio wpływają na liczbę osób poruszających się komunikacją zbiorową. Jednym z możliwych czynników nadzwyczajnych jest wprowadzenie ograniczeń przemieszczania się, jak w przypadku pandemii COVID-19 w 2020 roku. W związku z obostrzeniami sanitarnymi w transporcie zbiorowym w początkowym okresie pandemii odnotowany został znaczny spadek liczby pasażerów we wszystkich środkach transportu.

Wariant I zakłada tempo rocznego spadku liczby pasażerów na poziomie prognozowanego według Głównego Urzędu Statystycznego spadku liczby mieszkańców Stargardu.

Wariant II – optymistyczny – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że trend spadku liczby mieszkańców Miasta będzie postępował zgodnie z prognozami Głównego Urzędu Statystycznego, ale prowadzone będą inwestycje podnoszące jakość publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zapisami niniejszego Planu transportowego. Wariant ten uwzględnia również zeszlóroczny przyrost liczby pasażerów, który jest bardziej miarodajny, uznając rok 2022 r. jako rok bez obostrzeń komunikacyjnych. Tempo przyrostu liczby pasażerów porównując rok 2022 i 2023 wyniosło 10,9%. Nie należy jednak spodziewać się podobnego przyrostu w następnych latach, ze względu na unormowanie się sytuacji popandemicznej. Biorąc zatem wszystkie czynniki wariant II zakłada tempo rocznego wzrostu liczby pasażerów do 2030 roku na poziomie około 5%.

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

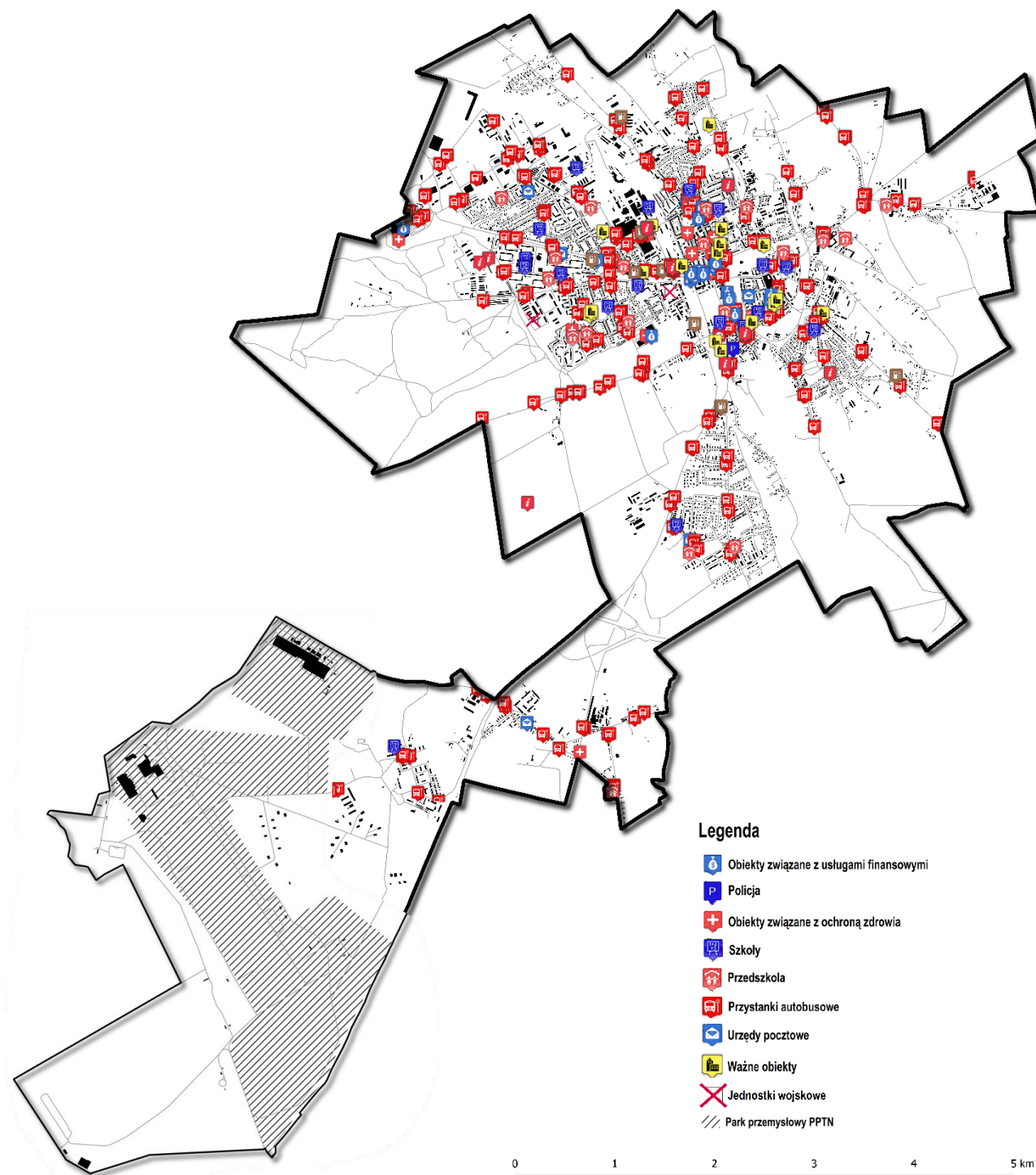


Wykres 4. Prognoza popytu potencjalnego do 2030 r. – założeniu obu wariantów prognozy

Źródło: opracowanie własne.

5.3 NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację podstawowych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miasto Stargard.



Rysunek 6. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Gminy Miasto Stargard

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych w ramach portalu <https://stargard.e-mapa.net/>.

Tabela 10. Wykaz najistotniejszych generatorów ruchu na terenie Miasta

L.p.	Nazwa jednostki	Adres
Placówki oświatowe		
1.	Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Sienkiewicz 8
2.	Szkoła Podstawowa nr 2 z Oddziałami Integracyjnymi	os. Zachód A/5
3.	Szkoła Podstawowa nr 3 z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego	ul. Limanowskiego 7
4.	Szkoła Podstawowa nr 4	ul. Wielkopolska 30
5.	Szkoła Podstawowa nr 5	ul. Kuśnierzy 7
6.	Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 1 - Szkoła Podstawowa nr 6 i Przedszkole Miejskie nr 7	ul. Armii Krajowej 1
7.	Szkoła Podstawowa nr 7	pl. Majdanek 13
8.	Szkoła Podstawowa nr 8	ul. Traugutta 16
9.	Szkoła Podstawowa nr 10	ul. Szkolna 2
10.	Szkoła Podstawowa nr 11 z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego	os. Zachód B/15
11.	Zespół Szkół. Szkoła Podstawowa nr 9 Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I stopnia	ul. Popiela 2
12.	Przedszkole Miejskie nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Spichrzowa 6
13.	Przedszkole Miejskie nr 2	ul. Mieszka I 2
14.	Przedszkole Miejskie nr 3	os. Zachód A/18
15.	Przedszkole Miejskie nr 4	os. Zachód B/2
16.	Przedszkole Miejskie nr 5 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Lechicka 11
17.	Przedszkole Miejskie nr 6	ul. Niewiadomskiego 14
18.	Młodzieżowy Dom Kultury	ul. Portowa 3
19.	I Liceum Ogólnokształcące im. Adama Mickiewicza	ul. Staszica 2
20.	II Liceum Ogólnokształcące im. C. K. Norwida	ul. Mieszka I-go
21.	Zespół Szkół nr 1 im. Mieszka I	ul. Park 3-go Maja 2
22.	Zespół Szkół nr 2 im. Mikołaja Kopernika	ul. os. Zachód B15/a
23.	Zespół szkół nr 5 Centrum Kształcenia Praktycznego im. T. Tańskiego	ul. Gdyńska 8
24.	Zespół Szkół Budowlano-Technicznych	ul. Składowa 2a
25.	Centrum Edukacji Licealnej	ul. Pierwszej Brygady 15a
26.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Dorosłych w Centrum Kształcenia Ustawicznego	Aleja Żołnierza 42
27.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Medica	ul. Mieszka I 4
28.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1	ul. Park 3 Maja 2
29.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 2	ul. Osiedle Zachód B15a
30.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 3	ul. Składowa 2A
31.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 5	ul. Jana Śniadeckiego 4-6
32.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna	ul. Jana Śniadeckiego 4-6
33.	Zachodniopomorska Szkoła Biznesu w Szczecinie. Oddział w Stargardzie	ul. Park 3 Maja 2
34.	Filia w Stargardzie Szczecińskiej Szkoły Wyższej Collegium Balticum	ul. Kazimierza Wielkiego 17
35.	Stargardzka Szkoła Wyższa Stargardinum	ul. Kazimierza Wielkiego 17
Placówki służby zdrowia		
1.	Samodzielny Publiczny Wielospecjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Wojska Polskiego 27
2.	Przychodnia Medycyny Rodzinnej Nr 2	ul. Główna 2
3.	Przychodnia Medycyny Rodzinnej Nr 3	ul. Kilińskiego 3
4.	NZO "Przy Janie" s.c. Przychodnia Medycyny Rodzinnej	ul. Chrobrego 3A
5.	NZO "FAM-MED" sp. z o. o. os.	os. Kopernika 10
6.	NZO "KMW - Centrum Zdrowia"	ul. I Brygady 18
7.	Przychodnia Medycyny Rodzinnej "Ewa - Lek" s.j.	ul. Poczтова 2

8.	Przychodnia Medycyny Rodzinnej "Zachód" s.j.	os. Zachód A17
9.	Przychodnia Osiedle Chopina	ul. Węgierska 10F
10.	Przychodnia Zdrowym Być	ul. Rumuńska 9 A-G/1
11.	Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy - Zachodniopomorskie Centrum Leczenia i Profilaktyki w Szczecinie Przychodnia nr 4	ul. Mickiewicza 18
12.	Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy - Zachodniopomorskie Centrum Leczenia i Profilaktyki w Szczecinie Przychodnia nr 5	al. Żołnierza 12
13.	Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	al. Żołnierza 37
Pozostałe generatory ruchu		
1.	Żłobek Miejski „Leśna Polana”	os. Zachód A4, ul. Krasińskiego 5
2.	Żłobek Niepubliczny „Prosiaczek”	ul. Rumuńska 9a-g/2
3.	Żłobek Niepubliczny „Elemek”	ul. Skarbowa 4a/1a-1b-1c
4.	Żłobek Językowy „Abecadło”	ul. Chopina 31U/5
5.	Niepubliczny Żłobek „Junior”	ul. Pogodna 10-12
6.	Niepubliczny Żłobek „Chatka Małego Skrzatka”	ul. Lechonia 6C i D
7.	Klub dziecięcy „Kreatywny Maluch”	ul. Limanowskiego 32
8.	Niepubliczny Integracyjny Żłobek „Niezapominajka”	ul. Niepodległości 59/3-4
9.	Domowe Montessori „Klub Malucha” Małgorzata Koziak	ul. Reymonta 18
10.	Żłobek Niepubliczny „Słoneczko”	ul. Śniadeckiego 17
11.	Żłobek Niepubliczny „Małe Omnibuski”	ul. Chopina 31u/6
12.	Dzienny Dom "Senior+"	ul. Limanowskiego 24
13.	Klub "Senior+"	ul. Śniadeckiego 11
14.	Klub "Senior+"	ul. Lotników 8
15.	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Warszawska 9A
16.	Stargardzkie TBS Sp. z o. o.	ul. Struga 29, al. Żołnierza 11A i ul. Popiela 20
17.	Środowiskowy Dom Samopomocy typu B	ul. Brzozowa 26
18.	Środowiskowy Dom Samopomocy typu AC, Dzienny Dom Senior+, siedziba Oddziału Rejonowego PCK	ul. Limanowskiego 24
19.	Mieszkalnictwo wspomagane dla seniorów	ul. Śniadeckiego 11
20.	Mieszkalnictwo wspomagane dla osób z niepełnosprawnością intelektualną	ul. Przedwiośnie 85 i 99, ul. Broniewskiego 2a
21.	Warsztaty Terapii Zajęciowej i siedziba Polskiego Stowarzyszenia na Rzecz Osób z Niepełnosprawnością Intelektualną Koło w Stargardzie	ul. Sikorskiego 16
22.	Stargardzkie Centrum Wspierania Organizacji Pozarządowych	ul. Szczecińska 17
23.	Stowarzyszenie Amazonek "STOKROTKA"	pl. Majdanek 7
24.	Oddział Krajowego Towarzystwa Autyzmu	ul. Składowa 2a
25.	Chrześcijańska Służba Charytatywna – Filia w Stargardzie	ul. Kochanowskiego 24
26.	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, Starostwo Powiatowe	ul. Skarbowa 1
27.	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Pierwszej Brygady 35
28.	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	pl. Majdanek 7A
29.	Bursa Szkolna	pl. Majdanek 7
30.	Stowarzyszenie Nauczycieli i Rodziców Dzieci ze Specjalnymi Potrzebami Edukacyjnymi	ul. Wita Stwosza 1a/b
31.	Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii	ul. Gdyńska 8
32.	Stowarzyszenie „MONAR”	ul. Wojska Polskiego 30/2
33.	Stowarzyszenie Klub Abstynenta "ALA"	ul. Wojska Polskiego 4U/1
34.	Chorągiew Zachodniopomorska ZHP Hufiec	ul. Rynek Staromiejski 1
35.	Towarzystwo Przyjaciół Dzieci Zachodniopomorski Oddział Regionalny w Szczecinie	ul. Traugutta 16/1, ul. 11 Listopada 22, ul. Marii Konopnickiej 1
36.	Przychodnia Terapii Uzależnienia Od Alkoholu i Współuzależnienia	ul. Wyszyńskiego 22 b/3
37.	Starostwo Powiatowe w Stargardzie	ul. Skarbowa 1
38.	Urząd Skarbowy w Stargardzie	ul. Towarowa 15

39.	Sąd Rejonowy w Stargardzie	ul. Stefana Okrzei 8
40.	Sąd Rejonowy w Stargardzie	ul. Wojska Polskiego 17-19
41.	Urząd Gminy Stargard	ul. Rynek Staromiejski 5
42.	Komenda Powiatowa Policji w Stargardzie	ul. Warszawska 29
43.	Komenda Powiatowej Straży Pożarnej w Stargardzie	ul. Księcia Bogusława IV 21
44.	Szpital Powiatowy	ul. Wojska Polskiego 27
45.	ZUS Stargard	ul. Składowa 2
46.	Urząd Miejski w Stargardzie	Ul. Czarnieckiego 17
47.	Urząd Miejski w Stargardzie - Ratusz	ul. Rynek Staromiejski 1
48.	Muzeum Archeologiczno-Historyczne w Stargardzie	Rynek Staromiejski 2-4
49.	Muzeum Archeologiczno-Historyczne w Stargardzie - Basteja	Park Piastowski 1
50.	Stargardzkie Centrum Nauki	ul. Bolesława Chrobrego 21
51.	Stargardzkie Centrum Kultury	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 105
52.	Amfiteatr	Park Bolesława Chrobrego
53.	Teatr Letni	Park Bolesława Chrobrego
54.	Książnica Stargardzka	ul. Mieszka I 1
55.	Dom Kultury Kolarza	ul. Szczecińska 17
56.	Młodzieżowy Dom Kultury	ul. Portowa 3
57.	Centrum Informacji Turystycznej	ul. Rynek Staromiejski 4
58.	OSiR Stargard - AquaStar	ul. Szczecińska 35
59.	Hala Sportowa OSiR Stargard	ul. Pierwszej Brygady 1
60.	Stadion Miejski	ul. Sportowa 1
61.	Stadion Miejski	ul. Ceglana 1
62.	Boisko treningowe	ul. Ceglana 11
63.	Kościół św. Jana w Stargardzie	ul. Św. Jana Chrzyciela 1
64.	Kolegiata Najświętszej Marii Panny Królowej Świata	ul. Bolesława Krzywoustego 12
65.	Kościół Rzymskokatolicki pw. Świętego Ducha	plac Świętego Ducha
66.	Kościół p.w. Chrystusa Króla Wszechświata	ul. J. Nowakowskiego 2
67.	Kościół p.w. Miłosierdzia Bożego	ul. Ulanów Jazłowieckich 3
68.	Kościół Zielonoświątkowy w Stargardzie	ul. Robotnicza 11/2
69.	Cerkiew Piotra i Pawła	ul. Jana Chrzyciela 2
70.	Kościół Przemienienia Pańskiego	ul. Młyńska 36
71.	Cmentarz Komunalny	ul. Tadeusza Kościuszki
72.	Nowy Cmentarz	ul. Spokojna 49
73.	Międzynarodowy Cmentarz Wojskowy	ul. Reymonta 26
74.	Jednostka Wojskowa nr 1749 - Brygada Wsparcia Dowodzenia Wielonarodowego Korpusu Północny-Wschód - CSB Stargard	aleja Żołnierza 37
75.	Jednostka Wojskowa 5889	ul. Zwycięzców 1
76.	Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie	ul. Metalowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji udostępnionych przez Urząd Miejski w Stargardzie.

Do generatorów ruchu zaliczyć należy ponadto Rodzinne Ogrody Działkowe, parki miejskie, sklepy wielkopowierzchniowe i galerie handlowe oraz zakłady pracy, które rozmieszczone są we wszystkich częściach Miasta.

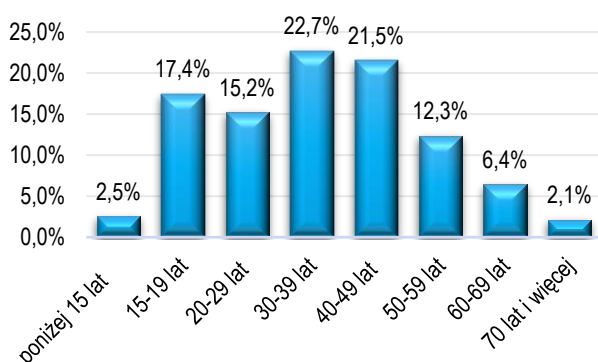
6 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

6.1 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

6.1.1 Opis badania i grup respondentów

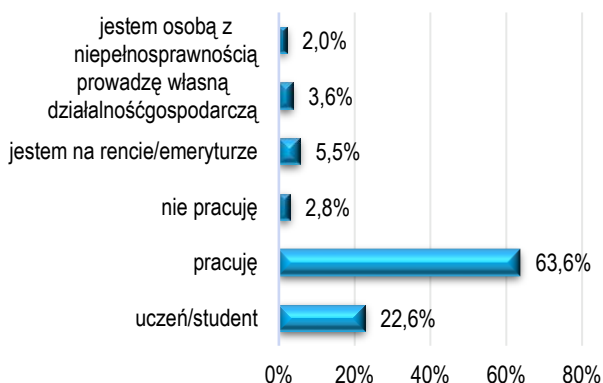
Badania ankietowe dotyczące sposobów obecnego przemieszczania się, celów podróży i opinii na temat komunikacji zbiorowej w Mieście Stargard oraz preferencji względem organizowania komunikacji zbiorowej przeprowadzone zostały w terminie od 07 listopada 2024 r. do 10 grudnia 2024 r. poprzez ankietę internetową umieszczoną na stronach informacyjnych Miasta i Gmin ościennych.

Wśród przebadanej grupy 971 osób zdecydowaną większość stanowiły kobiety – 66,8%. Niemal 60% ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym 20-49 lat, a zdecydowana większość to osoby pracujące lub uczące się. 22,6% ankietowanych to osoby tylko uczące się, a 5,5% stanowią osoby będące na rencie i emeryturze. Rozkład ankietowanych według grup wiekowych i aktywności zawodowej przedstawiają wykresy poniżej.



Wykres 5. Rozkład grup wiekowych respondentów ankiety

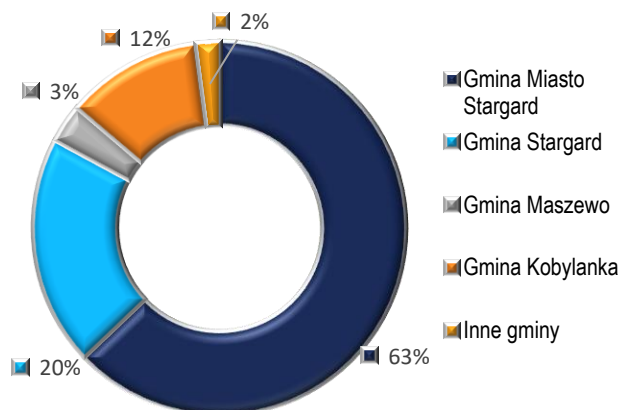
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



Wykres 6. Aktywność zawodowa respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

Wśród respondentów korzystających z komunikacji miejskiej dominowali mieszkańcy Gminy Miasto Stargard – 62,9%, oraz Gminy Stargard – 19,9%. Jak możemy wywnioskować, ponad 80% ankietowanych zamieszkuje obszar Miasta i Gminy Stargard; daje to ogromne możliwości w analizowaniu potrzeb transportowych mieszkańców tego obszaru, jednocześnie znacznie obniża możliwość analizowania systemu komunikacji publicznej w szerszym jej zasięgu. Dokładny podział respondentów ze względu na wskazane miejsce zamieszkania przedstawia wykres poniżej.



Wykres 7. Miejsce zamieszkania respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

6.1.2 Obecny podział zadań przewozowych

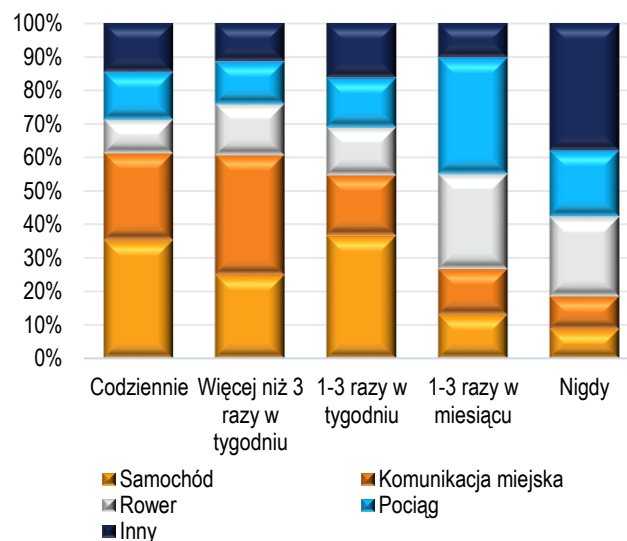
Pierwsze z pytań ankiety dotyczyło częstotliwości korzystania z wybranych środków transportu. Respondenci w codziennych przejazdach najczęściej wybierają podróże komunikacją miejską (37% ankietowanych) oraz samochodem osobowym (36% ankietowanych).

W przejazdach 1-3 razy w tygodniu największy udział mają samochody osobowe, większym udziałem aniżeli komunikacja publiczna, charakteryzuje się również rower. Ponad 30% respondentów wsiada na rower 1-3 razy w miesiącu. Odpowiednio 40% i 15% mieszkańców nigdy nie korzysta z roweru i samochodu jako środka lokomocji.

Ankietowanych zapytano także o to, czy są użytkownikami komunikacji miejskiej MPK Sp. z o.o. w Stargardzie. Niemal 80% ankietowanych okazało się być użytkownikami komunikacji miejskiej, co w bardzo pozytywny sposób wpłynęło na możliwość analizy wyników ankietowych.

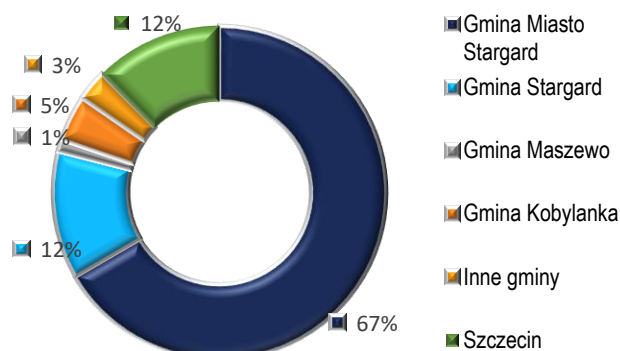
Użytkownicy komunikacji miejskiej najczęściej podróżowali bądź w granicach Miasta Stargard, bądź do niego – 68,5% podróżnych; znaczna część podróżowała także do Gminy Stargard – 11,7%. Kolejnym ważnym celem podróży jest stolica województwa – miasto Szczecin, które jest celem dla 11,7% respondentów. 4,2% użytkowników komunikacji za cel obiera Gminę Kobylankę, 1,1% Gminę Maszewo a ponad 2,8% inne gminy.

W ramach badania destynacji podróży użytkowników komunikacji miejskiej, zapytaliśmy także o przyczynę najczęstszych podróży. Wśród ogółu badanych najczęściej pojawia się praca – 42,2 % użytkowników, kolejno szkoła – 22,6% użytkowników, ważnymi przyczynami są także spotkania towarzyskie i zakupy, odpowiednio 11,1% i 9,6%. Do mniej częstych należą zdrowie i sprawy urzędowe – odpowiednio 5,4% i 2,8%.

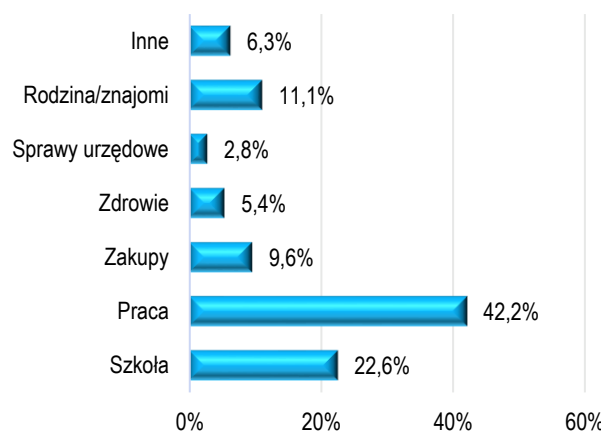


Wykres 8. Pytanie: Jak często korzysta Pan/i z poniższych środków transportu?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



Wykres 9. Pytanie: Proszę wskazać miejsce najczęstszych podróży



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Wykres 10. Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W przypadku pytania „Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji miejskiej?”, zdecydowana większość ankietowanych użytkowników komunikacji miejskiej, wskazała na „*brak możliwości korzystania z samochodu osobowego*” – 35,4%; kolejną ważną przyczyną korzystania z komunikacji miejskiej jest „*niski koszt podróży*”, który został wskazany przez ponad 27,0% ankietowanych. 11,3% uzyskała odpowiedź o „*niedostatecznej liczbie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych*” a 9,5% „*warunki atmosferyczne*”.



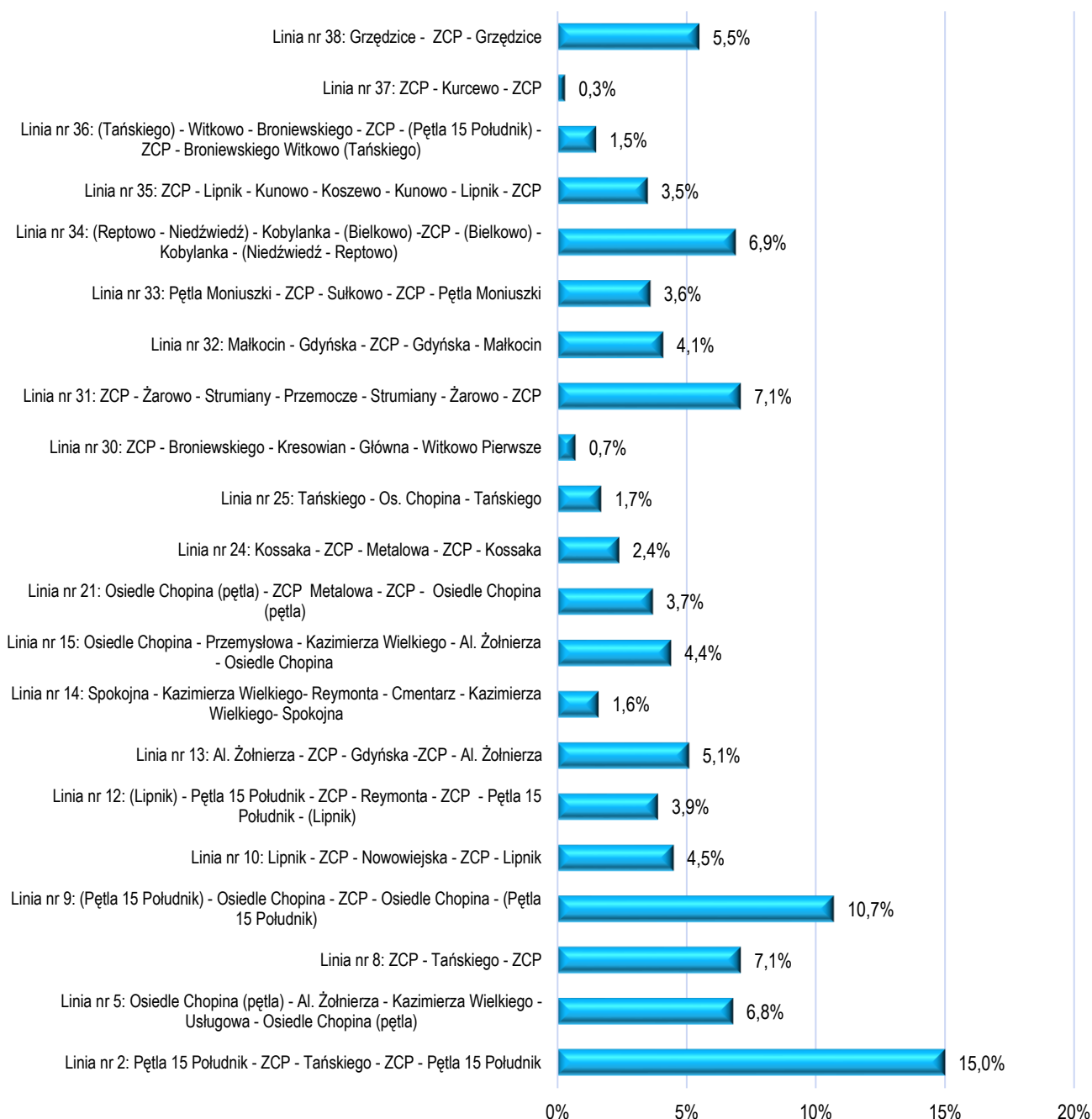
Wykres 11. Pytanie: Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji miejskiej?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

6.1.3 Ocena aktualnego wykorzystania komunikacji miejskiej

W ramach ankiety zapytano również o to, którą z linii mieszkańcy podróżują najczęściej. W ogólnej grupie ankietowanych dominującym obciążeniem charakteryzuje się linia nr 2 biegnąca z Pętli 15 Południk, przez ZCP w kierunku ul. Tańskiego. Linie tę wskazało 15,0% ankietowanych korzystających z komunikacji publicznej. Kolejną linią o najwyższej ilości wskazań jest linia nr 9 biegnąca z Pętli 15 Południk, przez Osiedle Chopina do ZCP. Duża ilość wskazań dotyczy także linii nr 8, 31, 34 i 5. Do linii o najmniejszej ilości wskazań należą linie nr 37, 30, 14 i 25. Na podstawie linii autobusowych o najczęstszej liczbie wskazań, możemy wywnioskować, które z tras są najbardziej obiegane, które z dzielnic Miasta i miejsca w Mieście są największymi generatorami ruchu. Linii nr 2, jest dominującą w szkieletie transportowym Miasta. Ponadto wiele wskazań respondentów dotyczy linii

autobusowych kursujących w ramach Miasta, stanowiących podstawowe linie, w mniejszym stopniu wskazywano linie podmiejskie, co jednocześnie nie oznacza, że nie spełniają one swej ważnej roli w integracji transportowej terenów podmiejskich z Miastem. Do najważniejszych generatorów ruchu należą strefy przemysłowe na północnym zachodzie Miasta oraz na terenach byłego lotniska wojskowego, a także duże osiedla znajdujące się w oddaleniu od centrum stanowiącego przedmieście wraz z obszarem Starego Miasta. Stąd też ważnym jest, aby zwiększać częstotliwość kursowania podstawowych linii komunikacji miejskiej stanowiących sieć połączeń w ramach Miasta z strefami przemysłowymi, co powinno pozwolić na znaczne ograniczenie ruchu samochodowego, zwiększyć liczbę pasażerów i jednocześnie pozwoli przełożyć się na ochronę środowiska.



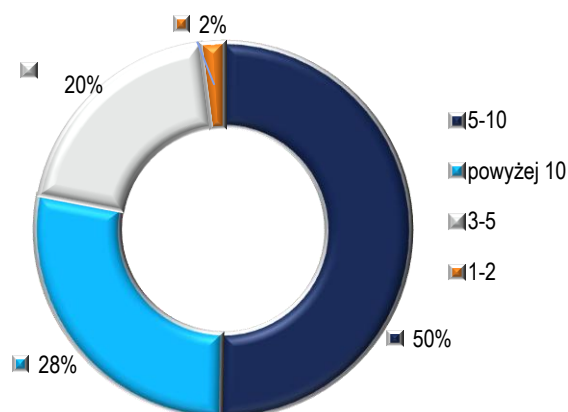
Wykres 12. Pytanie: Którą linią najczęściej Pan/i podróżuje?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W pytaniu otwartym ankietowani zostali poproszeni o wskazanie miejsc, gdzie brakuje połączeń autobusowych. Do najczęstszych komentarzy należały te odnoszące się do częstotliwości połączeń. Spora część dotyczyła zwiększenia liczby połączeń na Osiedle Pyrzyckie, Osiedle Zachód i Osiedle Lotnisko. Równie często w odpowiedziach pojawiała się miejscowość Kobylanka, Kobylanka, Grabowo,

Sowno, Smoglice (szczególnie przed godz. 06:00) a także Osiedle Kluczewo i Grzędzice. Ważnymi aspektami wskazanymi przez respondentów są także częstsze kursy autobusów do stref przemysłowych. Mieszkańcy często postulowali o zwiększenie liczby kursów w weekendy oraz w wakacje. Mieszkańcy wskazali także potrzebę lepszego skomunikowania Alei Żołnierza w Stargardzie.

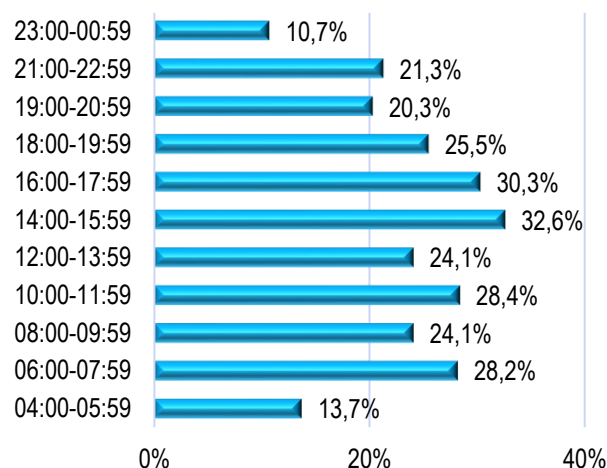
Do kolejnych ważnych aspektów wpływających na sposób organizacji transportu miejskiego jest długość podróży osób korzystających z komunikacji miejskiej. Na podstawie ankiety, możemy dowiedzieć się, że ponad połowa użytkowników komunikacji publicznej pokonuje między 5 a 10 przystanków – 50,3% ankietowanych; 27,8% pokonuje powyżej 10 przystanków. Łącznie mniej niż 22% użytkowników pokonuje poniżej 5 przystanków. Dane zostały zobrazowane na wykresie kołowym.



Wykres 13. Pytanie: Ile przystanków pokonuje Pan/i podczas podróży komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Bardzo ważnym elementem sprawnie funkcjonującej komunikacji miejskiej jest częstotliwość z jaką obsługiwane są dane linie. Aż 83,6% ankietowanych korzystających z komunikacji miejskiej wskazało, że częstotliwość kursów linii jest niewystarczająca. Ankietowani wskazali także godziny, w których uważają, że częstotliwość powinna zostać zwiększona. Największa liczba wskazań przypadła na godziny 14:00-15:59 i na godziny 16:00-17:59 oraz na godziny 10:00-11:59 i 06:00-07:59. Wskazuje to na zwiększone zapotrzebowanie na usługę komunikacji publicznej w godzinach porannych dojazdów do pracy, w popołudniowych godzinach powrotów oraz przed południem.



Wykres 14. Pytanie: W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona?

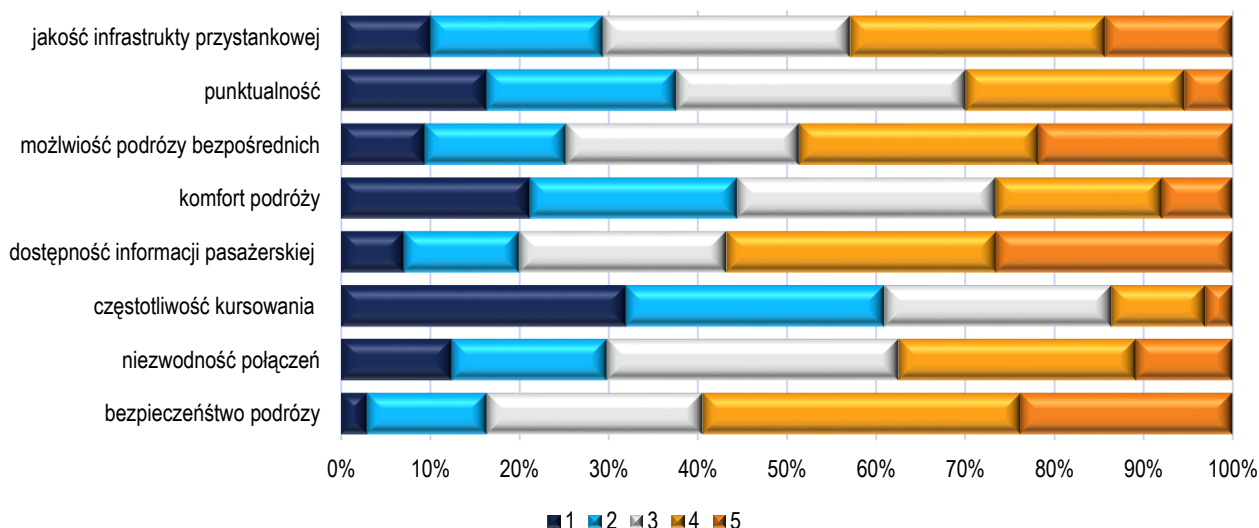
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Wszystkie powyżej wymienione aspekty organizacji komunikacji miejskiej wpływają na ostateczną ocenę użytkownika o usłudze i sprawiają, że podejmuje on decyzję o skorzystaniu z niej, bądź też poszukiwania alternatywy.

Ankietowani pasażerowie komunikacji miejskiej w Stargardzie i Gminach ościennych oceniali wybrane aspekty funkcjonowania systemu transportu publicznego (1 – najniższa ocena; 5 – najwyższa ocena).

Do pozytywnych aspektów użytkownicy zaliczyli „bezpieczeństwo” oraz „dostęp do informacji o przewozach” i „dostępność informacji pasażerskiej”, co wskazuje na stworzenie spójnego i przejrzystego systemu wizualizacyjnego przekazu informacji pasażerskiej. Ogół pasażerów najgorzej ocenił „częstotliwość” kursowania.

Poniżej przedstawiono wykres przedstawiający oceny poszczególnych aspektów dla ogółu ankietowanych.



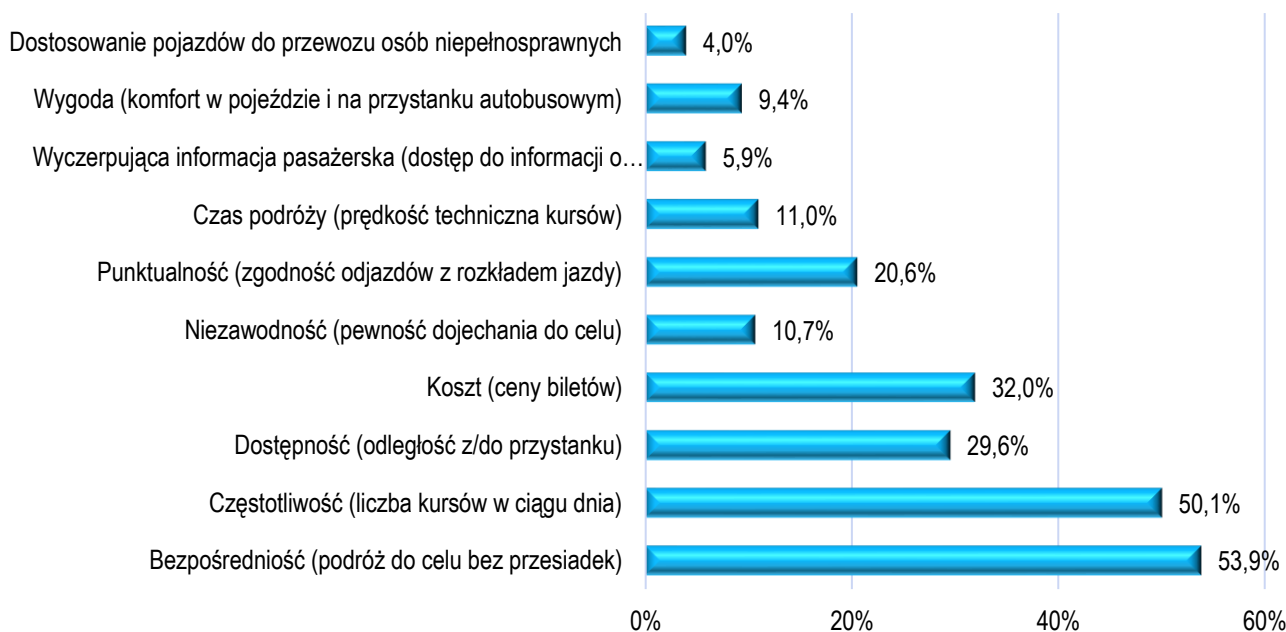
Wykres 15. Pytanie: Jak ocenia Pan/i komunikację miejską w Stargardzie w następujących aspektach?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

6.1.4 Wymagania pasażerów względem organizacji komunikacji miejskiej

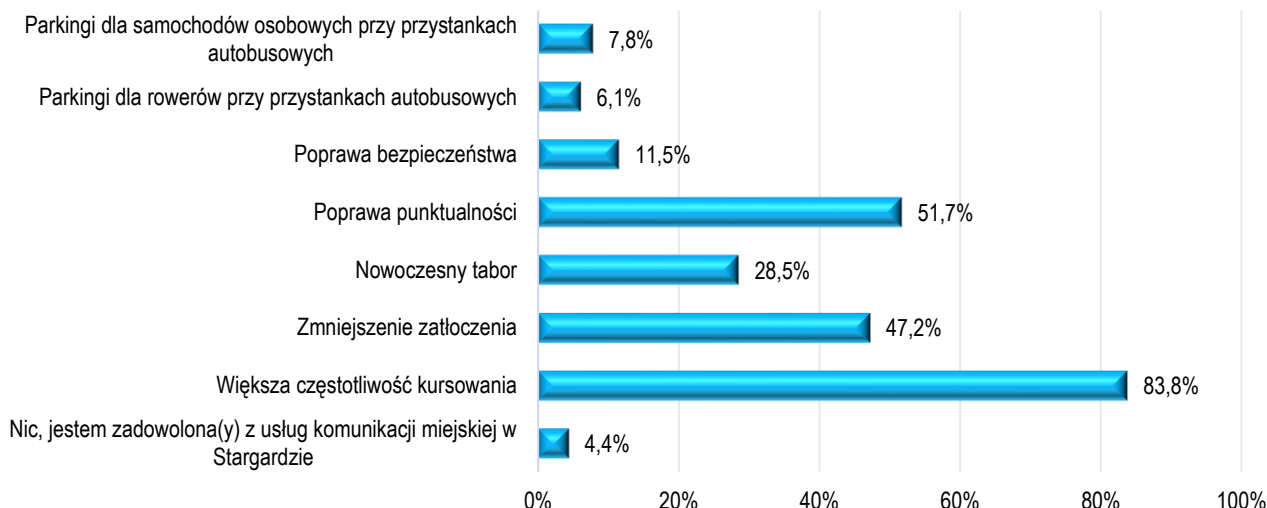
Pewne pytania ankiety pozwalają nam odpowiedzieć na pytanie „Jak pasażerowie chcieliby, aby komunikacja miejska wyglądała w przyszłości?”. Które z cech komunikacji miejskiej pasażerowie ocenili jako najistotniejsze? Ogół grupy ankietowej wskazał na „bepośredniość podróży”, „częstotliwość” oraz „punktualność”. Ważny jest także „koszt biletu” oraz „odległość do przystanku”. Do najważniejszych czynników wskazywanych przez respondentów, które pomogłyby poprawić funkcjonowanie komunikacji miejskiej,

jest „większa częstotliwość” oraz „poprawa punktualności”. Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej mogłaby zostać również osiągnięta dzięki „zmniejszeniu zatłoczenia” i „nowoczesnemu taborowi”. Poniższe wykresy prezentują odpowiedzi ankietowanych na pytania o najistotniejsze aspekty komunikacji miejskiej oraz o elementy sprzyjające poprawie jej funkcjonowania.



Wykres 16. Pytanie: Które z podanych cech komunikacji miejskiej są dla Pana/i najistotniejsze?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

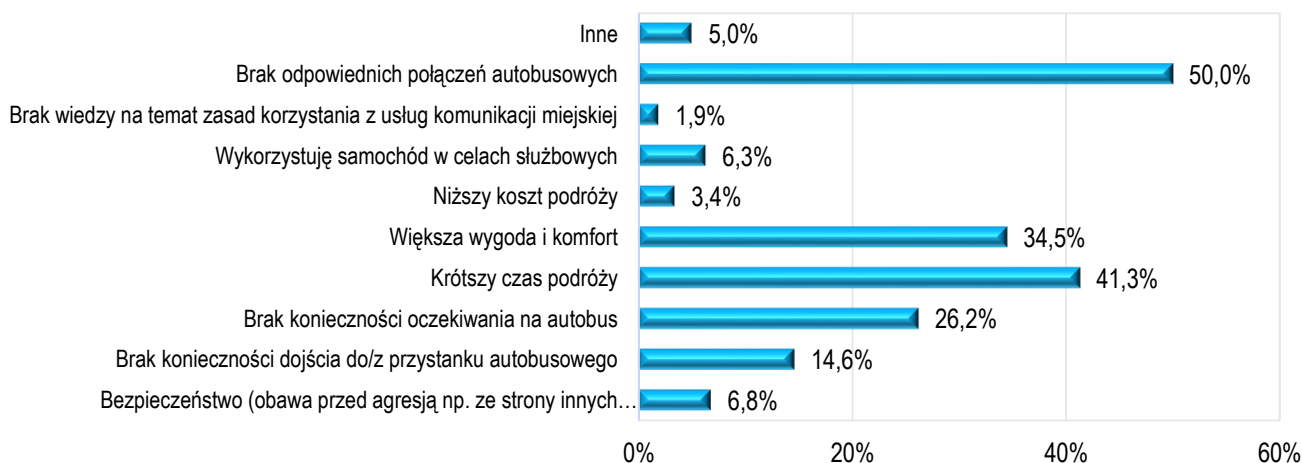


Wykres 17. Pytanie: Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania komunikacji miejskiej w Stargardzie?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Rozwój komunikacji miejskiej może nastąpić jedynie poprzez zwiększenie liczby jej użytkowników, co z kolei związane jest z dostosowaną ofertą przejazdów, wygodą i komfortem przewożącymi nad innymi środkami transportu oraz zwiększaniem się świadomości ekologicznej mieszkańców. Ważnym jest, aby zachęcać osoby korzystające w chwili obecnej z samochodów osobowych do korzystania z komunikacji miejskiej. Jak już wspomniano, ponad 20% ankietowanych okazało się nie być użytkownikami komunikacji miejskiej w Stargardzie. Ankietowani z tej grupy odpowiedzieli więc na pytanie, dlaczego podróżują samochodem osobowym oraz co skłoniłoby ich do zmiany tego zachowania i wybrania komunikacji publicznej jako podstawowy środek lokomocji.

Do najważniejszych aspektów przeważających nad wyborem komunikacji publicznej należy „brak odpowiednich połączeń autobusowych”. Mimo rozbudowanej sieci linii autobusowych możliwym jest, że nie będzie możliwości korzystania z komunikacji publicznej przez względnie spory obszar obsługi i rozległość Miasta; ta specyfika Miasta znacząco ogranicza możliwości rozbudowy systemu komunikacji miejskiej i zwiększa koszt jego obsługi. Ponadto zmotoryzowani ankietowani wskazywali na „krótszy czas przejazdu” „większy komfort podróży” samochodem osobowym oraz, a także na „brak konieczności oczekiwania na autobus i dochodzenia z/do przystanku”.



Wykres 18. Pytanie: Dlaczego podróżuje Pan/i samochodem osobowym?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Do najważniejszych aspektów zachęcających do korzystania z komunikacji miejskiej należą: „*zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów*”, „*niskie ceny biletów*”, a także „*możliwość dogodnych przesiadek*”. 23,9% użytkowników samochodów osobowych nic nie przekona do korzystania z komunikacji miejskiej.



Wykres 19. Pytanie: Co skłoniłoby Pana/Panią do częstszego korzystania z usług komunikacji miejskiej?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

6.1.5 Podsumowanie

Rozległość Miasta i osiedli w jego granicach, a także konieczność skomunikowania go z przyległymi obszarami wiejskimi powoduje, że sieć transportowa, aby była sprawna musi być mocno rozbudowana i przez to kosztowna. Czynniki te wpływają znacznie na częstotliwość z jaką mogą kursować autobusy. A to właśnie częstotliwość kursowania autobusów została wskazana jako największy mankament obecnego funkcjonowania komunikacji miejskiej. Ważnym aspektem jest stałość podróży większości korzystających z komunikacji miejskiej, tj. podróże między szkołą/pracą, a domem. Pozwala to na wytypowanie najważniejszych ośrodków zagęszczenia o wspomnianych funkcjach na terenie Miasta; do takich obszarów z pewnością należą strefy przemysłowo-usługowe na północnym-zachodzie Miasta oraz na obszarze byłego lotniska wojskowego, a także duże osiedla mieszkaniowe. Sytuację tę potwierdza obłożenie linii nr 2 jako najczęściej wskazywanej linii autobusowej, z której korzystają podróżni. Linia ta swym biegiem łączy obydwie strefy przemysłowe jednocześnie łącząc ważne punkty usługowe i inne generatory ruchu

znajdujące się w centrum Miasta oraz przejeżdża przez duże osiedla mieszkaniowe o wysokiej gęstości zaludnienia. Dla poprawy komfortu podróżowania komunikacją publiczną i zachęcenia obecnie zmotoryzowanych mieszkańców do przesiadki w autobus miejski należy skupić się na zwiększeniu częstotliwości kursowania. Istotny jest również komfort korzystania z infrastruktury transportowej, tj. wykorzystywaniu nowoczesnych autobusów z klimatyzacją, zadbanie o czystość i schludność przystanków i ich otoczenia, a także o przejrzystość informacji pasażerskiej i jej jednolity wygląd wizualny. Oprócz wspomnianej zwiększonej częstotliwości kursowania najważniejszych linii, mieszkańcom zależy także na bezpośrednich połączeniach. Do pozytywnych aspektów analizowanych wyników należy zaliczyć to, że mieszkańcy nie skarżą się na inne czynniki funkcjonowania komunikacji poza wspomnianymi częstotliwością i bezpośredniością, co dobrze świadczy o obecnym funkcjonowaniu systemu i daje szansę na stworzenie sprawnego systemu komunikacji publicznej na terenie gminy i w jej obrębie.

6.2 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU WYNIKAJĄCE Z POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Zadanie to należy wykonywać na dwóch płaszczyznach. Pierwsza z nich to udostępnienie komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych poprzez likwidację barier infrastrukturalnych (takich jak np. wysokie krawężniki, przejścia podziemne oraz naziemne, itd.). Druga płaszczyzna to zapewnienie taboru autobusowego spełniającego wymogi dla osób niepełnosprawnych.

Wszystkie linie powinny być wciąż obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe, bez progów poprzecznych wewnątrz. Jako standard w autobusach powinna znajdować się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce

przeznaczone dla niego. W sytuacji, w której na autobus oczekuje osoba niepełnosprawna bądź z wózkiem dziecięcym, kierowca obligatoryjnie skorzysta z opcji przykłąku, czyli obniżenia podłogi w drzwiach. Ponadto autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niedowidzących i ociemniałych). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Miasto powinno zapewniać również możliwość wykonania przewozu specjalnego na indywidualne życzenie, dostępnego tylko dla osób niepełnosprawnych, który pozwoli na dowóz do miejsca nauki, rehabilitacji, itp.

7 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

7.1 FORMY FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

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

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą w szczególności być³¹:

- **opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;**
- **rekompensaty z tytułu:**
 - utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym;
 - utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione;
 - poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.**

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

7.2 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe;
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego;
- udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- środki Unii Europejskiej;
- środki z innych źródeł.

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

³¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym art. 50 - 54.

Tabela 11. Praca eksploatacyjna wykonana przez MPK Sp. z o. o. w Gminie Miasto Stargard w roku 2020, 2023 i 2024.

Rok	Łącznie	Miasto Stargard	Gmina Stargard	Gmina Kobylanka	Gmina Stara Dąbrowa	Gmina Maszewo	Udział Miasta Stargard [%]
2020	1 805 466	1 488 890,7	241 431,7	62 195,0	8 050,0	4 899,6	82,5
2023	2 026 827	1 664 274,0	279 177,0	69 791,6	730,0	12 854,4	82,1
2024	2 067 342	1 698 681,1	285 542,3	70 264,2	-	12 854,4	82,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Praca eksploatacyjna w latach 2023 i 2024 kształtuje się na podobnym poziomie i zwiększyła się w stosunku do roku 2020. Należy podkreślić, iż w 2023 r. wygasło porozumienie międzygminne na organizację publicznego transportu zbiorowego – z Gminą Stara Dąbrowa – a to oznacza,

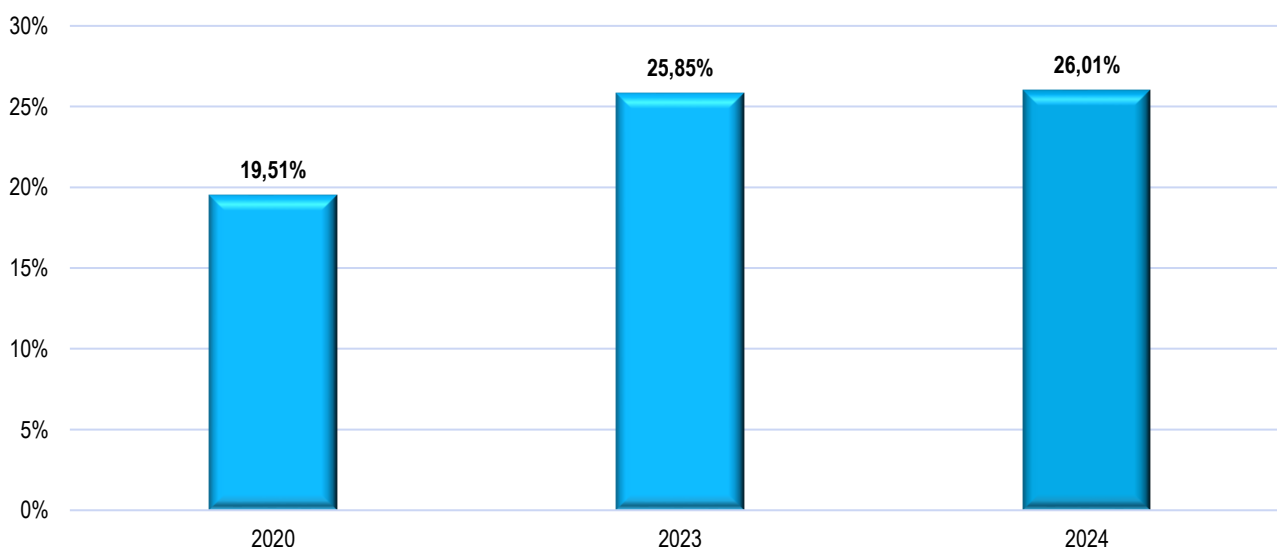
że w pozostałych jednostkach praca eksploatacyjna uległa zwiększeniu.

Tabela 12. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Stargardzie

Rok	Koszt utrzymania komunikacji miejskiej [tys. zł]	Rekompensata z budżetu Miasta Stargardu [tys. zł]
2020	13 574,0	14 622,2
2023	20 484,6	20 288,5
2024	22 454,3	22 496,1

Koszty jednostkowe działalności MPK Sp. z o.o. w Stargardzie na przestrzeni lat 2020-2024 wzrosły o 65,4%. Jest to związane nie tylko z koniecznością utrzymania rentowności taboru, kosztami napraw, oraz z rosnącymi cenami paliw, ale również ze zwiększającą się pracą eksploatacyjną zakładu. Zmiana wielkości przychodów ze sprzedaży biletów w przeliczeniu na 1 km pracy eksploatacyjnej w analogicznym okresie była dodatnia – nastąpił wzrost o 45,64%.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.



Wykres 20. Pokrycie kosztów MPK Sp. z o.o. w komunikacji miejskiej przychodami ze sprzedaży biletów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Tabela 13. Koszty działalności oraz wpływy z biletów w przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej

Rok	W przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej	
	Koszty działalności	Wpływy z biletów
	[zł]	[zł]
2020	7,52	1,95
2023	10,11	2,59
2024	10,86	2,84

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

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

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

Koszty zmienne są funkcją realizowanej pracy przewozowej:

- mierzonej liczbą wykonanych wozokilometrów – są to głównie koszty paliwa, płynów eksploatacyjnych oraz innych materiałów eksploatacyjnych (np.: opon), a także koszty napraw bieżących i części zamiennych;
- oraz mierzonej liczbą wozogodzin przepracowanych przez kierowców autobusów (w liczbie tej zawiera się czas przygotowania pojazdów do pracy, czas dojazdów na linie oraz zjazdów z linii, a także czas przerw pomiędzy pierwszą częścią pracy a drugą częścią pracy, za który kierowcom, którzy w ciągu jednego dnia przychodzą dwukrotnie do pracy, wypłaca się wynagrodzenie) – są to wynagrodzenia wraz z narzutami pracowników obsługujących pojazdy komunikacji miejskiej.

Rekompensata przysługuje Operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów ulgowych)

i poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych).

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

W 2023 roku Miasto Stargard zrealizowało wydatki na transport miejski w wysokości³²:

- lokalny transport zbiorowy – 21 804 163,47 zł;
- drogi publiczne krajowe – 2 868,90 zł;
- drogi publiczne powiatowe – 808 571,97 zł;
- drogi publiczne gminne – 28 322 172,21 zł;
- drogi wewnętrzne – 98 616,03 zł.

Podsumowując powyższe zapisy ustala się następujące zasady finansowania usług przewozowych na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym.

Zakłada się dalsze wykonywanie usług w ramach komunikacji miejskiej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Stargardzie.

Rekompensata udzielana Operatorowi będzie przekazywana z uwzględnieniem środków zarezerwowanych w budżecie Miasta Stargard oraz Gmin ościennych, z którymi Stargard będzie posiadał zawarte porozumienia międzygminne z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego (po uwzględnieniu przychodów ze sprzedaży biletów).

³² Uchwała nr XIII/154/2019 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie uchwalenia budżetu miasta na 2020 rok.

Nadto Gmina Miasto Stargard planuje realizację założeń *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku (z perspektywą do 2040 roku)*, którego głównym celem jest Poprawa

dostępności transportu publicznego oraz bezpieczeństwa i ograniczenie wpływu transportu na środowisko, w tym zmniejszenie uzależnienia od samochodu osobowego i promowanie aktywnych form przemieszczania.

7.3 RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest między innymi finansowany przez Gminy ościenne, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, **jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiągnięcie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.**

Linie komunikacyjne obsługiwane przez MPK Sp. z o.o. są różnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania, rodzaju taboru i wielu innych parametrów. **Gmina Miasto Stargard zlecając realizację i obsługę linii kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców.** Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych pojazdami. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik odpłatności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Gminy Miasto Stargard i pozostałych Gmin ościennych.

8 SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

8.1 ZAŁOŻENIA OGÓLNE

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

Gmina Miasto Stargard jako Organizator publicznego transportu zbiorowego stawia sobie za cel zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców tak, aby przewozy prowadzone na liniach komunikacyjnych miały optymalny przebieg i parametry obsługi.

Planowane zmiany układu sieci komunikacyjnej powinny uwzględniać uwarunkowania wynikające z obecnego systemu komunikacyjnego, a także potrzeby takie jak kierunki natężenia ruchu pasażerskiego i objęcie dostępem do komunikacji zbiorowej nowo powstałych generatorów ruchu w postaci osiedli mieszkaniowych, obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy. W związku z powyższym Gmina Miasto Stargard będzie dążyć do bieżącej aktualizacji rozkładów jazdy z uwzględnieniem szczytów przewozowych oraz potrzeb odpowiedniego zaplanowania kursów w ciągu dnia, w zależności od szczytów komunikacyjnych oraz preferencji mieszkańców.

Gmina Miasto Stargard planuje realizację publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Miasto Stargard i Gmin, które powierzą Miastu zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego, tj.:

- **Gmina Stargard;**
- **Gmina Kobylanka (do 01.07.2025 r.).**

Niewykluczone jest zawarcie nowych porozumień międzygminnych z gminami ościennymi.

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

- **potrzeb przewozowych;**
- **prowadzonej polityki transportowej Miasta;**
- **możliwości finansowych budżetów Gmin.**

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

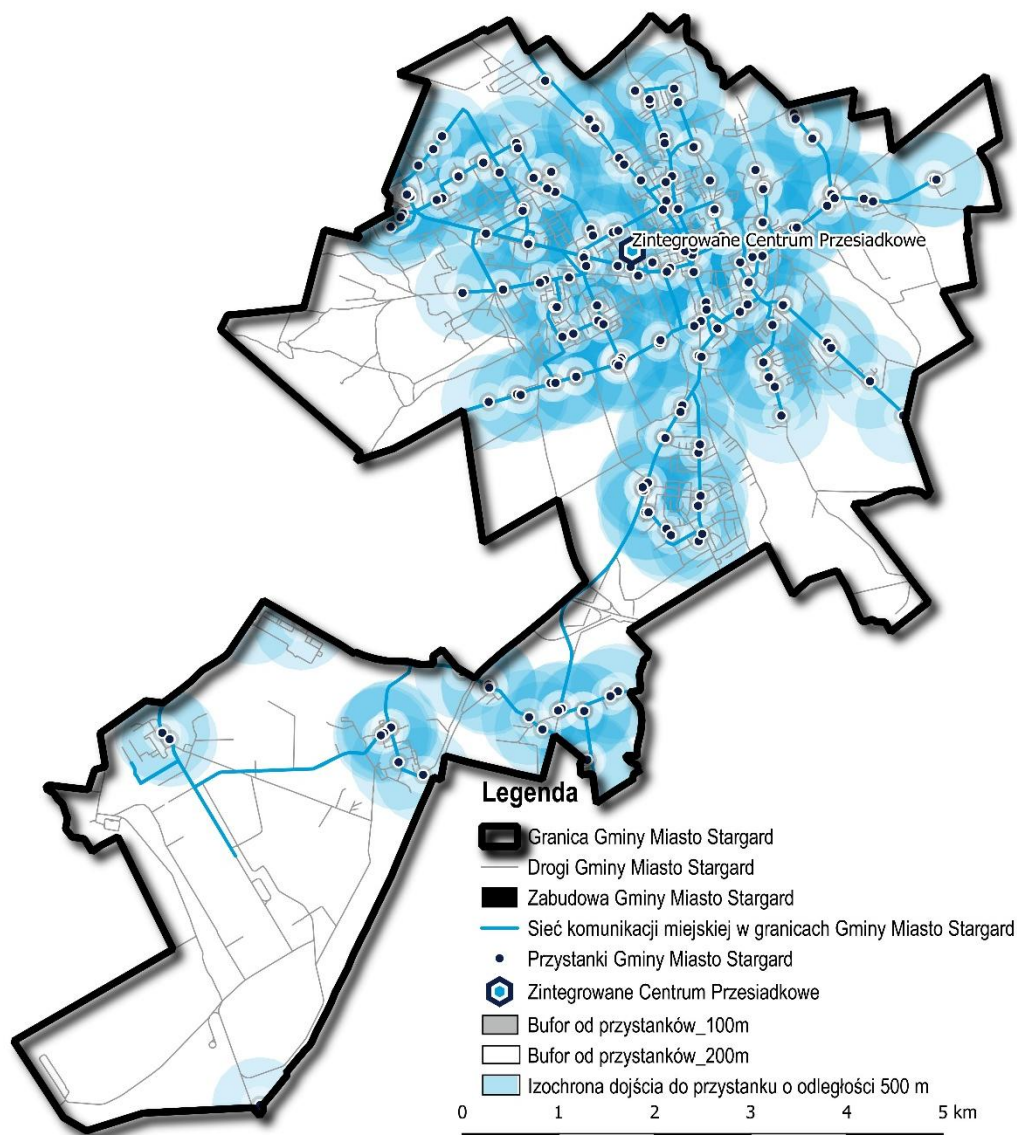
Odległość przystanku od źródła (celu) podróży z uwagi na znaczne obszarowe rozproszenie różnych źródeł i celów podróży została zamieniona na parametr odległość od trasy komunikacji miejskiej. Dopiero na etapie szczegółowego projektowania systemu transportowego, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu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

8.2 GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA

Organizator komunikacji miejskiej zapewni możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla Miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich osiedli. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych.

Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliższej generatorów ruchu.

Na kolejnym rysunku przedstawiono zasięg obsługi komunikacyjnej przystanków obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o. z zaznaczonymi obszarami stref dojazdu na terenie Gminy Miasto Stargard.



Rysunek 7. Dostępność przestrzenna do sieci przystanków na terenie Gminy Miasto Stargard oraz Gmin ościennych

Źródło: opracowanie własne.

8.3 GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ MIEJSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W CZASIE

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

- **linie podstawowe – 2, 5, 8, 9, 10, 13 i 15** – stanowią szkielet komunikacyjny miasta, kursują w godzinach szczytowych nie rzadziej niż co 30 minut;
- **linie uzupełniające – 11, 12, 14, 21, 24, 25 i 27** – kursujące w godzinach szczytowych co 60 minut, uzupełniają sieć połączeń podstawowych w kierunkach o mniejszym zapotrzebowaniu na transport publiczny;
- **linie dodatkowe – 16, 30, 33, 34, 35, 36 i 38** – uruchamiane na trasach międzygminnych, z częstotliwościami kursowania dostosowanymi do potrzeb i możliwości finansowych okolicznych Gmin.

W związku z wypowiedzeniem z dniem 31.03.2025 r. porozumienia w sprawie powierzenie do realizacji zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez Gminę Kobylanka, zawartego w dniu 19.02.2010 r. pomiędzy Gminą Miasto Stargard i Gminą Kobylanka, koniecznym będzie wprowadzenie zmian w sieci komunikacyjnej dotyczących w szczególności linii nr 34 i 35. Dodatkowo 31.08.2025 r. planowane jest zawieszenie kursowania linii nr 33, a w zamian planowane jest zwiększenie częstotliwości kursowania linii nr 10.

Obecna częstotliwość kursowania linii komunikacji miejskiej w większości przypadków charakteryzuje się interwałami dzielnika liczby 60, co ułatwia pasażerom zapamiętywanie końcówek godzin odjazdów. Układ taktów opartych najczęściej na modułach 30-minutowych pozwala sprawnie obsłużyć największe zakłady pracy, które najczęściej funkcjonują w systemach zmianowych z godzinami rozpoczęcia i zakończenia pracy o pełnych godzinach lub 30 minutach po pełnych godzinach. Przy sieciowym zastosowaniu modułowych częstotliwości, możliwe jest stosowanie skutecznej koordynacji linii na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu na poszczególnych ciągach uzyskiwane są wyższe, wspólne częstotliwości kursowania. **Podane w tabeli częstotliwości wyznaczają minimalny, gwarantowany przez samorząd poziom usług o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji miejskiej w poszczególnych porach dnia.** Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu krótszych niż wskazane odstępy w odjazdach środków publicznego transportu zbiorowego i zamawianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe, nadmierne napełnienia pojazdów albo w wyniku działań marketingowych podwyższających jakość obsługi mieszkańców w celu zachęcenia do korzystania z transportu publicznego.

Tabela 14. Sieć komunikacyjna – wykaz istniejących odcinków sieci z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi częstotliwościami maksymalnymi

Kategoria	Ciąg komunikacyjny z przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Maksymalny czas oczekiwania– częstotliwość graniczna [min.]		
		W dni robocze szkolne od 06:30 do 08:00 i od 13:30 do 16:30	W dni robocze szkolne od 05:30 do 06:30 od 08:00 do 13:30 od 16:30 do 18:30 oraz w dni robocze wakacyjne przed 18:30	W dni robocze szkolne i dni robocze wakacyjne od 18:30 do 20:00
Kat. I	Szczecińska – pl. Wolności (od Słonecznej)	8	12	20
	S. Staszica – Warszawska			
Kat. II	Szczecińska (S. Moniuszki – Słoneczna)	10	20	40
	W. Broniewskiego (Armii Krajowej – Niepodległości)			
	S. Czarnieckiego			
	A. Struga – Portowa – K. Wielkiego – B. Krzywoustego			
Kat. III	H. Wieniawskiego	20	40	60
	al. Żołnierza (Koszary) – al. Żołnierza Boczna – Pogodna – al. Gryfa			
	Pierwszej Brygady – M. Konopnickiej – pl. Wolności			
	Spokojna (od T. Kościuszki) – Bogusława IV – Śląska			
	Niepodległości – Powstańców Warszawy – W. Broniewskiego (do Głównej)			
	C. Tańskiego – Lotników – J. Lelewela			
Kat. IV	T. Kościuszki (al. Gryfa – Spokojna)	30	60-80	60-80
	Słoneczna/ pl. Zgody – al. Żołnierza (do al. Żołnierza Bocznej			
	Usługowa – Ceglana			
	B. Chrobrego			
Kat. V	Nowowiejska – Jagiellońska	60	90*	*
	S. Okrzei – Brzozowa – W. Reymonta			
	Pierwszej Brygady (pl. Zgody-Ceglana)			
	Bydgoska			
	Gdańska – Gdyńska			
	Spokojna (Giżynek)			
	R. Traugutta – J. U. Niemcewicza			
	Sienkiewicza			
	T. Kościuszki (pl. Słoneczny – al. Gryfa)			
	J. Piłsudskiego – os. Kossaka (od M. Konopnickiej)			
Kat. VI	Wszystkie pozostałe odcinki sieci komunikacyjnej niezaliczone do innych kategorii	Liczba połączeń uzależniona od lokalnych potrzeb oraz porozumień międzygminnych		

8.4 PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA

Dla komunikacji miejskiej należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej odchyłce od rozkładu jazdy (podstawowego, bądź zarządzanego na okoliczność remontów) jako przyspieszenie do 1 minuty i opóźnienie

do 3 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od przewoźnika – np. zator na drodze). W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy.

8.5 DOSTĘPNOŚĆ EKONOMICZNA – OPŁATY ZA PRZEJAZD

Tabela 15. Taryfa biletowa obowiązująca na terenie Miasta Stargard oraz Gmin ościennych

	za przejazd w strefie A		za przejazd w strefie B lub C oraz w granicach dwóch stref: A i B lub B i C		za przejazd w granicach trzech stref: A, B i C	
	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy
bilety jednorazowe z możliwością przesiadek do 30 min lub bez ograniczeń czasowych do przystanku końcowego w autobusie, w którym został skasowany	3,20 zł	1,60 zł	-	-	-	-
bilety jednorazowe	-	-	4,80 zł	2,40 zł	5,60 zł	2,80 zł
bilety 24 godzinne	12,00 zł	6,00 zł	-	-	-	-
Bilet rodzinny weekendowy Ważny w soboty, niedziele i święta, dla obojga lub jednego rodzica z co najmniej jednym dzieckiem w wieku do 18 lat	11,00 zł		11,00 zł		11,00 zł	
bilety 10 -cio przejazdowe z możliwością przesiadek do 30 min lub bez ograniczeń czasowych do przystanku końcowego w autobusie, w którym został skasowany	32,00 zł	16,00 zł	-	-	-	-
bilet 30 dniowy	98,00 zł	49,00 zł	130,00 zł	65,00 zł	156,00 zł	78,00 zł
bilet 30 dniowy dla posiadaczy Stargardzkiej Karty Mieszkańca	46,00 zł	23,00 zł	-	-	-	-
bilet miesięczny	100,00 zł	50,00 zł	-	-	-	-
bilet miesięczny dla posiadaczy Stargardzkiej Karty Mieszkańca	50,00 zł	25,00 zł	-	-	-	-
bilet 60 dniowy	188,00 zł	94,00 zł	250,00 zł	125,00 zł	286,00 zł	143,00 zł
Bilet grupowy szkolny do 10 osób	-	30,00 zł	-	45,00 zł	-	60,00 zł
Bilet grupowy szkolny do 25 osób	-	60,00 zł	-	90,00 zł	-	105,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

Bilety stargardzkiej komunikacji miejskiej można zakupić w trzech punktach sprzedaży prowadzonej przez przewoźnika:

- ul. Towarowej (Zintegrowane Centrum Przesiadkowe),
- ul. Stanisława Moniuszki,
- ul. Czesława Tańskiego,

Informacja o dostępnej taryfie biletowej udostępniana jest na trzech punktach kasowych przewoźnika, w każdym pojeździe przewoźnika, na miejskich przystankach oraz stronie internetowej przewoźnika.

Proponuje się utrzymanie dystrybucji wszystkich obecnie oferowanych typów biletów, a ponadto planuje się rozszerzenie „**biletu wirtualnego**”, który będzie dostępny w każdym pojeździe.

Bilety można również zakupić w punktach handlowych takich jak kioski i sklepy. Obecnie jest 36 takich punktów.

Przy Zintegrowanym Centrum Przesiadkowym na ul. Towarowej znajduje się biletomat stacjonarny.

W 18 autobusach (przy wejściu do autobusu znajduje się naklejka z informującą o możliwości zakupu biletów) zamontowane są biletomaty mobilne. W 18 autobusach, które aktualnie nie posiadają biletomatu, wdrożony został system biletów wirtualnych. Zamontowane kasowniki są wyposażone w czytnik kart EMV do wniesienia opłaty za przejazd.

Do dyspozycji podróżnych dostępne są również cztery aplikacje w których można zakupić bilety jednorazowe.

- SkyCash;
- Mobilet;
- Mpay;
- Zbiletem.pl.

Dodatkowo w aplikacji moBilet obecnie sprzedawane są również bilety okresowe oraz miesięczne.

Wybrane bilety można zakupić u kierowcy.

8.6 GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU

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

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

Tabela 16. Minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów

Cechy pojazdu	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony po 2024 r.	Pojazd używany wprowadzony po 2024 r.	Pozostałe pojazdy
Niska podłoga	✓	✓	
Rampa dla wózków	✓	✓	
Miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	✓	✓	✓
Tapicerka, siedzenia oraz podłoga powinny być wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów i odpornych na wandalizm	✓	✓	
Elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii	✓	✓	✓
Elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii	✓	✓	✓
Elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu nad dolną linią okien z oznaczeniem linii	✓		
Elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii	✓	✓	✓
System automatycznej kontroli punktualności z wyświetlaniem w Internecie położenia pojazdu	✓	✓	✓
System fonicznej zapowiedzi nazw przystanków	✓	✓	
Elektroniczne tablice wewnętrzne (oznaczenie linii, kierunku, przystanek)	✓	✓	
Aktualny schemat sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Stargard	✓	✓	✓
Pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	✓	✓	✓
Urządzenia związane z dostępem do biletów komunikacji miejskiej	✓	✓	

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe, używane wprowadzane do służby po 2024 roku oraz pozostałe. W przypadku tych ostatnich należy w nich dokonać niewielkich, jednakże niezbędnych inwestycji z punktu widzenia zagwarantowania minimalnego standardu informacji pasażerskiej.

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

8.7 POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZANIE UDZIAŁU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W RUCHU MIEJSKIM JAKO NAJWAŻNIEJSZE DZIAŁANIE POPRAWY STANU ŚRODOWISKA NATURALNEGO MIAST

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w Mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w Stargardzie w godzinach szczytu, gdy maksymalne napelnienie wynosi 100 osób w autobusie oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,5 osoby można założyć, że na jeden autobus przypada aż 67 samochodów osobowych. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do centrum Miasta, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska w Mieście.

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

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

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

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

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

- **polityką przestrzenną** – poprzez **kształtowanie zagospodarowania terenu pozwalającego na ograniczanie zapotrzebowania na transport** (wielofunkcyjność osiedli miejskich);

- **polityką gospodarczą** – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki niepowodujących uciążliwości w sieci transportu drogowego, **lokowanie działalności gospodarczej wymagającej obsługi transportowej w pobliżu sieci kolejowej** (w zasięgu obsługi stacji i przystanków);
- **polityką społeczną** – **kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych mieszkańców** (zachęcanie do korzystania z komunikacji miejskiej oraz do korzystania z bezsilnikowych środków transportu).

Celem działań polityki zrównoważonego rozwoju powinno być zwiększenie udziału komunikacji miejskiej w podróżach pieszych w ogólnym podziale zadań przewozowych.

8.8 WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Jednym z elementów ochrony środowiska jest utrzymanie wysokiego udziału taboru komunikacji miejskiej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, które spełniać będą aktualnie obowiązujące rygorystyczne normy ekologiczne. Nowoczesne silniki spalinowe, które spełniają co najmniej wymogi normy EURO 6, charakteryzują się obecnie emisją zanieczyszczeń spalin na poziomie emisji silników zasilanych gazem.

W roku 2017 polski rząd przyjął *Plan Rozwoju Elektromobilności* w celu stworzenia dogodnych warunków do rozwoju elektromobilności między innymi w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Cele, jakie zostały określone w *Krajowych ramach polityki rozwoju*, jak i w *Planie Rozwoju Elektromobilności* do poprawnej realizacji wymagały interwencji ustawodawcy w postaci uchwalenia ustawy o elektromobilności, która stanowi również transpozycję *Dyrektywy 2014/94/UE*.

Według nowelizacji z dnia 21 listopada 2024 r. ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych od 01.01.2026 r. gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 50 000, wykonuje przewozy pasażerskie w transporcie drogowym, w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853), z przynajmniej częściowym wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu lub zleca, lub powierza wykonywanie takich przewozów

podmiotom, które we flocie pojazdów przeznaczonych do wykonywania przewozów na jej obszarze przynajmniej częściowo wykorzystują autobusy zeroemisyjne lub autobusy napędzane gazem ziemnym pochodzącym z biometanu

Obecnie (tj. kwiecień 2025 r.) MPK Sp. z o.o. nie posiada w swoim taborze autobusów o napędzie zeroemisyjnym, lecz w swoich planach przewiduje ich zakup wraz z ładowarkami – zakup przy dofinansowaniu zewnętrznym na 11 autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami z programu Zielony Transport Publiczny 3.0:

- Autobusy MAXI 12 m – 7 szt.
- Autobusy MINI do 8 m – 2 szt.
- Autobusy MEGA 18 m – 2 szt.
- Ładowarki o mocy 120 kW – 6 szt.

MPK Sp. z o.o. planuje również budowę stacji transformatorowej o mocy 1 MW wraz z instalacją do zasilania 6 ładowarek. Planuje się, że 11 pierwszych pojazdów będzie obsługiwać Miasto Stargard w 2026 r.

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

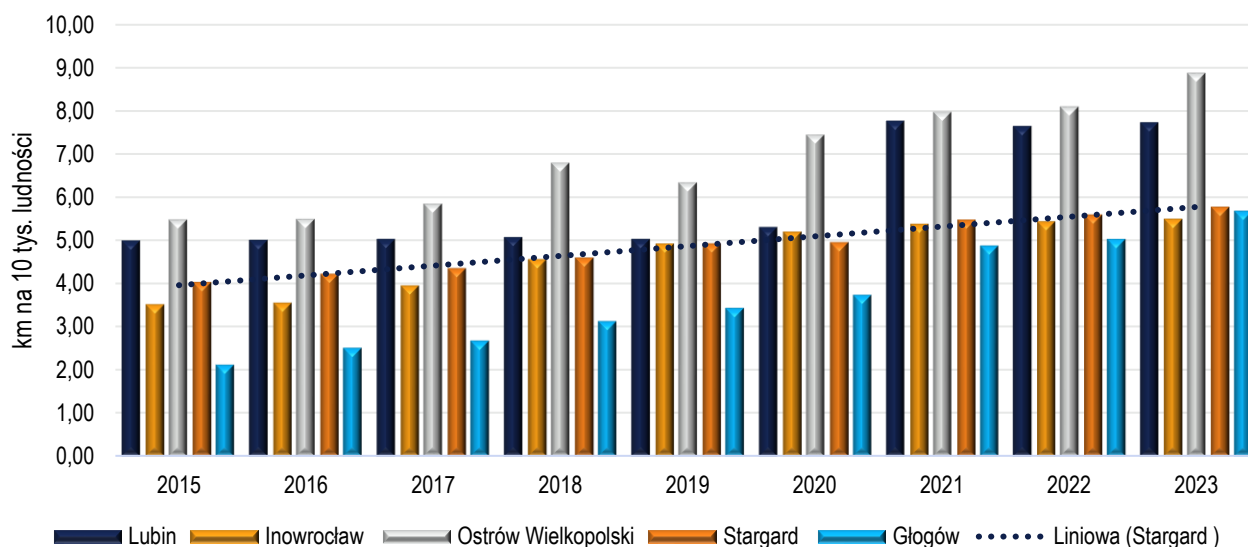
Podsumowując, w przypadku zakupu fabrycznie nowych pojazdów komunikacji miejskiej wymaga się, aby spełniały wymogi czystości spalin normy Euro 6.

8.9 RUCH ROWEROWY I PIESZY



W Mieście należy przede wszystkim popularyzować komunikację miejską, jednak bardzo istotne jest także kreowanie ruchu pieszego i rowerowego, jako alternatywy dla komunikacji miejskiej i komunikacji indywidualnej.

Komunikacja pieszka i rowerowa to najmniej uciążliwe dla środowiska formy przemieszczania, ponadto stanowią one uzupełnienie komunikacji miejskiej.



Wykres 21. Drogi dla rowerów na 10 tys. mieszkańców na terenie Stargardu oraz miast o porównywalnej liczbie mieszkańców i gęstości zaludnienia

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS.

Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmięskim, wymaga stworzenia systemu tras rowerowych pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po Mieście.

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

- **segregacja ruchu** – podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych;
- **likwidacja barier** w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- tworzenie **dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych** oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego;
- tworzenie **atrakcyjnego otoczenia** wzdłuż ciągów pieszych;
- **ograniczenie zajmowania przestrzeni** pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych;

- **tworzenie ciągów pieszo – jezdnych** bez wydzielonych jezdni dla aut, gdzie piesi posiadają pierwszeństwo w ruchu;
- lokalizacja **dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej.**

8.10 ZESTAWIENIE OBOWIĄZUJĄCYCH STANDARDÓW JAKOŚCIOWYCH USŁUG TRANSPORTOWYCH

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

- dostępność do usług transportowych poszczególnych rejonów Miasta Stargard zdefiniowano szczegółowo w punkcie 9.3 jako najdłuższy dopuszczalny odstęp pomiędzy odjazdami kolejnych pojazdów komunikacji miejskiej w tym samym kierunku;
- wskaźnik komfortu podróży zdefiniowano jako maksymalne, dopuszczalne napełnienie pojazdów wynoszące 75% pojemności określonej przez producenta pojazdu;
- za obowiązujący standard punktualności przyjęto przyspieszenie nie większe niż 1 minuta oraz opóźnienie nie większe niż 3 minuty (z uwzględnieniem odstępstw w przypadku działania siły wyższej);
- za obowiązujący standard dopasowania systemu transportowego do potrzeb osób niepełnosprawnych określono następujące zadania:
 - przyjęcie zasady podwyższania poziomu peronów przystankowych wraz z zabudową właściwej krawędzi peronowej przy kompleksowej modernizacji dróg w zależności od możliwości finansowych zarządcy drogi,
 - stosowanie oznaczeń nawierzchni przystankowych dla ułatwienia orientacji osobom niedowidzącym przy okazji przebudowy i modernizacji dróg oraz przystanków,
 - likwidacji innych barier utrudniających niepełnosprawnym dotarcie do przystanków;
- uznanie transportu publicznego jako priorytetowego, ekologicznego środka lokomocji poprzez wprowadzanie elementów ułatwień i priorytetów w ruchu.
- sukcesywna wymiana taboru na nisko- lub zeroemisyjny, spełniający wymogi minimum normy EURO 6.

9 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

9.1 ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM

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

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- organizator, tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze;
- operatorzy publicznego transportu zbiorowego; operatorem może być samorządowy zakład budżetowy, a także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- przewoźnicy, czyli przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).
- Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest³³:
 - gmina:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;
 - związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
 - powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
 - związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
 - związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
 - związek metropolitalny:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego;
 - województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci

³³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2023 r. poz. 2778.), art. 7.

- komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie,
- minister właściwy do spraw transportu na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku³⁴:

- gminy: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta;
- związków międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego;
- miast na prawach powiatu: przez prezydenta miasta na prawach powiatu;
- powiatów: przez starostę;
- związków powiatów: przez zarząd związku powiatów;
- związków powiatowo-gminnych: przez zarząd związku powiatowo-gminnego;
- związków metropolitalnych: przez zarząd związku metropolitalnego;
- województw: przez marszałka województwa.

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy³⁵:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym;
- możliwość ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego odbywa się na trzech poziomach:

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

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

- z Ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych);
- z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej);

³⁴ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2023 r. poz. 2778).

³⁵ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2023 r. poz. 2778), art. 8.

- z Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego);
- z Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi);
- z Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli);
- z Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu);
- z Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

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

- merytoryczne jednostki organizacyjne urzędu władzy lokalnej;
- podmioty utworzone poza strukturą urzędu³⁶ (jednostka budżetowa, spółka kapitałowa);
- w przypadkach publicznego transportu zbiorowego obejmującego obszary sąsiadujących ze sobą jednostek samorządowych – związki międzygminne lub związki powiatów, realizujące te zadania w ramach jednej z wymienionych wyżej wyspecjalizowanych jednostek.

Jednostki poziomu planistyczno-organizacyjnego wykonują zadania polegające w szczególności na³⁷:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w transporcie publicznym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera;
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie

³⁶ Ustawy o samorządach gminnym, powiatowym i wojewódzkim stwierdzają, że organy stanowiące tych samorządów mogą tworzyć jednostki organizacyjne pozostające w strukturze samorządu – jednostki budżetowe bez osobowości prawnej oraz podmioty mające osobowość prawną.

³⁷ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2023 r. poz. 2778), art. 15.

usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego³⁸;

- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, tzn. zadań

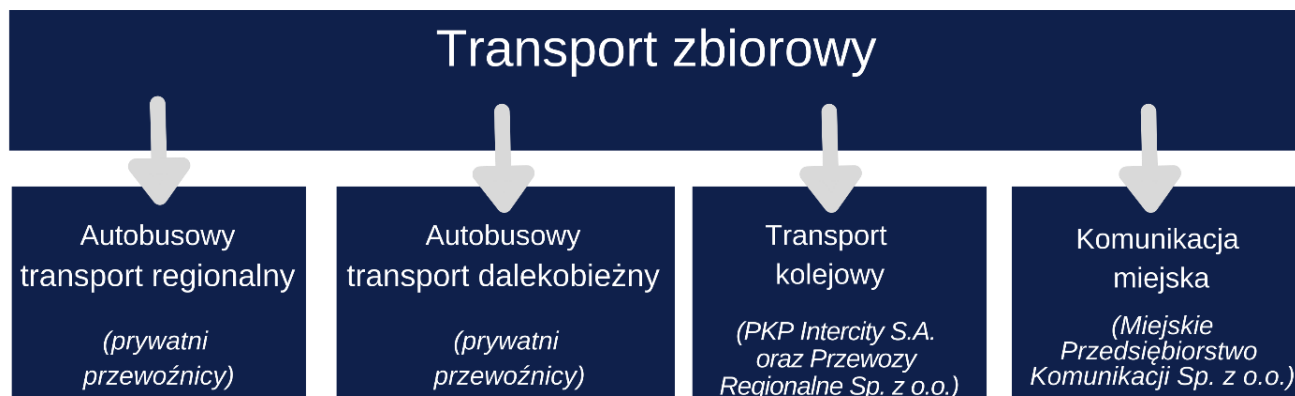
związanych z podawaniem do publicznej wiadomości:

- sprawozdań na temat zobowiązań organizatora z tytułu świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących te usługi, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które te podmioty otrzymują za świadczenie usług,
- planowanych przetargów lub planowanych bezpośrednich zamówień o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym.

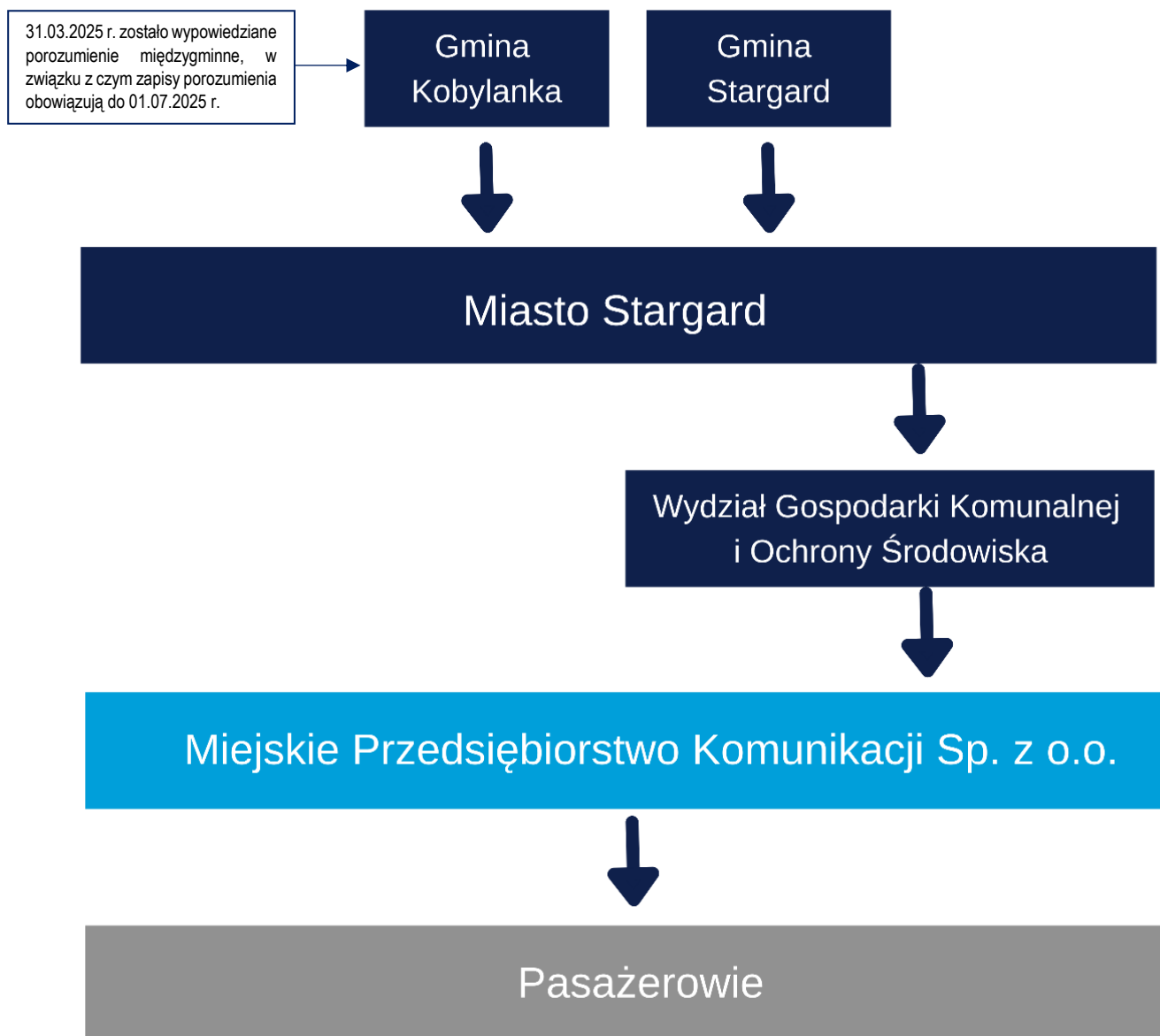
³⁸ Szczególnym przykładem usług publicznych, zlecanych z pominięciem Ustawy Prawo zamówień publicznych i Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, a więc podlegających pod przepisy o pomocy publicznej, jest miejski transport publiczny: usługi przewozowe mogą być tam zlecanie bezpośrednio podmiotowi wewnętrznemu (rozporządzenie unijne nr 1370/2007 określa warunki, jakie muszą być spełnione, aby przewoźnik mógł takie zlecenie otrzymać i tym samym stać się beneficjentem pomocy publicznej).

9.2 STRUKTURY ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM W GMINIE MIASTO STARGARD

Organizacja transportu zbiorowego:



Organizacja komunikacji miejskiej:



Komunikacja miejska zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Miasto Stargard oraz Gmin Stargard i Kobylanka (do 01.07.2025 r.), do których docierają wybrane linie komunikacyjne uruchamiane na podstawie zawartych stosownych porozumień międzygminnych. Natomiast transport drogowy regionalny i kolejowy nie realizują przewozów w komunikacji miejskiej. Brak powiązań funkcjonalnych wszystkich systemów nie pozwala na pełne wykorzystanie ich potencjałów przewozowych, co przekłada się na mniejszą mobilność osób dojeżdżających spoza Stargardu (w szczególności miejscowości pozbawionych dostępu do komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miasto Stargard) – mają one ograniczone możliwości przesiadek i kontynuowania podróży komunikacją miejską ze względu na brak zintegrowanych systemów taryfowych.

Urząd Miejski w Stargardzie realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na poziomie organizacyjnym, wykonując następujące zadania realizowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska³⁹:

- uzgadnianie zezwoleń na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu;
- sporządzanie projektów decyzji w sprawie zezwolenia na regularne przewozy osób na obszarze Miasta;
- planowanie rozwoju transportu publicznego;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym;
- sporządzanie projektów aktów prawnych i umów dotyczących publicznego transportu zbiorowego;
- współpraca z innymi jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie realizacji zadań na ich terenie;
- współpraca z innymi komórkami organizacyjnymi Miasta celem realizacji zadań Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

³⁹ Załącznik do Zarządzenia Nr 15/2018 Prezydenta Miasta Stargard z dnia 30 listopada 2018 roku. Regulamin organizacyjny Urzędu Miejskiego w Stargardzie”.

9.3 TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W Gminie Miasto Stargard obsługa komunikacji miejskiej realizowana jest na podstawie bezpośrednio zawartej umowy pomiędzy Organizatorem - Gminą Miasto Stargard a Operatorem – Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Sp. z o.o. (na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 2⁴⁰ Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Umowa nr 15/TK-I.3/2017 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego została zawarta w dniu 29 grudnia 2017 r.

Gmina Miasto Stargard jest jedynym założycielem i udziałowcem spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. z siedzibą w Stargardzie. W rozumieniu przyjętym przez rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. UE.L.007.315.1) – zwanym dalej rozporządzeniem 1370/2007, **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o. o. w Stargardzie jest podmiotem wewnętrznym, powołanym na podstawie uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie.**

⁴⁰ cyt. „świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

9.4 PRZYGOTOWYWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ

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

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

Plan ten powinien być przygotowywany w oparciu o:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”;
- ustalony, przyjęty w Planie transportowym standard dostępności usług przewozowych;
- zapotrzebowanie na przewozy (w przypadku przewozów międzygminnych i powiatowych zapotrzebowanie zgłaszają przedstawiciele poszczególnych Gmin);
- analizę ekonomiczno-rzeczową wykonania poprzedniego roku budżetowego oraz przewidywanego wykonania roku bieżącego;
- planowane przez operatorów koszty świadczonych usług;
- prognozowaną wartość przychodów ze sprzedaży biletów;
- wielkości planowanych przez Gminy ościenne środków budżetowych przeznaczonych na dopłaty do przewozów realizowanych na ich terenach;
- własne możliwości finansowe.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

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

9.5 WYZNACZANIE TRAS LINII

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

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

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

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

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

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

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

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

- **linie podstawowe** – stanowią szkielet komunikacyjny Miasta, kursują w godzinach szczytowych nie rzadziej niż co 30 minut;
- **linie uzupełniające** – kursujące w godzinach szczytowych co 60 minut, uzupełniają sieć połączeń podstawowych w kierunkach o mniejszym zapotrzebowaniu na transport publiczny;
- **linie podmiejskie** – uruchamiane na trasach międzygminnych, z częstotliwościami kursowania dostosowanymi do potrzeb i możliwości finansowych Gmin ościennych.

Linie podstawowe tworzą kręgosłup układu komunikacyjnego, są to zwykle ukształtowane przez wiele lat znane większości klientów produkty. Nie należy wprowadzać zasadniczych zmian w kursowaniu tych linii, należy jedynie prowadzić obserwacje popytu i ewentualnie wprowadzać

drobne usprawnienia (korekty tras w celu lepszego dopasowania do potrzeb pasażerów). Linie te powinny łączyć średnicowo przez centrum Miasta dwa istotne cele podróży zlokalizowane po jego przeciwnych stronach.

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

Trasy linii podmiejskich powinny być skierowane w kierunku siedzib Gmin ościennych. W przypadku tej grupy linii, należy kierować się kryterium efektywnego wykorzystania taboru.

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

9.6 PROJEKTOWANIE ROZKŁADÓW JAZDY

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

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

- dla dnia roboczego;
- dla soboty;
- dla niedzieli i dni świątecznych.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

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

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

Każdy dzień roboczy szkolny należy podzielić na następujące pory różniące się pomiędzy sobą zapotrzebowaniem na przewozy oraz częstotliwością kursowania środków publicznego transportu zbiorowego:

- 05:00 – 06:30- wcześnie rano;
- 06:30 – 08:00 - szczyt poranny, w tym mikroszczyt w godzinach 7:30 – 8:00 (należy zapewnić dodatkowe kursy);
- 08:00 – 13:30 – okres międzyszczytowy;
- 13:30 – 16:30 - szczyt popołudniowy;
- 16:30 – 18:30 – po południu po szczycie;
- 18:30 – 20:00 – wcześnie wieczorem;
- 20:00 – 22:00 – wieczorem.

W dni wolne od pracy również mogą występować charakterystyczne pory:

- 05:00 – 06:00 – wcześnie rano;
- 06:00 – 09:00 – godziny poranne (w niedziele do godz. 12:00);
- 09:00 – 20:00 – w ciągu dnia;
- 20:00 – 23:00 – wieczorem.

W soboty można dodatkowo wyodrębnić szczyt handlowy, np. w godzinach od 09:30 do 14.00.

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

Tabela 17. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych

Linie	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]						
	Dzień roboczy						
	05:00-06:30	06:30-08:00	08:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30	18:30-20:00	20:00-22:00
Podstawowe	30	20	20	20	20	30	40
Uzupełniające	60-80	40-60	80	40-60	80 *	120 *	-

Podmiejskie

Kursy w zależności od lokalnych potrzeb

UWAGI: W dni wolne w godz. 09:00 – 20:00 (niedziele od 12:00) należy stosować interwały dla dnia roboczego w godz. 18:30-20:00.

*Dopuszczalne jest zawieszanie funkcjonowania wybranych linii.

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Dlatego stosowane częstotliwości powinny być dzielnikami lub wielokrotnościami liczby 60. Odstępstwa od powyższych zasad mogą być akceptowane jedynie w godzinach porannych dojazdów do szkół i zakładów pracy oraz popołudniowych powrotów z nich (05:00 – 08:00, 13:30 – 15:30) w celu lepszego dopasowania oferty przewozowej do zapotrzebowania – popytu.

Na wspólnych ciągach komunikacyjnych, którymi kursuje kilka linii w tych samych kierunkach, **należy stosować jednakowe częstotliwości kursowania lub ich wielokrotności oraz wzajemną synchronizację godzin odjazdów pomiędzy poszczególnymi liniami, tak aby nie dopuścić do zgrupowań odjazdów w tym samym czasie** oraz ograniczyć występowanie długich przerw pomiędzy odjazdami poszczególnych linii. Stosowanie równoodstępowych, cyklicznych odjazdów autobusów w poszczególnych porach dnia ułatwia również planowanie połączeń przesiadkowych.

9.7 PROJEKTOWANIE SYSTEMU TARYFOWO-BILETOWEGO I DYSTRYBUCJA BILETÓW PRZEJAZDOWYCH

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

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

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

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

W dalszym ciągu powinny być stosowane obecne rodzaje biletów przejazdowych:

1. Bilety za przejazd w strefie A:
 - bilety jednorazowe – ulgowy i normalny;
 - bilety 24 godzinne – ulgowy i normalny;
 - bilet weekendowy;
 - bilet grupowy szkolny,
 - bilety 10-cio przejazdowe - ulgowy i normalny;
 - bilet 30 dniowy – ulgowy i normalny;
 - bilet 30 dniowy dla posiadaczy Stargardzkiej Karty Mieszkańca - ulgowy i normalny;
 - bilet miesięczny – ulgowy i normalny;
 - bilet miesięczny dla posiadaczy Stargardzkiej Karty Mieszkańca - ulgowy i normalny;
 - bilet 60 dniowy - ulgowy i normalny.
2. Bilety za przejazd w strefie B lub C oraz w granicach dwóch stref: A i B lub B i C B:
 - bilety jednorazowe - ulgowy i normalny;
 - bilet grupowy szkolny;
 - bilet 30 dniowy – ulgowy i normalny;
 - bilet 60 dniowy - ulgowy i normalny.
3. Bilety za przejazd w granicach trzech stref: A, B i C:
 - bilety jednorazowe - ulgowy i normalny;
 - bilet grupowy szkolny;
 - bilet 30 dniowy – ulgowy i normalny;
 - bilet 60 dniowy - ulgowy i normalny.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
 - wynikające z ustaw⁴¹;

⁴¹ Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin.
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego.
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty.
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce.
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych.
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka.

- wynikające z uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu lokalnego⁴²;
- kontrola dokumentów przewozowych, która powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.
- na ważnych przystankach komunikacji, tam, gdzie rozpoczyna się najczęściej podróży oraz na węzłach przesiadkowych należy instalować stacjonarne automaty biletowe;
- należy utrzymywać sprzedaż biletów przez aplikacje mobilne;
- proponuje się utrzymanie dystrybucji wszystkich obecnie oferowanych typów biletów, a ponadto planuje się rozszerzenie „**biletu wirtualnego**”, który będzie dostępny w każdym pojeździe

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

- należy utrzymywać możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych na osiedlach mieszkalnych, w pobliżu miejsc pracy, w punktach handlowych, również w biurach Organizatora i Operatora;

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

⁴² Uchwała Nr XXXVII/401/2017 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 19 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej, organizowanym przez Gminę Miasto Stargard oraz określenia osób uprawnionych do korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych, §8-10 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2019 r. poz. 5352 z późn. zm.).

9.8 ZARZĄDZANIE INFRASTRUKTURĄ TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Infrastruktura transportowa stanowi jeden z najważniejszych składników systemu transportowego. Tworzy ją sieć drogowa wraz z wyposażeniem (jezdnie, chodniki, przystanki, trasy rowerowe, parkingi, urządzenia organizacji ruchu) i infrastrukturą towarzyszącą⁴³:

- drogi wraz z systemem organizacji ruchu drogowego są użytkowane wspólnie, zarówno przez transport niezmotoryzowany (pieszy, rowerowy), jak i samochodowy - osobowy (publiczny i indywidualny) oraz towarowy;
- węzły sieci transportowej (dworce, stacje, przystanki), gdzie dokonuje się wymiana pasażerów, oraz wyposażenie tych węzłów (wiaty, tablice informacyjne i automaty biletowe), a także pętle (końcówki tras) to elementy infrastruktury użytkowane prawie wyłącznie przez pojazdy transportu publicznego oraz pasażerów;
- tabor Operatora i przewoźników, ich zajezdnie i zaplecze techniczne.

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

Na system zarządzania infrastrukturą transportową składa się zarządzanie:

- drogami (w oparciu o Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴⁴) oraz ruchem na nich (w oparciu o Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁴⁵);
- infrastrukturą przystankową rozumianą jako wyposażenie przystanków: wiaty, informacyjne urządzenia przystankowe;
- dworcami kolejowymi, autobusowymi, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera i sprzedaży biletów;
- pętlami autobusowymi wraz z infrastrukturą socjalną dla kierujących pojazdami;
- flotą pojazdów (utrzymanie i wymiana taboru z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska).

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

⁴⁴ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

⁴⁵ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

9.9 ZARZĄDZANIE INFRASTRUKTURĄ PRZYSTANKOWĄ

Przystanek komunikacji miejskiej (autobusowej) jest elementem drogi służącym zatrzymaniu pojazdów wykonujących regularny przewóz osób. Przystanek jest oznaczony znakiem drogowym D-15, może być wyposażony w zatokę i obejmuje także nawierzchnię chodnika na przystanku (pod warunkiem, że leży w pasie drogowym).

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

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

Zgodnie z zapisami przytoczonej Ustawy Rada Miejska w Stargardzie określiła, w drodze odpowiedniej uchwały⁴⁶, wykaz 196 przystanków komunikacyjnych, których jest właścicielem lub zarządcą oraz zasady korzystania z tych przystanków. Na drodze odpowiednich porozumień z innymi zarządcami dróg w Mieście, Gmina Miasto Stargard zarządza również przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi przy drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych.

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

⁴⁶ Uchwała Nr XXVIII/295/2021 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 27 kwietnia 2021 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Stargard oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego. z 2021 r. poz. 2351)

9.10 ZARZĄDZANIE DWORCAMI KOLEJOWYMI, DWORCAMI AUTOBUSOWYMI, WĘZŁAMI PRZESIADKOWYMI, PUNKTAMI OBSŁUGI PASAŻERA

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

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

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

Od 1 lutego 2019 r. rozpoczęło funkcjonowanie Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie, integrujące w jednym miejscu trasy przejazdów wielu przewoźników realizujących swoje usługi na obszarze powiatu Stargardzkiego i nie tylko. Zarządcą Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o.

9.11 ZARZĄDZANIE TABOREM KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Zarządzanie flotą pojazdów, służących do realizacji transportu publicznego na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym realizowane jest przez Operatora – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o. o. z siedzibą w Stargardzie, który jest właścicielem taboru. Należy dążyć do tego, aby Operator nabywał pojazdy do obsługi komunikacji miejskiej, aczkolwiek w przypadku możliwości pozyskania środków zewnętrznych (np. z funduszy z Unii Europejskiej) dopuszczalne będzie pozyskanie taboru przez Miasto Stargard i użyczenie go Operatorowi. Nowo nabyte pojazdy powinny spełniać wymogi dla przewozu osób niepełnosprawnych, zgodnie z rozdziałem 10.3 („Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego”).

Tabor komunikacji miejskiej powinien być systematycznie wymieniany w oparciu o pojazdy charakteryzujące się nowymi i przyjaznymi rozwiązaniami dla pasażerów. Flota komunikacji miejskiej w Stargardzie powinna wciąż składać z różnych typów pojazdów, różniących się między sobą długością. Taka polityka korzystanie wpłynie na zmniejszenie kosztów serwisowych i eksploatacyjnych. Przy wymianie pojazdów należy przestrzegać obowiązujących standardów wyposażenia opisanych w rozdziałach nr 10.3. i 11.

Nowe pojazdy powinny spełniać co najmniej następujące kryteria w zakresie:

- poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz), wyposażenie w tzw. „przyklęk”,
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,

- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,
- systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- wyposażenia pojazdów w system lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,
- pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus) — umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- pojazdy wyposażone w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej.
-

W przypadku zakupu autobusów używanych muszą one spełniać wszystkie ww. warunki.

Przy wymianie taboru przydzielonego do obsługi najczęściej kursujących linii, w kontekście działań związanych ze zmniejszaniem zanieczyszczenia środowiska, rekomenduje się zakup nowoczesnych autobusów o napędzie zeroemisyjnym.

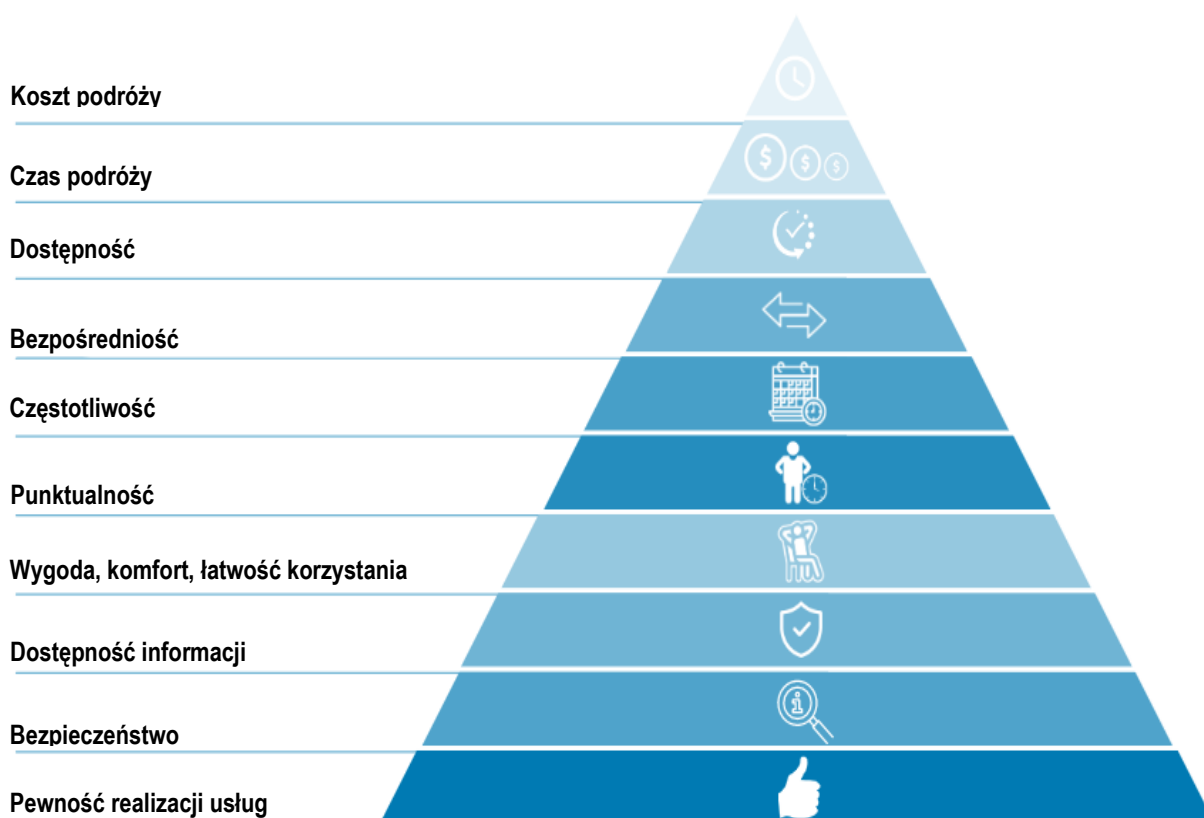
W ramach najbliższych inwestycji taborowych MPK Sp. z o.o. planuje zakup 11 autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami.

10 POŻĄDANY STANDARD USŁUG W PRZEWÓZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Standard i jakość usług przewozowych w przewożach o charakterze użyteczności publicznej powinny odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie-użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Poniżej przedstawiono przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.



- **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
- **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków,

- **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,
- **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział

- odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
- **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, wyposażenie pojazdów w ładowarki USB, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru
- z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

10.1 STANDARDY W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ I DOSTĘPNOŚCI PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH

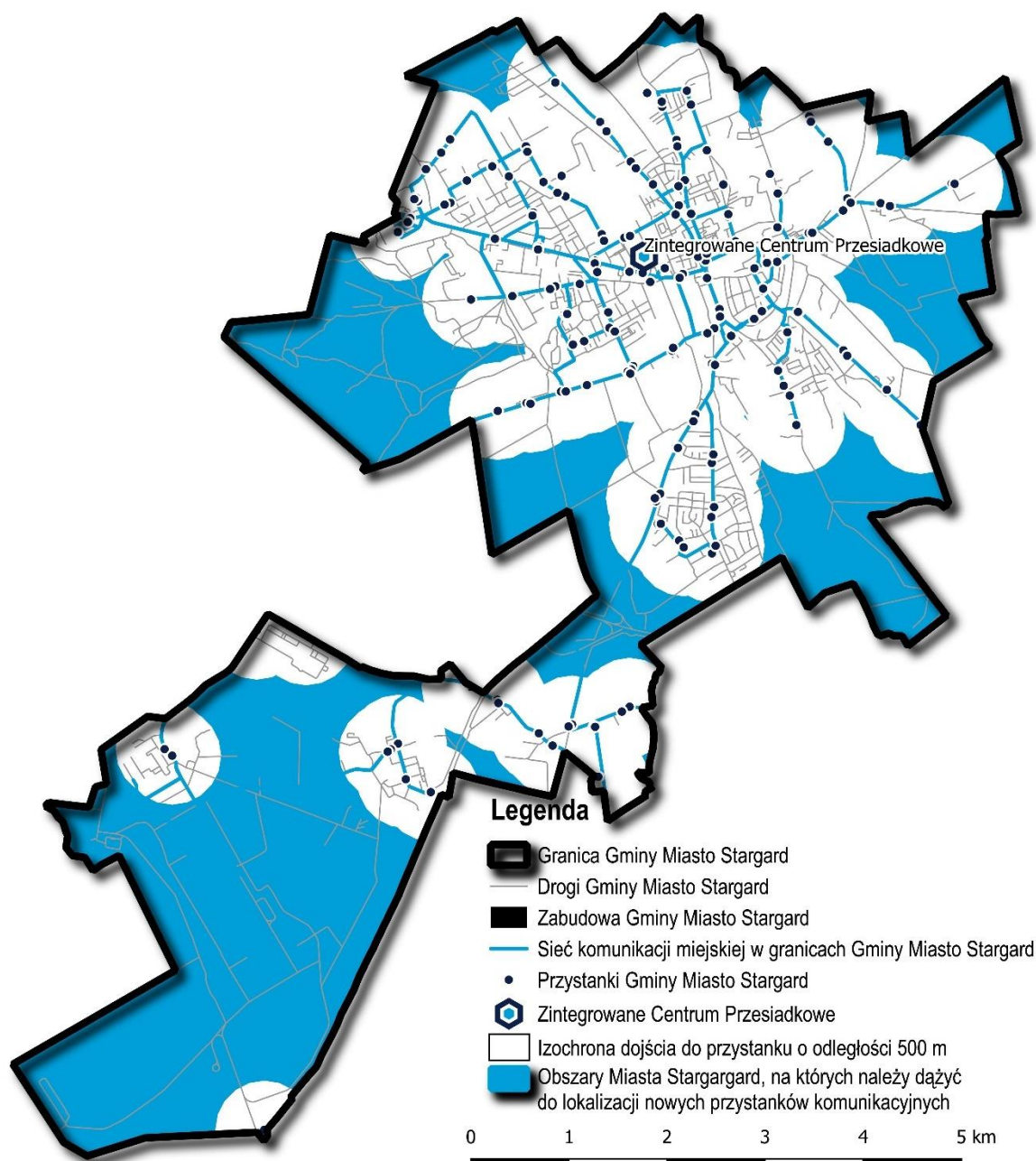
Organizator komunikacji miejskiej zapewni możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla Miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich osiedli. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie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

Dostępność infrastruktury przystankowej określana jest na podstawie czasu potrzebnego do dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach miejskich uznaje się strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego w promieniu 400/500 m, co odpowiada czasowi dojścia około 5 minut zakładając, iż średnia szybkość pieszego wynosi około 5 km/h. W strefie nieurbanizowanej uznaje się, że strefa oddziaływania przystanku komunikacji zbiorowej wynosi 1000 m.

Jednakże czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsc kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego, różnice poziomów). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne.

Gmina Miasto Stargard charakteryzuje się bardzo dobrym i równomiernym rozmieszczeniem przystanków komunikacyjnych, które zapewniają odpowiedni dostęp do publicznego transportu zbiorowego około 90% mieszkańcom strefy miejskiej.

Mapa przedstawiona poniżej przedstawia dostępność do przystanków komunikacji miejskiej.



Rysunek 8. Obszary Miasta Stargard, na których dostępność do komunikacji miejskiej jest ograniczona

Źródło: opracowanie własne.

10.2 STANDARDY W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO - ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W ZAKRESIE PODWYŻSZANIA STANDARDU ŚWIADCZENIA USŁUG PUBLICZNYCH

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest on źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenia hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym. Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO).

Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Innymi niż zaostrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. 22 lutego 2018 roku weszła w życie ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która zgodnie z założeniem ma stworzyć warunki do upowszechnienia transportu zeroemisyjnego w Polsce. Możliwości zaproponowane w UoEiPA mają przyczynić się do

zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, natomiast rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza w miastach. Według nowelizacji z dnia 21 listopada 2024 r. ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych od 01.01.2026 r. gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 50 000, wykonuje przewozy pasażerskie w transporcie drogowym, w ramach komunikacji miejskiej rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853), z przynajmniej częściowym wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu lub zleca, lub powierza wykonywanie takich przewozów podmiotom, które we flocie pojazdów przeznaczonych do wykonywania przewozów na jej obszarze przynajmniej częściowo wykorzystują autobusy zeroemisyjne lub autobusy napędzane gazem ziemnym pochodzącym z biometanu.

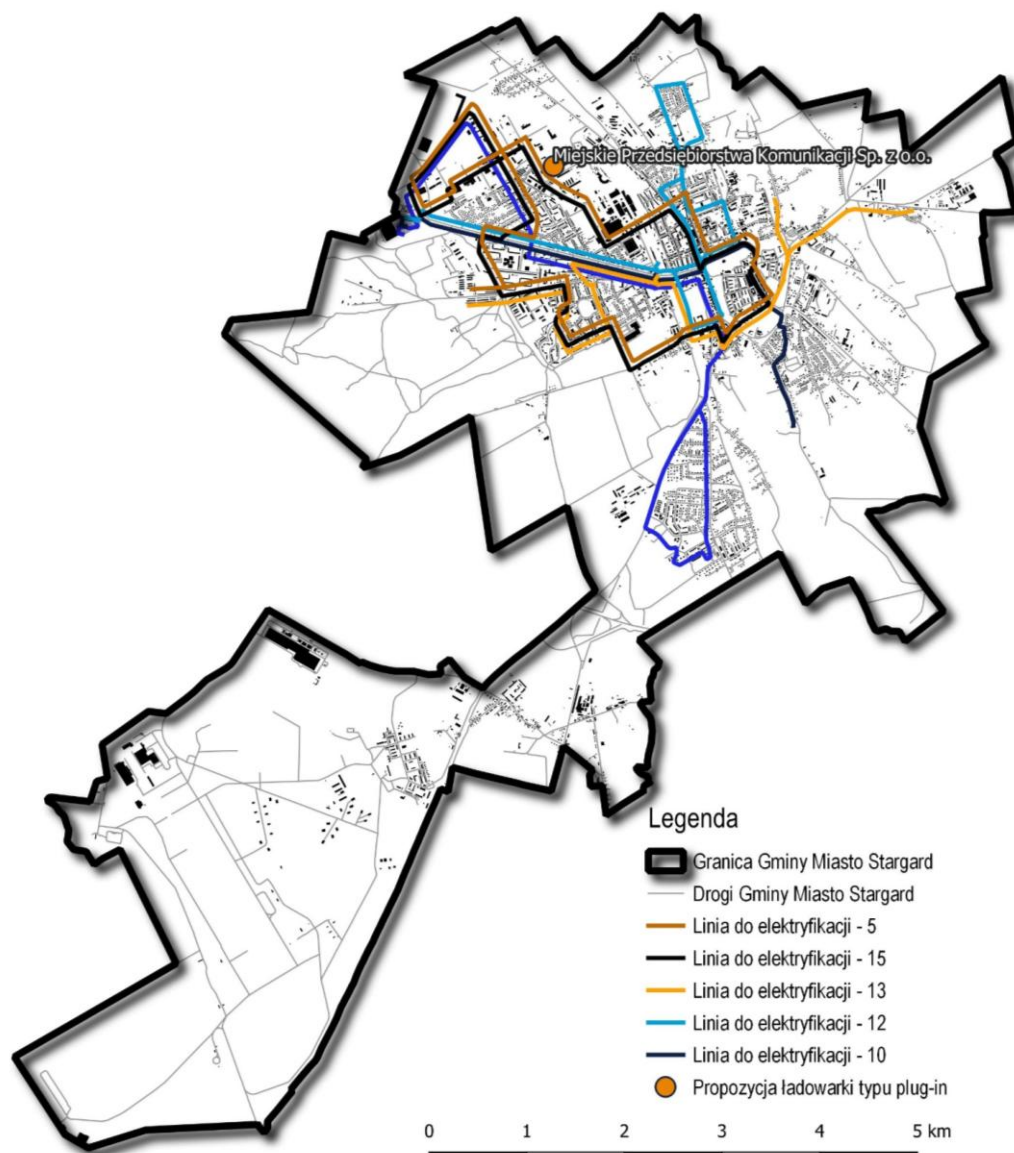
Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych związane będzie z koniecznością przeznaczenia linii do obsługi autobusami elektrycznymi. Na podstawie przeprowadzonej analizy porównawczej parametrów sieci komunikacyjnej w Stargardzie, wskazano linię nr 5, 9, 10, 12, 13 i 15.

Najlepsze warunki do obsługi autobusami elektrycznymi spełniają linie: **12, 13 i 15.**

Uzupełniając autobusy zeroemisyjne powinny być przeznaczone do obsługi pozostałych linii komunikacyjnych w porach o zmniejszonym zapotrzebowaniu na autobusy na liniach całkowicie zelektryfikowanych.

Wraz z rozwojem taboru elektrycznego planuje się elektryfikację kolejnych linii autobusowych.

Wprowadzenie i rozwój pojazdów zeroemisyjnych na terenie Miasta będzie miało bezpośredni wpływ na poprawę jakości powietrza, stanu akustycznego Miasta oraz wpłynie na podwyższanie standardu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego.



Rysunek 9. Zaproponowane linie do elektryfikacji.

Źródło: opracowanie własne.

MPK Sp. z o.o. wprowadziła do stosowania systemowe podejście poprzez wdrożenie Systemu Zarządzania Środowiskowego, co umożliwiło ochronę środowiska i reagowanie na zmiany warunków środowiskowych oraz osiągnięcie zamierzonych celów⁴⁷.

Na przystanku Czarnieckiego - Kościół MPK Sp. z o.o. zamontowała pierwszy zielony przystanek. Zielone przystanki to realizacja idei Smart City. Wiaty przystankowe

z roślinnością są przyjazne pasażerom i środowisku naturalnemu oraz lepiej wkomponowują się w przestrzeń miejską.

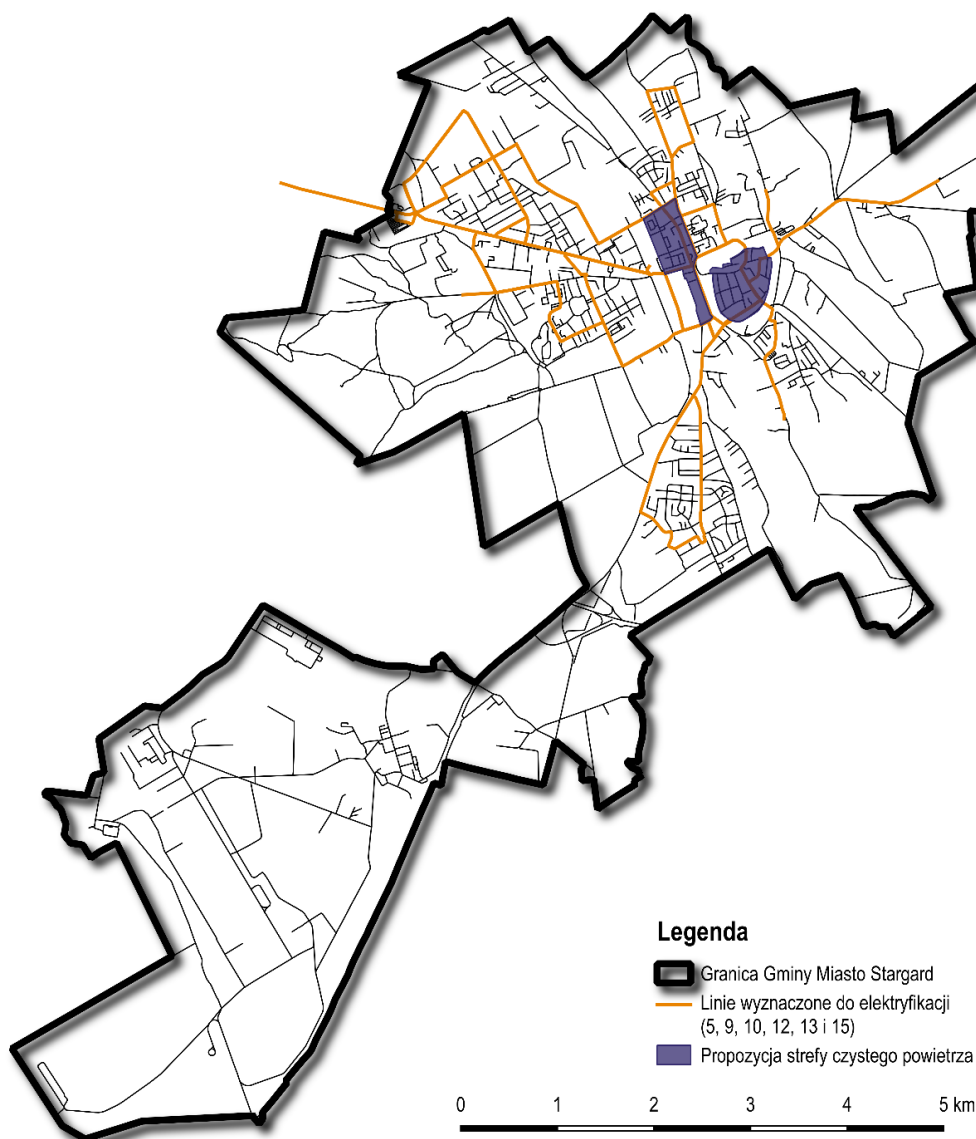
W celu ograniczenia negatywnego wpływu transportu na zdrowie ludzi i środowisko naturalne możliwe są również rozwiązania dedykowane obszarom zurbanizowanym. Możliwe jest wówczas wprowadzenie stref czystego transportu, do których ogranicza się wjazd pojazdów innych

⁴⁷ W dniu 04.01.2021 r. Spółka otrzymała pozytywną rekomendację o wydanie certyfikatu potwierdzającego zgodność wdrożonego Systemu Zarządzania Środowiskowego i spełnienia wymagania normy PN-EN ISO 14001:2015 w zakresie świadczenia usług polegających na przewozie osób i bagażu podręcznego środkami komunikacji autobusowej oraz przewozu osób niepełnosprawnych pojazdami przeznaczonymi do świadczenia tego typu usług.

niż elektryczne, napędzane wodorem lub gazem ziemnym. Jednakże tak restrykcyjne ograniczenia związane są z wieloma konsekwencjami, gdyż pełne wdrożenie strefy wymaga zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej oraz wytypowania tras alternatywnych. W przypadku wystąpienia takiej konieczności rekomenduje się wprowadzenie na terenie Śródmieścia Stargardu strefy czystego powietrza w oparciu o normy emisji spalin EURO. Takie rozwiązanie wpłynie bezpośrednio na ograniczenie emisji szkodliwych zanieczyszczeń do powietrza. Pamiętać należy jednak, że wprowadzone ograniczenia powinny zostać szeroko konsultowane ze wszystkimi mieszkańcami i interesariuszami obszaru, którego obostrzenia miałyby dotyczyć. Rekomenduje się, aby w pierwszej fazie ograniczyć wjazd pojazdów, które nie spełniają norm emisji

spalin minimum EURO 4 (dla samochodów napędzanych olejem napędowym) oraz EURO 3 (dla samochodów benzynowych). Rekomenduje się również w tym przypadku, w procesie konsultacji społecznych, utworzenie listy pojazdów zwolnionych z ograniczeń.

W ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadzenie strefy czystego transportu jest obligatoryjne w miastach, w których liczba mieszkańców przekracza 100 000 i na terenie których został przekroczony średnioroczny dopuszczalny poziom dwutlenku azotu w powietrzu. Na tą chwilę, na podstawie powyższego kryterium Stargard nie jest wytypowany jako miasto, gdzie powinna zostać wprowadzona strefa czystego powietrza.



Rysunek 10. Propozycja strefy czystego transportu na terenie Gminy Miasto Stargard
Źródło: opracowanie własne.

10.3 DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Dostępność systemu transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej powinna być rozpatrywana pod względem dwóch aspektów, tj. **infrastruktury oraz taboru** używanego w przewozach realizowanych na terenie Miasta Stargard.

Dostępność należy rozumieć poprzez zagwarantowanie pełnej swobody w poruszaniu się publicznymi środkami transportu, bez ograniczeń. Dostępność oznacza również, że osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o ograniczonej zdolności ruchowej nie powinny ponosić zwiększonych wydatków na podróż. Przewoźnik realizujący usługi taboru autobusowym na zlecenie Organizatora transportu ma obowiązek świadczyć usługi taboru, który jest przystosowany do obsługi osób z niepełnosprawnościami. Wszystkie autobusy, które wykonują zadania przewozowe na terenie Miasta Stargard przystosowane są do przewozu wózków inwalidzkich – są to autobusy 100% niskopodłogowe lub typu Low Entry, czyli niskowejściowe. Pojazdy wyposażane są również w system informacji pasażerskiej, który oferuje możliwość zapowiedzi przystanków, nr linii oraz kierunku za pomocą fonii. Jest to działanie skierowane głównie do osób mających problemy ze wzrokiem.

Ponadto odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji istniejących barier w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych:

- **przystanki wyposażane w pasy ostrzegawcze**, które ostrzegają przed zbliżaniem się do krawędzi peronu. W miarę możliwości przestrzennych wprowadzenie pasów doprowadzające do właściwych pól oczekiwania i/lub wiaty przystankowej,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, **podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej**,

- lokalizowanie nowych przystanków komunikacji zbiorowej **połączonych z lokalizacją ciągów pieszych**,
- **eliminowanie barier** poruszania się poprzez: likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej oraz likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- stosowaniu **systemu ulg** w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej w postaci zniżki dla wybranych grup pasażerów oraz bezpłatnych przejazdów dla wybranych grup pasażerów.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie „starzenia się” społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną — dlatego będą wybierać komunikację zbiorową. Gmina, w miarę posiadanych możliwości finansowych, będzie dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u Operatora publicznego transportu zbiorowego w Mieście Stargard.

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), rodzicom z

małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

Przy kompleksowej przebudowie dróg planowane są poniższe działania oraz standardy:

Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

- Droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych,
- pokonanie jezdni prowadzącej do przystanku powinno być wyznaczone i bezpieczne dzięki obniżeniu wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracaniu długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – ażyle na przejściach dla pieszych,
- przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Z uwzględnieniem, że drzewa wycinane mogą być jedynie w uzasadnionych przypadkach, podyktowanych kwestiami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Odpowiednia organizacja przystanku

- Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Odpowiednie wyposażenie przystanku

- Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni,
- wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem,
- w pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna,
- na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się kosz na odpady.

Dostępność przystanku

- Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też nowo budowane jak i modernizowane końcowe pętle autobusowe oraz przystanki o dużym natężeniu pasażerów dojeżdżających z innych gmin powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride,
- lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży,
- wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza,
- warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności sensoryczno–poznawczej szczególnie istotnymi kwestiami w publicznym transporcie są:

- **informacja dźwiękowa**, która umożliwia osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować przystanek komunikacyjny podczas podróży,
- **informacja wizualna**, która umożliwia podróżę osobom niedosłyszącym.

Wymienione powyżej elementy pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Zważywszy na fakt, iż wśród osób zainteresowanych podróżami publiczną komunikacją zbiorową na terenie Miasta Stargard są w dużej mierze osoby starsze, a obecne prognozy demograficzne wskazują na postępujący proces „starzenia się” społeczeństwa należy szczególną uwagę zwrócić na dostosowanie środków transportu do potrzeb i wymagań tej grupy użytkowników.

11 PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:



podróży



w trakcie oczekiwania na pojazd
komunikacji zbiorowej



w trakcie oczekiwania na pojazd
komunikacji zbiorowej

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie

planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:



na przystankach



w pojazdach
komunikacji zbiorowej



w Internecie



poprzez aplikacje
dedykowane dla
urządzeń mobilnych

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

Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice z nazwą przystanku oraz oznaczeniami (numerami) linii

o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

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

Obecnie System Informacji Pasażerskiej MPK Sp. z o.o. obejmuje:

- statyczne rozkłady jazdy umieszczane:
- na przystankach bez wiaty na tabliczkach,
- na wiatach przystankowych w gablotach na papierze magnetycznym;
- rozkład jazdy umieszczony na stronie internetowej przewoźnika www.mpkstargard.pl;
- dynamiczny rozkład jazdy w aplikacji www.kiedyprzyjedzie.pl oraz statyczny rozkład jazdy na www.jakdojade.pl;
- tablice dynamicznej informacji pasażerskiej na peronach Centrum Przesiadkowego przy ul. Towarowej oraz na dwóch węzłowych przystankach w centrum miasta „Szczecińska - Słoneczna” oraz „Czarnieckiego - pl. Wolności”. a także na parkingu Park & Ride przy ul. Księcia Barnima. Tablice znajdują się również na przystankach przy ul. Stanisława Staszica i są one wyposażone w zapowiedź głosową dla osób niedowidzących
- Rekomenduje się w dalszym ciągu wyposażanie przystanków komunikacyjnych o największej liczbie pasażerów w system dynamicznej informacji pasażerskiej składający się z elektronicznych tablic prezentujących rzeczywistą godzinę odjazdu autobusu, aktualną godzinę oraz komunikaty o zakłóceniach w ruchu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

Jeśli System Informacji Pasażerskiej jest systemem elektronicznym, powinien stanowić element inteligentnego systemu sterowania ruchem (ITS). Pojazdy powinny zostać wyposażone w satelitarny system pozycjonowania GPS, pozwalający na ustalanie aktualnego położenia pojazdu oraz przekazywanie tej informacji do centrum dyspozytorskiego. Powinien działać zarówno w trybie on-line (i wyświetlać rzeczywisty czas przyjazdu pojazdu na przystanek), jak

i w trybie off-line (i wyświetlać najbliższe odjazdy zgodnie z rozkładem jazdy). Ruch pojazdu powinien wpływać na odpowiednią zmianę sygnalizacji świetlnej, co przełoży się na płynne przejazdy między przystankami, zmniejszenie (lub całkowite wyeliminowanie) liczby zatrzymań na skrzyżowaniach, a także na szybsze włączanie się do ruchu przy ruszaniu z przystanku.

Zaleca się stosowanie następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych:

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

Informacja pasażerska w pojazdach:

Elementami Systemu Informacji Pasażerskiej, funkcjonującej w pojazdach, powinny być:

- oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu;
- oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu;
- informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych;
- informacja pasażerska w pojazdach – uproszczony schemat bieżącej, wykonywanej aktualnie linii – klient dzięki temu sam będzie mógł lokalizować swoje położenie;
- system zapowiedzi fonicznych nazw przystanków oraz wewnętrznych tablic elektronicznych prezentujących informacje o przystankach, kierunku jazdy etc.

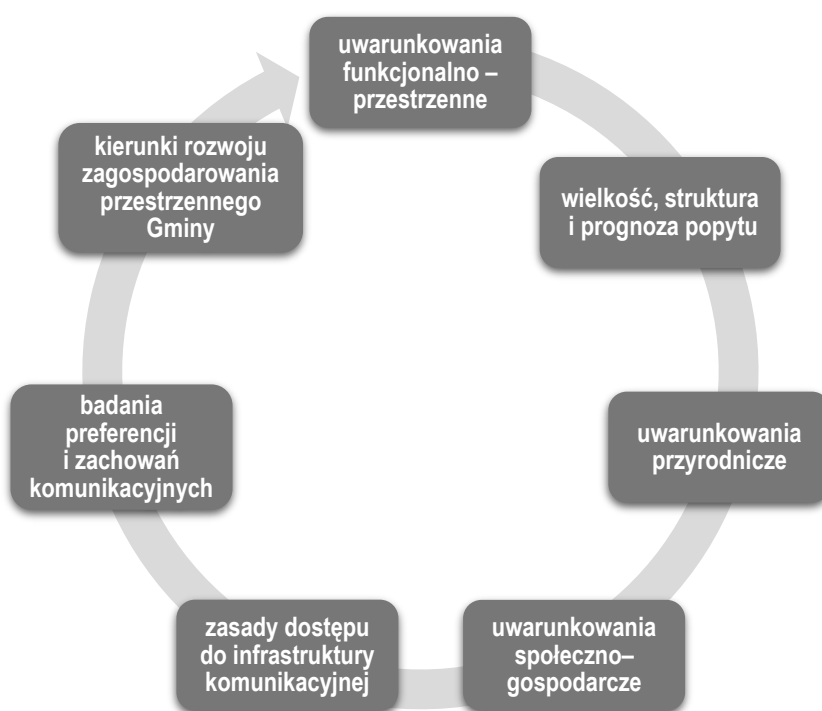
12 KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

12.1 ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

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

transportu zbiorowego i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.



Rysunek 11 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Mieście Stargard
Źródło: opracowanie własne.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Gminy — ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych celów. Ponadto należy pamiętać, iż proces wdrożenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców Gminy.

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

12.2 DOSTOSOWANIE TABORU I SIECI KOMUNIKACYJNEJ DO ZMIAN KLIMATU

Gmina Miast Stargard, w miarę możliwości finansowych, planuje wdrożenie i eksploatację pojazdów zeroemisyjnych. W związku z powyższym planowana jest elektryfikacja wybranych linii komunikacji miejskiej w Stargardzie, na których powinny być eksploatowane pojazdy elektryczne.

Wskazane linie autobusowe są wybrane z uwagi na najbardziej miarodajne odzwierciedlenie wszystkich analizowanych linii.

Uzupełniając autobusy zeroemisyjne powinny być przeznaczone do obsługi pozostałych linii komunikacyjnych w porach o zmniejszonym zapotrzebowaniu na autobusy na liniach całkowicie zelektryfikowanych.

Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych do eksploatacji będzie następowało sukcesywnie po uzyskaniu stosownych dofinansowań na zakup taboru i infrastruktury ładowania np. z programów krajowych lub wspólnotowych.

12.3 INTEGRACJA TARYFOWA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

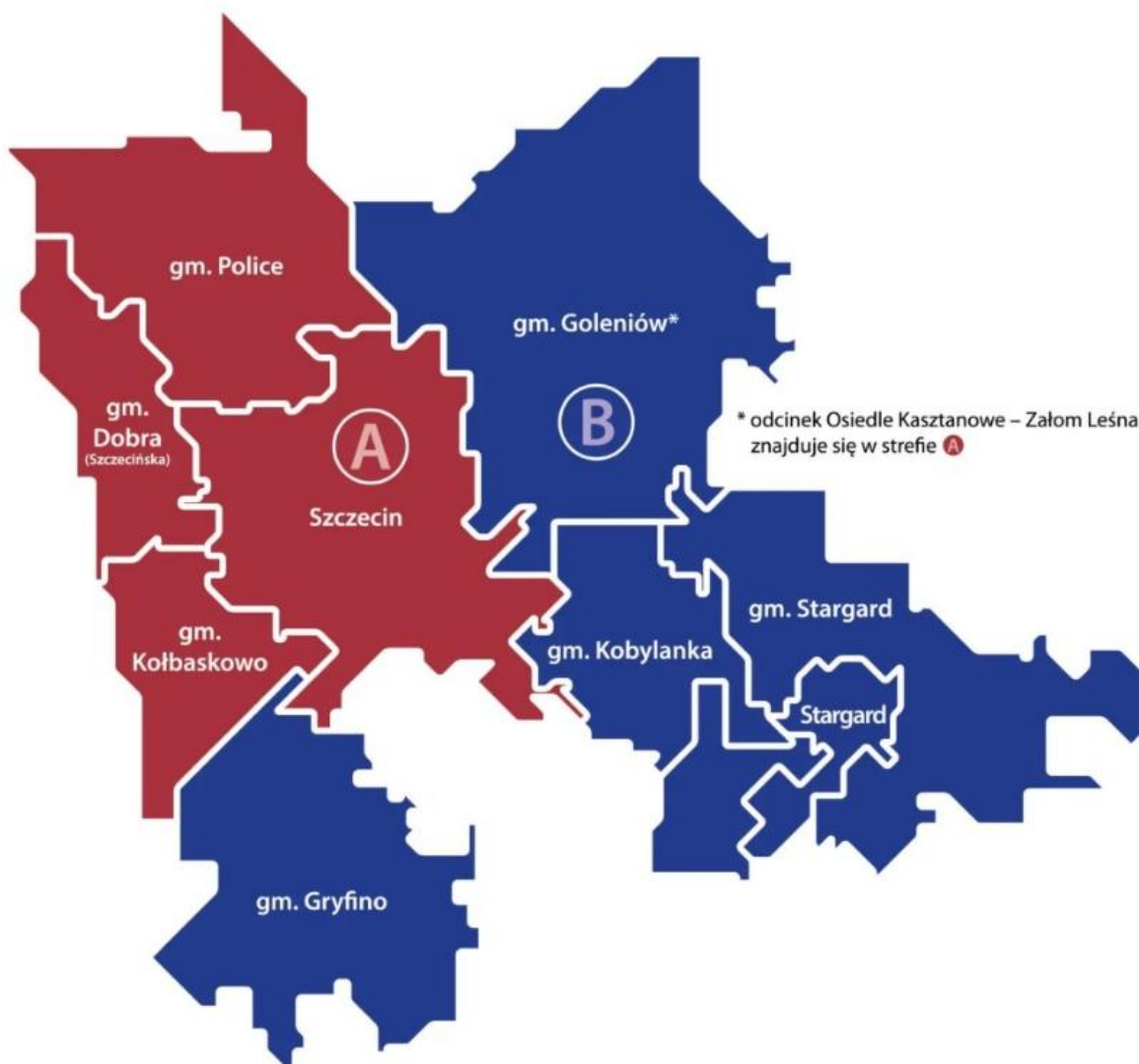
Integracja różnych systemów transportu publicznego (miejskiego, podmiejskiego regionalnego i dalekobieżnego), to łączenie ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny (obejmujący wszystkie środki lokomocji) podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu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

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

Od 1 września 2024 r. funkcjonuje **Szczeciński Bilet Metropolitalny**. Pozwala on na przejazdy pociągiem POLREGIO ze Stargardu do Szczecina i korzystanie w tych miastach z komunikacji miejskiej. Do wyboru jest kilka stref – w zależności od indywidualnych potrzeb pasażerów. Jest to bilet imienny, okresowy, miesięczny.

Szczeciński Bilet Metropolitalny można nabyć:

- w kasie biletowej pociągów REGIO,
- u obsługi pociągu REGIO,
- w Punktach Obsługi Klienta – kasach ZDiTM jako doładowania biletów elektronicznych na Szczecińskiej Karcie Aglomeracyjnej (SKA),
- w stacjonarnych automatach biletowych ZDiTM,
- poprzez dedykowaną stronę internetową do doładowań biletów elektronicznych na Szczecińskiej Karcie Aglomeracyjnej (SKA)
- za pośrednictwem elektronicznych kanałów sprzedaży, tj.:
 - systemu mPOLREGIO,
 - systemu KOLEO,
 - systemu E-PODRÓŻNIK BILETY,
 - aplikacji mPay,
 - systemu SkyCash,
 - systemu zbiletem,
 - systemu moBiLET,
 - systemu Mobilnej Karty Miejskiej – GoPay.



strefa	bilet normalny	bilet ulgowy	
		studenci 51%	uczniowie 49%
A	152,00 zł	74,48 zł	77,52 zł
B	148,00 zł	72,52 zł	75,48 zł
A B	250,00 zł	122,50 zł	127,50 zł
A B +	290,00 zł	142,10 zł	147,90 zł

Strefa **A** pociągi POLREGIO w strefie **A** (Gmina Miasto Szczecin i Gmina Police) oraz **komunikacja miejska** w strefie **A** (Gmina Miasto Szczecin, Gmina Dobra (Szczecińska), Gmina Kołbaskowo, Gmina Police oraz Gmina Goleniów na trasie Osiedle Kasztanowe – Załom Leśna)

Strefa **B** pociągi POLREGIO w strefie **B** (Gmina Miasto Stargard, Gmina Goleniów, Gmina Gryfino, Gmina Kobylanka, Gmina Stargard) oraz **komunikacja miejska** w strefie **B** (Gmina Miasto Stargard, Gmina Goleniów, Gmina Gryfino, Gmina Kobylanka, Gmina Stargard)

Strefa **A B** pociągi POLREGIO w strefach **A** i **B** oraz **komunikacja miejska** w strefie **A**

Strefa **A B +** pociągi POLREGIO w strefach **A** i **B** oraz **komunikacja miejska** w strefach **A** i **B**

Rysunek 12 Szczeciński Bilet Metropolitalny

Źródło: Oficjalna strona Miasta Stargard <https://stargard.eu/> [dostęp: 10.12.2024 r.]

12.4 PRZYSPIESZENIE LINII KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

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

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

- wyznaczanie odcinków pasów ruchu pozwalających autobusom na omijanie zablokowanych przez ruch indywidualny odcinków dróg wzdłuż korytarzy autobusowych wysokiej jakości;
- stosowanie słuz świetlnych pozwalających autobusom na przejechanie przez skrzyżowanie z niewłaściwego, najmniej zatłoczonego pasa ruchu oraz na wyjazd z zatoki przystankowej w miejscach z intensywnym ruchem pojazdów;
- ograniczanie stosowania zatok przystankowych na drogach o niskim natężeniu ruchu oraz w ciągach korytarzy autobusowych wysokiej jakości.
- Wytyczenie korytarzy wysokiej jakości nie oznacza, że na całej ich długości należy wyznaczać buspasy, lecz, że komunikację autobusową należy wzdłuż ich przebiegu traktować priorytetowo eliminując wszędzie, gdzie to możliwe elementy spowalniające przejazd autobusów oraz wprowadzając pierwszeństwo przejazdu dla autobusów w stosunku do pojazdów indywidualnych, również w przypadkach włączania się do ruchu podczas ruszania z przystanków. Korytarze autobusowe powinny być tworzone na odcinkach tras linii podstawowych.

12.5 POZOSTAŁE DZIAŁANIA, MAJĄCE WPŁYW NA POPRAWĘ SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Promocja i rozwój ekologicznego transportu publicznego (w tym w wymiarze ponadlokalnym SOM)	Zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej publicznego transportu zbiorowego.	Wyeliminowanie ruchu trasyowego z centrum na rzecz systemu obwodnicowego
Współpraca z partnerami na rzecz rozwoju SKM	Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem ITS	Budowa i modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego na obszarze Miasta.
Promocja i rozwój rozwiązań w zakresie integracji funkcjonalno-przestrzennej podsystemów transportowych, np. P&R, B&R.	Rozbudowa Systemu Informacji Pasażerskiej.	Tworzenie przestrzeni przyjaznej dla pieszego, w tym rozbudowa i tworzenie spójnych tras rowerowych.
Tworzenie priorytetów dla transportu zbiorowego.	Tworzenie stref ruchu uspokojonego.	Doskonalenie kwalifikacji i motywujących warunków pracy pracowników miejskiego systemu transportowego.
Dostosowanie sieci publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych (poprzez stosowanie odpowiedniego taboru oraz likwidację barier architektonicznych).		

13 WERYFIKACJA I AKTUALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Art. 11 ust 2. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje jednostkę samorządu terytorialnego do okresowej, uzależnionej od potrzeb weryfikacji, a następnie aktualizacji Planu transportowego. Uwzględniając przesłanki teoretyczne i praktyczne, rekomenduje się konieczność weryfikacji postanowień niniejszego dokumentu z częstotliwością raz do roku. Na podstawie tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu.

Zgodnie z wymogami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każda aktualizacja Planu transportowego wymaga przeprowadzenia obowiązkowych konsultacji społecznych i przyjęcia aktualizacji w trybie uchwały przez Radę Miejską Stargardu.

Rysunek 13. Zakres weryfikacji Planu transportowego

Badany element Planu transportowego	Zakres i narzędzie badania	Jednostka	Pożądana tendencja
Efektywność ekonomiczna transportu	Wskaźnik odpłatności usług	%	↑
	Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę	%	↑
	Przychody z płatnej strefy parkowania	PLN	↑
	Przychody z innych źródeł	PLN	↑
Integracja transportu	Parkingi (w tym Parkingi „Park&Ride i „Bike&Ride”) oraz system roweru miejskiego	Liczba użytkowników	↑
	Udział pojazdów niskopodłogowych w taborze Operatora	%	↑
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	Gęstość rozmieszczenia przystanków autobusowych	l. przystanków/ km ²	↑

Produkt: taryfa, jakość, czas	Wspólna taryfa biletowa	-	-
	Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze taboru	%	
	Częstotliwość kursowania: - w szczytach: 15-30 min.; - poza szczytem: 30-60 min.	Minuty	
Rozkład jazdy - skomunikowanie	Synchronizacja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobieżną (pociągi, autobusy).	-	-
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych	Liczba respondentów	
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	Udział pojazdów zeroemisyjnych w taborze Operatora	%	
	Zanieczyszczenie powietrza pochodzące z sektora transportu	g/km	

Źródło: opracowanie własne

SPIS TABEL

Tabela 1. Przebieg regularnych linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o.	12	Tabela 12. Wykaz najistotniejszych generatorów ruchu na terenie Miasta	39
Tabela 2. Charakterystyka przewozów o charakterze użyteczności publicznej w latach 2018-2023	13	Tabela 13. Praca eksploatacyjna wykonana przez MPK Sp. z o. o. w Gminie Miasto Stargard w roku 2020, 2023 i 2023.	52
Tabela 3. Wskaźniki demograficzne Miasta Stargardu na tle województwa zachodniopomorskiego	17	Tabela 14. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Stargardzie	52
Tabela 4. Zmiany demograficzne Gminy Miasto Stargard	17	Tabela 15. Koszty działalności oraz wpływy z biletów w przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej.....	53
Tabela 5. Podmioty gospodarki narodowej w Gminie Miasto Stargard w rejestrze REGON w 2020 i 2023 r.	18	Tabela 16. Sieć komunikacyjna – wykaz istniejących odcinków sieci z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi częstotliwościami maksymalnymi.....	59
Tabela 6. Wydatki na transport w ogóle wydatków i dochodów Miasta Stargard	19	Tabela 17. Taryfa biletowa obowiązująca na terenie Miasta Stargard oraz Gmin ościennych.....	60
Tabela 7. Zestawienie liczby par pociągów kursujących przez Stargard w okresie poza wakacjami – według rozkładu jazdy ważnym na dzień 10.12.2024 r.	22	Tabela 18. Minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów.....	62
Tabela 8. Wyniki klasyfikacji strefy zachodniopomorskiej dla wybranych substancji.....	32	Tabela 19. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych	78
Tabela 9 Aktualna emisja spalin przez autobusy będąc na wyposażeniu Operatora publicznego transportu zbiorowego	33		

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Schemat układu sieci komunikacyjnej na obszarze objętym Planem transportowym	14	Rysunek 7. Dostępność przestrzenna do sieci przystanków na terenie Gminy Miasto Stargard oraz Gmin ościennych....	57
Rysunek 2. Gęstość zaludnienia w granicach Gminy Miasto Stargard.....	16	Rysunek 8. Obszary Miasta Stargard, na których dostępność do komunikacji miejskiej jest ograniczona	87
Rysunek 3. Prognozowane zmiany liczby ludności na terenie Gminy Miasto Stargard oraz Gmin ościennych do 2030 r. 18		Rysunek 9. Zaproponowane linie do elektryfikacji.	89
Rysunek 4. Zagospodarowanie obszaru Miasta Stargard.28		Rysunek 10. Propozycja strefy czystego transportu na terenie Gminy Miasto Stargard	90
Rysunek 5. Układ sieci drogowej na terenie Gminy Miasto Stargard.....	30	Rysunek 11 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Mieście Stargard... 96	
Rysunek 6. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Gminy Miasto Stargard	38	Rysunek 12 Szczeciński Bilet Metropolitalny	98
		Rysunek 13.Zakres weryfikacji Planu transportowego....	101

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Wskaźnik motoryzacji (samochodów osobowych) na terenie powiatu stargardzkiego, powiatu goleniowskiego, województwa zachodniopomorskiego i Polski.	23
Wykres 2. Zmiana długości gminnych ścieżek rowerowych na terenie Gminy Miasto Stargard w latach 2011-2020.....	24
Wykres 3. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Stargardzie w latach 2019-2024	35
Wykres 4. Prognoza popytu potencjalnego do 2030 r. – założeniu obu wariantów prognozy	37
Wykres 5. Rozkład grup wiekowych respondentów ankiety	42
Wykres 6. Aktywność zawodowa respondentów	42
Wykres 7. Miejsce zamieszkania respondentów	42
Wykres 8. Pytanie : Jak często korzysta Pan/i z poniższych środków transportu?	43
Wykres 9. Pytanie: Proszę wskazać miejsce najczęstszych podróży.....	43
Wykres 10. Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?	43
Wykres 11. Pytanie: Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji miejskiej? Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.	44
Wykres 12. Pytanie: Którą linią najczęściej Pan/i podróżuje?	45
Wykres 14. Pytanie: Ile przystanków pokonuje Pan/i podczas podróży komunikacją miejską?	46
Wykres 15. Pytanie: W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona?.....	46
Wykres 16. Pytanie: Jak ocenia Pan/i komunikację miejską w Stargardzie w następujących aspektach?.....	47
Wykres 17. Pytanie: Które z podanych cech komunikacji miejskiej są dla Pana/i najistotniejsze?.....	47
Wykres 18. Pytanie: Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania komunikacji miejskiej w Stargardzie?	48
Wykres 19. Pytanie: Dlaczego podróżuje Pan/i samochodem osobowym?.....	48
Wykres 20. Pytanie: Co skłoniłoby Pana/Panią do częstszego korzystania z usług komunikacji miejskiej?	49
Wykres 21. Pokrycie kosztów MPK Sp. z o.o. w komunikacji miejskiej przychodami ze sprzedaży biletów	52
Wykres 22. Drogi dla rowerów na 10 tys. mieszkańców na terenie Stargardu oraz miast o porównywalnej liczbie mieszkańców i gęstości zaludnienia	65