

**UCHWAŁA NR XI/132/2015
RADY MIEJSKIEJ W KOSZALINIE**

z dnia 25 czerwca 2015 r.

w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, poz. 645, poz. 1318; z 2014 r. poz. 379, poz. 1072) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 i 3, ust. 3 oraz art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228 poz. 1368; z 2014 r. poz. 423, poz. 915) Rada Miejska w Koszalinie uchwała, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Koszalina.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Przewodnicząca Rady
Miejskiej

Krystyna Kościńska



**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
NA LATA 2015 – 2025**

**DLA MIASTA KOSZALINA I GMIN OŚCIENNYCH
KTÓRE ZAWARŁY Z GMINĄ MIASTO KOSZALIN
POROZUMIENIA W ZAKRESIE ORGANIZACJI
TRANSPORTU PUBLICZNEGO**

Koszalin, 2015 r.

PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
NA LATA 2015-2025
DLA MIASTA KOSZALINA I GMIN OŚCIENNYCH
KTÓRE ZAWARŁY Z GMINĄ MIASTO KOSZALIN
POROZUMIENIA W ZAKRESIE ORGANIZACJI
TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Koszalin 2015

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	8
1.4. Konsultacje społeczne.....	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie zachodniopomorskim.....	15
2.4. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w Koszalinie.....	17
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne.....	21
2.6. Sieć komunikacyjna w Koszalinie.....	40
2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	48
2.8. Czynniki społeczne.....	56
2.9. Czynniki gospodarcze.....	66
2.10. Ochrona środowiska naturalnego.....	67
2.11. Dostęp do infrastruktury transportowej.....	78
2.12. Źródła ruchu.....	81
2.13. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	89
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	98
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	98
3.2. Prognoza popytu.....	106
3.3. Prognoza podaży.....	113
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	117
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	117
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	126
5. Finansowanie usług przewozowych.....	129
5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji.....	135
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	140
6.1. Podział zadań przewozowych.....	140
6.2. Preferencje pasażerów.....	140
	2

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	153
7. Organizacja rynku przewozów	156
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji.....	156
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	161
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	165
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	169
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	172
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego...	175
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Koszalinie i okolicznych gminach.....	179
Spis tabel	191
Spis rysunków.....	194
Załącznik nr 1 Raport z konsultacji społecznych	196

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie na lata 2015-2025 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Koszalina i gmin, które zawarły z miastem Koszalinem porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Koszalina i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa zachodniopomorskiego oraz miasta Koszalina i gmin, które podpisały z miastem Koszalin porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;

- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze miasta Koszalina oraz gmin, które podpisały z miastem Koszalin porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. 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.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje gmina licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a także gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze¹.

Miasto Koszalin zawarło z gminami: Będzino, Manowo, Mielno i Świeszyno porozumienia komunalne w sprawie powierzenia miastu Koszalin realizacji zadań w zakresie zadania publicznego transportu osobowego środkami komunikacji miejskiej na terenie gmin zawierających porozumienie. Porozumienia te zostały przyjęte uchwałami rad przez poszczególne gminy. Podpisując porozumienia, gminy ościenne zobowiązały się do odpowiedniego ponoszenia kosztów związanych z realizacją tego zadania.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar miasta Koszalina oraz gmin: Będzino, Manowo, Mielno i Świeszyno, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- 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 ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- 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;
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI));
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- 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);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;

- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego” (stan na 31.01.2015 r.);
 - „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”;
 - „Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego”, aktualizacja czerwiec 2010 r.;
 - „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”;
 - „Strategia Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich Województwa Zachodniopomorskiego w latach 2002-2015” Aktualizacja 2010;
 - „Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019 r.”;
 - „Program Ochrony Powietrza dla stref województwa zachodniopomorskiego, tj. aglomeracji szczecińskiej, miasta Koszalin oraz strefy zachodniopomorskiej”;
 - „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina ze zmianami” (stan na 31.01.2015 r.);
 - „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalina na lata 2006-2013”;
 - „Strategia rozwoju Koszalina” (stan na 31.01.2015 r.);
 - „Program Ochrony Środowiska Miasta Koszalina na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019”;
 - „Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Koszalina”;
 - „Studium rozwoju ruchu rowerowego w Koszalinie”;
 - „Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina oraz gmin, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina oraz gmin, z którymi miasto podpisało porozumienia;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi 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;

- rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Koszalinie i gminach, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Szczecinie, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Koszalina i gmin objętych opracowaniem;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;

- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **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;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony 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).

Ponadto, w dokumencie użyto następującego skrótowego określenia Miejskiego Zakładu Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Koszalinie przy ul. Gnieźnieńskiej 9, a mianowicie: „**MZK Sp. z o.o.**”

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym². Ich celem było poinformowanie społeczności miasta i gmin ościennych, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji transportu publicznego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

² Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

W dniu 14 kwietnia 2015 r. gminy objęte planem otrzymały projekt planu transportowego do uzgodnienia. Wszystkie gminy uzgodniły pozytywnie przesłany projekt planu transportowego.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego, została opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w dniu 11 maja 2015 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Koszalina oraz na stronie internetowej Miasta Koszalina – pod adresem: obywatelski.koszalin.pl.

Zawiadomienie o zamieszczeniu projektu planu transportowego na powyższych stronach internetowych oraz o rozpoczęciu konsultacji społecznych ukazało się w dniu 12 maja 2015 r. w lokalnej prasie – Głosie Koszalińskim. Ogłoszenie wywieszono także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Koszalinie.

Konsultacje społeczne trwały od 12 maja do 3 czerwca 2015 r. Tekst planu wyłożony został w tych dniach do publicznego wglądu w formie papierowej w Urzędzie Miejskim w Koszalinie, przy ul. Mickiewicza 26, w pokoju nr 36.

Aby ułatwić przesyłanie uwag, Urząd Miejski w Koszalinie opracował specjalny formularz opinii i uwag mieszkańców, który można było składać osobiście w siedzibie tej jednostki, przesłać na jej adres pocztą lub skierować drogą elektroniczną na specjalnie przygotowany adres: plantransportowy@um.man.koszalin.pl.

Część uwag uwzględniono, odpowiednio korygując treść planu transportowego. Raport z konsultacji społecznych stanowi Załącznik nr 1 do planu transportowego.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

W Unii Europejskiej ponad 60% populacji mieszka na obszarach miejskich. Obszary te generują niemal 85% produktu krajowego brutto Unii Europejskiej – miasta są siłą napędową europejskiej gospodarki, przyciągają inwestycje i tworzą miejsca pracy oraz mają zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki. W całej Europie wzmożony ruch na ulicach w centrach miast powoduje stałe zatory drogowe, mające niepożądane skutki, m.in.: strata czasu i zanieczyszczenie powietrza. W wyniku tego zjawiska europejska gospodarka traci każdego roku prawie 100 mld EUR lub 1% PKB Unii Europejskiej. Z roku na rok, zanieczyszczenie powietrza i hałas, stają się coraz bardziej uciążliwe. Ruch w miastach odpowiada za 40% emisji CO₂ i 70% emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy³.

Mobilność w mieście uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowych sposobów poruszania się, takich jak: podróże pieszo, jazda na rowerze, podróże transportem zbiorowym, przy zachowaniu możliwości optymalizacji podróży dla mieszkańców – poprzez efektywne powiązanie różnych środków transportu.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne w miastach związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i technika jazdy w mieście (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się) stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, określającym coraz niższe limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie

³ *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551, s. 3.

ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu⁴. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS⁵, czyli szerokiego zbioru różnorodnych technologii (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych) oraz technik zarządzania stosowanych w transporcie w celu ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska naturalnego. Zapewniają one lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych

o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu miejskiego może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Implementacją polityki Unii Europejskiej i OECD do warunków krajowych, uwzględniającą problem mobilności w aglomeracjach, są przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 16 lipca 2013 r., założenia Krajowej Polityki Miejskiej. Jest to dokument opracowywany z uwzględnieniem Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, a także Strategii Europa 2020 oraz Przeglądu Krajowej Polityki Miejskiej Polska 2011 OECD⁶.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz

⁴ *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności...*, s. 9.

⁵ Telematyka Transportu, <http://www.it.pw.edu.pl>, dostęp: 30.09.2014 r.

⁶ *OECD Urban Policy Reviews: Poland 2011*.

zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na obszarach miast. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Krajowa Polityka Miejska będzie celowym działaniem państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych. Jej celem strategicznym jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do kreowania wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa życia mieszkańców, a w tym:

- poprawa konkurencyjności;
- rewitalizacja obszarów zdegradowanych;
- przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji (segregacja przestrzenna, problem z dostępem do usług, zapewnienie komunikacji) oraz pogarszania się jakości życia.

W ramach tego celu realizowane będą działania związane z adaptacją i tworzeniem efektywnej struktury przestrzennej miast, dostosowanej do potrzeb jej użytkowników. Pożądana struktura przestrzenna łączy wzrost gospodarczy z potrzebą ochrony środowiska.

Jednym z sześciu głównych wątków tematycznych ujętych w Krajowej Polityce Miejskiej jest transport, w tym transport publiczny, z takimi zagadnieniami, jak:

- integracja systemów transportowych;
- węzły przesiadkowe;
- integracja biletowa;
- systemy informacji pasażerskiej;
- tabor;
- ITS;
- polityka parkingowa;
- drogi rowerowe.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego. W tym zakresie niniejszy plan transpor-

towy przewiduje wzrost konkurencyjności miasta – poprzez poprawianie dostępności transportowej i rozwój funkcji metropolitalnych, w tym integrację obszarową.

2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych Koszalina z innymi ośrodkami miejskimi.

W krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁷, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemierzania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych. W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

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

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej, w szczególności w obszarach miejskich, poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
 - wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

⁷ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie zachodniopomorskim

Miasto Koszalin jest drugim po Szczecinie ośrodkiem regionalnym w województwie zachodniopomorskim. Koszalin wraz z okolicznymi gminami należy do Euroregionu Pomerania.

W „Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego” Koszalin określono jako wiodące centrum ekonomiczne oraz kulturowe i jeden z dwóch (obok Szczecina) ośrodków aglomeracyjnych.

Wizję rozwoju województwa zachodniopomorskiego zdefiniowano następująco: „stworzenie warunków do stabilnego i zrównoważonego rozwoju województwa zachodniopomorskiego opartego na konkurencyjnej gospodarce i przedsiębiorczości mieszkańców oraz aktywności społecznej przy optymalnym wykorzystaniu istniejących zasobów”.

Osiągnięcie pożądanego stanu planuje się poprzez realizację wyznaczonych sześciu celów strategicznych oraz zdefiniowanych na ich podstawie celów kierunkowych. Cele strategiczne określono następująco:

1. Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania.
2. Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej regionu.
3. Zwiększenie przestrzeni konkurencyjnej regionu.
4. Zachowanie i ochrona wartości przyrodniczych, racjonalna gospodarka zasobami.
5. Budowanie otwartej i konkurencyjnej społeczności.
6. Wzrost tożsamości i spójności społecznej regionu.

W ramach pierwszego z celów strategicznych zdefiniowano m.in. cel kierunkowy 1.2. – wzrost konkurencyjności województwa w krajowym i zagranicznym ruchu turystycznym. Wszechstronne i zrównoważone wykorzystanie zasobów województwa będzie realizowane w szczególności poprzez zwiększanie konkurencyjności oferty turystycznej. Następowstwem zwiększenia konkurencyjności będzie poprawa kondycji ekonomicznej całego województwa.

W ramach trzeciego z celów strategicznych zdefiniowano pięć celów kierunkowych, a wśród nich m.in.:

- 3.2. Rozwój aglomeracji miejskiej Koszalina.
- 3.3. Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych.
- 3.6. Poprawa dostępności do obszarów turystycznych i uzdrowiskowych.

W strategii stwierdzono, że konkurencyjność przestrzenna zależy przede wszystkim od tempa i charakteru lokalnych procesów miastotwórczych, a wszechstronny rozwój województwa zachodniopomorskiego wymaga budowy silnych ośrodków miejskich i wydolnego układu transportowego. Kluczowym elementem tego procesu będzie zwiększanie potencjału

aglomeracji miejskiej Koszalina o znaczeniu ponadregionalnym. Wymaga to rozbudowy infrastruktury ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych na obszarze całego województwa. W strategii określono także, że wykorzystanie walorów środowiskowych regionu będzie możliwe dzięki zwiększeniu dostępności miejscowości turystycznych i rekreacyjnych oraz cennych zasobów przyrodniczych.

W ramach celu kierunkowego 3.2. przewidziano działania związane z rozwojem przestrzennym aglomeracji koszalińskiej – ukierunkowanym na wykorzystanie bliskości morza i budową infrastruktury turystycznej – oraz modernizacją i rozbudową układu komunikacyjnego oraz sieci powiązań, w tym szczególnie dróg krajowych nr 6 i 11.

W ramach celu kierunkowego 3.3. przewidziano działania ukierunkowane na poprawę skomunikowania Koszalina ze Szczecinem oraz z resztą kraju, w tym modernizację dróg krajowych, z budową obwodnicy Koszalina. Ponadto, przewidziano działania w kierunku rozwoju transportu intermodalnego i sieci węzłowych połączeń regionalnych. Jako działanie w ramach tego celu kierunkowego określono także zagospodarowanie lotnisk powojсковych – poprzez integrację infrastruktury lotniczej z siecią drogową i kolejową, modernizację infrastruktury kolejowej, modernizację i rozbudowę transportu wodnego oraz floty śródlądowej.

W ramach celu kierunkowego 3.6. przewidziano realizację inwestycji drogowych oraz modernizację istniejącej infrastruktury drogowej istotnej dla usprawnienia komunikacji z obszarami i miejscowościami turystycznymi i uzdrowiskowymi, a także rozwijanie połączeń kolejowych, w tym kolei wąskotorowej, poprawiających dostęp do obszarów o walorach turystycznych i uzdrowiskowych.

W ramach szóstego z celów strategicznych zdefiniowano sześć celów kierunkowych, a wśród nich m.in. cel nr 6.6. – przeciwdziałanie ubóstwu i marginalizacji społecznej.

Powszechność dostępu do opieki zdrowotnej, edukacji, dóbr kultury, itp. przejawia się w przeciwdziałaniu wszelkim przejawom wykluczeń i marginalizacji w jakimkolwiek ich aspekcie, w tym także dostępności komunikacyjnej.

W „Strategii rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” jako priorytet dla Koszalina określono budowę obwodnicy, która przejmie wzrastający ruch tranzytowy przechodzący obecnie przez centrum miasta. W strategii określono stan infrastruktury kolejowej Koszalina jako niezadowalający, o małej przepustowości, ograniczonej stanem torowisk. W zakresie kolejowych przewozów pasażerskich do głównych relacji zaliczono połączenia: Koszalin – Kołobrzeg (jako całoroczne) i Koszalin – Mielno (w sezonie letnim). W strategii przyznano duże znaczenie ruchowi lokalnemu w trójkącie: Białogard – Koszalin – Kołobrzeg oraz w sezonie letnim – ruchowi na trasach z głębi kraju do Koszalina i Kołobrzegu.

W „Strategii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich Województwa Zachodniopomorskiego w latach 2002-2015” – aktualizacja 2010 – gminę Mielno określono jako gminę o bardzo dobrym potencjale do rozwoju, a pozostałe gminy objęte planem – jako ośrodki o potencjale dobrym. W strategii zdefiniowano trzy cele strategiczne, a w ramach nich – cele operacyjne i kierunki działania. W ramach celu strategicznego „Modernizacja infrastruktury społecznej i technicznej na obszarach wiejskich” wyznaczono jako kierunki działań: rozbudowę infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej – dla zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej oraz poprawę wahadłowej mobilności mieszkańców – dla skrócenia dojazdu mieszkańców do miast.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w Koszalinie

Uchwałą Rady Miejskiej w Koszalinie nr X/77/2007 z dnia 26 kwietnia 2007 r. przyjęty został „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalina na lata 2007-2013”.

Plan opracowany został w dwóch wariantach: wariant I – przy założeniu braku realizacji krajowych inwestycji drogowych w obwodnicę miasta w ciągu drogi ekspresowej S-6 oraz drogi krajowej nr 11 oraz wariant II – zakładający wybudowanie obwodnicy.

Determinantami niniejszego planu są przewidziane, a niezrealizowane dotychczas przedsięwzięcia w zakresie transportu zbiorowego, wyszczególnione w ww. planie, które za-prezentowano w tabeli 1.

Tab. 1. Projekty przewidziane do realizacji w ramach „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalina na lata 2006-2013” – stan realizacji na 31 stycznia 2015 r.

Opis zadania	Wysokość wydatków [tys. zł]	Status realizacji
Zalecenia ogólne		
Podnieść cenę postoju za 1 godzinę w strefie płatnego parkowania do wysokości ceny jednorazowego biletu, co powinno zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej	-	Opłata za godz.: za 1 – 1,20 zł za 2 – 2,60 zł
W strefie I centralnej – w aspekcie obsługi komunikacyjnej wprowadzić dominację komunikacji miejskiej nad indywidualną, szczególnie na dwóch ulicach średnicowych Zwycięstwa i Młyńska – 1 Maja oraz na ulicy Śródmiejskiej	-	Nie wprowadzono

Opis zadania	Wysokość wydatków [tys. zł]	Status realizacji
W strefie II – w aspekcie obsługi komunikacyjnej wprowadzić dominację komunikacji miejskiej na dużej obwodnicy oraz na wszystkich ulicach wychodzących promienisto z ulicy śródmiejskiej	-	Nie wprowadzono
Zdegradowany stan dworców PKP i PKS oraz terenów kolejowych wokół dworców wymusza konieczność ich rewitalizacji, w tym budowy wielofunkcyjnego węzła przesiadkowego obsługującego również komunikację zbiorową autobusową i minibusową – miejską i podmiejską. W rozwiązaniu funkcjonalno-przestrzennym konieczne jest zintegrowanie dworców oraz uwzględnienie potrzeb parkingowych samochodów i rowerów	-	W realizacji – przeprowadzono konkurs architektoniczny
Cele szczegółowe w zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta (planowanie miejscowe) w punkcie: i) Rezerwowanie w planach miejscowych pasów terenu na trasy komunikacyjne, dworce i pętle komunikacji miejskiej oraz na parkingi przesiadkowe w systemie „parkuj i idź”. Zahamowanie procesu zabudowy rezerw komunikacyjnych.	-	Realizowane w praktyce w miarę potrzeb
Cele szczegółowe w zakresie transportu zbiorowego: b) Integracja przestrzenna i funkcjonalna systemu (węzły przesiadkowe, rozszerzenie oferty biletowej, przy założeniu zwiększenia funkcjonujących linii)	-	Nie zrealizowano
c) Integracja przestrzenna i funkcjonalna miejskiego podsystemu transportu zbiorowego z innymi podsystemami (np. parkingi przesiadkowe dla rowerów oraz możliwość przewożenia rowerów środkami transportu zbiorowego)	-	Nie zrealizowano
d) Reaktywowanie w porozumieniu z władzami miejscowości położonych na trasie linii oraz władz województwa, ruchu kolejowego w kierunku Mielna jako podstawowego środka transportu zbiorowego w komunikacji z tą miejscowością. Reaktywacja powinna zostać poprzedzona szczegółowymi analizami ekonomiczno-finansowymi.	-	Zrealizowano w sezonie turystycznym
f) Racjonalizacja marszrut (układu linii) i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb	-	Przeprowadzono dwukrotnie: – w 2009 i 2012 r.

Opis zadania	Wysokość wydatków [tys. zł]	Status realizacji
g) Powstrzymanie procesu dekapitalizacji taboru i zajezdni, kontynuacja wymiany taboru autobusowego, na pojazdy nisko-podłogowe	-	Zrealizowano
h) Utrzymanie autobusu jako podstawowego środka przewozowego w korytarzach o dużych potokach pasażerskich	-	W codziennym działaniu
i) Dostosowywanie systemu transportu zbiorowego do wymogów niepełnosprawnych użytkowników	-	Dostosowano
j) Zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów (monitorowanie pojazdów, dworców, przystanków)	-	W toku
Cele szczegółowe w zakresie polityki ekonomiczno-finansowej i fiskalnej: e) Zmiana proporcji nakładów finansowych na drogi oraz na transport zbiorowy, na korzyść tego ostatniego	-	Nie zrealizowano
f) Wsparcie finansowe zadań transportu zbiorowego (infrastruktura, przewozy)	-	Nie zrealizowano
Cele szczegółowe w zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców: a) Utrzymanie w realizowanych podróżach, przynajmniej na obecnym poziomie, udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego)	-	Nie zrealizowano
b) W dalszej perspektywie promowanie zakupu pojazdów czystych ekologicznie (silniki elektryczne, hybrydowe, napędzane gazem naturalnym, paliwa bezsiarkowe)	-	Nie zrealizowano
Utrzymywanie wysokiego poziomu informacji na stronie internetowej Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o.	6	Zrealizowano
Rozważenie możliwości wprowadzenia systemu informacji dynamicznej na przystankach oraz wewnątrz autobusów	b.d.	Zrealizowano (8 przystanków)
Zadania przewidziane do realizacji w wariantcie I		
Zakup 3 amfibii bądź statków płaskodennych do obsługi połączenia Koszalin – Mielno przez jezioro Jamno	6 000	Zakupiono 1 statek płaskodenny
Zakup 2 nowych autobusów rocznie	12 624	Zrealizowano

Opis zadania	Wysokość wydatków [tys. zł]	Status realizacji
Modernizacja i wymiana wiat oraz słupków przystankowych	112	Wykonywane na bieżąco
Uproszczenie układu linii przez zwiększenie jego czytelności	-	Przeprojektowano układ linii
Objęcie systemem płatnego parkowania całego obszaru I strefy miasta	-	Zrealizowano
Zadania przewidziane do realizacji w wariantcie II		
Budowa zintegrowanego przystanku komunikacji autobusowej w rejonie dworca kolejowego i autobusowego	2 500	Nie zrealizowano
Usprawnienie funkcjonowania systemu komunikacji autobusowej przez podniesienie częstotliwości kursowania pojazdów oraz objęcie systemem nowych obszarów miasta	-	Objęto systemem komunikacji nowe obszary miasta
Budowa nowych wiat przystankowych oraz wymiana starych wiat i słupków przystankowych	168	Wykonywane na bieżąco
Zakup 6 amfibii lub 3 statków płaskodennych do obsługi połączenia Koszalin – Mielno przez jezioro Jamno	12 000	Zakupiono 1 statek płaskodenny
Zakup 3 nowych autobusów rocznie	18 936	Wymiana taboru następuje sukcesywnie
Racjonalizacji układu linii i częstotliwości kursowania	-	Przeprojektowano układ linii
Objęcie systemem płatnego parkowania całego obszaru I strefy miasta	-	Zrealizowano

Źródło: *Zintegrowany Planu Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalina na lata 2006-2013.*

W dokumencie określono system monitorowania osiągnięcia planu, obejmujący w zakresie układu transportu zbiorowego:

- badanie częstotliwości, regularności kursowania pojazdów i ich napełnienia – poprzez wykonywanie odpowiednich pomiarów
- zbieranie opinii o komforcie podróżowania przez sondaże opinii publicznej, jak również wnikliwą ocenę zgłaszanych postulatów.

Uznano, że bardzo ważnym jest, aby monitoring prowadzony był przez jednostkę urzędu miejskiego, która odpowiedzialna jest za organizację i zarządzanie transportem zbiorowym lub przez niezależną firmę pracującą na zamówienie urzędu.

W planie określono, że w odniesieniu do systemu transportu zbiorowego, z punktu widzenia użytkownika, najważniejszymi cechami systemu w zakresie jego sprawnego funkcjonowania są: układ linii i przystanków, częstotliwość, punktualność oraz regularność kursów – dostosowane do aktualnych potrzeb. Obok parametrów charakteryzujących stan funkcjonowania transportu publicznego od strony techniczno-organizacyjnej, bardzo ważnym aspektem jest rzetelna informacja dla pasażerów.

Analiza efektywności, przeprowadzona w planie w zakresie transportu publicznego, wykazała, że oba warianty realizacji zadań przyniosą wymierne korzyści zarówno MZK Sp. z o.o., jak i użytkownikom transportu publicznego oraz, że obydwa warianty są ekonomicznie uzasadnione.

W niniejszym planie ujęte zostały nowe zadania dotyczące rozwoju koszalińskiego transportu zbiorowego na kolejny okres planistyczny, które zastępują zamierzenia rozwojowe wykazane w poprzednim opracowaniu.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim. Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 2.

Tab. 2. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznacznym wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.10.2013 r.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu miejskiego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;

- odległość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Miasto Koszalin w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego określono jako ważny krajowy ośrodek gospodarczy, o znaczeniu ponadregionalnym, położony w strefie funkcjonalnej nadmorskiej.

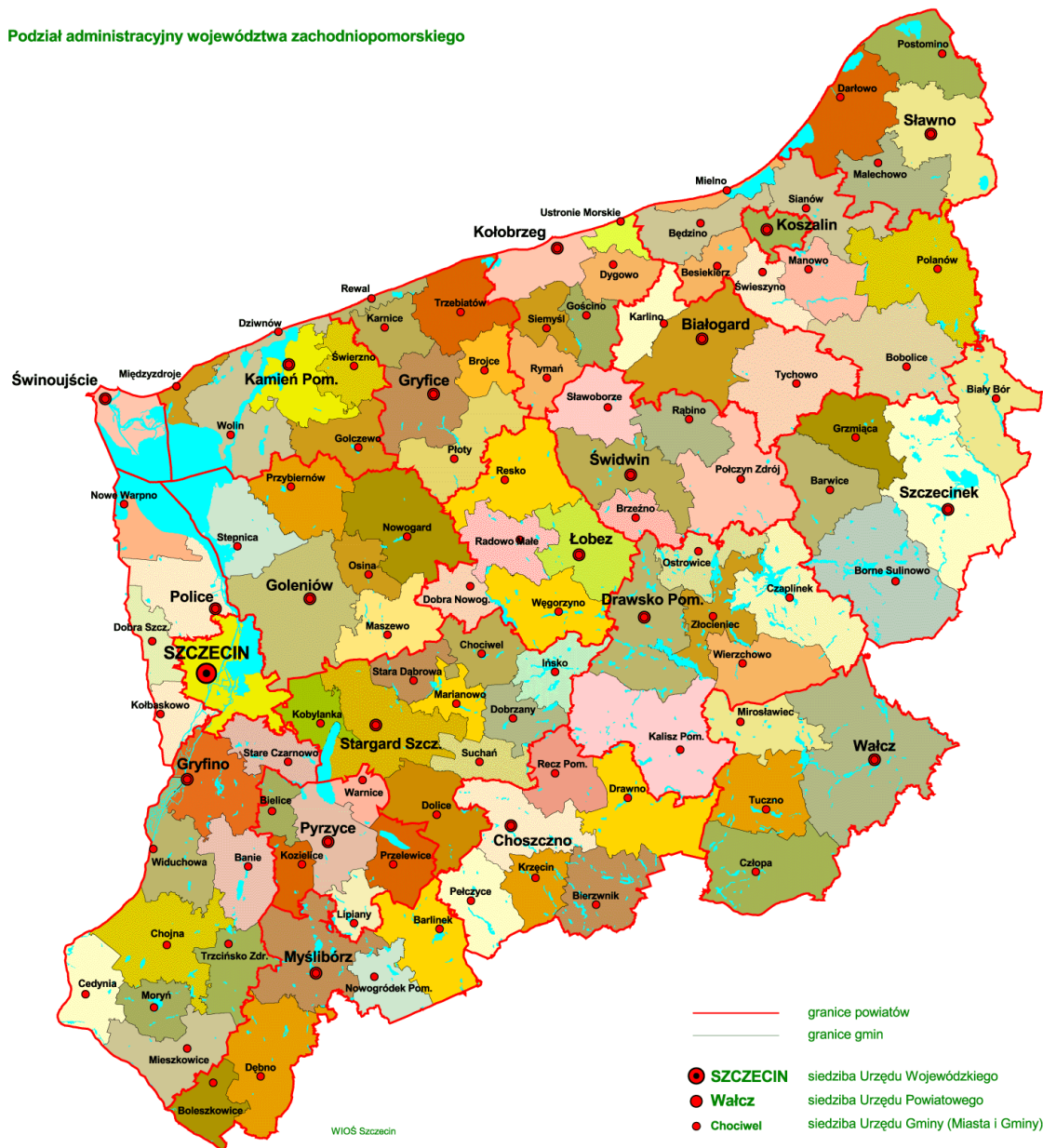
Koszalin położony jest na skrzyżowaniu dwóch ważnych połączeń o znaczeniu krajowym i międzynarodowym: (Hamburg/Berlin) – Szczecin – Koszalin – Gdańsk – (Kaliningrad) oraz Kołobrzeg – Koszalin – Poznań. Plan zagospodarowania wskazuje na potrzebę uwzględnienia korytarza transportowego Via Hanseatica (ciągi dróg – krajowej nr 6 i ekspresowej S-6) w rozwoju regionalnym i planowaniu przestrzennym.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa Koszalin wraz z Kołobrzegiem i Białogardem stanowią zespół miast przeznaczony do integracji potencjałów rozwojowych, określony jako koszalińsko-kołobrzegi obszar funkcjonalny. W skład tego obszaru funkcjonalnego wchodzi gminy objęte planem. Plan zagospodarowania zaleca zintegrowane planowanie w obszarach funkcjonalnych z uwzględnieniem transportu publicznego.

Rejon pasa nadmorskiego, w tym gmin Mielno (jedno z głównych centr turystycznych w województwie) i Będzino, określono w planie jako obszar intensywnego zagospodarowania turystycznego. Za teren predysponowany do rozwoju ruchu turystycznego uznano także pas doliny rzeki Radwi, obejmujący południowe fragmenty gmin Manowo i Świeszyno oraz jezioro Jamno – dla rozwoju turystyki wodnej.

Na rysunku 1 zaprezentowano podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego.

Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego



Rys. 1. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego

Źródło: www.wios.szczecin.pl, dostęp: 30.09.2014 r.

Miasto Koszalin podpisało wieloletnie porozumienia w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego w formule komunikacji miejskiej z czterema gminami graniczącymi z miastem i należącymi do powiatu koszalińskiego. Są to gminy: Będzino, Manowo, Mielno i Świeszyno.

Poniżej opisano zagospodarowanie przestrzenne poszczególnych jednostek administracyjnych objętych planem.

Koszalin

Koszalin jest miastem na prawach powiatu, położonym na północy Polski, na obszarze województwa zachodniopomorskiego, na Pobrzeżu Zachodniopomorskim, w makroregionie Pobrzeża Koszalińskiego. Wg podziału na mezoregiony, miasto leży na pograniczu Wybrzeża Słowińskiego, Równiny Białogardzkiej (największa część miasta) i Równiny Słupskiej.

Miasto jest położone nad rzeką Dzierżęcinką, przepływającą przez Koszalin w kierunku północnym – do ujścia w jeziorze Jamno. Odległość Koszalina od stolicy kraju wynosi 424 km, od stolicy województwa (Szczecina) – 148 km, od Gdańska – 176 km, a od Poznania 245 km. Centrum Koszalina położone jest w odległości 11 km od linii wybrzeża Bałtyku, a jednocześnie najbardziej wysunięty na północ kraniec miasta, nad jeziorem Jamno, oddalony jest od linii brzegowej morza tylko o ok. 2 km.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., miasto Koszalin zajmowało powierzchnię 98,34 km². Pod względem powierzchni wśród miast, Koszalin zajmował 29. miejsce w kraju.

Największą część powierzchni miasta stanowiły lasy – 37%, tereny użytkowane rolniczo – 27% oraz tereny zabudowane i zurbanizowane – 22%.

Liczba ludności Koszalina (osoby zameldowane stale i czasowo), wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., wynosiła 109 170 osób, a gęstość zaludnienia – 1 110 osób na km². W skali kraju Koszalin zajmował 37. miejsce pod względem liczby ludności.

Centralna część miasta to przeważnie lekko falista równina, o wyraźnym nachyleniu w stronę północną. Tereny przy jeziorze Jamno są płaskie i częściowo podmokłe. Z obszaru obwałowanego, leżącego przy jeziorze, wody przy wysokich stanach są do niego przepompowywane. W przypadku niskich stanów wód w jeziorze możliwy jest przepływ grawitacyjny poprzez przepusty w wałach. W strefie przybrzeżnej zlokalizowanych jest pięć polderów, z których dwa znajdują się w granicach miasta. Są to: Jamno 30 ha i Łabusz (część) 620 ha.

Wschodnia część Koszalina to wał wzniesień morenowych Góry Chełmskiej – z dużymi deniwelacjami terenu, dochodzącymi do 136 m n.p.m. – porośnięty w całości lasem. Na południowo-wschodnim skraju miasta znajduje się zespół jezior Lubiatowo, w rozległym zatorfionym obniżeniu.

Miasto Koszalin jest podzielone na 17 osiedli – jednostek pomocniczych gminy, których charakterystykę przedstawiono poniżej.

Nr 1: Osiedle Bukowe

Położone w centralno-wschodniej części miasta, w części obejmuje zwartą zabudowę miejską, a w części las Góry Chełmskiej – na północ od drogi krajowej nr 6. Zabudowa mieszkaniowa znajduje się w zachodniej części osiedla i stanowi osiedle domków jednorodzinnych.

Nr 2: Osiedle Jamno-Łabusz

Położone w północnej części Koszalina i graniczy z jeziorem Jamno. Jest to teren dawnych wsi Łabusz i Jamno, przyłączonych do miasta Koszalina z dniem 1 stycznia 2010 r. Obszar zabudowy Jamna zbliżony jest charakterem do wsi owalnicy i ulega obecnie rozszerzeniu o okoliczne tereny, poprzez nowe rejony zabudowy jednorodzinnej. Część Łabusz, położona na północnym krańcu osiedla, ma charakter wsi okólnej z luźną zabudową. Większość terenu osiedla to użytki rolne i łąkowe. W dolinie rzeki Dzierżęcinki zlokalizowane są obiekty oczyszczalni ścieków. Na południowym skraju osiedla, wzdłuż granicy z os. Unii Europejskiej, planowany jest przebieg drogi ekspresowej S-6, z węzłem na skrzyżowaniu z ul. Władysława IV.

Nr 3: Osiedle Jedliny

Położone na południe od osiedla Bukowe, także obejmuje w znacznej swej części wzgórze Góry Chełmskiej porośnięte lasem. Na obszarze tego osiedla znajduje się najwyższe wzniesienie wzgórz – Góra Krzyżanka – z wieżą widokową, stacją telewizyjną, parkiem linowym i stadionem sportowym. Znajduje się tu także historyczne centrum religijne – Sanktuarium Maryjne. W północno-wschodniej części lasu zlokalizowany jest rezerwat Bielica. Obszar zabudowy osiedla to jego zachodnia część, sięgająca wewnętrznej obwodnicy miasta. Znajdują się tutaj przede wszystkim obiekty sportowe (z halą, dwoma stadionami i skateparkiem), budynki administracyjne, teren niedzielnej giełdy towarowo-samochodowej oraz obiekty Politechniki Koszalińskiej i innych szkół. Na niewielkim obszarze zlokalizowane są enklawy ogródków działkowych. U podnóża Góry Chełmskiej w fazie realizacji znajduje się kompleks aquaparku. Część południowa osiedla to mieszana zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna.

Nr 4: Osiedle Tadeusza Kotarbińskiego

Zlokalizowane na północny wschód od śródmieścia, o zróżnicowanym zagospodarowaniu. W jego północnej części znajdują się tereny zielone łąk i ogródków działkowych wraz z niewielkim ciekim wodnym, kończącym się zespołem przyrodniczo-krajobrazowym „Wąwozy Grabowe” ze źródłami ciek. Południowa część osiedla to rejon zwartej wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej z dużym centrum handlowym – Galeria Emka.

Nr 5: Osiedle Lechitów

Położone na południowy zachód od centrum miasta, na południe od wewnętrznej obwodnicy miasta. Część zachodnią osiedla (na zachód od torów kolejowych do Białogardu) stanowią tereny niezabudowane upraw rolnych i nieużytków. Część południowa osiedla to obszar ogródków i głównego cmentarza komunalnego. Pozostały obszar osiedla to rejon przeważającej zabudowy składowo-przemysłowej, z dwoma enklawami zabudowy mieszka-

niowej wielorodzinnej i niewielkimi obszarami ogródków działkowych. Przez rejon ten przebiega trasa kolejki wąskotorowej do Manowa o walorach turystycznych, czynnej w weekendy w okresie letnim. Na południowo-wschodnim krańcu osiedla znajduje się tor katingowy.

Nr 6: Osiedle Lubiатовo

Osiedle położone na południowym wschodzie miasta, na południe od drogi wojewódzkiej nr 206. Tylko w zachodniej części osiedla zlokalizowany jest rejon rozproszonej zabudowy typu siedliskowego, pozostały obszar osiedla nie jest intensywnie zurbanizowany. Wschodni rejon wzgórz porośnięty jest lasem, a południowa część – w dolinie rzeki Dzierżęcinki – to łąki i zarośla poprzecinane rowami melioracyjnymi. Osiedle graniczy z jeziorem Lubiатовo Północne, stanowiącym rezerwat przyrody.

Nr 7: Osiedle Morskie

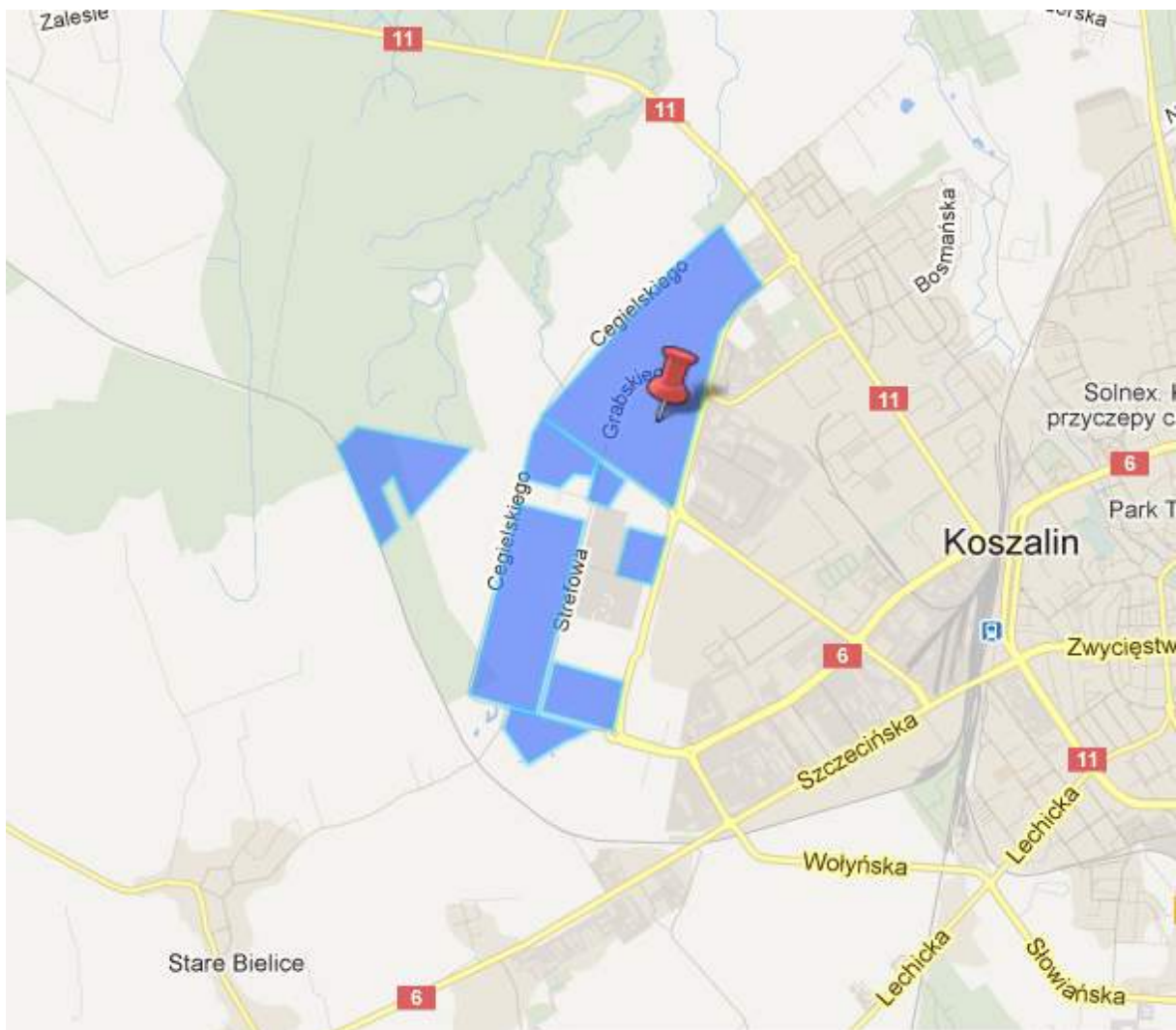
Położone na północny zachód od śródmieścia, graniczące od wschodu z rzeką Dzierżęcinką. Granicę zachodnią osiedla stanowi droga krajowa nr 11 w kierunku Kołobrzegu. Część północna to teren porośnięty lasem i obszary upraw rolnych i łąkowych. Część południowa to zabudowa mieszkaniowa jedno- i wielorodzinna. Przez północny skraj osiedla – w pobliżu linii lasu – planowany jest przebieg drogi ekspresowej S-6, z węzłem na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 11.

Nr 8: Osiedle Na Skarpie

Osiedle zajmuje niewielki obszar pomiędzy linią kolejową w kierunku Słupska i wewnętrzną obwodnicą miasta. Osiedle o intensywnej zabudowie wielorodzinnej i częściowo jednorodzinnej. Znajdują się tu także obiekty Politechniki Koszalińskiej.

Nr 9: Osiedle Nowobramskie

Osiedle Nowobramskie, które poprzednio nosiło nazwę Przedmieścia Księżnej Anny, zajmuje zachodnią część miasta. Osiedle stanowi główny obszar zabudowy przemysłowej w Koszalinie. Zabudowa składowo-przemysłowa to cały centralny obszar osiedla – na zachód od wewnętrznej obwodnicy miasta. Część północna osiedla porośnięta jest lasem, a fragment południowy obejmuje zasięgiem niewielki obszar zabudowy śródmiejskiej, już wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej. Centralny obszar przemysłowy, z niewielkimi enklawami ogródków działkowych i zabudowy mieszkaniowej, jest intensywnie zagospodarowany. Stanowi zwarty rejon intensywnie zabudowany obiektami produkcyjno-składowymi. W części zachodniej osiedla znajdują się wydzielone tereny Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefa Koszalin o łącznej powierzchni 114,2 ha, której zasięg przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Tereny Podstrefy Koszalin Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

Źródło: www.sse.slupsk.pl, dostęp: 30.09.2014 r.

Przez północny skraj osiedla w pobliżu linii lasu planowany jest przebieg drogi ekspresowej S-6. Na obszarze osiedla, w jego wschodniej części, znajduje się stacja kolejowa z budynkiem dworcowym, placem z dworcem regionalnej komunikacji podmiejskiej (minibusy) i dużym parkingiem. Fragment zabudowy śródmiejskiej, który obejmuje osiedle, to zabudowa wielorodzinna z licznymi centrami handlowymi i obiektami browaru.

Nr 10: Osiedle Raduszka

Osiedle zlokalizowane w południowej części miasta, obejmuje swoim zasięgiem tereny dawnej wsi Raduszka o zabudowie siedliskowej i jednorodzinnej. Poza niewielkimi obszarami zabudowy w rejonie byłej wsi, teren osiedla to uprawy rolne i łąkowe, z niewielkimi enklawami zabudowy jednorodzinnej. W północnej części osiedla zlokalizowane są obiekty seminarium duchownego.

Nr 11: Osiedle Rokosowo

Osiedle obejmuje wschodnią część miasta, na północ od osiedla Lubiawo i drogi wojewódzkiej nr 206. Wschodnia część osiedla to porośnięte lasem tereny wzgórz Góry Chełmskiej. Na południowym podnóżu wzgórz znajdują się obiekty szpitala wojewódzkiego i szpitala psychiatrycznego oraz obszar intensywnej zabudowy jednorodzinnej. Na południe od drogi wojewódzkiej nr 206 znajdują się tereny zabudowy jednorodzinnej z enklawami zieleni oraz duża jednostka wojskowa. Dolina rzeki Dzierżęcinka to obszar łąk z niewielkimi fragmentami zabudowy typu jednorodzinnej oraz obszar zajmowany przez duże centrum handlowe – Atrium Koszalin.

Nr 12: Osiedle Jana i Jędrzeja Śniadeckich

Niewielkie osiedle zlokalizowane na północ od śródmieścia, o zróżnicowanym zagospodarowaniu. Południowa część osiedla to tereny zielone z obiektami Politechniki Koszalińskiej, halą widowiskowo-sportową oraz obiektami handlowymi. Część północna osiedla to intensywna zabudowa wielorodzinna.

Nr 13: Osiedle Śródmieście

Osiedle obejmuje centralną i południową część centrum miasta. Znajdują się w nim wszystkie najważniejsze urzędy i instytucje oraz wiele szkół i lokali handlowych. Przez centrum osiedla równoleżnikowo przebiega ul. Zwycięstwa – główna ulica centrum Koszalina. Przez osiedle przepływa z południa na północ rzeka Dzierżęcinka, wokół której urządzono Park Księżąt Pomorskich. W dolinie rzeki zlokalizowany jest także stadion sportowy. Zabudowa dzielnicy ma charakter mieszkaniowo-usługowy. W południowej jej części znajduje się zajezdnia Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie.

Nr 14: Osiedle Tysiąclecia

Obejmuje obszar centrum na północ od osiedla Śródmieście. Południowa część osiedla to tereny zielone Parku Tadeusza Kościuszki, gdzie znajduje się także obiekt biblioteki miejskiej i hala sportowa. Część centralna to zabudowa wielkomiejska wielorodzinna z obiektami zakładu karnego, szkół i szpitala. W dolinie rzeki dominują tereny zielone, a północna część osiedla, granicząca z torami kolejowymi, ma charakter przemysłowy.

Nr 15: Osiedle Unii Europejskiej

Zlokalizowane jest na północ od centrum i torów kolejowych. W południowej części osiedla znajdują się zakłady przemysłowe. Większość obszaru osiedla to tereny zielone z ogródkami działkowymi. W części centralnej zlokalizowane są osiedla domków jednorodzinnych. Na północnym skraju osiedla, przy granicy z osiedlem Jamno-Łabusz, planowany jest przebieg drogi ekspresowej S-6 z węzłem na skrzyżowaniu z ul. Władysława IV.

Nr 16: Osiedle Melchiora Wańkowicza

Położone na północ od centrum miasta, graniczące z wewnętrzną obwodnicą miejską. Jest to obszar intensywnej zabudowy wielorodzinnej z obiektami handlowymi i oświatowymi.

Nr 17: Osiedle Wspólny Dom

Osiedle położone jest na wschód od centrum miasta i graniczy z osiedlem Śródmieście. Dominuje w nim zabudowa mieszana wielorodzinna i jednorodzinna, z licznymi obiektami usługowymi. W dolinie rzeki Dzierżęcinki na obszarze terenów zielonych znajdują się obiekty Politechniki Koszalińskiej, a w części północnej – Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa oraz Europejskie Centrum Edukacyjne. W północnej części osiedla znajdują się także obiekty szpitalne.

W Koszalinie występują bardzo wysokie dysproporcje w gęstości zaludnienia miasta. Najintensywniej zaludnione osiedla zlokalizowane są w obrębie centrum i dzielnic przyległych do śródmieścia oraz w zachodniej części osiedli obejmujących wzgórze Góry Chełmskiej. Najmniej zaludnione są duże powierzchniowo osiedla Jamno-Łabusz i Lubiato.

Obszary przemysłowe skoncentrowane są na zachód od linii kolejowych – normalno- i wąskotorowej, zajmując zachodnią część miasta. Urzędy i instytucje zlokalizowane są natomiast w większości w obszarze śródmieścia. Taki układ determinuje preferowany sposób obsługi komunikacyjnej – poprzez długie linie średnicowe, obejmujące śródmieście i większość celów oraz źródeł ruchu poza śródmieściem.

Miasto Koszalin w 2010 r. zwiększyło swoją powierzchnię – z 83,3 km² w 2009 r. do 98,3 km² obecnie – poprzez włączenie obszarów wsi Jamno i Łabusz z gminy Będzino. Poszerzenie obszaru miasta spowodowało dostęp Koszalina do brzegów jeziora Jamno.

Koszalin jest miastem zagospodarowanym w układzie koncentrycznym, z wyraźnie wyodrębnionym centrum. Wg planu zagospodarowania miasta, w jego obszarze funkcjonalno-przestrzennym wyróżnić można:

- obszar centrum (śródmieścia) otoczony obwodnicą śródmiejską, o koncentracji funkcji usługowych ogólnomiejskich i regionalnych z funkcjami mieszkaniowymi;
- dzielnicę przemysłową w zachodniej części miasta, oddzieloną od śródmieścia linią kolejową, o dominacji funkcji przemysłowej, magazynowej i usług produkcyjnych;
- dzielnice mieszkaniowe położone w północnej i wschodniej części Koszalina, z osiedlami wielo- i jednorodziennymi oraz związanymi z nimi usługami;
- część położoną na południe od śródmieścia, charakteryzującą się przemieszaniem funkcji mieszkalnictwa jedno- i wielorodzinnego oraz funkcji składowo-magazynowej, produkcyjnej i terenów infrastruktury;

- obrzeża (obszary dawnych wsi), stanowiące tereny rozwojowe budownictwa jednorodzinnego;
- przyłączone od dnia 1.01.2010 r. tereny wsi Jamno i Łabusz o skromnej infrastrukturze turystycznej, stanowiące potencjalne tereny rekreacji i turystyki oraz budownictwa mieszkaniowego w zabudowie jednorodzinnej.

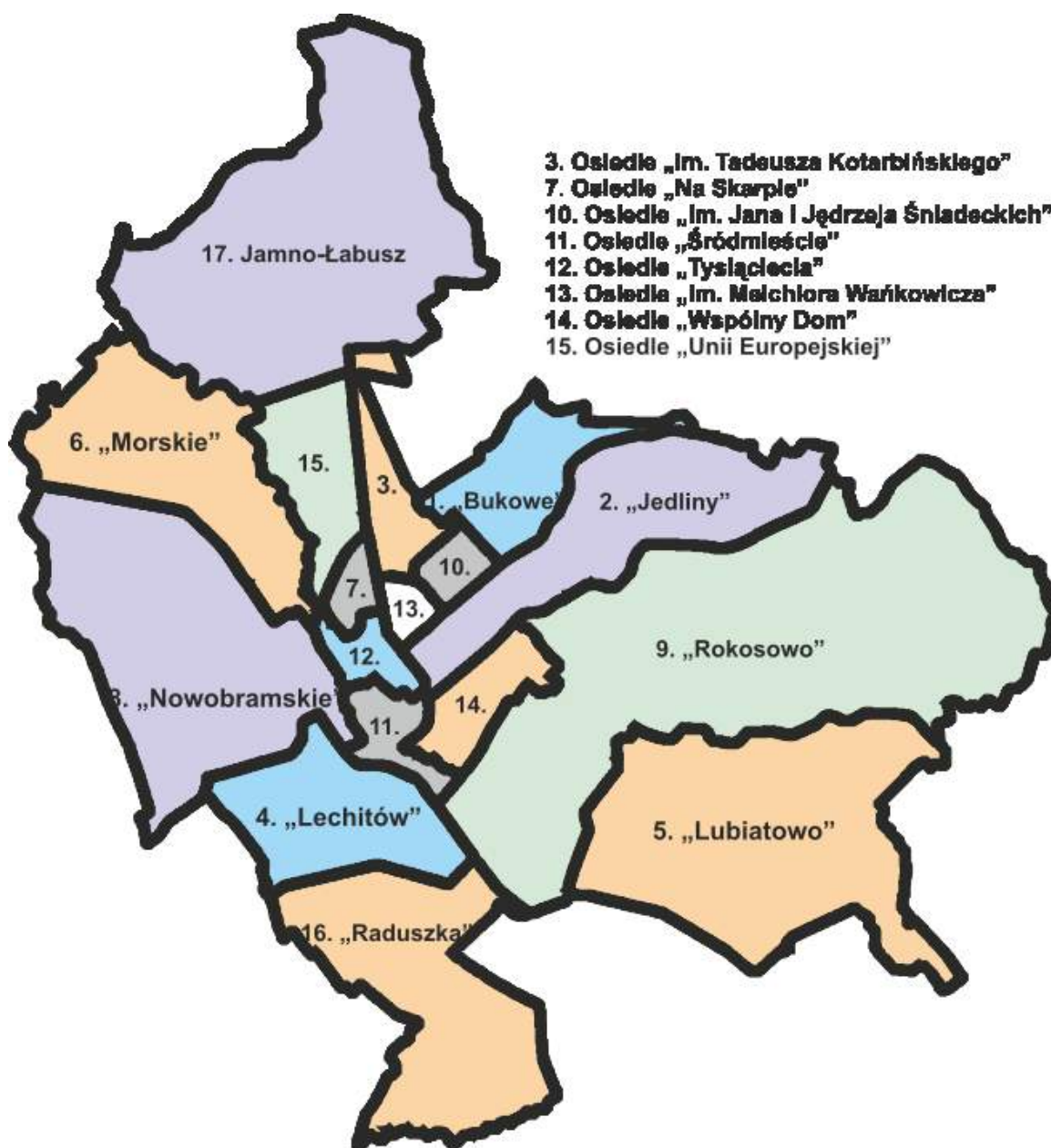
Liczbę ludności poszczególnych osiedli Koszalina, wg stanu na dzień 3 lipca 2014 r., obejmującą osoby zameldowane na stałe, przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Liczba ludności koszalińskich osiedli – osoby zameldowane na stałe – stan na 3 lipca 2014 r.

Nr osiedla	Nazwa osiedla	Liczba mieszkańców	Powierzchnia [ha]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
1	Bukowe	4 593	295,5	1 554
2	Jamno-Łabusz	1 216	1 500,6	81
3	Jedliny	3 243	688,7	471
4	Kotarbińskiego	5 723	187,9	3 045
5	Lechitów	9 034	455,0	1 986
6	Lubiatowo	1 051	1 174,6	89
7	Morskie	5 950	688,2	865
8	Na Skarpie	7 624	63,5	12 014
9	Nowobramskie	7 650	1 059,7	722
10	Raduszka	2 358	779,1	303
11	Rokosowo	7 398	2 133,4	347
12	Śniadeckich	7 870	72,2	10 906
13	Śródmieście	7 696	121,0	6 361
14	Tysiąclecia	6 020	95,7	6 291
15	Unii Europejskiej	1 792	282,2	635
16	Wańkowicza	8 318	54,3	15 316
17	Wspólny Dom	15 352	178,7	8 591
Razem		102 888	9 830,2	1 047

Źródło: dane Urzędu Miejskiego w Koszalinie.

Podział Koszalina na osiedla zilustrowano na rysunku 3.



Rys. 3. Podział Koszalina na osiedla

Źródło: *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina ze zmianami. Tom I – Uwarunkowania*, s. 24.

Położona we wschodniej części miasta Góra Chełmska z lasem komunalnym to obszar o funkcji rekreacyjnej.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego podzieliło miasto na sześć stref – jednostek strukturalnych, w tym układ komunikacyjny jako odrębna jednostka:

- 1) **Jednostka C – CENTRUM** – obszar śródmieścia ograniczony pierścieniem wewnętrznej obwodnicy, o zwartej zabudowie wielorodzinnej i usługowej ogólnomiejskiej i ponadlokalnej; strefa o charakterze miastotwórczym zawiera obszar historycznego miasta lokacyjnego.
- 2) **Jednostka S – POŁUDNIE** – obejmująca południową część miasta ograniczoną linią kolejową i ul. Gnieźnieńską – w pobliżu centrum obszary zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej, w części środkowej i południowej tereny niezabudowane i osiedle zabudowy jednorodzinnej.
- 3) **Jednostka W – ZACHÓD** – obejmująca zachodnią część miasta ograniczoną linią kolejową i ul. Morską – obszary przeznaczone pod działalność przemysłową, produkcyjną, składową i usługową, z niewielką zabudową mieszkaniową.
- 4) **Jednostka N – PÓŁNOC** – obejmująca północną część miasta ograniczoną ul. Morską i ul. Gdańską – o dominującej funkcji mieszkaniowej w obszarze pomiędzy drogą ekspresową a śródmieściem i terenami otwartymi, leśnymi i łąkowymi z zabudową jednorodziną w rejonie byłych wsi i rekreacyjną nad jeziorem na północ od planowanej drogi ekspresowej.
- 5) **Jednostka E – WSCHÓD** – obejmująca wschodnią część miasta ograniczoną ul. Gdańską i ul. Gnieźnieńską – o dominującej funkcji mieszkaniowej w obszarze pomiędzy Górą Chełmską a śródmieściem oraz rekreacyjnej na obszarze Góry Chełmskiej i okolic jeziora Lubiatowo. W rejonie bliskim centrum w jednostce tej koncentrują się dodatkowo funkcje ogólnomiejskie i ponadpodstawowe.

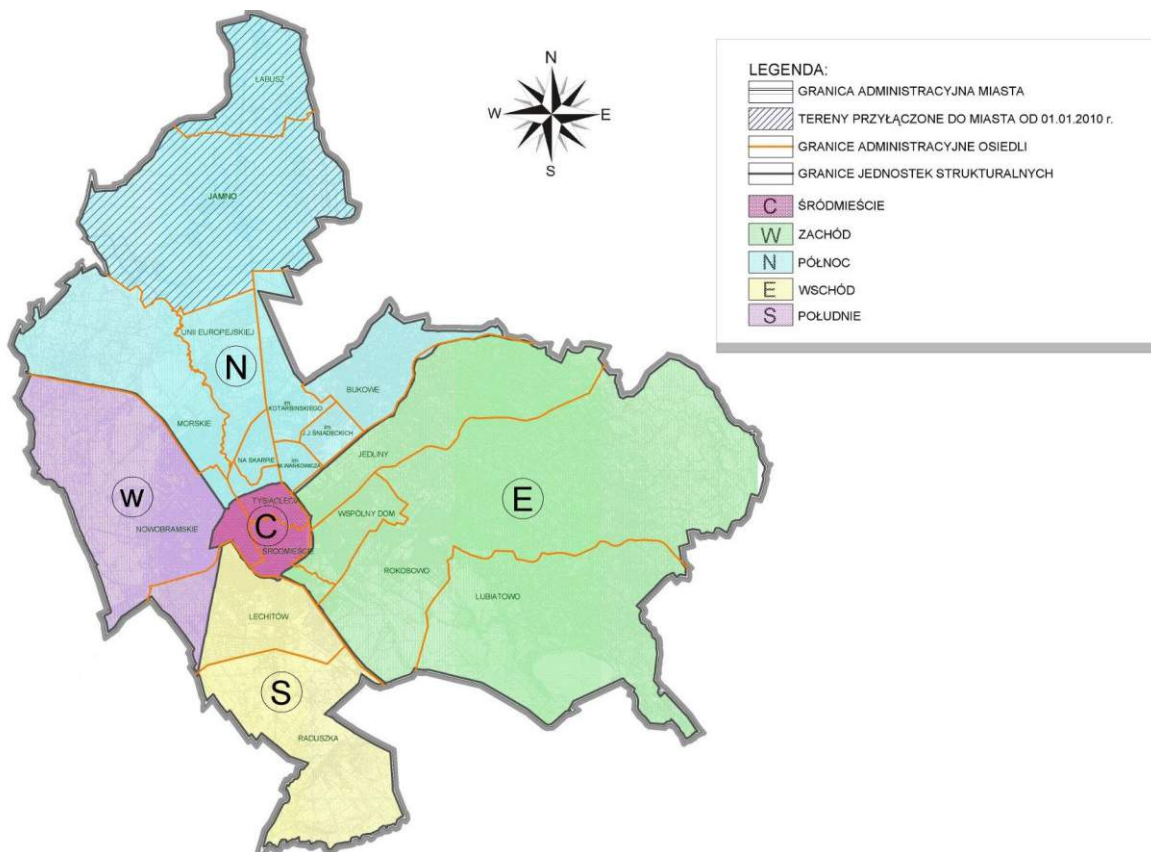
Studium wyznacza także nowe dopuszczalne obszary przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową i inwestycyjną oraz przeznaczone na centra handlowe.

W studium założono utrzymanie pozycji miasta jako centrum turystycznego rangi krajowej – poprzez rozwój infrastruktury obsługi turystyki. Założono także rozwój powiązań miasta z morzem – poprzez wdrożenie osi rozwojowej w kierunku jeziora Jamno.

W wyniku realizacji założeń przyjętych w studium układ przestrzenny zabudowy miasta ulegnie przekształceniu z koncentrycznego w koncentryczno-południkowy.

Teren średniowiecznego miasta lokacyjnego w Koszalinie, wraz z otaczającymi je murami i fragmentem otuliny, objęty jest w zakresie historycznej kompozycji przestrzennej obszaru, zabudowy historycznej, itp., ochroną konserwatorską.

Granice jednostek strukturalnych przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Podział na jednostki strukturalne miasta Koszalina

Źródło: „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina. Tom II Kierunki Rozwoju*”, s. 11.

Strategia Rozwoju Koszalina określa wizję miasta następująco: „Koszalin w 2020 r. to znaczący ośrodek rozwoju w obszarze basenu Morza Bałtyckiego, miasto dobrze zorganizowane komunikacyjnie, z przyjazną przestrzenią miejską, rozwiniętą turystyką oraz nowoczesną gospodarką opartą na współpracy regionalnej, krajowej i międzynarodowej”.

W strategii określono cztery cele strategiczne, a celem strategicznym nr 1 jest „Koszalin sprawny komunikacyjnie”.

W ramach celów strategicznym określono cele operacyjne. Dla celu strategicznego nr 1 są to:

- cel 1.1. – rozbudowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta;
- cel 1.2. – modernizacja systemem zarządzania i sterowania ruchem drogowym;
- cel 1.3. – podnoszenie atrakcyjności oferty transportu publicznego;
- cel 1.4. – wprowadzenie rozwiązań systemowych i infrastrukturalnych w komunikacji pieszej i rowerowej;
- cel. 1.5. – wspieranie i inicjowanie działań na rzecz poprawy zewnętrznej dostępności miasta;

- cel 1.6. – wspieranie sprawnego rozwoju oraz funkcjonowania społeczeństwa informacyjnego.

Strategia uznaje transport publiczny za sposób przemieszczania się alternatywny wobec samochodu osobowego i przyczynia się do ograniczenia obciążeń układu ruchu ulicznego miasta. Atrakcyjność transportu publicznego powinna być zatem stale podnoszona. Realizacja celu operacyjnego 1.3. powinna następować poprzez rozkłady jazdy dostosowane do potrzeb mieszkańców, dogodny dostęp do przystanków autobusowych i zakup nowoczesnych autobusów – z dopasowaniem ich wielkości do obciążenia poszczególnych linii autobusowych. Realizacja tego celu operacyjnego – poprzez ograniczenie liczby pojazdów poruszających się po drogach – korzystnie wpłynie na zwiększenie płynności ruchu i ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Za ważne działania dla podniesienia atrakcyjności oferty usług transportu strategia uznaje funkcjonowanie w sezonie letnim alternatywnych połączeń ze strefą nadmorską – szynobusem do Mielna oraz statkiem „Koszałek” – przez jezioro Jamno. Wg strategii, realizacja powyższych rozwiązań będzie miała wpływ na dalsze dostosowywanie infrastruktury miejskiego transportu publicznego do potrzeb mieszkańców Koszalina i dla turystów.

Gmina Będzino

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., obszar gminy Będzino zajmował powierzchnię 166,2 km², z czego 80% stanowiły użytki rolne. Gmina charakteryzuje się niewielkim zalesieniem, lasy stanowią tylko 12% jej powierzchni. Gmina Będzino przynależy do powiatu koszalińskiego (do końca 1998 r. wchodziła w skład województwa koszalińskiego). Obszar gminy w większości położony jest na terenie mezoregionu Wybrzeża Słowińskiego. Południowa część gminy należy do Równiny Białogardzkiej. Gmina tym fragmentem przylega do Morza Bałtyckiego. Wschodnia część gminy przylega do jeziora Jamno. Ukształtowanie terenu gminy jest płaskie, z licznymi drobnymi ciekami wodnymi. Przez teren gminy przepływają dwa większe cieki – Strzeżenica i Czerwona. Gmina podzielona jest na 24 sołectwa.

Miejscowościami najsilniej zainwestowanymi są: Mścice (ok. 1,4 tys. mieszkańców), Tymień (ok. 1 tys. mieszkańców), Dobrzyca, Będzino i Dobre. Miejscowość Będzino stanowi centrum gminy i pełni funkcję ośrodka obsługi lokalnej, a pozostałe miejscowości funkcjonują jako ośrodki z koncentracją funkcji mieszkaniowych i rolnictwa. Tereny gminy są atrakcyjne dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – z uwagi na dobre warunki do wypoczynku i rekreacji oraz bliską odległość od Koszalina. Głównymi funkcjami realizowanymi przez gminę Będzino są: mieszkaniowa, rolnicza, drobnych usług oraz turystyczna.

Przez teren gminy przebiega centralnie równoleżnikowo droga krajowa nr 11, w relacji: Bytom – Kluczbork – Poznań – Koszalin – Kołobrzeg, przechodząca przez miejscowości Będzino i Mścice. W miejscowości Mścice od drogi tej oddziela się droga wojewódzka nr 165 – w kierunku do Mielna. Przez obszar gminy przebiegać będzie także trasa drogi ekspresowej S-6, niemal równolegle do obecnego przebiegu drogi krajowej nr 11, z dwoma węzłami przy miejscowościach Dobrze i Borkowice.

Niemal równolegle do drogi krajowej, równoleżnikowo przez obszar gminy, przebiega jednotorowa zelektryfikowana linia kolejowa nr 402 Koszalin – Kołobrzeg, z przystankami w Mścicach, Będzinie, Słowienkowie, Miłogoszczu i Tymieniu. W Mścicach od linii kolejowej nr 402 oddziela się boczna linia kolejowa nr 427 do Mielna, obecnie użytkowana tylko w okresie wakacyjnym.

Na terenie gminy Będzino występują korzystne warunki do rozwoju małej turystyki i rekreacji dla mieszkańców Koszalina.

Gmina Manowo

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., obszar gminy Manowo zajmował powierzchnię 188,3 km², z czego 65% stanowiły lasy, a 23% – użytki rolne. Gmina Manowo przynależy do powiatu koszalińskiego (do końca 1998 r. wchodziła w skład województwa koszalińskiego). Położona jest na terenie dwóch mezoregionów Równiny Białogardzkiej w części zachodniej i Wysoczyzny Polanowskiej w części wschodniej. Gmina podzielona jest na 9 sołectw.

Wysokie zalesienie powoduje, że strefa zurbanizowana gminy jest ograniczona i obejmuje głównie północny jej obszar. Ukształtowanie terenu gminy jest bardzo urozmaicone, z pochyleniem terenu w stronę północną. Przez południową część obszaru gminy przepływa rzeka Radew, tworząca rynnowe jezioro Rosnowskie. Kompleks jezior Lubiatowo, objętych ochroną, znajduje się także przy granicy z miastem Koszalinem. Pas mniejszych jezior pośród lasów rozciąga się przez całą wschodnią część gminy.

Największe jednostki osadnicze w gminie to Manowo (0,9 tys. mieszkańców) – pełniąca funkcję ośrodka obsługi lokalnej oraz Rosnowo (2,3 tys. mieszkańców), Bonin (1,3 tys. mieszkańców), Wyszewo, Kretomino i Wyszebórz – występujące jako ośrodki wiejskie z koncentracją funkcji mieszkaniowych. Miejscowości Bonin i Rosnowo mają charakter osiedlowy, podobny charakter zabudowy występuje w Manowie. W Rosnowie dominuje zabudowa wielorodzinna (byłe zaplecze mieszkaniowe wojskowego lotniska), jest tu też kompleks ogródków działkowych i wiele ośrodków wypoczynkowych, zlokalizowanych nad jeziorem Rosnowskim. Pozostałe miejscowości mają zabudowę typu siedliskowego lub osiedli po PGR-owskich. W Boninie znajdują się pozostałości zespołu pałacowo-folwarcznego z parkiem.

Jako kierunki urbanizacji i tereny potencjalnego rozwoju wskazane są obecne rejony zabudowy mieszkaniowej wsi. W północnej części gminy, na obszarze upraw rolnych, dopuszcza się lokalizację ferm wiatrowych o mocy do 50 MW.

Przez teren gminy przebiega z północnego zachodu na południowy wschód droga krajowa nr 11 – przez miejscowości Bonin, Manowo, Kliszno i Mostowo. Przez miejscowość Rosnowo przebiega droga wojewódzka nr 168 relacji Niedalino – Zegrze Pomorskie – Mostowo – Drzewiany. Do Manowa, przez Bonin, dociera trasa użytkowanej w sezonie turystycznym koszalińskiej kolejki wąskotorowej.

Obecny przebieg planowanej drogi ekspresowej S-11 w zasadzie omija teren gminy Manowo (w gminie zaplanowano jedynie krótki odcinek w pobliżu wsi Krępa).

Na terenie gminy Manowo występują korzystne warunki do rozwoju małej turystyki i rekreacji dla mieszkańców Koszalina, wyznaczone w północnej części obszaru gminy, z obszarem dla zabudowy lotniskowej w miejscowości Wyszewo. Teren gminy cechują walory przyrodnicze i krajobrazowe, predysponując ją do dalszego rozwoju funkcji turystyki.

Gmina Mielno

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., obszar gminy Mielno zajmował powierzchnię 62,1 km², z czego 38% zajmowało jezioro Jamno, 37% stanowiły użytki rolne, a 10% – lasy. Gmina Mielno przynależy do powiatu koszalińskiego (do końca 1998 r. wchodziła w skład województwa koszalińskiego). Gmina podzielona jest na 8 sołectw. Położona jest na terenie mezoregionu Wybrzeże Słowińskie, a częściowo na Równinie Białogardzkiej. Ukształtowanie terenu gminy jest płaskie, obszar gminy stanowi wąski około 3-kilometrowy pas wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego. Morze Bałtyckie stanowi północną granicę gminy – o długości 25 km, a jej południową granicę we wschodniej części stanowi brzeg jeziora Jamno (które w całości znajduje się w granicach gminy).

Największe jednostki osadnicze w gminie to Mielno (2,3 tys. mieszkańców) – pełniące funkcję ośrodka obsługi lokalnej – oraz miejscowości turystyczne: Unieście, Gąski, Chłopy, Mielenko i Sarbinowo. Miejscowości te mają zabudowę typu letniskowego. Mielno i Unieście położone są na piaszczystej mierzei oddzielającej jezioro od morza. Cała gmina ma charakter wybitnie turystyczny, a miejscowości Mielno, Unieście i Sarbinowo wskazane są jako lokalne ośrodki obsługi ruchu turystycznego, w tym całorocznego. We wszystkich miejscowościach nadmorskich zlokalizowane są kąpieliska. Miejscowość Mielno stanowi centrum lokalnej obsługi gminy i centralny ośrodek obsługi ruchu turystycznego. Wraz z pobliskimi Mielenkiem i Unieściem, Mielno stanowi zwarty pas nadmorskiej zabudowy mieszkaniowo-turystycznej. Obszary wykorzystywane rolniczo to tereny na południe od lotniskowej zabudowy nadmor-

skiej. Miejscowość Unieście posiada połączenie statkiem z osiedlem Jamno-Łabusz w Koszalinie.

W miejscowości Gąski znajduje się zabytkowy pałac i latarnia morska. W miejscowościach Chłopy i Unieście znajdują się przystanie rybackie, które mają być w najbliższych latach zmodernizowane.

Do Mielna dociera droga wojewódzka nr 165, będąca połączeniem tej miejscowości z drogą krajową nr 11 w Mścicach.

W Mścicach od linii kolejowej nr 402 oddziela się boczna linia kolejowa do Mielna, na której w sezonie wakacyjnym kursują szynobusy.

Na terenie gminy Mielno występują korzystne warunki do rozwoju małej turystyki i rekreacji dla mieszkańców Koszalina. Teren gminy cechują walory przyrodnicze i krajobrazowe, predysponując ją do dalszego rozwoju funkcji turystyki.

Gmina Świeszyno

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., obszar gminy Świeszyno zajmował powierzchnię 132,6 km², z czego 53% stanowiły użytki rolne, a 36% – lasy. Gmina Świeszyno przynależy do powiatu koszalińskiego (do końca 1998 r. wchodziła w skład województwa koszalińskiego). Obszar gminy należy do mezoregionów: Równiny Białogardzkiej i – w mniejszej, południowej części – Pojezierza Drawskiego. Ukształtowanie terenu gminy jest różnorodne, z licznymi pofałdowaniami i dolinami, z obniżaniem się rzędnych w kierunku północnym. Przez gminę przepływa rzeka Radew, tworząca jezioro Hajka, z elektrownią wodną w Niedalinie. Gmina podzielona jest na 10 sołectw.

Największe jednostki osadnicze w gminie to Świeszyno – pełniące funkcję ośrodka obsługi lokalnej oraz miejscowości: Strzekęcin, Niedalino, Zegrze Pomorskie, Konikowo, Dunowo i Niekłonice. Miejscowości zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie Koszalina mają zarezerwowaną przestrzeń na potencjalny rozwój miasta Koszalina – Konikowo z przeznaczeniem na funkcje mieszkalne i Niekłonice – z przeznaczeniem na funkcje przemysłowo-składowe. W miejscowościach Mierzym i Strzekęcin znajdują się zespoły pałacowo-parkowe.

Gmina Świeszyno ma charakter rolniczo-przemysłowy, z dominującą funkcją rolnictwa. Część północna gminy jest zapleczem dla miasta Koszalina.

Na terenie gminy zlokalizowane jest w jej południowej części lądowisko Koszalin – Zegrze Pomorskie, niegdyś lotnisko wojskowe, a dziś używane przez Aeroklub Koszaliński do celów cywilnych.

Przez teren gminy przebiegają: droga wojewódzka nr 167, droga krajowa nr 6 oraz droga wojewódzka nr 168, w relacji Niedalino – Zegrze Pomorskie – Mostowo – Drzewiany.

Przez teren gminy Świeszyno planowany jest przebieg drogi ekspresowej S-11 – od węzła z drogą ekspresową S-6 na wschód od Koszalina, południkowo przez całą długość gminy, z węzłem na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 168 i następnie na południe od obiektów lotniska.

Przez teren gminy przebiega (w jej północnej części) linia kolejowa nr 202, z przystankami w Niekłonicach i Dunowie.

W tabeli 4 przedstawiono liczbę ludności i gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach objętych planem – wg stanu na 31 grudnia 2013 r.

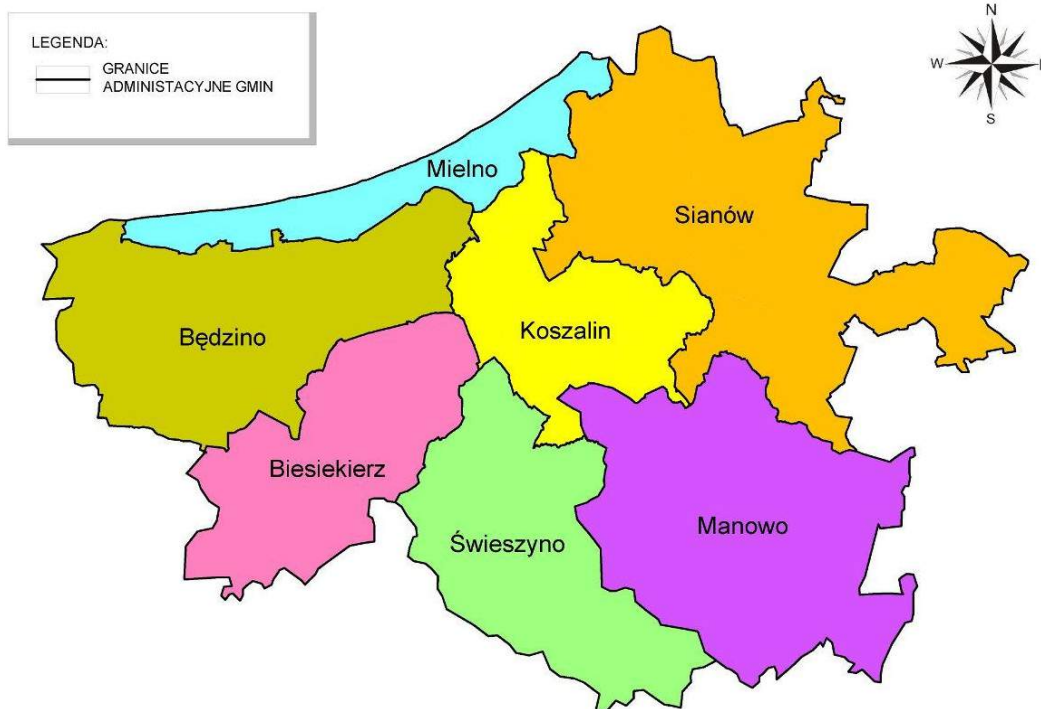
Tab. 4. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Koszalinie i gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Miejscowości obsługiwane kom. miejską	Ludność gminy [tys.]	Powierzchnia gminy [km ²]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Miasto Koszalin	Całe miasto	109,17	98,3	1 110
Gmina Będzino*	Mścice, Strzeżenice	8,56	166,2	51
Gmina Manowo	Bonin	6,87	188,3	36
Gmina Mielno*	Mielno, Unieście	5,51	62,1	81
Gmina Świeszyno	Niekłonice	6,66	132,6	50
Razem	-	136,31	647,5	211

* – gminy obsługiwane tylko sezonowo.

Źródło: dane GUS.

Mapę położenia gmin ościennych wokół Koszalina, przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Miasto Koszalin i okoliczne gminy – stan na 31 stycznia 2015 r.

Źródło: *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina ze zmianami. Tom I – Uwarunkowania*, s. 22.

Strategie zrównoważonego rozwoju gmin nie podnoszą problemu niedostatecznej sieci i częstotliwości połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami w ramach gmin oraz pomiędzy gminami a miastem Koszalinem. Oznacza to, że aktualna oferta sieci komunikacji miejskiej i komunikacji komercyjnej jest dla ich mieszkańców wystarczająca i – w co najmniej minimalnym zakresie – zgodna z występującymi potrzebami.

2.5. Sieć komunikacyjna w Koszalinie

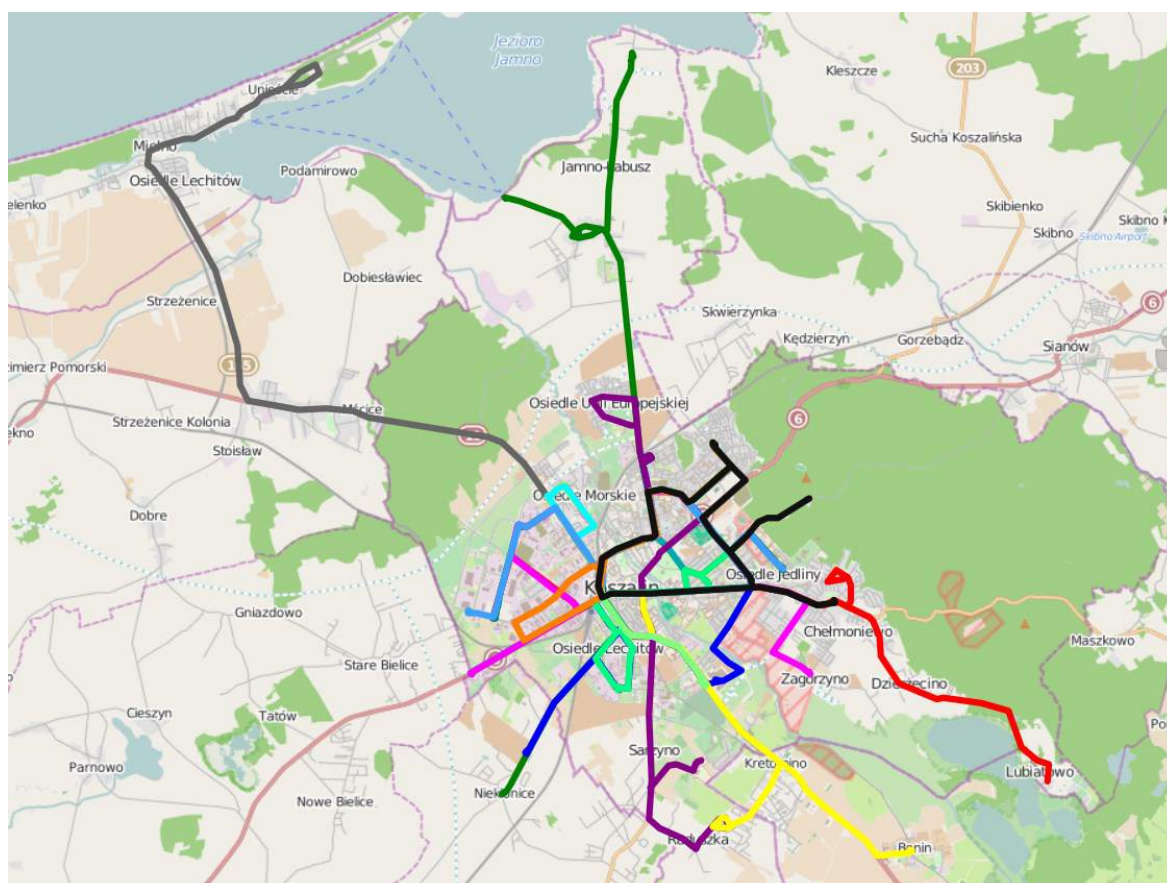
Sieć połączeń transportu publicznego objętych niniejszym planem obejmuje linie autobusowe komunikacji miejskiej oraz przeprawę statkiem przez jezioro Jamno. Wg stanu na 30 września 2014 r., całkowita długość całorocznych linii autobusowych koszalińskiej komunikacji miejskiej wynosiła 143,8 km, a linii sezonowych – 44,3 km. Długość całorocznych tras autobusowych wynosiła 81,6 km, a sezonowych – 13,5 km. W żegludze śródlądowej długość tras (wyłącznie sezonowych) wynosiła 3,67 km, a długość linii – 11,0 km. Przeciętna prędkość eksploatacyjna dla autobusów wynosiła ok. 13 km/h, a przeciętna prędkość komunikacyjna – ok. 19 km/h. Prędkość komunikacyjna dla statku to 8 km/h.

Sieć transportu publicznego objętego niniejszym planem tworzą linie autobusowe komunikacji miejskiej funkcjonujące na obszarze miasta Koszalina, całorocznie na obszarze gmin Manowo i Świeszyno oraz sezonowo – także w gminach Będzino i Mielno.

Wg stanu na dzień 30 września 2014 r., sieć transportu publicznego organizowanego przez miasto Koszalin tworzyło 16 linii autobusowych (w tym dwie sezonowe). Poza siecią komunikacji miejskiej zorganizowana została przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie, w sezonie wiosenno-letnim, przeprawa statkiem przez jezioro Jamno, o charakterze przewozów turystycznych.

Przewozy na obszarze Koszalina oraz na terenie gmin, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia, wykonuje Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o., z siedzibą przy ul. Gnieźnińskiej 9 w Koszalinie. Operator ten jest podmiotem wewnętrznym.

Schemat sieci linii komunikacji miejskiej na obszarze miasta Koszalina przedstawiono na rysunku 6.



Rys. 6. Układ linii komunikacji miejskiej na obszarze miasta Koszalina i gmin ościennych, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego – stan na 30 września 2014 r.

Źródło: dane Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie.

Drogowy publiczny transport zbiorowy w Koszalinie oparty jest na sieci ulicznej miasta i dróg podmiejskich – z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. Autobusy koszalińskiej komunikacji miejskiej nie są uprzywilejowane w ruchu drogowym.

W granicach administracyjnych Koszalina znajduje się 285 przystanków autobusowych, spośród których 130 wyposażonych jest w wiaty różnych typów, co stanowi niemal połowę (46%) ogólnej liczby przystanków. Na 8 przystankach zainstalowano tablice systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Korzystanie z przystanków może odbywać się wyłącznie w trakcie realizacji przewozu osób, podczas wsiadania i wysiadania pasażerów, bez możliwości postoju. Aktualnie wszystkie przystanki na obszarze miasta są udostępniane zarówno operatorom, jak i przewoźnikom. W celu uzyskania możliwości korzystania z przystanku niezbędne jest zawarcie umowy. Miasto może odmówić korzystania z przystanku kolejnemu przewoźnikowi, ale i operatorowi, jeśli przepustowość przystanku jest wyczerpana. Podmiot wewnętrzny nie jest w tym zakresie uprzywilejowany. Informację pasażerską zobowiązany jest zamieścić na przystanku operator i przewoźnik – wg uzgodnionego z miastem wzoru. Stawka opłaty a każde zatrzymanie wynosi 0,05 zł.

Koszalin jest skomunikowany z innymi polskimi miastami poprzez sieć połączeń autobusowych, obsługiwanych przez różne podmioty. Przewozy w międzyregionalnej komunikacji autobusowej zapewniają przede wszystkim następujący przewoźnicy:

- PKS Sp. z o.o. Krupy (ex PKS Sp. z o.o. w Koszalinie);
- PKS w Bydgoszczy Sp. z o.o.;
- PKS w Bytowie S.A.;
- PKS Gryfice Sp. z o.o.;
- PKS w Łodzi Sp. z o.o.;
- PKS Ostrołęka Sp. z o.o.;
- PKS Sp. z o.o. w Wałczu;
- PKS w Turku S.A.;
- PKS „POLONUS” w Warszawie S.A.;
- Arriva Sp. z o.o. Oddział Kołobrzeg;
- BP Complex-Tour Zbigniew Marczak Łódź;
- EST Sp. z o.o. Gdańsk;
- Biuro Podróży Interglobus Tour Szczecin.

W okresie sezonu letniego w Koszalinie pojawiają się dodatkowi przewoźnicy, realizujący kursy z miast położonych w głębi Polski do miejscowości nadmorskich. Zwiększeniu ulega również oferta przewozowa w transporcie regionalnym, szczególnie na linii do miejscowości Unieście oraz Łazy.

Sieć autobusowych połączeń dalekobieżnych umożliwia dotarcie m.in. do następujących miast: Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Bytów, Darłowo, Gdańsk, Gorzów Wielkopolski, Gryfice, Jarosławiec, Jelenia Góra, Kalisz, Katowice, Kołobrzeg, Kraków, Krynica-Zdrój, Łódź, Poznań, Ostrołęka, Słupsk, Szczecin, Szczecinek, Toruń, Ustka, Ustronie, Wałcz, Warszawa, Wrocław, Zakopane i Zielona Góra.

Przewoźnikiem realizującym największą liczbę kursów w komunikacji międzyregionalnej jest PKS Sp. z o. o. w Koszalinie. Dworzec autobusowy komunikacji krajowej PKS w Koszalinie znajduje się w sąsiedztwie dworca kolejowego. Część z przewoźników prywatnych wykorzystuje inne przystanki początkowe, np. przy ul. Kolejowej, ul. Armii Krajowej – pętla lub na pętli przy ul. Oskara Lange.

Przewozy w regionalnej komunikacji autobusowej, przebiegające przez obszar gmin ościennych, obsługują następujące podmioty:

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. Krupy;
- Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o., Koszalin;
- PKS w Szczecinku Sp. z o.o.;
- Firma Przewozowa RONIN Dorota Jarzab;
- ANDRZEJ – BUS Przewozy Pasażerskie Krystyna Masłowska;
- Wojciechowski Arkadiusz AR-BOS Przewozy Pasażerskie;
- Darłowskie Przedsiębiorstwo Przewozowe Sp. z o. o.;
- „Pol – Trans” Małgorzata Majchrzak;
- Przewozy Pasażerskie EURO TRANS Dariusz Lewandowski;
- Przewozy Pasażerskie „Mar-Bus” Mariusz Dwulit;
- „Mal-Trans” Tadeusz Malec;
- Firma Transportowo-Usługowa M&S Urszula Galińska;
- AIRBUS Przewozy Pasażerskie Radosław Kossowski;
- Firma Transportowa CLASS TRANS Marek Kozak;
- AUTO-BUS Przewóz Osób Irena Gzubicka;
- Firma Usługowo-Handlowa Szymon Kusyk;
- Firma Handlowo-Usługowa Michał Chmiel (pod marką air-transfer.pl);
- Usługi Transportowe MARO TUR Wąsowski Mirosław;
- MWBUS Przewóz Osób Marcin Witkowski;

- Przewozy Pasażerskie Sebastian Nowakowski;
- Przewozy Pasażerskie S.C. Jolanta i Witold Kaczmarczyk;
- ATA-TRANS Józef Majchrzak;
- Przewozy Osobowo-Towarowe „Rumcajs” Krzysztof Rogaś;
- AR-TOUR Przewozy Pasażerskie Artur Romańczuk;
- Express-Bus Robert Łukawski;
- Przewozy Pasażerskie Fast Bus Jan Paweł Kępa.

Gmina Mielno, jako ważna miejscowość turystyczna o dużej liczbie osób odwiedzających, posiada dobrze rozwiniętą sieć połączeń lokalnych z miastem Koszalin i miejscowościami Łazy, Gąski, Sarbinowo. Połączenia te obsługują: Firma Przewozowa „Ronin” Dorota Jarzab oraz Przewozy Pasażerskie „Ar-bos” Arkadiusz Wojciechowski.

Szczególnie rozbudowana jest oferta przewozowa minibusami na trasie Mielno – Koszalin, którą obsługują firmy „Ronin”, „Ar-bos”, PKS Sp. z o.o. Krupy i EURO-TRANS. Łączna liczba kursów sięga 100 par w dobie w sezonie turystycznym i obejmuje nawet kursy nocne. Firma „Ronin” obsługuje relację z Mielna do Koszalina dwiema trasami: z okolic zespołu dworców kolejowego i autobusowego oraz z pętli przy Oskara Lange – ul. Morską. Inni przewoźnicy prywatni wykorzystują jako przystanki początkowe także ul. Armii Krajowej oraz dworzec autobusowy. Mniej kursów wykonuje firma „Ar-bos”, przewożąca pasażerów z Koszalina przez Mielno do Sarbinowa. Ceny biletów z Koszalina do Mielna w komunikacji prywatnej i miejskiej są na zbliżonym poziomie. Miejscowość Mielno posiada także w sezonie połączenie minibusowe z Łazami.

Przewoźnik prywatny „Ronin” wykonuje kursy do Bonina z przystanku „Armii Krajowej/ Parking” – ul. Gnieźnieńską (19 par kursów w dni powszednie i 12 par kursów w soboty). Cena biletu normalnego w komunikacji prywatnej jest o 1 zł niższa w porównaniu do ceny biletu obowiązującej w komunikacji miejskiej.

Komunikacja prywatna oraz uruchamiany w sezonie do Mielna szynobus, są istotnymi konkurentami komunikacji miejskiej w przewozach do Mielna i Unieścia.

Kursy regionalnego transportu autobusowego rozpoczynają się w różnych punktach Koszalina. Dworzec autobusowy komunikacji krajowej PKS w Koszalinie S.A. znajduje się w sąsiedztwie dworca kolejowego, część przewoźników rozpoczyna kursy z placów przy dworcach.

Wykaz miejscowości docelowych kursów przewoźników autobusowych obsługujących linie regionalne na terenie gmin ościennych Koszalina, które zawarły porozumienia z miastem Koszalinem w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego, przedstawiono w tabeli 5.

Tab. 5. Miejscowości docelowe kursów przewoźników obsługujących linie regionalne na terenie gmin objętych porozumieniami z Koszalinem w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego – stan na 30 września 2014 r.

Gmina	Miejscowości docelowe kursów
Będzino	Będzino, Dobre, Dobrzyca, Mścice, Kazimierz Pomorski, Łękno, Parnowo, Popowo, Słowienkowo, Strzeżenice, Tymień, Wierzchomino
Mielno	Chłopy, Gąski, Łazy, Mielenko, Mielno, Sarbinowo, Unieście
Manowo	Bonin, Kretomino, Manowo, Mostowo, Rosnowo, Wyszebórz, Wyszewo
Świeszyno	Bardzino, Jarzyce, Konikowo, Kurozwęcz, Mierzym, Niedalino, Nieklonice, Świeszyno, Włoki, Zegrze Pomorskie

Źródło: Internetowe rozkłady jazdy: web.pkskoszalin.eu, www.ar-bos.pl, www.ronin-koszalin.pl, www.e-podroznik.pl, dostęp: 30.09.2014 r.

Kursy przewoźników regionalnych odbywają się częścią tras linii użyteczności publicznej na terenie miasta Koszalina, co jest zjawiskiem negatywnym. Przewoźnicy prywatni wykorzystują tym samym przystanki i pętle autobusowe komunikacji miejskiej (przy ul. Oskara Lange). Rozproszenie miejsc rozpoczynania kursów wpływa negatywnie na integrację transportu autobusowego regionalnego i miejskiego.

Koszalin jest położony na obszarze o relatywnie małej gęstości sieci kolejowej. Przez miasto przebiegają dwie pierwszorzędne linie kolejowe: nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński oraz nr 402 Koszalin – Goleniów przez Kołobrzeg. Obydwie linie są zelektryfikowane (linia nr 402 na odcinku z Koszalina do Kołobrzegu) i jednotorowe, na obszarze objętym planem zaliczone do linii kolejowych o znaczeniu państwowym⁸.

Maksymalna prędkość dla pociągów pasażerskich wynosi 120 km/h dla linii nr 202, dla linii nr 402 – 90 km/h dla szynobusów i 80 km/h dla składów wagonowych, a dla linii nr 427, stanowiącej odgałęzienie do Mielna od linii nr 402 w Mścicach – 60 km/h.

W mieście zaczyna swój bieg także linie kolejowa wąskotorowa do Rosnowa, obecnie eksploatowana przez stowarzyszenie Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki, które w sezonie letnim (lipiec – sierpień) organizuje kursy turystyczne odtworzonym taborem do i z Manowa. W odbudowie znajduje się torowisko do Rosnowa. Kursy odbywają się tylko w weekendy (wyjazd z Koszalina o godz. 10:00, powrót z Manowa o 17:00), kolejka wąskotorowa nie stanowi więc konkurencji dla połączeń koszalińskiej komunikacji miejskiej.

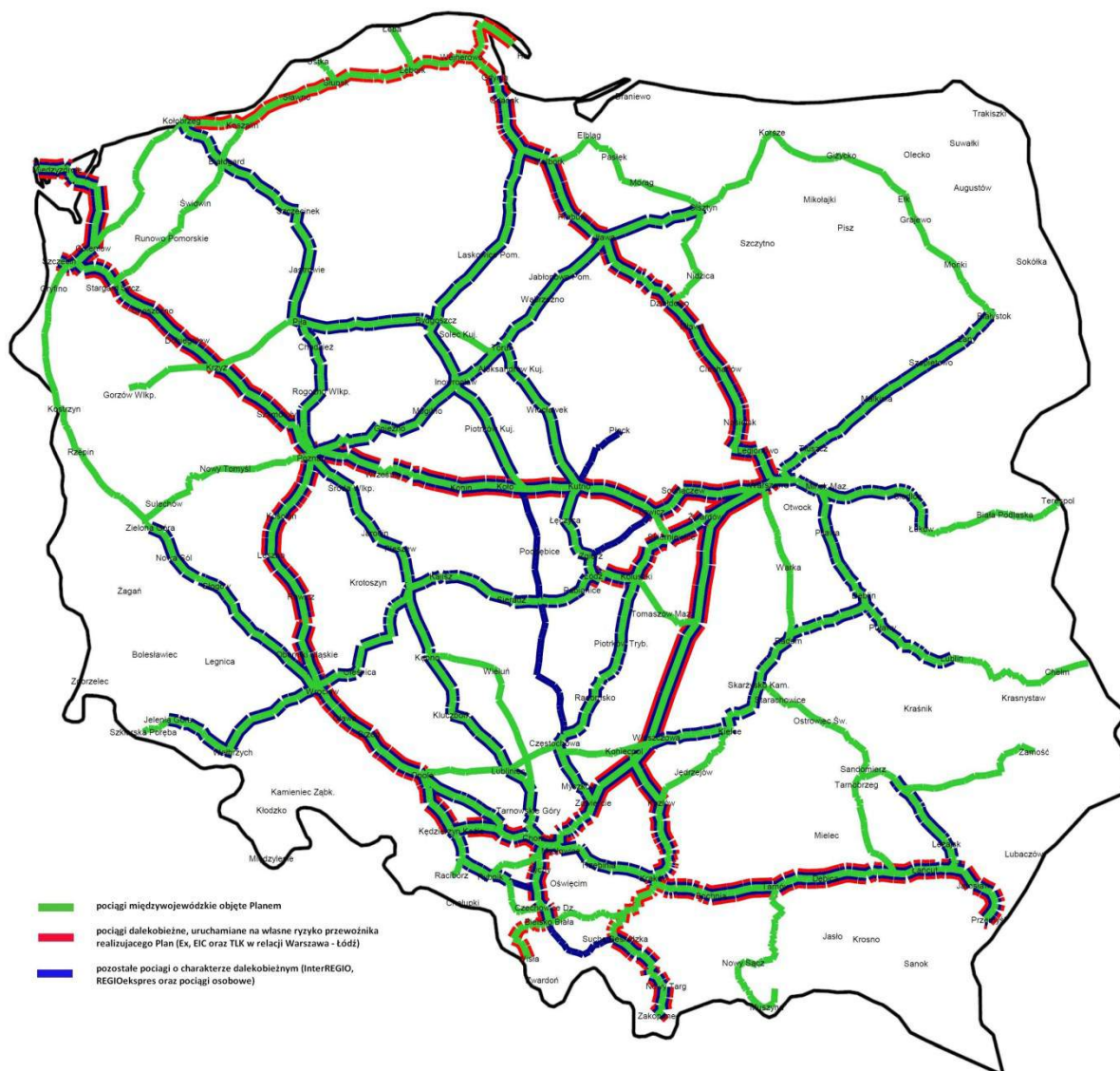
⁸ Rozp. RM z dn. 17.04.2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. z dn. 16.05.2012 r., poz. 569)

W planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, Koszalin został wymieniony jako dworzec strategiczny i kluczowy punkt handlowy, będący potencjalnym punktem zintegrowanego węzła przesiadkowego.

Na obszarze miasta Koszalina znajduje się tylko jedna stacja kolejowa – Koszalin. Na terenie gmin objętych planem zlokalizowane są:

- na linii 202 – przystanki kolejowe Niekłonice i Dunowo, obecnie używany w ruchu kolejowym jest tylko przystanek Dunowo;
- na linii nr 402 – stacje kolejowe Mścice i Miłogoszcz oraz przystanki kolejowe Będzino, Słowienkowo i Tymień;
- na linii nr 427 – stacja kolejowa Mścice i przystanek Mielno Koszalińskie.

Koszalin ma dobrze rozbudowaną sieć kolejowych międzyregionalnych połączeń dalekobieżnych, zapewniających skomunikowanie z takimi miastami jak: Kraków, Katowice, Bielsko-Biała, Warszawa, Białystok, Poznań, Olsztyn, Gdańsk, Gdynia i Słupsk. W sezonie letnim liczba połączeń dalekobieżnych istotnie wzrasta.



Rys. 7. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22 maja 2012, s. 15.

Poza wakacjami ze Szczecinem w dniu roboczym łączy Koszalin dziewięć par połączeń, z Białogardem – 16 par połączeń, a z Kołobrzegiem – trzy pary połączeń kolejowych.

W kierunku Dunowa w dniu roboczym odjeżdża dziewięć pociągów, natomiast wszystkie pociągi odjeżdżające do Kołobrzegu (trzy połączenia w dniu roboczym) zatrzymują się na stacjach i przystankach: Mścice, Będzino, Słowienkowo, Miłogoszcz i Tymień. W okresie wakacji kursuje regularnie także szynobus na trasie Koszalin – Mielno (w dniu powszednim 7 par kursów, a od piątku do niedzieli – 10 par kursów).

Na każdej z tych tras kolejowych zaplanowano pociągi w porach dojazdów do miejsc pracy i nauki oraz powrotów z nich. Komunikacja kolejowa stanowi więc istotne uzupełnienie komunikacji miejskiej w podróżach do i z okolicznych gmin.

2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Czynniki determinującymi popyt na usługi komunikacji miejskiej w Koszalinie i gminach ościennych objętych planem, są:

- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa mieszkańców;
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców, w tym liczba uczniów i studentów;
- wielkość i kierunki migracji;
- odwiedzający turyści

– oraz czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., koszalińska komunikacja miejska obsługiwała obszar zamieszkały przez około 116 tys. osób. Zmiany liczby mieszkańców w Koszalinie oraz w gminach objętych planem, przedstawiono w tabeli 6.

Tab. 6. Zmiana liczby mieszkańców Koszalina oraz gmin obsługiwanych koszalińską komunikacją miejską w latach 2010-2013 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców				Dynamika 2013:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	
Miasto Koszalin	109 302	109 233	109 343	109 170	99,9
w tym:					
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	8,9	9,0	8,9	7,8	
– zgony na 1 000 mieszkańców	8,6	8,5	9,1	9,5	
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	-37	-73	-45	-47	
Gmina Będzino	8 472	8 505	8 548	8 555	101,0
w tym:					
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	10,5	9,2	9,7	8,6	
– zgony na 1 000 mieszkańców	9,1	8,0	8,0	7,1	
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	1	4	1	-1	
Gmina Manowo	6 737	6 809	6 825	6 870	102,0
w tym:					
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	10,0	8,9	10,0	9,6	
– zgony na 1 000 mieszkańców	7,3	7,4	7,8	8,3	
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	0	2	1	-5	

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców				Dynamika 2013:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	
Gmina Mielno	5 092	5 103	5 011	5 056	99,3
w tym:					
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	8,8	8,4	9,2	8,8	
– zgony na 1 000 mieszkańców	14,1	8,8	9,6	8,6	
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	-1	3	-8	-9	
Gmina Świeszyno	6 386	6 518	6 614	6 659	104,3
w tym:					
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	11,9	10,4	10,2	9,5	
– zgony na 1 000 mieszkańców	10,0	7,5	7,3	7,5	
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	2	4	1	2	
Razem Koszalin i gminy ościenne	135 989	136 168	136 341	136 310	100,2
w tym:					
– urodzenia na 1 000 mieszkańców	9,2	9,1	9,1	8,1	
– zgony na 1 000 mieszkańców	8,8	8,3	8,9	9,2	
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	-35	-60	-50	-60	

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 6 wskazują na ogólną stabilizację liczby mieszkańców w latach 2010-2013 na obszarze obsługiwanym koszalińską komunikacją miejską. Największe zmiany liczby ludności występowały w gminie Mielno, najbardziej stabilna była natomiast liczba mieszkańców Koszalina. Zwraca uwagę migracja ludności z miasta Koszalina. Sytuacja taka wyróżniała miasto Koszalin na tle innych średnich i dużych miast w Polsce, w których z reguły w tym okresie występował spadek liczby ludności.

Strukturę ludności Koszalina oraz gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Struktura ludności Koszalina i gmin objętych planem w latach 2010-2013

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku				Dynamika 2013:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	
Miasto Koszalin					
Liczba mieszkańców	109 302	109 233	109 343	109 170	99,9
w tym:					
– w wieku przedprodukcyjnym	17 244	17 036	17 023	16 966	98,4
– w wieku produkcyjnym	71 683	70 858	69 072	68 889	96,1
– w wieku poprodukcyjnym	20 375	21 339	22 348	23 315	114,5

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku				Dynamika 2013:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	
Gmina Będzino					
Liczba mieszkańców	8 472	8 505	8 548	8 555	101,0
w tym:					
– w wieku przedprodukcyjnym	1 729	1 701	1 689	1 628	94,2
– w wieku produkcyjnym	5 700	5 725	5 710	5 693	99,9
– w wieku poprodukcyjnym	1 043	1 079	1 149	1 234	118,3
Gmina Manowo					
Liczba mieszkańców	6 737	6 809	6 825	6 870	102,0
w tym:					
– w wieku przedprodukcyjnym	1 424	1 403	1 414	1 409	98,9
– w wieku produkcyjnym	4 545	4 595	4 555	4 545	100,0
– w wieku poprodukcyjnym	768	811	856	916	119,3
Gmina Mielno					
Liczba mieszkańców	5 092	5 103	5 011	5 056	99,3
w tym:					
– w wieku przedprodukcyjnym	873	869	820	790	90,5
– w wieku produkcyjnym	3 391	3 351	3 265	3 294	97,1
– w wieku poprodukcyjnym	828	883	926	972	117,4
Gmina Świeszyno					
Liczba mieszkańców	6 386	6 518	6 614	6 659	104,3
w tym:					
– w wieku przedprodukcyjnym	1 411	1 415	1 395	1 318	93,4
– w wieku produkcyjnym	4 246	4 356	4 446	4 511	106,2
– w wieku poprodukcyjnym	729	747	773	830	113,9
Razem obszar objęty planem					
Liczba mieszkańców	135 989	136 168	136 341	136 310	100,2
w tym:					
– w wieku przedprodukcyjnym	22 681	22 424	22 341	22 111	97,5
– w wieku produkcyjnym	89 565	88 885	87 948	86 932	97,1
– w wieku poprodukcyjnym	23 743	24 859	26 052	27 267	114,8

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 7 ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców Koszalina i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich lat.

W latach 2010-2013 na obszarze objętym planem zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 2,5%) oraz w wieku produkcyjnym (o 2,9%), natomiast zdecydowanie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 14,8%).

Prognozy demograficzne dla Koszalina i gmin objętych planem, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabeli 8, zakładają utrzymanie i pogłębienie się tych tendencji do 2025 r. Do prognozy przyjęto jako bazowy stan ludności na 31.12.2013 r. przyjmując tendencje dalszych zmian jak w prognozach opracowanych przez GUS.

Tab. 8. Prognozowana liczba ludności Koszalina i gmin objętych planem w latach 2020-2025 – wg danych GUS

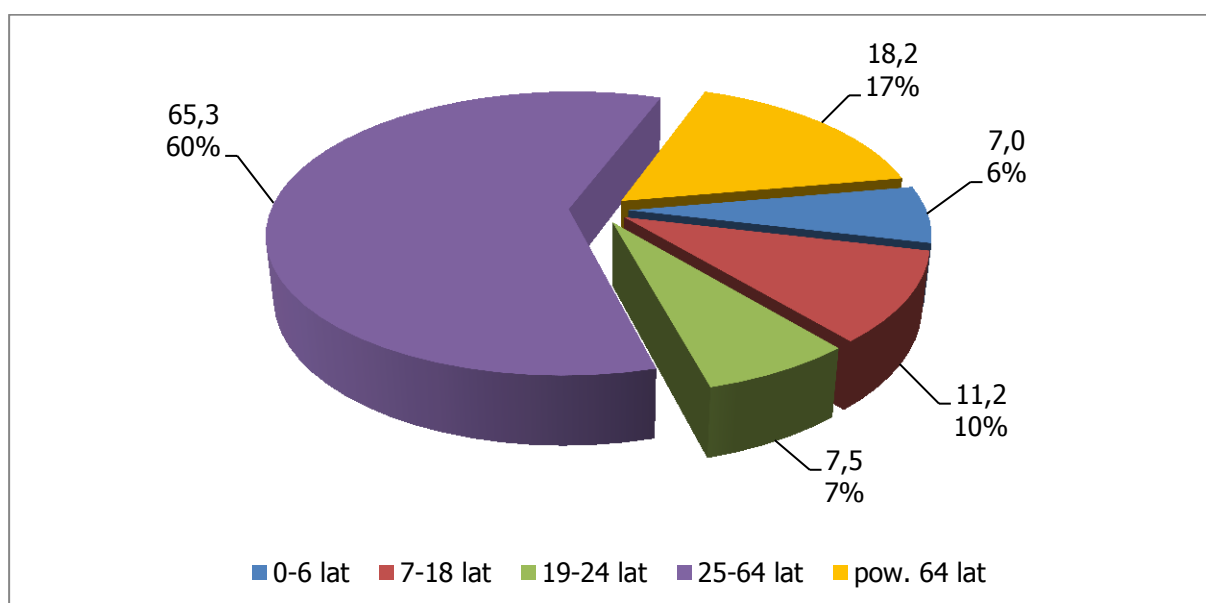
Przedział wiekowy	Prognozowana liczba mieszkańców w poszczególnych latach	
	2020	2025
Miasto Koszalin		
0-6	6 689	5 946
7-18	11 578	12 032
19-24	5 867	5 695
25-64	59 124	55 229
65+	23 463	25 584
Razem Miasto Koszalin	106 720	104 487
Gminy objęte planem		
0-6	1 831	1 635
7-18	3 618	3 825
19-24	1 750	1 528
25-64	16 232	15 566
65+	4 308	5 290
Razem gminy	27 739	27 845
Cała sieć komunikacyjna		
0-6	8 520	7 582
7-18	15 195	15 857
19-24	7 617	7 223
25-64	75 356	70 795
65+	27 771	30 875
Razem cała sieć	134 459	132 331

Źródło: dane GUS.

Liczba ludności Koszalina – wg GUS – ulegnie zmniejszeniu o 4,3% do 2025 r. i wyniesie 104 487 osób. Jednocześnie wzrośnie o 2,6% w tym okresie liczba ludności gmin objętych planem i wyniesie 27 845 osób.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Koszalina i gmin objętych planem, należy liczyć się ze zmniejszeniem do 2025 r. liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne) koszalińskiej komunikacji miejskiej i z jednoczesnym zwiększeniem się liczby uprawnionych do przejazdów bezpłatnych – aż o ponad 40% w stosunku do liczby osób obecnie korzystających z tych uprawnień.

W strukturze wiekowej mieszkańców Koszalina przedstawionej na rysunku 8, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., aż 40% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.



**Rys. 8. Struktura wiekowa mieszkańców Koszalina [tys. osób]
– stan na 31 grudnia 2013 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne przewidują, że w latach 2014-2025 zmniejszy się o ok. 15% udział osób w wieku 25-64 lat, a więc z przedziału wiekowego osób korzystających w komunikacji miejskiej przeważnie z biletów normalnych, wzrośnie natomiast o około 40% liczba osób nabywających uprawnienia ze względu na wiek. Zwraca uwagę potencjalnie korzystny rozmiar segmentu osób z przedziału wiekowego 25-64 lat, które – wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. – stanowiły 65% mieszkańców Koszalina. Osoby z tego segmentu w przeważającej większości nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

(wyjątki stanowią studenci studiów zaocznych, osoby niepełnosprawne i ich opiekunowie, itp.). Jak dowodzą wyniki badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, segment ten tworzą w większości osoby podróżujące własnym samochodem osobowym. Jest to więc segment mieszkańców o dużym potencjale popytu dla transportu zbiorowego, który częściowo można przekształcić w popyt efektywny, kształtując ofertę przewozową zgodnie z preferencjami i oczekiwaniami tych osób.

Miasto Koszalin i sąsiadujące z nim gminy, położone na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, są znaczącymi w kraju ośrodkami turystycznymi. Wiąże się z tym zwiększone zapotrzebowanie na realizację podróży do i z Koszalina z ośrodków noclegowych położonych w pasie nadmorskim. Poza stałymi mieszkańcami miasta i gmin ościennych, czynnikiem determinującym popyt na usługi komunikacji miejskiej, będzie także liczba odwiedzających turystów. W tabeli 9 przedstawiono liczbę miejsc noclegowych w gminach objętych planem, odwiedzających je turystów i udzielonych noclegów.

Tab. 9. Liczba miejsc noclegowych, odwiedzających je turystów i udzielonych noclegów w Koszalinie i gminach objętych planem w 2013 r.

Jednostka samorządowa	Obiekty noclegowe [szt.]		Odwiedzający [tys.]		Udzielone noclegi [tys.]	
	hotele, pensjonaty	pozostałe	rezydenci	nie-rezydenci	rezydenci	nie-rezydenci
Gmina Będzino	0	8	1,1	0,0	5,2	0,0
Gmina Manowo	0	6	2,1	0,1	5,5	0,2
Gmina Mielno	6	346	238,4	13,6	1 593,8	114,5
Gmina Świeszyno	1	1	5,4	0,0	12,8	0,1
Razem gminy	7	361	246,9	13,8	1 617,3	114,9
Miasto Koszalin	7	22	55,8	5,9	95,6	14,7
Ogółem obszar objęty planem	14	383	302,7	19,7	1 713,0	129,5

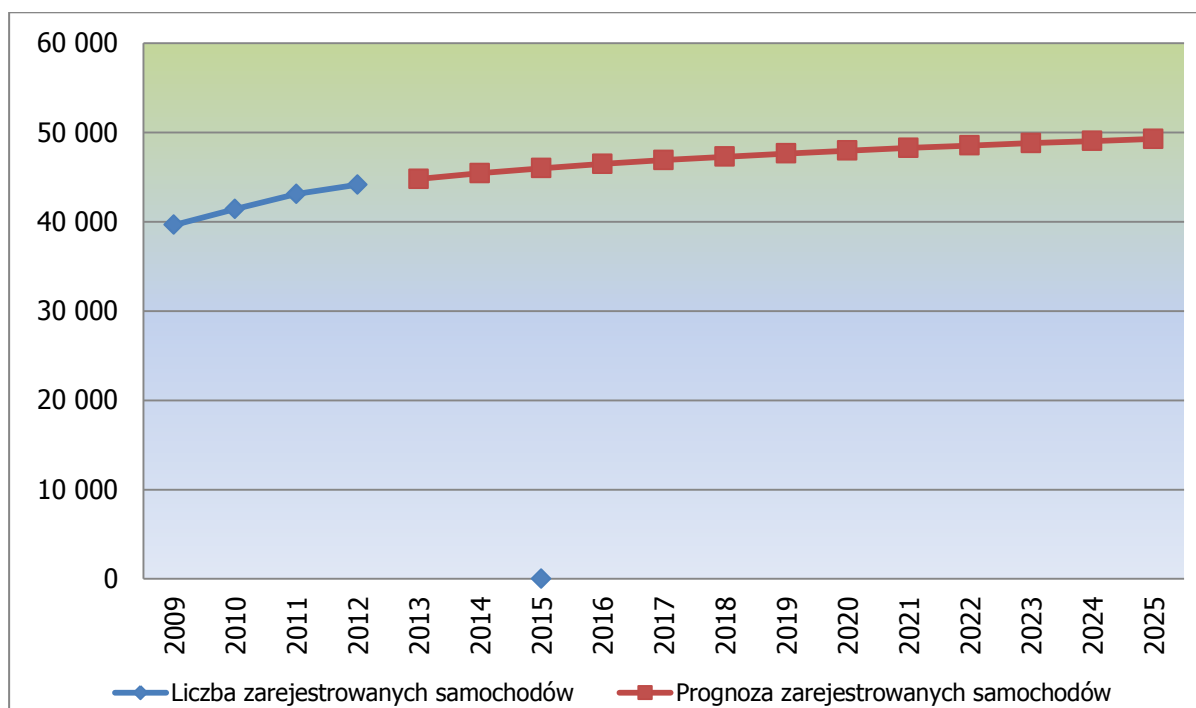
Źródło: dane GUS.

Największym ośrodkiem turystycznym w obszarze objętym planem jest gmina Mielno. W ciągu roku odwiedza ją ponad 1,5 mln turystów, z tego większość w okresie wakacyjnym.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w Koszalinie w latach 2009-2012 oraz jej prognozę na lata 2013-2020, przedstawiono na rysunku 9.

W 2012 r. w Koszalinie, wg Banku Danych Lokalnych GUS, zarejestrowanych było ponad 44,2 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł ponad 404 samochody osobowe na 1 000 mieszkańców.

Przygotowana dla Koszalina prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 48,0 tys. w 2020 r. i do 49,3 tys. w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w kolejnych badanych latach odpowiednio o 8,62 i 11,6%⁹, czyli osiągnięcie w 2025 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 472 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.



Rys. 9. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Koszalinie i jej prognoza do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W roku szkolnym 2012/2013 w Koszalinie i gminach obsługiwanych przez koszalińską komunikację miejską funkcjonowało łącznie niemal 200 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 17,4 tys. uczniów i 4,4 tys. przedszkolaków.

⁹ Opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 31.10.2013 r., Miejskiego Zeszytu Statystycznego nr 19 oraz: J. Burnewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r. [w]: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.

Koszalin jest także ośrodkiem akademickim. Na koniec 2013 r. w mieście działały 4 szkoły wyższe i dwie jednostki zamiejscowe, na których studiowało ok. 10,5 tys. studentów¹⁰. Największa uczelnia wyższa to Politechnika Koszalińska.

Liczbę szkół i przedszkoli przedstawiono w tabeli 10, a specyfikację uczelni wyższych – wraz z liczbą studentów – w tabeli 11.

Tab. 10. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30 września 2013 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba uczniów i przedszkolaków
Miasto Koszalin		
Przedszkole samorządowe	21	3 004
Szkoła podstawowa	11	5 325
Gimnazjum	13	3 039
Liceum ogólnokształcące	6	2 662
Szkoła artystyczna	3	ok. 100
Zasadnicza szkoła zawodowa publiczna	9	795
Technikum publiczne	10	1 950
Przedszkole niepubliczne	9	b.d.
Szkoła podstawowa niepubliczna	3	b.d.
Gimnazjum niepubliczne	5	b.d.
Liceum ogólnokształcące niepubliczne	16	b.d.
Szkoła policealna	18	b.d.
Inne szkoły i placówki oświatowe	32	b.d.
Gminy ościenne objęte planem		
Przedszkole samorządowe	8	616
Szkoła podstawowa	10	1 362
Gimnazjum	5	612
Inne szkoły publiczne	4	282
Przedszkole niepubliczne	2	b.d.

Źródło: Centrum Informacyjne Edukacji, www.cie.men.gov.pl, dostęp 30.09.2014 r.

¹⁰ Bank Danych Lokalnych GUS.

Tab. 11. Uczelnie wyższe w Koszalinie i ich studenci w roku akademickim 2013/2014

Nazwa uczelni	Liczba kierunków	Liczba specjalności
Politechnika Koszalińska, ul. Śniadeckich 2	27	132
Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna Filia Koszalin, ul. Zwycięstwa 113	3	29
Koszalińska Wyższa Szkoła Nauk Humanistycznych, ul. Batalionów Chłopskich 79	2	6
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koszalinie, ul. Leśna 1	4	14
Uniwersytet Gdański Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Koszalinie ul. Chałubińskiego 15	2	2
Wyższe Seminarium Duchowne w Koszalinie, ul. Seminaryjna 2	b.d.	b.d.
Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Koszalinie, ul. Bohaterów Warszawy 22	b.d.	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych uczelni, dostęp: 30.09.2014 r.

2.7. Czynniki społeczne

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej komunikacji miejskiej w Koszalinie i obsługiwanych gminach ościennych, przedstawiono w tabeli 12.

Tab. 12. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej koszalińskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 grudnia 2013 r.

Czynnik	Wielkość
Liczba bezrobotnych w Koszalinie	5 928
Stopa bezrobocia w Koszalinie	12,4%
Liczba bezrobotnych gminie Będzino	794
Stopa bezrobocia w gminie Będzino	13,9%
Liczba bezrobotnych w gminie Manowo	490
Stopa bezrobocia w gminie Manowo	10,8%
Liczba bezrobotnych w gminie Mielno	374
Stopa bezrobocia w gminie Mielno	11,4%
Liczba bezrobotnych w gminie Świeszyno	594
Stopa bezrobocia w gminie Świeszyno	13,4%

Czynnik	Wielkość
Stopa bezrobocia w powiecie koszalińskim	28,1%
Stopa bezrobocia w województwie zachodniopomorskim	18,2%
Stopa bezrobocia w Polsce	13,4%
Liczba bezrobotnych w Koszalinie*	5 421
Liczba bezrobotnych w gminie Będzino*	598
Liczba bezrobotnych w gminie Manowo*	406
Liczba bezrobotnych w gminie Mielno*	240
Liczba bezrobotnych gminie Świeszyno*	241
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce	3 877 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w województwie zachodniopomorskim	3 539 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Koszalinie	3 492 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie koszalińskim	3 200 zł
Roczna liczba przejazdów na podstawie uprawnień do przejazdów ulgowych	8,39 mln
Roczna liczba przejazdów na podstawie uprawnień do przejazdów bezpłatnych	5,45 mln

* stan na 30.06.2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Zauważalny spadek liczby bezrobotnych w czerwcu 2014 r. w stosunku do grudnia 2013 r. jest zjawiskiem sezonowym, wynikającym z turystycznego charakteru rejonu Koszalina. Należy założyć, że liczba i stopa bezrobocia na koniec roku zbliży się do poziomu roku poprzedniego. Stopa bezrobocia w Koszalinie i gminach ościennych jest jednak ponad dwukrotnie niższa od średniej w powiecie.

W tabeli 13 przedstawiono liczbę rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna – w przekroju poszczególnych gmin.

Największy odsetek rodzin i osób wymagających wsparcia ze strony opieki społecznej występuje w gminie Będzino. Zdecydowanie najkorzystniejsza sytuacja ma miejsce w Koszalinie.

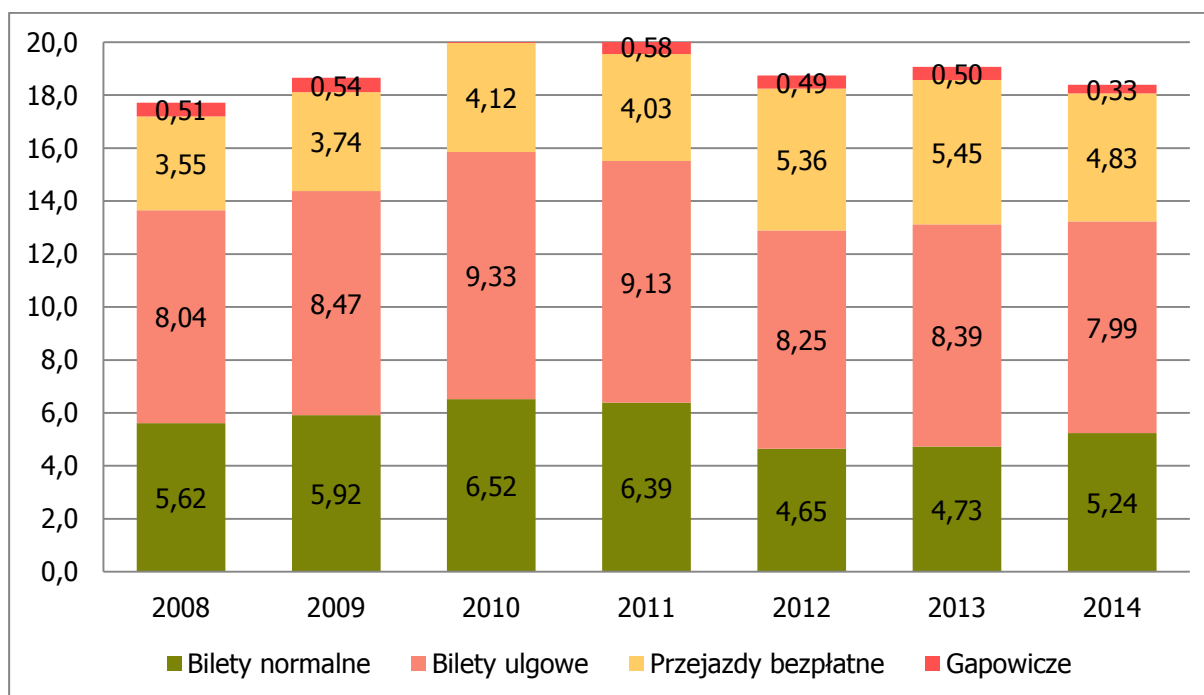
Transport publiczny jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz publicznych. Głównym jej celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

Strukturę przejazdów w koszalińskiej komunikacji miejskiej – w zależności od biletu posiadanego przez pasażera – przedstawiono na rysunku 10. Liczba pasażerów wyliczona została przez MZK Sp. z o.o. w Koszalinie w oparciu o wyniki badań struktury popytu w latach 2008 i 2012 oraz danych przekazywanych do GUS.

Tab. 13. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej w Koszalinie i ościennych gminach – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	osób	gospodarstw domowych	osób na 10 tys. mieszkańców	osób	rodzin
Miasto Koszalin	5 340	3 086	48,8	3 474	1 970
Gmina Będzino	1 112	421	130,1	746	376
Gmina Manowo	654	206	95,8	446	221
Gmina Mielno	534	231	106,6	267	140
Gmina Świeszyno	755	245	114,2	519	276
Razem miasto Koszalin i gminy ościenne	8 395	4 189	61,6	5 452	2 983

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

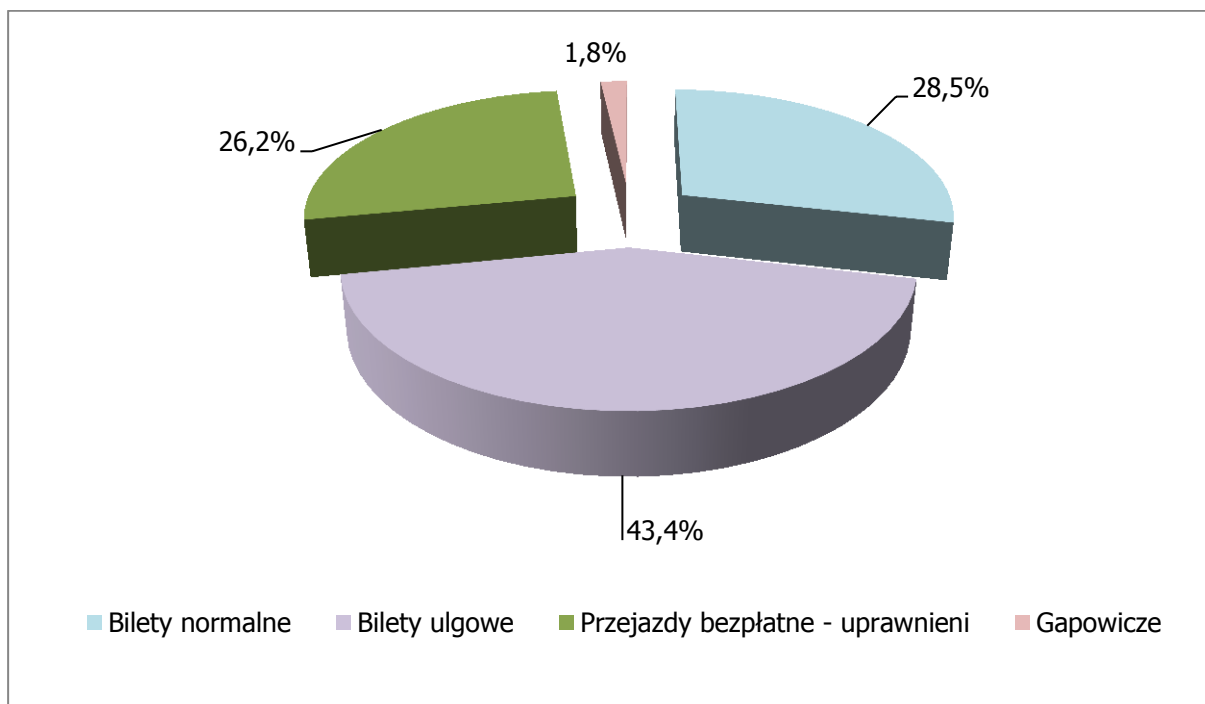


Rys. 10. Struktura pasażerów w koszalińskiej komunikacji miejskiej w podziale na rodzaje opłat za przejazd w latach 2008-2014 [mln pasażerów]

Źródło: dane MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Strukturę przychodów ze sprzedaży biletów – w podziale na bilety normalne, ulgowe oraz przejazdy bezpłatne, wynikającą z przeprowadzonych w 2014 r. badań marketingo-

wych¹¹ – przedstawiono na rysunku 11. Cechą charakterystyczną koszalińskiej komunikacji miejskiej jest bardzo niekorzystna dla operatora – pod względem przychodów uzyskiwanych od pasażerów – struktura popytu w przekroju poszczególnych kategorii pasażerów, z bardzo wysokim udziałem pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych – stanowią oni aż 69,6% ogółu pasażerów.



Rys. 11. Struktura pasażerów w koszalińskiej komunikacji miejskiej – w skali przeciętnego miesiąca – wrzesień 2014 r.

Źródło: „Wielkość i struktura popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej na podstawie wyników badań marketingowych”, Koszalin – Reda, wrzesień 2014 r.

W strukturze pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej zwraca uwagę bardzo wysoki udział osób podróżujących na podstawie biletów jednorazowych, łącznie 44,9% pasażerów. Z kolei udział pasażerów odbywających podróże na podstawie biletów miesięcznych – wynoszący 25,1% łącznej liczby pasażerów – w porównaniu do struktury sprzedaży biletów w innych miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, jest dość niski.

Zwraca także uwagę wysoki już dziś udział pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, wynoszący aż 26,2%. Wobec prognozowanych zmian demograficznych, udział tej grupy mieszkańców wśród pasażerów komunikacji miejskiej będzie dość szybko wzrastał.

¹¹ „Struktura popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej na podstawie wyników badań marketingowych – jesień 2014”, Koszalin, październik 2014 r.

W segmencie pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych dominowali uczniowie szkół podstawowych i policealnych do ukończenia 21. roku życia, którzy wykonali 53,2% wszystkich przejazdów zrealizowanych na podstawie uprawnień do przejazdów ulgowych. Kolejną znaczącą grupą pasażerów w tym segmencie byli emeryci i renciści, których udział stanowił 35,7%. Stosunkowo niewielką była grupa studentów szkół wyższych, obejmująca tylko 8,7% łącznej liczby pasażerów z segmentu osób uprawnionych do przejazdów ulgowych.

W segmencie pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, zdecydowanie najliczniejszą grupę stanowiły osoby, które ukończyły 70 lat – zrealizowały one aż 71,6% wszystkich przejazdów bezpłatnych na podstawie stosownych uprawnień.

Kolejne znacznie mniejsze liczebnie grupy w tym segmencie, stanowiły:

- osoby ze znacznym stopniem niepełnosprawności – 10,3% przejazdów;
- dzieci przed ukończeniem 4. roku życia – 4,5%;
- honorowi dawcy krwi – 4,4%;
- pracownicy MZK Sp. z o.o. w Koszalinie – 3,5%;
- opiekunowie osób ze znacznym stopniem niepełnosprawności – 2,3%.

W strukturze przejazdów na podstawie biletów okresowych, największy udział miały bilety miesięczne ulgowe miejskie, ważne we wszystkie dni tygodnia, na podstawie których zrealizowano 13,9% wszystkich przejazdów w koszalińskiej komunikacji miejskiej i aż 55,5% przejazdów na podstawie biletów okresowych. Udział biletów miesięcznych, miejskich, ważnych we wszystkie dni tygodnia, ale normalnych był ponad dwa razy mniejszy – stanowił 5,7% wszystkich przejazdów w koszalińskiej komunikacji miejskiej i zarazem 22,6% przejazdów na podstawie biletów okresowych.

Udział biletów normalnych i ulgowych ważnych od poniedziałku do piątku był zdecydowanie niższy i stanowił odpowiednio 2,9 i 1,6% wszystkich przejazdów oraz 11,6 i 6,2% przejazdów na podstawie biletów okresowych. Pozostałe rodzaje biletów okresowych miały już bardzo niewielki udział w przejazdach.

W przekroju poszczególnych rodzajów dni tygodnia badania wykazały w dni wolne od pracy niewielki spadek udziału pasażerów podróżujących na podstawie biletów jednorazowych, znaczny spadek osób podróżujących na podstawie biletów okresowych oraz znaczny wzrost udziału pasażerów posiadających uprawnienia do przejazdów bezpłatnych.

W dniu powszednim największy udział zanotowano wśród pasażerów realizujących przejazdy na podstawie biletów normalnych ulgowych. Osoby te stanowiły 25,1% ogółu pasażerów, podczas gdy w sobotę udział ten spadł do 23,0%, a w niedzielę do 23,8% (dla pa-

szażerów podróżujących na podstawie biletów jednorazowych normalnych było to odpowiednio: 20,2, 20,5 i 19,2%).

Weekendowy spadek udziału pasażerów korzystających z biletów okresowych był już znacznie wyższy: ich udział w dniu powszednim wyniósł 26,5%, podczas gdy w sobotę – 17,2%, a w niedzielę – już tylko 15,7%.

W dni wolne od pracy znacznie wzrasta natomiast udział pasażerów podróżujących na podstawie uprawnień do przejazdów bezpłatnych. W dniu powszednim udział tego segmentu ukształtował się na poziomie 17,2% ogółu przejazdów, w sobotę już – 34,5%, a w niedzielę – aż 38,3%. W tym segmencie pasażerów dominowały osoby w wieku powyżej 70 lat, stanowiące w dniu powszednim 17,2% ogółu pasażerów i aż 70,2% osób z tego segmentu. W sobotę osoby w wieku ponad 70 lat stanowiły 26,3% ogółu pasażerów i 76,2% osób z tego segmentu, a w niedzielę – odpowiednio 29,5% ogółu pasażerów i 77,0% liczby pasażerów w tym segmencie.

Przy porównaniu struktury sprzedanych biletów ze strukturą ludności Koszalina w podziale na grupy wiekowe, zwraca uwagę duży udział wśród pasażerów osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych w stosunku do liczby ludności w tych przedziałach wiekowych. Z kolei porównanie liczby pasażerów podróżujących na podstawie biletów normalnych z liczbą mieszkańców w grupie wiekowej 19-64 lat, wskazuje na bardzo małe zainteresowanie komunikacją miejską wśród tego segmentu pasażerów.

Jest to bardzo niekorzystne zjawisko ponieważ, zgodnie z prognozami GUS, to właśnie segment pasażerów podróżujących bezpłatnie będzie w najbliższym okresie istotnie wzrastał, co spowoduje spadek wskaźnika odpłatności i zmniejszenie średnich wpływów z biletów od przeciętnego pasażera.

Jednocześnie małe zainteresowanie komunikacją miejską segmentu pasażerów kupujących bilety normalne wskazuje na bardzo duży potencjał wzrostowy. Odpowiednia polityka marketingowa, wspomagana taryfą zachęcającą do korzystania z komunikacji miejskiej, może wpłynąć na wzrost przewozów w segmencie pasażerów pełnopłatnych i zapewnić poprawę wskaźnika odpłatności. Osiągnięty byłby również wyraźny efekt zmniejszenia liczby poruszających się po mieście samochodów osobowych, wpływający na zmniejszenie poziomu kongestii (zatłoczenia na szlakach transportowych, zatorów drogowych) i zanieczyszczenia środowiska.

W koszalińskiej komunikacji miejskiej obowiązuje taryfa opłat przyjęta przez Radę Miasta Koszalina uchwałą nr IX/98/2011 r. z dnia 28 kwietnia 2011 r., zmieniona uchwałą nr XXI/326/2012 z dnia 31 maja 2012 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z 2012 r., poz. 1526). W uchwale tej w § 1 ustalono ceny urzędowe za usługi

przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym. W Koszalinie obowiązują ceny dla strefy taryfowej miasta, a po przekroczeniu granicy miasta – obowiązują odrębne ceny dla strefy taryfowej I (do 10 km poza granicami miasta) i dla strefy II (powyżej 10 km). Bilety strefowe uprawniają do przejazdu w mieście i poza miastem w granicach odległości określonej w uchwale, co oznacza, że dla przejazdów wewnątrz strefy obowiązują dwa rodzaje biletów: do 10 km trasy jak dla strefy I, a powyżej 10 km – jak dla strefy drugiej. Pozornie wygląda to skomplikowanie, aczkolwiek strefa II obejmuje tylko przejazdy z Koszalina do Mielnia i do Unieścia, natomiast pozostałe przejazdy z miasta do miejscowości pozamiejskich i pomiędzy tymi miejscowościami odbywają się w ramach strefy I. System opłat jest klarownie przedstawiony na stronie internetowej MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Taryfa opłat za usługi komunikacji miejskiej nie dotyczy przepraw statkiem „Koszałek”, w których obowiązuje odrębny cennik, ustalony przez MZK Sp. z o.o. Ceny biletów żeglugi śródlądowej są wyższe niż ceny biletów autobusowych, a ponieważ niezmotoryzowany pasażer żeglugi musi dojechać do przystani z miasta Koszalina autobusem, to łączny koszt podróży będzie o 78-158% wyższy od analogicznego przejazdu wyłącznie autobusem linii 1 przy podróży do Unieścia i o 158-198% wyższy przy podróży z Unieścia (niektóre bilety powrotne są dwukrotnie droższe). Podróż statkiem jest więc atrakcją turystyczną, a nie sposobem na codzienne (sezonowe) przejazdy do Unieścia, realizowane w celach obligatoryjnych. Wskazuje na to także wprowadzenie do taryfy biletów rodzinnych i grupowych.

Skoro w przejazdach statkiem nie obowiązuje taryfa ustalona uchwałami Rady Miejskiej w Koszalinie dla środków komunikacji miejskiej, to przewóz statkiem nie może być uznawany za przejazd środkiem komunikacji miejskiej. Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju transportu dotyczy tylko komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Koszalin, nie obejmuje więc przewozów statkiem „Koszałek”.

W koszalińskiej autobusowej komunikacji miejskiej obowiązuje jeden rodzaj ulgi – w wysokości 50% ceny danego rodzaju biletu (zakres ulg dla przepraw przez jezioro Jamno statkiem ustaliło odrębnie Zgromadzenie Wspólników Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie).

W koszalińskiej komunikacji miejskiej obowiązują biletyienne, 24-godzinne, miesięczne, 1/2 miesięczne i dwumiesięczne wakacyjne (tylko ulgowe) – dla każdej strefy wg oddzielnej taryfy.

Bilety semestralne studenckie oraz bilety nocne obowiązują tylko w mieście Koszalinie. Dla emerytów i członków rodzin pracowników i emerytów MZK Sp. z o.o. w Koszalinie wprowadzono specjalny bilet roczny.

Bilety miesięczne występują w dwóch wersjach: ważne od poniedziałku do piątku oraz ważne przez cały tydzień – jako bilety sieciowe. W ofercie nie taryfowej nie ma biletów trasowanych, co należy ocenić pozytywnie.

W aktualnej taryfie występują także miesięczne bilety na okaziciela, o cenie minimalnie wyższej od biletu imiennego. Oferta biletów okresowych nie jest zbyt duża, a ich cena dość wysoka. Cena biletu miesięcznego sieciowego na wszystkie dni tygodnia stanowiła równowartość ceny 34 biletów jednorazowych, a ważnego od poniedziałku do piątku – równowartość ceny 31 biletów jednorazowych.

Zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych w komunikacji miejskiej w Koszalinie wprowadzony został uchwałą Rady Miejskiej nr IX/98/2011 z dnia 28.04.2011 r., zmienioną uchwałą nr XXXVI/554/2013 z dnia 24.10.2013 r. oraz uchwałą nr XXXVII/572/2013 z dnia 21.11.2013 r.

Prawo do bezpłatnego przejazdu mają: parlamentarzyści, dzieci do lat 4, osoby w wieku powyżej 70 lat, inwalidzi wojenni i wojskowi, osoby niepełnosprawne i niezdolne do samodzielnej egzystencji i ich opiekunowie, niewidomi i ich opiekunowie, uczniowie szkół specjalnych i ich opiekunowie, młodzież niepełnosprawna, pracownicy Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie i honorowi dawcy krwi I stopnia zamieszkali w Koszalinie lub w powiecie koszalińskim.

W granicach miasta Koszalina zakres do przejazdów bezpłatnych został rozszerzony o umundurowanych funkcjonariuszy Policji, Żandarmerii Wojskowej i Straży Miejskiej, wolontariuszy hospicjów i członków Stowarzyszenia Polaków Poszkodowanych przez III Rzeszę.

Przejazdy ulgowe przysługują studentom, uczniom szkół do 21. roku życia, dzieciom powyżej 4 lat do objęcia obowiązkiem szkolnym, emerytom i rencistom, kombatantom i osobom represjonowanym. Zakres ulg, choć dość szeroki, to jest zbliżony do obowiązujących w innych miastach w kraju. Opłat za bagaż podręczny, wózki dziecięce i małe zwierzęta nie pobiera się.

W badaniach marketingowych przeprowadzonych we wrześniu 2014 r. określono strukturę popytu w koszalińskiej komunikacji miejskiej¹². Najliczniejszą grupę pasażerów w dniu powszednim stanowili posiadacze jednorazowych biletów ulgowych (25,1% wszystkich przejazdów), osoby uprawnione do bezpłatnych przejazdów (24,5% przejazdów) oraz posiadacze biletów jednorazowych normalnych (20,2% przejazdów).

Na podstawie biletów okresowych podróżowało tylko 26,5% pasażerów, z czego ponad 2/3 stanowiły osoby nabywające bilety ulgowe. Stosunkowo popularne – w porównaniu

¹² *Wielkość i struktura popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej na podstawie wyników badań marketingowych*, Koszalin – Reda, wrzesień 2014 r.

do innych miast o podobnej wielkości – okazały się w koszalińskiej komunikacji miejskiej bilety 24-godzinne, z których korzystało niemal 2% pasażerów. Szczególnie popularny był ten rodzaj biletów w segmencie emerytów i rencistów. Osoby korzystające z jednorazowych biletów ulgowych, to przede wszystkim uczniowie szkół podstawowych, gimnazjów, szkół ponadgimnazjalnych i policealnych do 21. roku życia (11,5% wszystkich pasażerów korzystających z koszalińskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim) oraz emeryci i renciści (10,2%).

Wśród pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, w dniu powszednim zdecydowanie najliczniejszą grupą były osoby w wieku powyżej 70 lat, które stanowiły aż 17,2% wszystkich pasażerów podróżujących koszalińską komunikacją miejską w tym rodzaju dnia tygodnia i jednocześnie 70,2% ogółu osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych. Kolejnymi grupami pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych były osoby niepełnosprawne (10,7% uprawnionych), honorowi dawcy krwi (4,6% uprawnionych) i dzieci do lat 4 (4,6% uprawnionych).

Najliczniejszą grupą pasażerów w sobotę okazały się osoby uprawnione do przejazdów bezpłatnych, stanowiące aż 34,5% wszystkich pasażerów korzystających z koszalińskiej komunikacji miejskiej w tym rodzaju dnia tygodnia.

Wśród osób podróżujących bezpłatnie komunikacją miejską w sobotę, podobnie jak w dniu powszednim, zdecydowaną większość stanowiły osoby w wieku powyżej 70 lat (26,3% ogółu pasażerów i zarazem 76,2% wszystkich uprawnionych do przejazdów bezpłatnych). Nieco mniejszy niż w dniu powszednim był natomiast w sobotę udział pasażerów podróżujących na podstawie biletów jednorazowych ulgowych – stanowili oni 23,0% ogółu pasażerów.

Nieznacznie większy był udział biletów jednorazowych normalnych – pasażerów z takimi biletami było 20,5%. Pasażerowie korzystający w sobotę z biletów okresowych stanowili jedynie 17,2% wszystkich pasażerów.

Także w niedzielę najliczniejszą grupą pasażerów okazały się osoby uprawnione do przejazdów bezpłatnych, stanowiące aż 38,3% wszystkich niedzielnych pasażerów komunikacji miejskiej w Koszalinie, a wśród nich – osoby w wieku ponad 70 lat (29,5% wszystkich pasażerów). Znacznie mniejszy udział mieli pasażerowie podróżujący na podstawie biletów ulgowych, którzy stanowili 23,8% całkowitej liczby pasażerów w niedzielę, a wśród nich najliczniejszą grupę stanowili emeryci i renciści (12,3% przejazdów). Na podstawie biletów jednorazowych normalnych w niedzielę podróżowało 19,2% pasażerów.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych są podstawowym narzędziem realizacji polityki społecznej za pośrednictwem transportu miejskiego. Szeroki zakres uprawnień

do przejazdów ulgowych i bezpłatnych z jednej strony wpływa korzystnie na zakres realizacji polityki społecznej i transportowej (możliwość kreowania popytu w segmentach pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych), z drugiej jednak strony, niekorzystnie kształtuje relacje ekonomiczno-finansowe, uzależniając funkcjonowanie komunikacji miejskiej w coraz większym stopniu od dopłat budżetowych.

Sprzedaż biletów miesięcznych w koszalińskiej komunikacji miejskiej prowadzona jest w następujących punktach:

- Stacja Paliw ul. Gnieźnieńska 9 – w godzinach od 6-22, 7 dni w tygodniu;
- Stacja Paliw ul. Wąwozowa 1A – w godzinach od 6-22, 7 dni w tygodniu;
- Dworzec PKS – w godzinach od 9:15 do 16:45, w dniach od 27. każdego miesiąca do 3. następnego miesiąca, w tym w soboty od 9:15 do 13:45;
- elektronicznie przez Internet – wówczas pasażer otrzymuje wydruk biletu zabezpieczony kodem QR.

Bilety miesięczne, poza nabywanymi przez Internet, otrzymuje się w postaci znaczka. Bilet jest ważny, jeśli na nim wpisany jest numer dokumentu tożsamości ze zdjęciem, który to dokument wraz ze znaczkiem należy okazać podczas kontroli.

Bilety jednorazowe można nabyć:

- w pojazdach – kierowca sprzedaje bilet za odliczoną kwotę;
- w kioskach i punktach handlowych (od początku 2014 r. bilety nabyło hurtowo 146 kontrahentów, z których 64 dokonuje zakupu hurtowego stale);
- na stacjach paliw – punktach sprzedaży biletów miesięcznych;
- za pomocą telefonów komórkowych.

Bilety 24-godzinne można nabyć w autobusach i za pomocą telefonów komórkowych.

Funkcjonujący obecnie w Koszalinie system sprzedaży biletów, jest stosunkowo ubogi na tle innych miast o podobnej wielkości. Dopiero rozszerzenie systemu o sprzedaż automatyczną w wybranych punktach miasta, zapewniającą możliwość zakupu biletów przez całą dobę oraz o sprzedaż biletów przez urządzenia mobilne w wybranych pojazdach, zapewni dostateczną liczbę kanałów dystrybucji biletów.

2.8. Czynniki gospodarcze

W 2013 r. w strukturze podmiotów gospodarczych w obszarze objętym planem dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (75,6% podmiotów w Koszalinie i 82,1% podmiotów w gminach ościennych). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość stanowiły przedsiębiorstwa prywatne (aż 96,7% w Koszalinie i 98,0% w gminach ościennych). Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 14.

Tab. 14. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Koszalinie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	Ogółem	Sektor publiczny	Sektor prywatny	Spółki handlowe	Osoby fizyczne
Miasto Koszalin	18 308	589	17 719	1 341	13 655
Gmina Będzino	806	25	781	55	629
Gmina Manowo	675	19	656	25	553
Gmina Mielno	1 429	15	1 414	47	1 178
Gmina Świeszyno	759	15	744	16	652
Razem gminy ościenne	3 669	74	3 595	143	3 012
Ogółem	21 977	663	21 314	1 484	16 667

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 15 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 15. Struktura podmiotów gospodarczych w Koszalinie i w gminach ościennych objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Ogółem podmioty gospodarcze	W tym rodzaj działalności		
		rolnictwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność
Miasto Koszalin	18 308	110	3 259	14 939
Gmina Będzino	806	37	212	557
Gmina Manowo	675	32	158	485
Gmina Mielno	1 429	27	107	1 295
Gmina Świeszyno	759	24	193	542
Razem gminy ościenne	759	120	670	2 879
Ogółem	21 977	230	3 929	17 818

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne. W tabeli 16 przedstawiono podmioty gospodarcze wg wielkości zatrudnienia.

Tab. 16. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w Koszalinie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	Ogółem	Powyżej 250	50-249	10-49	do 9
Miasto Koszalin	18 308	20	112	441	17 735
Gmina Będzino	806	0	3	23	780
Gmina Manowo	675	0	3	15	657
Gmina Mielno	1 429	0	3	32	1 394
Gmina Świeszyno	759	0	2	20	737
Razem gminy ościenne	759	0	11	90	3 568
Ogółem	21 977	20	123	531	21 303

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., około 97% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 250 osób, stanowiły zaledwie 0,1% całkowitej liczby firm. Na obszarze Koszalina funkcjonował jeden podmiot gospodarczy zatrudniający powyżej tysiąca osób.

Znaczące źródła ruchu stanowią duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły). Spośród większych przedsiębiorstw funkcjonujących w Koszalinie, ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.11.

2.9. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne.

Wśród obszarów objętych ochroną można wyróżnić:

1. Rezerwat Bielica o powierzchni 1,3 ha, znajdujący się na obszarze Koszalina, w kompleksie leśnym Góry Chełmskiej. Rezerwat obejmuje cenne zbiorowisko roślinne.
2. Rezerwat faunistyczny „Jezioro Lubiatowskie im. profesora Wojciecha Górskiego”, z bogatą, rzadko występującą florą umożliwiającą osiedlanie się licznych ptaków;
3. Rezerwat „Wierzchomińskie Bagno” o powierzchni 43,6 ha, w gminie Będzino, obejmujący zarastające jezioro, torfowisko i porastające je bór bagienny;
4. Rezerwat „Warnie Bagno” o powierzchni 518,9 ha, w gminie Będzino, obszar po torfowisku porośnięty wrzoścem bagiennym;
5. Rezerwat archeologiczny „Kamienne kręgi” w Grzybnicy.

Na obszarze miasta Koszalina i gmin ościennych objętych planem, znajdują się obszary sieci Natura 2000: obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) – wyznaczone do ochrony populacji dziko występujących ptaków i specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO), chroniące siedliska przyrodnicze i gatunki roślin i zwierząt. Obszary te wymieniono w tabeli 17.

Obszar chroniony Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski obejmuje dobrze zachowany fragment zróżnicowanego geomorfologicznie wybrzeża Bałtyku: brzegi klifowe, wydmowe, mierzeje odcinające lagunowe jeziora przymorskie i płytkie ujścia rzek. Typowo wykształcony układ pasowy biotopów obejmuje pas wód przybrzeżnych, plażę z pasami kidziny, wydmy białe oraz wydmy szare – z charakterystyczną roślinnością i wydmy brunatne, porośnięte borami bażynowymi. W ostoi tej znajdują się siedliska typowe dla południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Głównym walorem obszaru jest dobry stan zachowania typowych biotopów tworzących pas nadmorski. Ostoja ta obejmuje teren gmin Będzino i Mielno.

Tab. 17. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze miasta Koszalina i gmin ościennych objętych planem – stan na 31 stycznia 2015 r.

Lp.	Kod	Nazwa	Powierzchnia [ha]
1	PLH 320017	Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski	17 469
2	PLH 320022	Dolina Radwi, Chocieli i Chotli	21 862
3	PLH 320057	Mechowisko Manowo	56
4	PLH 320047	Warnie Bagno	1 012
5	PLH 320062	Bukowy Las Górki	965
6	PLH 320066	Wiązogóra	490
7	PLB 990002	Przybrzeżne wody Bałtyku	194 627

Źródło: www.natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 30.09.2014 r.

Dolina Radwi, Chocieli i Chotli obejmuje cały obszar dolin tych rzek – aż do ujścia do Parsęty. Znajdują się tu unikatowe jeziora dystroficzne i lobeliowe, torfowiska wysokie i niskie oraz przejściowe, a także bory sosnowe i łągi olszowe. Dolina rzeki Radew znajduje się w obrębie Pradoliny Pomorskiej. Do obszaru tego zalicza się także sztuczne jezioro Hajka. Ostoja obejmuje część gminy Manowo.

Mechowisko Manowo to dobrze zachowane mechowisko z kompletem gatunków, o wybitnej koncentracji walorów „naturowych” w jednym niewielkim obiekcie.

Warnie Bagno to rozległy kompleks przestrzenny, obejmujący liczne potorfia oraz zarastające jezioro dystroficzne wraz z przyległym kompleksem buczyn i kwaśnych dębów. Łącznie stwierdzono tu 7 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, zajmujące ponad 90% powierzchni.

Obszar Bukowy Las Górki stanowi zwarty kompleks leśny, położony w krajobrazie morenowym, w bliskości jeziora Jamno i miasta Koszalin. W obszarze występują płaty starodrzewi z dominacją grądów subatlantyckich, łągu jesionowego i buczyn – cały kompleks leśny jest wyjątkowo dobrze zachowany. Unikatem w skali Pomorza jest występowanie łągów jesionowych. W obszarze występuje wiele gatunków atlantyckich roślin. Obszar ostoi znajduje się m.in. w granicach miasta Koszalina i gminy Będzino.

Ostoją Wiązogóra w gminie Świeszyno obejmuje kompleksy roślinności bagiennej z torfowiskami przejściowymi i wysokimi, brzezunami bagiennymi i jeziorami dystroficznymi. Występuje tu bogaty zestaw torfowiskowych gatunków roślin naczyniowych, w tym szereg zagrożonych w skali krajowej lub regionalnej oraz gatunków chronionych. Jest to najważniejszy obszar łągowy płazów.

Obszar chroniony Przybrzeżne wody Bałtyku obejmuje wody przybrzeżne Bałtyku o głębokości do 20 m. Jego granice rozciągają się na odcinku 200 km, od Półwyspu Helskiego do Zatoki Pomorskiej. Dno morskie jest tu nierówne, deniwelacje sięgają 3 m. Obszar to ostoją ptasia o randze europejskiej E 80. Na obszarze zimują w znaczących ilościach dwa gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG. Rzadko obserwowane są także duże ssaki morskie.

Mapę obszarów chronionych Natura 2000 w rejonie Koszalina przedstawiono na rysunku 12.



Rys. 12. Mapa obszarów chronionych w rejonie Koszalina

Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 30.09.2014 r.

Na terenie Koszalina znajduje się pokryta gęstym lasem Góra Chełmska oraz 4 duże parki i liczne skwery w centrum miasta. Znaczna część miasta znajduje się w strefie chronionego krajobrazu.

Na obszarze objętym planem występuje także rozległy Obszar Chronionego Krajobrazu „Koszaliński Pas Nadmorski” oraz Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze)”. W granicach miasta Koszalina zlokalizowany jest obszar przyrodniczo-krajobrazowy „Wąwozy Grabowe”.

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe wyznacza się w celu ochrony wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego.

Ochrona powietrza

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. Oceny w województwie zachodniopomorskim dokonuje się w określonych strefach, za pomocą 6 automatycznych stacji pomiarowych badania jakości powietrza – w tym jednej w Koszalinie – i poprzez pomiary manualne.

Podstawę oceny jakości powietrza w Polsce stanowią określone w prawie krajowym (rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) i w dyrektywach unijnych (2008/50/WE – CAFE oraz 2004/107/WE) normatywne stężenia dla poszczególnych substancji w powietrzu – w postaci „poziomów dopuszczalnych/docelowych /celu długoterminowego” – ze względu na ochronę zdrowia ludzkiego i ochronę roślin. W województwie zachodniopomorskim klasyfikację wykonano w trzech strefach: aglomeracji szczecińskiej, mieście Koszalinie i w strefie zachodniopomorskiej¹³.

Klasa wynikowa strefy dla każdego zanieczyszczenia odpowiada najmniej korzystnej spośród klasyfikacji uzyskanych wg parametrów dla tego zanieczyszczenia. Na podstawie klas wynikowych, każdej strefie przypisuje się jedną klasę łączną, ze względu na kryteria dotyczące ochrony zdrowia i ochrony roślin. Łączna klasa strefy odpowiada najmniej korzystnej klasie uzyskanej z klasyfikacji wg zanieczyszczeń.

Oznaczenie klas przyjęto wg instrukcji GIOŚ:

- A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych i poziomów celów długoterminowych;
- B – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne, lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji;
- C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, a w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne, poziomy docelowe i poziomy celów długoterminowych;
- D1 – jeżeli poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego (nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza);
- D2 – jeżeli poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego (należy dążyć do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego do 2020 r.).

Z danych zamieszczonych w opracowaniu pn. „Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim w 2013 r.”, opracowanym przez WIOŚ w Szczecinie, wynika, że w Koszalinie i w strefie zachodniopomorskiej występowały przekroczenia norm zanieczyszczenia środowiska w zakresie stężeń pyłu zawieszonego i benzo-a-piren-u.

Wyniki badań powietrza, przeprowadzonych w 2013 r., pozwalają zaliczyć obszar Koszalin i strefy zachodniopomorskiej – w przekroju poszczególnych szkodliwych czynników – do następujących klas:

- SO₂ (dwutlenek siarki) – klasa A;

¹³ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz.U. 2012 poz. 914).

- NO₂ (dwutlenek azotu) – klasa A;
- PM₁₀ (pył zawieszony – wszystkie cząstki o wielkości 10 mikrometrów lub mniejsze) – klasa A;
- PM_{2,5} – klasa A, a dla poziomu dopuszczalnego faza II – klasa A2;
- Pb (ołów) – klasa A;
- C₆H₆ (benzen) – klasa A;
- O₃ (ozon – wg poziomu docelowego) – klasa A, a dla poziomu celu długoterminowego – klasa D2;
- As (arsen) – klasa A;
- Cd (kadm) – klasa A;
- Ni (nikiel) – klasa A;
- BaP (benzo-a-piren) – w 2013 r. stwierdzono przekroczenia wartości docelowej stężenia średniorocznego dla benzo(a)pirenu zawartego w pyłe zawieszonym PM₁₀ we wszystkich stanowiskach badających ten wskaźnik w województwie – klasa C¹⁴.

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza benzo-a-pirenem jest tzw. „niska emisja”, czyli emisja komunikacyjna, emisja z lokalnych kotłowni węglowych i domowych pieców grzewczych oraz napływ ponadlokalnych zanieczyszczeń. Z tego powodu, największe przekroczenie stężeń dopuszczalnych występowało w sezonie jesienno-zimowym. W mieście Koszalinie obszar przekroczenia poziomu docelowego obejmuje cały rejon intensywnej zabudowy. W strefie zachodniopomorskiej przekroczenia występują na obszarze większych miast.

Wody powierzchniowe i podziemne

Stan wód rzeki Dzierżęcinki, wraz z jeziorami Lubiatowo Północne, Południowe i Wschodnie, zakwalifikowany został pod względem elementów fizykochemicznych jako dobry. Potencjał ekologiczny rzeki uznano za słaby, a stan chemiczny za zły, co oznacza zły stan wód. Stan wód rzeki Radwi w rejonie zbiornika Rosnowo, zakwalifikowany został pod względem elementów fizykochemicznych jako bardzo dobry. Potencjał ekologiczny rzeki uznano za umiarkowany, a stan chemiczny za dobry, co oznacza sumaryczny zły stan wód. Potencjał ekologiczny wód przejściowych i przybrzeżnych oceniono jako zły¹⁵.

¹⁴ *Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za rok 2013*, Szczecin 2013, s. 46-62.

¹⁵ *„Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.”*, Szczecin 2013, s. 28-57.

Hałas

Dopuszczalne poziomy hałasu określają przepisy prawa, określające normy długookresowego średniego poziomu dźwięku A^{16} w decybelach, w zależności od rodzaju zabudowy (nie dotyczy to hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych). Dopuszczalne poziomy hałasu przedstawiono w tabeli 18.

Poziom narażenia mieszkańców miasta Koszalina na hałas ulegnie w najbliższych latach znacznemu zmniejszeniu – z uwagi na planowane inwestycje – drogę ekspresową S-6 oraz drogę ekspresową S-11, jako elementy obwodnicy Koszalina. Część ruchu tranzytowego odbywającego się do tej pory przez miasto i znacznie zwiększającego poziom hałasu, skierowana zostanie na nowe trasy. Klimat akustyczny Koszalina kształtuje głównie komunikacja drogowa. Największe obecnie przekroczenie dopuszczalnych dla mieszkańców norm hałasu występuje przy głównych ulicach wewnętrznej obwodnicy centrum miasta: al. Monte Cassino, al. Armii Krajowej, a także wzdłuż ulic wylotowych: ul. Szczecińskiej, ul. Morskiej i ul. Gnieźnieńskiej.

Na podstawie pomiarów opracowano mapę akustyczną miasta Koszalina oraz rozkład wskaźnika M. Na tej podstawie został opracowany „Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Koszalina”. W programie wprowadzono szereg zaleceń polegających na ograniczeniach ruchu i prędkości, zmianach organizacji ruchu, poprawy stanu nawierzchni drogowych i remontu torowisk kolejowych. Jednym z zaleceń jest także rozwój przyjaznej komunikacji zbiorowej i wspieranie komunikacji rowerowej.

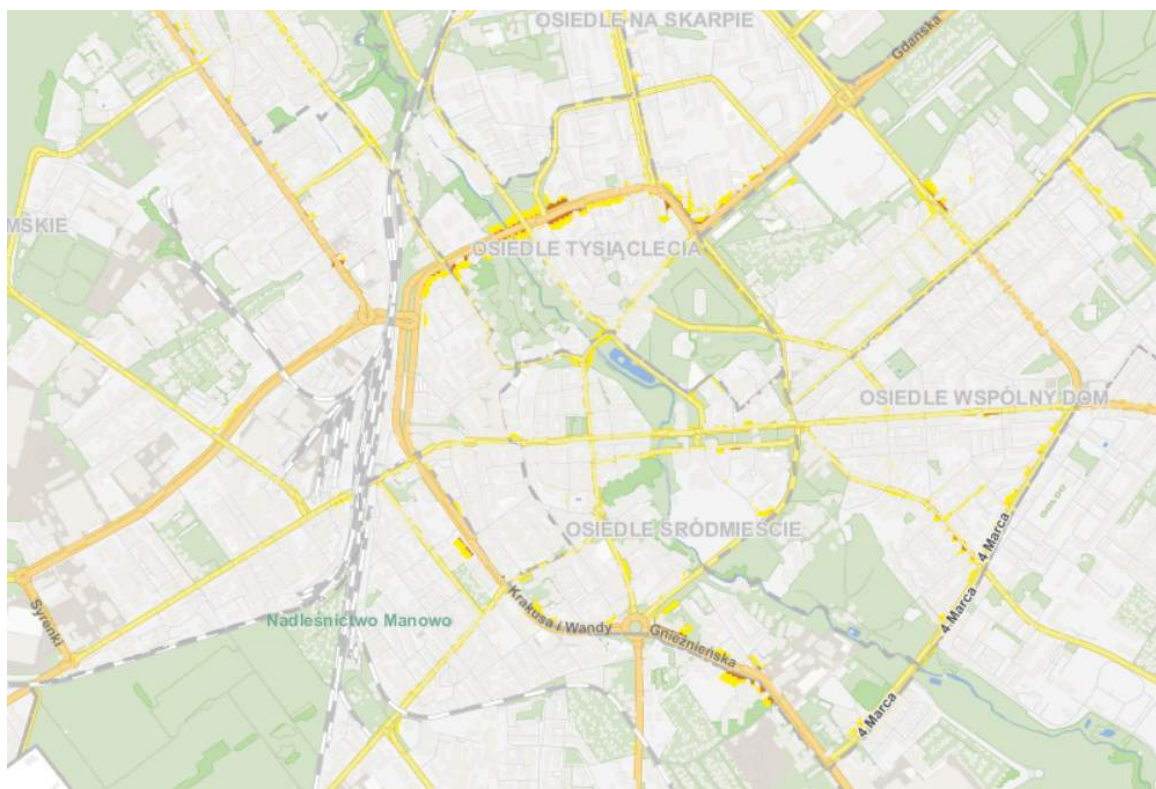
¹⁶ Wartość poziomu ciśnienia akustycznego ciągłego ustalonego dźwięku, skorygowanego według charakterystyki częstotliwościowej A, która w określonym przedziale czasu T (16 godzin dla pory dnia oraz 8 godzin dla pory nocy) jest równa średniemu kwadratowi ciśnienia akustycznego analizowanego dźwięku o poziomie zmiennym w czasie.

Tab. 18. Dopuszczalne poziomy hałasu – długookresowy średni poziom dźwięku A [dB]

Lp.	Przeznaczenie terenu	Drogi lub linie kolejowe		Instalacje, pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L _{DWN}	L _N	L _{DWN}	L _N
1	a) strefy ochrony „A” uzdrowisk	50	45	45	40
	b) tereny szpitali poza miastem				
2	a) tereny zabudowy mieszkaniowej jedno-rodzinnej	64	59	50	40
	b) tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży				
	c) tereny domów opieki społecznej				
	d) tereny szpitali w miastach				
3	a) tereny zabudowy mieszkaniowej wielo-rodzinnej i zamieszkania zbiorowego	68	59	55	45
	b) tereny zabudowy zagrodowej				
	c) tereny rekreacyjno-wypoczynkowe				
	d) tereny mieszkaniowo-usługowe				
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65	55	45

Źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dn. 9.10.2012 r. (Dz.U. 2012, poz. 1109).

Na rysunku 13 przedstawiono rejony przekroczeń poziomu dopuszczalnego hałasu L_{DWN} zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami.



Rys. 13. Mapa obszarów przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu L_{DWN} w centrum Koszalina

Źródło: www2.mapaakustyczna.koszalin.pl, dostęp: 30.09.2014 r.

Pola elektromagnetyczne

Pola elektromagnetyczne, które mogą zagrażać mieszkańcom, są generowane przez sieci elektroenergetyczne oraz przez urządzenia radiolokacyjne i radionawigacyjne.

WIOŚ w Szczecinie prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2012 r. w województwie zachodniopomorskim przeprowadzono kompleksowe badania poziomu pól elektromagnetycznych w 43 punktach pomiarowych. Wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie sieci komunikacji miejskiej, aby w możliwie największym stopniu ograniczyć emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów. W tabeli 19 zaprezentowano normy zanieczyszczeń EURO dla ciężkich pojazdów użytkowych.

**Tab. 19. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin
– wg europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych**

Norma	Emisja w g/kWh			Emisja w szt./kWh
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NOx (tlenki azotu)	PM (cząstki pyłu)
EURO-1	4,5	1,1	8,0	612
EURO-2	4,0	1,1	7,0	250
EURO-3	2,1	0,66	5,0	100
EURO-4	1,5	0,46	3,5	20
EURO-5	1,5	0,46	2,0	20
EURO-6	1,5	0,13	0,4	10

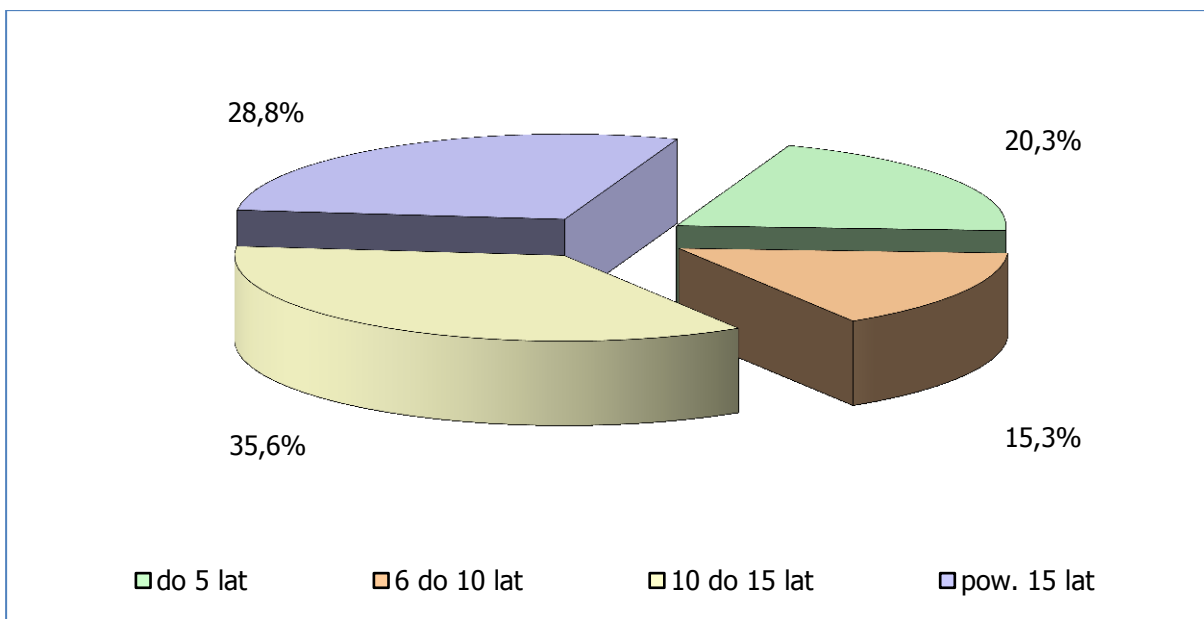
Źródło: Rozporządzenia Komisji UE 582/2011, 595/2009, Urszula Kwaśniak, Michał Janicki, Czesław Kolanek, *Emisja CO i NOx pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm EURO*, „Transport Miejski i Regionalny” 2012 nr 8, s. 24.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Najstarsze eksploatowane w Koszalinie autobusy, nawet przy najbardziej starannej eksploatacji, będą spełniać tylko normę EURO-2, emitując do atmosfery w spalinach duże stężenia tlenków azotu.

Wg stanu na dzień 30 września 2014 r., do realizacji przewozów w komunikacji miejskiej, MZK Sp. z o.o. w Koszalinie wykorzystywał łącznie 55 pojazdów, z których 84% dostosowanych było do przewozu osób niepełnosprawnych. Średni wiek taboru wyniósł 12,1 lat.

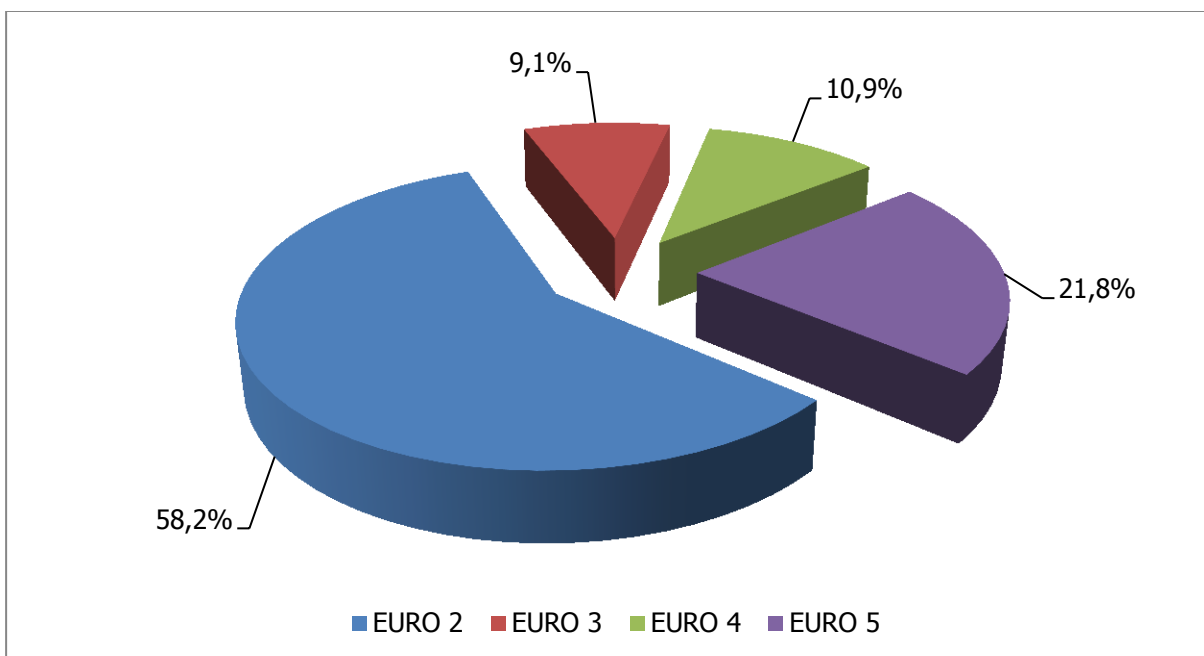
Strukturę taboru autobusowego eksploatowanego przez MZK Sp. z o.o., wg kryterium wieku przedstawiono na rysunku 14, a wg kryterium spełnianej normy czystości spalin – na rysunku 15.

Strukturę wiekową taboru eksploatowanego na liniach koszalińskiej komunikacji miejskiej należy uznać za poprawną. Autobusy są systematycznie wymieniane, w wyniku czego możliwe było wycofanie z ruchu większości najstarszych, wysokopodłogowych pojazdów. W koszalińskiej komunikacji miejskiej nie eksploatuje się obecnie autobusów niespełniających żadnych norm czystości spalin.



Rys. 14. Struktura wiekowa taboru autobusowego MZK Sp. z o.o. w Koszalinie – stan na 31 stycznia 2015 r.

Źródło: dane MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.



Rys. 15. Struktura taboru autobusowego MZK Sp. z o.o. w Koszalinie ze względu na normy czystości spalin – stan na 31 stycznia 2015 r.

Źródło: dane MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Koszalina i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2015-2025 nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.10. Dostęp do infrastruktury transportowej

Układ uliczno-drogowy

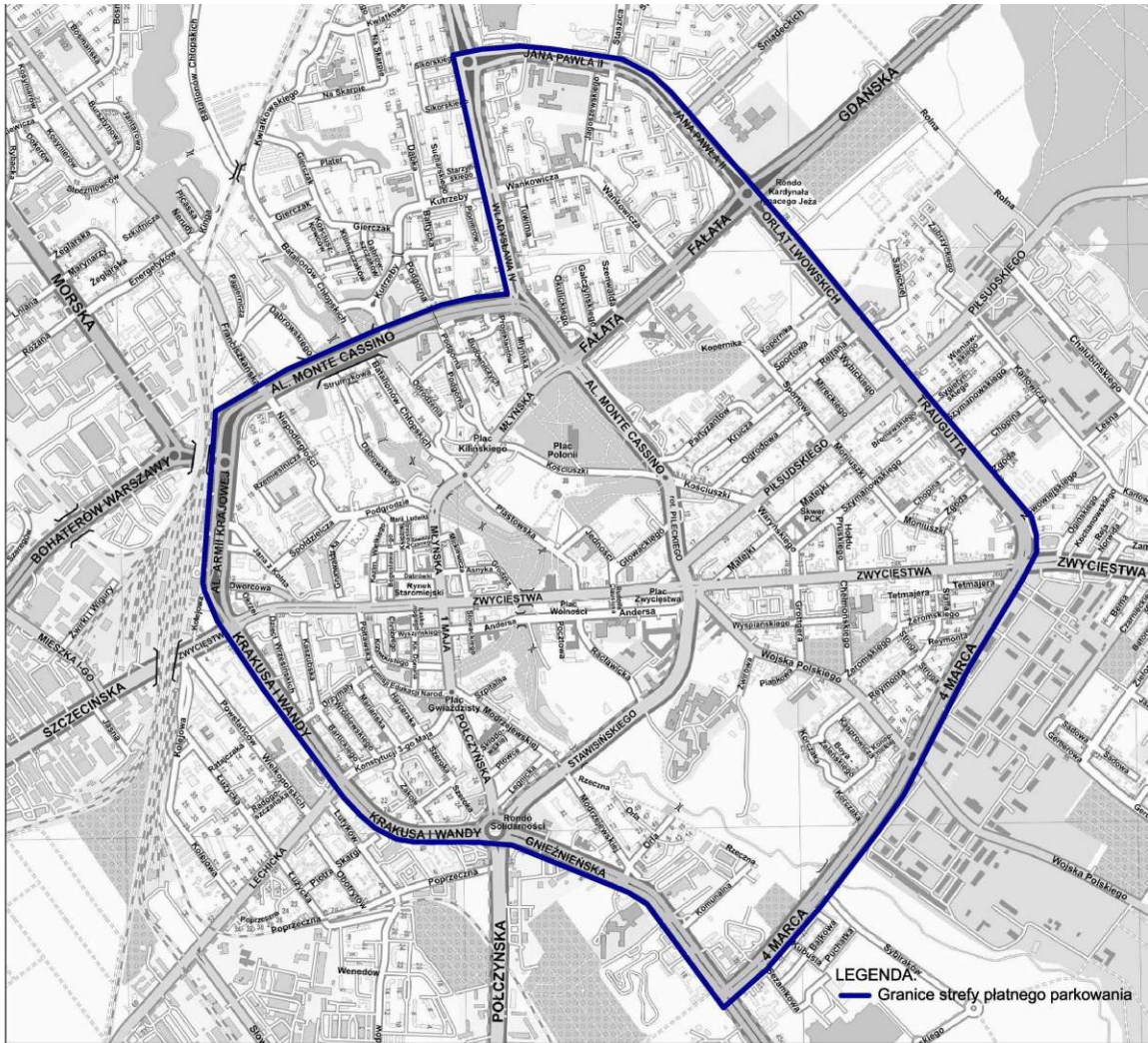
Układ ulic i dróg w Koszalinie, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., tworzyło 220,7 km dróg, w tym:

- 19,8 km dróg krajowych;
- 9,9 km dróg wojewódzkich;
- 70,1 km dróg powiatowych;
- 120,9 km utwardzonych i nieutwardzonych dróg gminnych.

System drogowy miasta obejmował 22 skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną – akomodowaną i stałoczasową – na wybranych skrzyżowaniach skoordynowaną (w ciągu drogi krajowej nr 6).

W Koszalinie, na drogach administrowanych przez Zarząd Dróg Miejskich, wyznaczono łącznie 9,93 tys. miejsc do parkowania samochodów osobowych, w tym 267 dla osób niepełnosprawnych oraz 178 miejsc postojowych oznaczonych „taxi” i 14 miejsc oznaczonych „taxi bagażowe”. W Koszalinie została wyznaczona strefa płatnego parkowania w centrum miasta, w której znajduje się 445 miejsc parkingowych, w tym 26 miejsc przystosowanych do parkowania pojazdów konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych¹⁷. Zasięg strefy parkowania przedstawiono na rysunku 16.

¹⁷ zgodnie z Zarządzeniem nr 453/1995/13 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 14.10.2013 r.



Rys. 16. Zasięg strefy płatnego parkowania w Koszalinie

Źródło: www.zdm-koszalin.pl, dostęp 30.09.2014 r.

Przez Koszalin wytyczono dwie drogi krajowe:

- nr 6 (Berlin) – Kołbaskowo – Szczecin – Koszalin – Gdańsk – Łęgowo – (Wilno/Mińsk), będąca trasą europejską E28, nazwa zwyczajowa „Via Hanseatica”;
- nr 11 Bytom – Poznań – Koszalin – Kołobrzeg.

Obydwie te drogi będą docelowo omijały centrum miasta Koszalin, tworząc obwodnicę Koszalina – drogi ekspresowe S-6 i S-11.

Droga ekspresowa S-6 przebiegać będzie przez teren miasta w jego północnej części, na styku osiedli Morskiego, Unii Europejskiej i Jamno-Łabusz, z węzłem przy ul. Władysława IV. Obecnie droga krajowa nr 6 przebiega ul. Szczecińską, ul. Syrenki, ul. Bohaterów Warszawy, al. Monte Cassino, ul. Fałata i ul. Gdańską, a droga krajowa nr 11 – ul. Gnieźnieńską, ul. Krakusa i Wandy, al. Armii Krajowej oraz ul. Morską.

Poza tymi drogami, przez miasto przebiegają także drogi wojewódzkie:

- nr 167 – Koszalin – Ogartowo, wyznaczona ul. Połczyńską;
- nr 206 – Koszalin – Miastko, wyznaczona ul. Zwycięstwa.

Poza wymienionymi drogami krajowymi i wojewódzkimi, główny układ uliczny miasta tworzą ciągi:

- ul. Słowiańska – ul. 4 Marca – ul. Traugutta – ul. Orłąt Lwowskich – ul. Jana Pawła II;
- ul. Stawisińskiego – ul. Pileckiego – al. Monte Cassino, które wraz z al. Armii Krajowej i ul. Krakusa i Wandy tworzą wewnętrzną obwodnicę Koszalina;
- ul. Słupska;
- ul. Władysława IV;
- ul. Syrenki – ul. Bohaterów Warszawy.

Główne ciągi komunikacyjne w Koszalinie tworzą system koncentryczno-promienisty. W obszarze zwartej zabudowy miejskiej można wyróżnić dwie pełne obwodnice – wewnętrzną i zewnętrzną. Pierścień obwodnicy wewnętrznej prowadzi ruch wewnętrzny i tranzytowy na odcinku dróg krajowych. Pierścień obwodnicy zewnętrznej prowadzi ruch wewnętrzny i – w mniejszym zakresie – ruch tranzytowy.

Przebieg głównych dróg krajowych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum jest zjawiskiem niekorzystnym – ulegnie zmianie dopiero po zrealizowaniu obwodnicy Koszalina drogami ekspresowymi.

W okresie wakacyjnym najbardziej obciążone ruchem wewnątrz miasta są drogi kierujące ruch tranzytowy w stronę Morza Bałtyckiego, szczególnie odcinki obwodnicy i ul. Morskiej.

Przebieg ważniejszych dróg przez gminy ościenne opisano w p. 2.5 planu.

W Koszalinie rozbudowywany jest układ dróg rowerowych z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Obecnie jest 45,4 km tras rowerowych, biegnących wzdłuż największych arterii miejskich, a także pośród parków i pobliskich lasów. Ścieżki rowerowe są stale dobudowywane, rocznie przybywa ich od 1,7 do 5,0 km.

Na rysunku 17 przedstawiono przebieg ścieżek rowerowych w mieście. W pozostałych gminach objętych planem sieć ścieżek rowerowych także jest systematycznie powiększana, a przez ich teren wytyczono liczne oznakowane szlaki rowerowe i piesze. Najwięcej wytyczonych ścieżek rowerowych występuje w gminie Mielno – ponad 10 km.



Rys. 17. Sieć ścieżek rowerowych w Koszalinie

Źródło: dane Urzędu Miejskiego w Koszalinie.

2.11. Źródła ruchu

Dla celów planu, w obszarze objętym obsługą komunikacji miejskiej, wyodrębniono miasto Koszalin oraz gminy, na obszarze których – na podstawie porozumień międzygminnych – świadczone są usługi przewozowe. Koszalin graniczy z sześcioma gminami wiejskimi: Będzino, Biesiekierz, Manowo, Mielno, Sianów i Świeszyno. Wszystkie te gminy należą do powiatu koszalińskiego. Porozumienie międzygminne z Koszalinem, powierzające miastu organizację komunikacji miejskiej, podpisały gminy: Będzino, Manowo, Mielno i Świeszyno. Gminy te zaprezentowano na rysunku 5 we wcześniejszej części planu.

Wg stanu na dzień 30 września 2014 r., poza miastem Koszalinem, usługi komunikacji miejskiej realizowane były w ramach porozumień na obszarze czterech gmin graniczących z miastem: Będzino, Manowo, Mielno i Świeszyno.

Przemieszczenia pasażerów komunikacji miejskiej oraz wewnętrzny ruch samochodów osobowych w Koszalinie koncentrują się w kierunku do śródmieścia i do dzielnic przemysłowych. Natężenie ruchu do śródmieścia charakteryzuje się względną stabilnością, natomiast ruch do i z dzielnic przemysłowych jest silnie zróżnicowany w zależności od pory dnia. W okresie wakacyjnym bardzo obciążonym kierunkiem ruchu jest także trasa do ośrodków rekreacji w Mielnie. Poza aktualnymi trasami tranzytowymi przebiegającymi przez miasto, ruch zmienia się wraz ze zmianami strukturalnymi w ich obszarach, zdeterminowanymi zmianami rodzaju i natężenia prowadzonej tam działalności gospodarczej.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródła poza miastem, dotyczy zarówno tranzytu towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Przejazdy pojazdami ciężarowymi w znacznym zakresie dotyczą tranzytu międzynarodowego drogami nr 6 i 11. Największe natężenie ruchu dotyczy relacji Szczecin – Gdańsk.

Przejazdy pojazdami osobowymi poza wymienionymi kierunkami dotyczą także pozostałych dróg wylotowych z miasta. W okresie wakacyjnym wyraźnie zwiększa się ruch tranzytowy z południa Polski do ośrodków rekreacyjnych na wybrzeżu Morza Bałtyckiego. W szczególności dotyczy to kierunku do Mielna i Unieścia.

Ruch zewnętrzny do i z Koszalina koncentruje się na ciągach głównych dróg wylotowych. Małe znaczenie dla obsługi tego ruchu ma transport kolejowy.

Miasto Koszalin ma dwa wyraźnie wyodrębnione obszary przemysłowe: w części zachodniej (położony południkowo wzdłuż torów kolejowych Szczecin – Gdańsk) oraz w części południowo-zachodniej (wzdłuż linii kolejki wąskotorowej). Poza tymi obszarami, zabudowa przemysłowa występuje sporadycznie. Rejony usług ponadpodstawowych o zasięgu regionalnym koncentrują się w dwóch obszarach miasta: w historycznym centrum oraz w części wschodniej miasta, u podnóża Góry Chełmskiej.

Placówki oświatowe, uczelnie wyższe, obiekty kulturalne i sportowe, duże obiekty handlowe i zakłady pracy, są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin graniczących z Koszalinem. Ważną rolę w ruchu wewnętrznym gmin graniczących z miastem odgrywają dojazdy dzieci do szkół.

W tabeli 20 wymieniono lokalizacje największych szkół i placówek oświatowych w Koszalinie – uwzględniono szkoły i placówki oświatowe liczące powyżej 300 uczniów lub studentów. W gminach, które podpisały z miastem porozumienie o organizowaniu komunikacji miejskiej, takie szkoły nie występują. W miejscowości Bonin w gminie Manowo, obsługiwanej linią 13 koszalińskiej komunikacji miejskiej, zlokalizowany jest Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego im. W. Witosa, w którym w kilku szkołach kształconych jest łącznie ponad 300 uczniów.

Tab. 20. Lokalizacja w Koszalinie placówek oświatowych liczących powyżej 300 uczniów – stan na 30 września 2013 r.

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów /studentów
	miejsowość	ulica i nr budynku	
Szkoła Podstawowa nr 17 im. Orła Białego w Koszalinie	Koszalin	ul. Wańkowicza 11	762
Szkoła Podstawowa nr 18 im. J. Matejki w Koszalinie	Koszalin	ul. Staszica 6	701
Szkoła Podstawowa nr 7 w Koszalinie im. I Armii Wojska Polskiego	Koszalin	ul. Wojska Polskiego 36	603
Szkoła Podstawowa nr 9 w Koszalinie im. M. Kopernika	Koszalin	ul. Powstańców Wielkopolskich 23	509
Szkoła Podstawowa nr 10 w Koszalinie im. S. Żeromskiego	Koszalin	ul. Chopina 42	455
Szkoła Podstawowa nr 3 w Koszalinie	Koszalin	ul. Jabłoniowa 23	361
Sportowa Szkoła Podstawowa nr 1 im. M. Konopnickiej w Koszalinie	Koszalin	ul. Zwycięstwa 117	346
Szkoła Podstawowa nr 5 im. UNICEF w Koszalinie	Koszalin	ul. Franciszkańska 102	336
Szkoła Podstawowa Integracyjna nr 21 im. K. Makuszyńskiego w Koszalinie	Koszalin	ul. Spasowskiego 14A	328
Gimnazjum nr 6 w Koszalinie im. Polskich Nauczycieli Tajnego Nauczania 1939-1945	Koszalin	ul. Dąbka 1	653
Gimnazjum nr 11 w Koszalinie im. Lotników Polskich	Koszalin	al. Sportowa 11	514
Gimnazjum nr 9 w Koszalinie im. Noblistów Polskich	Koszalin	ul. Staszica 6	379
Gimnazjum nr 7 w Koszalinie im. Konstytucji 3 Maja	Koszalin	ul. Wańkowicza 26	368
I Liceum Ogólnokształcące im. S. Dubois w Koszalinie	Koszalin	ul. Komisji Edukacji Narodowej 1	677
II Liceum Ogólnokształcące im. W. Broniewskiego w Koszalinie	Koszalin	ul. Chełmońskiego 7	662
V Liceum Ogólnokształcące w Koszalinie	Koszalin	ul. Jedności 9	651
VI Liceum Ogólnokształcące w Koszalinie	Koszalin	ul. Podgórna 55	326
Technikum Budowlane w Koszalinie im. B. Bukowskiego	Koszalin	ul. Orłąt Lwowskich 18	398
Technikum Zawodowe nr 1 w ZS nr 1 w Koszalinie	Koszalin	ul. Andersa 30	391

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów /studentów
	miejsowość	ulica i nr budynku	
Politechnika Koszalińska*	Koszalin	ul. Śniadeckich 2	9 006
Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna Filia w Koszalinie	Koszalin	ul. Zwycięstwa 113	780
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koszalinie	Koszalin	ul. Leśna 1	ok. 400
Centrum Szkolenia Sił Powietrznych im. R Traugutta	Koszalin	ul. Wojska Polskiego 66	b.d.
Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej im. marsz. J. Piłsudskiego	Koszalin	ul. Piłsudskiego 92	b.d.

* – stan na 30.11.2012 r., wg GUS.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatycznego Edukacji oraz stron internetowych uczelni, dostęp: 30.09.2014 r.

W tabeli 21 wyszczególniono największe podmioty gospodarcze w Koszalinie oraz w gminach, które podpisały z miastem porozumienie o organizowaniu komunikacji miejskiej – wraz z ich lokalizacją.

Tab. 21. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych na obszarze objętym planem

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
F.M. Bumar-Koszalin S.A.	ul. Lechicka 51
MPS International Ltd. Sp. z o.o.	ul. Bohaterów Warszawy 30
Van Pur Sp. z o.o. Oddział w Koszalinie	ul. Spółdzielcza 8
Coca Cola HBC Polska Sp. z o.o. Filia w Koszalinie	ul. Poprzeczna 11A
Kazel Glass-To-Metal	ul. Morska 33
Ajcon Polska Sp. z o.o.	ul. Bohaterów Warszawy 33
Jeronimo Martins Polska S.A.	ul. Strefowa 9
NordGlass Sp. z o.o.	ul. Bohaterów Warszawy 11
Schwarte-Milfor Sp. z o.o.	ul. Bojowników o Wolność i Demokrację 9L
Royal Greenlad Seafood Sp. z o.o.	ul. Bojowników o Wolność i Demokrację 15
P. P. ELMET S.A.	ul. Przemysłowa 6
TEPRO S.A.	ul. Przemysłowa 5
Espersen Polska Sp. z o.o.	ul. Mieszka I 29

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
GEA Tuchenhagen Polska Sp. z o.o.	ul. Bojowników o Wolność i Demokrację 9R
KPBP PRZEMYSŁÓWKA Sp. z o.o.	ul. Zwycięstwa 115
Kospel S.A.	ul. Olchowa 1
Elfa Manufacturing Poland Sp. z o.o.	ul. Bohaterów Warszawy 33
Romex	ul. Łukasiewicza 5
Drewexim Sp. z o.o.	ul. Szczecińska 44
Fabryka Flag Linea	ul. Łukasiewicza 3
Centrum Hydrauliki Siłowej BARTOSZ	ul. Bohaterów Warszawy 24-26
Q4 Glass, ABJ Investors Sp. z o.o.	ul. Bojowników o Wolność i Demokrację 10
EkoWodrol Sp z o.o.	ul. Słowiańska 13
PKS Sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 4C
Miejska Energetyka Ciepła Sp. z o.o.	ul. Mieszka I 6
Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.	ul. Gnieźnieńska 9
Koszalińska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.	ul. Przemysłowa 8
Koszaliński Inkubator Przedsiębiorczości Sp. z o.o.	ul. Szarych Szeregów 7
Livia Corsetti Fashion	ul. Wenedów1A
Meden-Inmed Sp. z o.o.	ul. Wenedów 2
Miejskie Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o.	ul. Wojska Polskiego 14
PRB Przylesie Sp. z o.o.	ul. Władysława IV 139
Furnico Sp. z o.o.	ul. Batalionów Chłopskich 85
Produx Retail Technology Sp. z o.o.	ul. Szczecińska 17
Wako Świeszyno	Chłopska Kępa 1A
Hako Technology Świeszyno	Chałupy 30
Przedsiębiorstwo Zbożowo-Młynarskie PZZ w Stośławiu S.A.	Stośław 11, Mścice
Tartak Mścice Sp. z o.o.	ul. Dworcowa 29, Mścice
Pomorsko Mazurska Hodowla Ziemiaka Sp. z o.o.	Strzekęcino 8a, Świeszyno

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych firm.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne i instytucje użyteczności publicznej.

Sklepy wielkopowierzchniowe oraz główne obiekty sportowe w Koszalinie i w gminie Będzino, oddziałujące na mobilność mieszkańców, przedstawiono odpowiednio w tabelach 22 i 23.

Tab. 22. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w Koszalinie
– stan na 31 stycznia 2015 r.

Nazwa podmiotu	Adres
Centrum Handlowe Atrium Koszalin	ul. Paderewskiego 1
Castorama Koszalin	ul. Paderewskiego 2
Centrum Handlowe Galeria EMKA	ul. Jana Pawła II 20
Galeria Kosmos	ul. Okrzei 3
MAKRO Koszalin	ul. Syrenki 1
Morskie Centrum Handlowe	al. Bohaterów Warszawy 2A
Kaufland Koszalin	ul. Morska 6
Pasaż Handlowy Felix / Jowisz	ul. Zwycięstwa 40/85
Carrefour Market Koszalin	ul. Krakusa i Wandy 34
Centrum Handlowe Cegielski	ul. Zwycięstwa 21-25
Centrum Handlowe Jowisz	ul. Zwycięstwa 40/38
Hala Targowa / Torg / CH Tęcza	ul. Drzymały / ul. Poławska
Lidl / Netto	ul. Śniadeckich
Market Budowlany	ul. Bohaterów Warszawy 33

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych firm.

Tab. 23. Główne obiekty sportowe o znaczeniu ruchotwórczym w Koszalinie
i gminach ościennych objętych planem – stan na 31 stycznia 2015 r.

Nazwa obiektu	Adres	
	miejsowość	ulica i nr budynku
Hala Widowiskowo-Sportowa w Koszalinie	Koszalin	ul. Śniadeckich 4
Kompleks sportowo-rekreacyjny „Gwardia”	Koszalin	ul. Fałata 34
Kompleks sportowo-rekreacyjny	Koszalin	ul. Głowackiego/Jedności
Stadion Lekkoatletyczny „Bałtyk”	Koszalin	ul. Andersa 16
Hala sportowa	Koszalin	ul. Orła 14
Sportowa Dolina	Koszalin	ul. Podgrodzie
Hala sportowa Politechniki Koszalińskiej	Koszalin	ul. Raclawicka 15-17
Korty tenisowe	Koszalin	ul. Andersa 16
Kompleks sportowo-rekreacyjny „Wodna Dolina”	Koszalin	ul. Sybiraków
Ośrodek Szkolenia Taekwondo	Koszalin	ul. Orłąt Lwowskich 26B
Tor wyścigowy „Motopark”	Koszalin	ul. Gnieźnińska 8A

Nazwa obiektu	Adres	
	miejsowość	ulica i nr budynku
Park linowy na Górze Chełmskiej	Koszalin	Góra Chełmska, skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z ul. Rolną
Aquapark Koszalin (w realizacji)	Koszalin	ul. Rolna

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Koszalina.

Największy kompleks sportowy znajduje się przy ul. Fałata, gdzie zlokalizowany jest stadion miejski z boiskiem piłkarskim z trybunami na 20 tys. miejsc, Hala Gwardii, Hala Sportów Walki i skatepark.

Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- urzędy:
 - Urząd Miejski w Koszalinie, ul. Rynek Staromiejski 6-7;
 - Starostwo Powiatowe w Koszalinie, ul. Raclawicka 13;
 - Powiatowy Urząd Pracy w Koszalinie, ul. Raclawicka 13;
 - Zarząd Dróg Miejskich w Koszalinie, ul. Połczyńska 24;
 - Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie, Manowo 12A;
 - Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Koszalinie, ul. Andersa 34;
 - Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Koszalinie, ul. Zwycięstwa 136;
 - Komenda Miejska Policji w Koszalinie, ul. Słowackiego 11;
 - Komenda Miejska Straży Pożarnej w Koszalinie, ul. Strażacka 8;
 - Pierwszy Urząd Skarbowy w Koszalinie, ul. Przemysłowa 3;
 - Drugi Urząd Skarbowy w Koszalinie, ul. Moniuszki 15;
 - Urząd Statystyczny w Szczecinie Oddział w Koszalinie, al. Monte Cassino 4;
 - Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki, Delegatura w Koszalinie, ul. Andersa 34;
 - Urząd Celny w Koszalinie, ul. Raclawicka 3-5;
 - Oddział Celny, ul. Przemysłowa 3;
 - Delegatura Zachodniopomorskiego Oddziału Wojewódzkiego Narodowego Funduszu Zdrowia, ul. Konstytucji 3 Maja 7;
 - Wydział Zamiejscowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego w Koszalinie, al. Monte Cassino 2;
 - Sąd Rejonowy w Koszalinie, ul. Andersa 34;
 - Sąd Okręgowy w Koszalinie, ul. Waryńskiego 7;
 - Zakład Ubezpieczeń Społecznych Oddział w Koszalinie, al. Fałata 30;
 - Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, ul. Szczecińska 31;

- Zachodniopomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Koszalinie, ul. Mieszka I 39;
- Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Koszalinie, ul. Zwycięstwa 136;
- Urząd Gminy Będzino, Będzino 19;
- Urząd Gminy Mielno, ul. Chrobrego 10;
- Urząd Gminy Manowo, Manowo 40;
- Urząd Gminy Świeszyno, Świeszyno 71;
- teatry, kina, muzea i inne instytucje kultury i placówki oświatowe:
 - Centrum Kultury w Koszalinie, ul. Zwycięstwa 105;
 - Filharmonia Koszalińska im. S. Moniuszki, ul. Piastowska 2;
 - Bałtycki Teatr Dramatyczny im. J. Słowackiego, Plac Teatralny 1;
 - Teatr Propozycji „Dialog” im. H. Rodkiewicz w Koszalinie, ul. Grodzka 3;
 - Koszalińska Biblioteka Publiczna im. J. Lelewela, pl. Polonii 1;
 - Pałac Młodzieży w Koszalinie ul. Bogusława II 2;
 - Ośrodek Kultury Koszalesja Ignacy Wojnikiewicz, ul. Piłsudskiego 11-15;
 - Muzeum w Koszalinie, ul. Młyńska 37/39;
 - Multikino Koszalin w Atrium Koszalin, ul. Paderewskiego 1;
- szpitale i pomoc społeczna:
 - Szpital Wojewódzki im. M. Kopernika w Koszalinie, ul. Chałubińskiego 7;
 - Samodzielny Publiczny ZOZ MSW w Koszalinie, ul. Szpitalna 2;
 - Specjalistyczny Zespół Gruźlicy i Chorób Płuc, w Koszalinie, ul. Niepodległości 44-48;
 - NZOZ Uromed Sp. z o.o. w Koszalinie, ul. Głowackiego 7;
 - Prywatna Lecznica Chirurgiczna Praxis Sp. z o.o. w Koszalinie, al. Armii Krajowej 7;
 - Euromedic Onkoterapia Sp. z o.o. Międzynarodowe Centrum Onkoterapii w Koszalinie, ul. Chałubińskiego 7;
 - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDiSON w Koszalinie, ul. Słoneczna 15;
 - Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Koszalinie, al. Monte Cassino 2;
 - Żłobek Miejski w Koszalinie, ul. Konstytucji 3 Maja 29;
 - Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza nr 1 w Koszalinie, ul. Jana Pawła II 2/3;
 - Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza nr 2 w Koszalinie, ul. Wańkowicza 5F/1;
 - Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Koszalinie, ul. Raclawicka 13;
 - Środowiskowy Dom Samopomocy w Koszalinie, ul. Budowniczych 6;
 - Środowiskowy Dom Samopomocy nr 1 „Odrodzenie” w Koszalinie, ul. Odrodzenia 34;
 - Środowiskowy Dom Samopomocy nr 2 „Przyszłość” w Koszalinie, ul. Łużycka 12A;
 - Dom Pomocy Społecznej w Koszalinie, ul. Morska 108A;
 - Dom Pomocy Społecznej – Mielno, ul. Spokojna 1/3;

- Powiatowa Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Koszalinie, ul. Raławicka 13.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Do czasu opracowania niniejszego planu transportowego ogłoszonymi planami wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” – wprowadzony Rozporządzeniem Ministra do spraw transportu¹⁸;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego” – wprowadzony uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego¹⁹.

W przytoczonym planie transportowym wyższego rzędu wprowadzonym rozporządzeniem przez ministra właściwego do spraw transportu, zwraca się uwagę na niski stopień dostosowania taboru i infrastruktury transportu kolejowego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tylko 12% pociągów międzywojewódzkich jest przystosowanych do przewozu tych osób. Zgodnie z tym planem, wg stanu na dzień 31 lipca 2012 r., liczba kolejowych połączeń międzywojewódzkich na 1 000 mieszkańców, wynosiła 0,06.

Plan przewiduje, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%), natomiast liczba pasażerów – do 30,686 mln (z 26,395 mln pasażerów w 2012 r. – wzrost o 16%). Miasto Koszalin zostało w tym planie określone jako kluczowy punkt handlowy.

W powyższym planie transportowym ujęto połączenia kolejowe: Piła Główna – Koszalin – Słupsk (1,176 par pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 11-63%), Szczecin Główny – Koszalin – Słupsk (4,805 par pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 17-66%) oraz Słupsk – Koszalin – Kołobrzeg (2 pary pociągów na dobę, przy wykorzystaniu przepustowości 23-66%).

¹⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9.10.2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Dz.U. z 2012 r. poz. 1151.

¹⁹ Uchwała nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24.06.2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”.

Plan transportowy określa następujące możliwe warianty rozwoju przewozów kolejowych, związanych funkcjonalnie z Koszalinem:

- wariant minimalny – utrzymanie oferty na obecnym poziomie;
- wariant maksymalny – rozszerzenie obecnej oferty o nową relację: Gdańsk – Koszalin – Szczecin – Berlin/Hamburg;
- wariant najbardziej prawdopodobny – w odniesieniu do Koszalina utrzymanie oferty na obecnym poziomie.

W planie transportowym ogłoszonym przez ministra właściwego do spraw transportu przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich, w tym z Kijowem;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych i stolicami państw sąsiednich.

Prognozowane potoki ruchu pasażerskiego do i z Koszalina w przewozach międzywojewódzkich, w wariantcie uznanym za najbardziej prawdopodobny, w 2025 r. wyniosą:

- od 1 000 do 2 500 pasażerów na dobę na trasie Słupsk – Koszalin – Białogard;
- do 1 000 pasażerów na dobę na trasie Koszalin – Kołobrzeg.

Przewidywana liczba połączeń na 1 000 mieszkańców wyniesie 3,02 dla odcinka Słupsk – Koszalin, 5,36 dla odcinka Koszalin – Białogard i 7,15 dla odcinka Koszalin – Kołobrzeg.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” określa, że pozostali organizatorzy powinni zapewnić skomunikowania, niezależnie od wariantu progностycznego, m.in. na stacjach:

- Białogard – w kierunkach Kołobrzeg i Słupsk;
- Koszalin – w kierunkach Kołobrzeg, Białogard i Mielno.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”, zwany dalej planem wojewódzkim, wymienia Koszalin jako ważny

węzeł przesiadkowy, wskazany w planie opracowanym przez ministra. Plan zakłada trzy scenariusze rozwoju połączeń wojewódzkich. Scenariusz optymistyczny charakteryzuje się najbardziej pozytywnymi warunkami ramowymi dla rozwoju transportu, scenariusz pesymistyczny – najbardziej niekorzystnymi warunkami ramowymi dla transportu, a scenariusz realistyczny – warunkami pośrednimi pomiędzy scenariuszami optymistycznym i pesymistycznym.

W scenariuszu optymistycznym założono szereg działań, określonych w planie, uatrakcyjnających dla pasażerów komunikację publiczną, których efektem będzie rezygnacja w perspektywie 2025 r. przez 53 tys. osób z podróży wojewódzkich komunikacją indywidualną. Scenariusz pesymistyczny zakłada utrzymanie się tendencji rezygnacji pasażerów z transportu zbiorowego na rzecz transportu indywidualnego, a scenariusz realistyczny – utrzymanie tendencji rezygnacji, jednak przy zmniejszeniu jej skali.

W planie wojewódzkim ujęto linie komunikacyjne o charakterze regionalnym (międzypowiatowym), które pozwolą mieszkańcom regionu swobodnie podróżować pomiędzy miastami będącymi siedzibami powiatów oraz połączenia kolejowe Szczecina realizowane w strefie transgranicznej, obejmującej województwo zachodniopomorskie i niemieckie kraje związkowe: Meklemburgię-Pomorze Przednie i Brandenburgię.

W skład sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez samorząd województwa zachodniopomorskiego, wejdą linie komunikacyjne w transporcie kolejowym, łączące Szczecin ze wszystkimi miastami będącymi siedzibami powiatów oraz łączące miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów. W skład tej sieci wejdą ponadto kolejowe połączenia międzywojewódzkie (z sąsiednimi województwami) – po zawarciu odpowiednich porozumień oraz linie komunikacyjne w transporcie drogowym, łączące miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów, o ile obecnie funkcjonują pomiędzy nimi regionalne przewozy autobusowe i brakuje bezpośrednich lub sprawnie funkcjonujących pośrednich połączeń kolejowych.

W wojewódzkim transporcie kolejowym przewiduje się uruchomienie 15 linii komunikacyjnych. Planowane połączenia komunikacyjne w transporcie kolejowym ujęte w planie wojewódzkim – wraz z minimalną ofertą przewozową – przedstawiono w tabeli 24.

Linia komunikacyjna R1 organizowana będzie na trasie Szczecin – ... – Białogard – Koszalin – Sławno i dalej do Słupska, po podpisaniu porozumienia z samorządem województwa pomorskiego. Linia komunikacyjna R16 organizowana będzie na trasie Kołobrzeg – Koszalin. Organizowanie przez samorząd województwa zachodniopomorskiego połączeń kolejowych na trasie Koszalin – Mielno dopuszczalne będzie po zapewnieniu pomocy finansowej przez samorządy gminne lub powiatowe – właściwe ze względu na przebieg tej trasy (miasto Koszalin, gmina Będzino, gmina Mielno i powiat koszaliński).

Tab. 24. Minimalna oferta przewozowa na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym [liczba kursów]

Linia	Relacja	Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
		tam	powrót	tam	powrót	tam	powrót
Okres roku szkolnego							
R1	Białogard – Koszalin	10	9	7	6	7	8
R1	Koszalin – Sławno	6	6	4	4	4	4
R16	Koszalin – Kołobrzeg	3	3	2	2	2	2
R 26	Koszalin – Mielno*	Liczba kursów zależna od decyzji zainteresowanych stron					
Okres wakacji							
R1	Białogard – Koszalin	9	8	6	6	7	7
R1	Koszalin – Sławno	7	7	5	5	5	5
R16	Koszalin – Kołobrzeg	3	3	2	2	2	2
R 26	Koszalin – Mielno*	Liczba kursów zależna od decyzji zainteresowanych stron					

* – organizacja linii możliwa po zapewnieniu współfinansowania przez gminy lub powiat.

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”, s. 124-125.

Sieć transportu kolejowego – zgodnie z planem wojewódzkim – zostanie uzupełniona o 13 linii komunikacyjnych w transporcie drogowym, które będą uruchamiane pod określonymi warunkami. Połączenia drogowe o charakterze wojewódzkich przewozów pasażerskich obejmujące miasto Koszalin i gminy ościenne, nie znalazły się wśród linii przewidzianych do organizowania w planie wojewódzkim. Te linie komunikacyjne mogą być uznane, zgodnie z zaleceniem planu wojewódzkiego, za powiatowe przewozy pasażerskie i organizowane przez powiaty.

Plan wojewódzki przewiduje wzbogacenie sieci kolejowych przewozów pasażerskich o linie komunikacji autobusowej, które łączyć będą miasta powiatowe z pominięciem Szczecina, m.in. linię Koszalin – Szczecinek.

Województwo zachodniopomorskie wyraża w planie wojewódzkim gotowość do uruchomienia przewozów z przekroczeniem granicy województwa w transporcie drogowym i kolejowym – na podstawie porozumień zawieranych z sąsiednimi województwami, np. połączenia w relacji: Szczecin – Stargard Szczeciński – Łobez – Świdwin – Białogard – Koszalin – Sławno – Słupsk.

Dopuszczalne jest także zawieranie porozumień międzywojewódzkich z innymi województwami, którym powierzone będzie zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

go na mocy porozumienia pomiędzy województwami – o ile zostanie zasygnalizowana potrzeba uruchomienia nieuwzględnionej w planie wojewódzkim linii komunikacyjnej do województwa zachodniopomorskiego przez inne województwo.

Na rysunku 18 przedstawiono schemat planowanych połączeń w komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w przewozach wojewódzkich.

W przypadku połączeń pasażerskich realizowanych w transporcie kolejowym przyjęto w planie wojewódzkim obecny standard obsługi poszczególnych linii, charakteryzujący się określoną liczbą połączeń w dobie oraz ich zmienną częstotliwością.

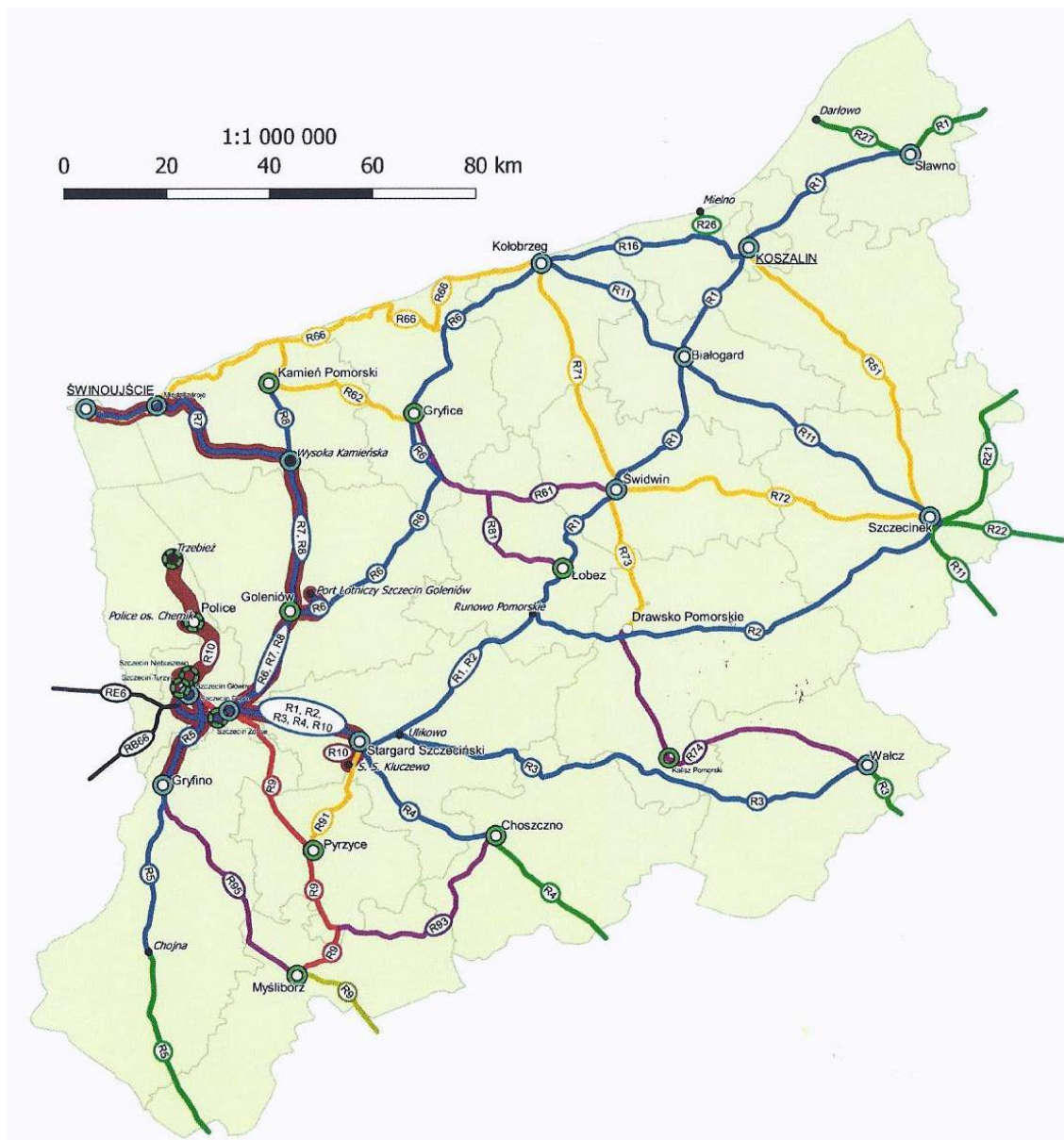
Jednocześnie, organizatorom komunikacji miejskiej, gminnych oraz powiatowych przewozów pasażerskich plan wojewódzki zaleca dopasowywanie rozkładów jazdy linii autobusowych obsługujących okolice dworców i przystanków kolejowych do godzin przyjazdów i odjazdów pociągów wojewódzkich oraz międzywojewódzkich – w celu zapewnienia pasażerom możliwości kontynuacji podróży. Środki publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej oraz w gminnych i powiatowych przewozach pasażerskich powinny przyjeżdżać na stację lub przystanek przesiadkowy w odstępie od 8 do 20 minut przed odjazdem pociągu kursującego w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz odjeżdżać od 8 do 20 minut po przyjeździe pociągu.

Dla transportu kolejowego plan wojewódzki przyjmuje wskaźnik punktualności równy maksymalnej różnicy od obowiązującego rozkładu jazdy (rocznego lub okresowego) – jako opóźnienie do 10 minut. Za dopuszczalny standard napełnienia w przewozach kolejowych plan uznaje zajętość 100% miejsc siedzących i 50% miejsc stojących przez okres nie dłuższy niż 30 minut i tylko 100% miejsc siedzących – dla podróży dłuższych.

Jako minimalny standard wyposażenia pojazdów nowych plan wojewódzki przyjmuje:

- niską podłogę;
- rampę i miejsce na wózek inwalidzki/dziecięcy;
- tapicerkę z materiałów łatwych do czyszczenia;
- elektroniczne wyświetlacze – przedni i boczny z kierunkiem i oznaczeniem linii, tylny z oznaczeniem linii;
- aktualny schemat sieci wewnątrz pojazdu;
- rozkłady jazdy i inne informacje dla podróżnych w pojemnikach do kolportażu.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.



Rys. 18. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego., s. 128.

Plan wojewódzki zaleca w ramach realizacji polityki zrównoważonego rozwoju podejmowanie działań promujących publiczny transport zbiorowy poprzez:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów na trasach dojazdowych do największych miast województwa;

- ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych w ścisłych centrach miast – poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego, ciągów pieszo-jezdnych i pieszych;
- ograniczanie liczby miejsc parkingowych w ścisłych centrach ośrodków miejskich – wraz z rozszerzaniem granic stref płatnego parkowania.

Plan określa, że należy dążyć do stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami, w przypadku pojazdów używanych spełniającymi normy EURO-3 oraz należy promować niskoemisyjne sposoby przemieszczania się, takie jak: publiczny transport zbiorowy, carpooling (dojazdy grupowe – system wspólnego podróżowania prywatnym samochodem przez kilka osób), skutery, motorowery, a także bezemisyjne, jak np. rower.

Plan wojewódzki określa, że na obszarach funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich, wskazana jest koordynacja pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami lokalnymi i regionalnymi w transporcie drogowym oraz szynowym. Dla Koszalina zarekomendowano utworzenie struktur jednego organizatora zintegrowanych przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na całym obszarze metropolitalnym. Organizacja linii komunikacyjnych wewnątrz miast jak i również wokół nich przez jeden podmiot, umożliwi podwyższenie ich efektywności – ze względu na koordynację rozkładów jazdy, a także podniesie ich atrakcyjność – poprzez implementację zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych.

W planie wojewódzkim zaleca się, aby integracja lokalnego transportu zbiorowego wokół miast na prawach powiatów następowała przy współudziale starostw, co pozwoli podnieść rentowność przewozów – dzięki dopłatom z budżetu państwa.

Na obszarach funkcjonalnych wokół największych zespołów miejskich plan wojewódzki uznaje, że wskazana jest koordynacja pomiędzy liniami komunikacji miejskiej, liniami lokalnymi oraz regionalnymi w transporcie drogowym oraz szynowym, obejmująca w szczególności przyjęcie wspólnej polityki taryfowo-biletowej. Koordynacja powinna dotyczyć obszaru Koszalina wraz z okolicznymi gminami, a docelowo – również Kołobrzegu i Białogardu.

Plan wojewódzki wprowadza zalecenia dotyczące informacji pasażerskiej dostępnej w węzłach przesiadkowych i na przystankach autobusowych. W dokumencie postuluje się, aby przystanki wyposażone zostały w tablice z nazwą i numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych – o wielkości, która umożliwi ich odczytanie pasażerom znajdującym się wewnątrz pojazdu.

Ponadto, w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez dane stanowisko, uwzględniające informacje dotyczące numerów linii i numeru stanowiska, z którego odjeżdża pojazd

(na przystankach wielostanowiskowych), tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia;

- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego;
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w kursowaniu pojazdów.

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych plan wojewódzki rekomenduje umieszczenie tablic informacyjnych, wskazujących kierunki dojścia do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca również umieszczenie informacji w językach obcych.

Plan wojewódzki wprowadza się obowiązek stosowania następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych:

- w postaci znormalizowanych symboli (piktogramów) na schematach i mapach poglądowych sieci – według jednolicie uzgodnionego wzoru;
- na rozkładach jazdy przystankowych, tabelarycznych oraz w wyszukiwarkach internetowych – oznaczanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych odpowiednim piktogramem środka transportowego;
- stosowanie schematów sytuacyjnych danego węzła ze wskazaniem, z których stanowisk, peronów oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu;
- tam gdzie jest to możliwe – zapewnianie zapowiedzi głosowych.

W obrębie zintegrowanych węzłów przesiadkowych plan zakłada tworzenie parkingów Park&Ride i Kiss&Ride oraz uznaje za wskazane parkingi z bezpośrednim dojściem z samochodu do pojazdu komunikacji zbiorowej. Parkingi powinny być odpowiednio oznakowane i objęte monitoringiem. Parkingi Bike&Ride powinny być zadaszone, wyposażone w stojaki i położone w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku komunikacyjnego.

Dla pasażerów korzystających z przystanków komunikacji autobusowej bardzo ważne są dodatkowe elementy infrastruktury (jak np. wiata z miejscami siedzącymi), które sprawiają, że oczekiwanie na przyjazd środka transportu staje się mniej uciążliwe. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Województwo zachodniopomorskie zakłada, że wszystkie inne jednostki samorządu terytorialnego, które zarządzają przystankami, będą dążyć do zwiększania ich dostępności – aby każdy przystanek był dostępny w stopniu co najmniej zadowalającym dla każdego użytkownika publicznego transportu zbiorowego, w tym także dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poruszania. Służyć temu będzie likwidacja barier.

W zakresie spełnienia potrzeb osób niepełnosprawnych i z ograniczoną możliwością do poruszania się albo z dysfunkcjami wzroku lub słuchu, plan stwierdza, że należy wpro-

dzić szereg ułatwień w pojazdach i infrastrukturze transportu zbiorowego, aby osoby niepełnosprawne miały możliwość skorzystania z jego usług.

Plan zakłada dążenie do wzrostu udziału w przewozach pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych ruchowo. Informacja pasażerska powinna zawierać oznaczenia informujące o kursach obsługiwanych przez takie pojazdy. Autobusy oraz tabor kolejowy powinny zostać wyposażone w system głosowej oraz wizualnej informacji pasażerskiej, prezentujący informacje dotyczące kierunku jazdy, przebiegu trasy oraz kolejnych przystanków, a także innych informacji związanych z danym kursem.

Z myślą o pasażerach niewidomych i słabowidzących, za wskazane uznano malowanie poręczy oraz krawędzi stopni w pojazdach i na dworcach na kontrastowy kolor (rekomendowano barwę żółtą), a także dźwiękowej informacji sygnalizującej możliwość otwarcia drzwi, gdy pojazd znajduje się na przystanku (w odróżnieniu od postoju spowodowanego względami technicznymi).

Postanowienia planu transportowego dla województwa zachodniopomorskiego w zakresie linii komunikacyjnych, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w przewozach wojewódzkich, powinny być uwzględnione w planach niższego rzędu. W związku z powyższym „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego” zaleca, aby plany niższego rzędu w swoim zakresie nie powodowały finansowania linii w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, stanowiących konkurencję w stosunku do linii komunikacyjnych określonych w planie dla województwa zachodniopomorskiego. Powyższe może bowiem prowadzić do braku racjonalności w wydatkowaniu środków publicznych i braku gospodarności, w szczególności w sytuacji, w której linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich miałyby konkurować z liniami powiatowymi lub gminnymi.

Miasto Koszalin jest jednocześnie powiatem grodzkim, zatem jedynymi planami transportowymi wyższego szczebla, które należy uwzględnić przy tworzeniu planu transportowego dla sieci komunikacji miejskiej, są:

- międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie;
- plan dla województwa zachodniopomorskiego.

Plany te obejmują przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest minister właściwy dla spraw transportu oraz samorząd województwa zachodniopomorskiego. Wymienione w tych planach linie nie będą kolidowały z przewozami realizowanymi w komunikacji miejskiej Koszalina, gdyż są one wzajemnie komplementarne, a nie substytucyjne.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji miejskiej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji miejskiej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

W 2014 r., w porównaniu do 2008 r., liczba pasażerów obliczona przez Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie na podstawie wytycznych GUS, zwiększyła się o niemal 4%. Komunikacja miejska w Koszalinie jest w tym zakresie wyjątkiem w skali kraju, ponieważ w większości położonych poza największymi aglomeracjami miast średniej wielkości, popyt na usługi zbiorowego transportu miejskiego w tym czasie znacząco zmalał (nawet ponad 30%), a tylko w nielicznych miastach utrzymał się na niezmiennym poziomie.

Lata 2008-2014 charakteryzowały wahania popytu w granicach +/- 7,5%. Największy popyt wystąpił w 2010 r., a największy spadek nastąpił w 2014 r., jednak liczba przewiezionych pasażerów w 2014 r. była wyższa niż w roku 2008 r.

Wskaźnik liczby pasażerów na wozokilometr utrzymuje się od 2010 r. na podobnym, bardzo wysokim poziomie.

Pomimo utrzymywania się liczby pasażerów na zbliżonym poziomie, a nawet tendencji wzrostowej, praca eksploatacyjna koszalińskiej komunikacji miejskiej ulegała w analizowanym okresie znaczącym wahanom. W latach 2007-2009, wobec braku dofinansowania ze strony gmin ościennych, systematycznie likwidowano skrajnie nierentowne linie podmiejskie.

Ponowne uruchomienie linii zaspokajającej potrzeby mieszkańców gminy ościennej nastąpiło dopiero od początku 2012 r., w którym wznowiono kursowanie autobusów linii 3 do Niekłonic (wsi).

Do 2011 r. – w stosunku do 2008 r. – występował niewielki wzrost liczby realizowanych wozokilometrów (łącznie o 1,7%). W 2012 r. nastąpił istotny spadek liczby wykonywanych wozokilometrów – o ponad 5%, a w kolejnym roku – o następne 3%. Znaczna część tego spadku pracy eksploatacyjnej związana była z decyzją o zmniejszeniu liczby kursów lub (i) skróceniu tras niektórych linii (9, 10 i 14).

W 2014 r. zrealizowano wielkość pracy eksploatacyjnej z 2012 r., jednak nadal nie został osiągnięty jej poziom z 2008 r.

Liczba wozokilometrów wykonywanych na liniach sezonowych w latach 2008-2014 systematycznie malała – nastąpiło jej zmniejszenie aż o 76%. Jak należy przypuszczać, niski poziom pracy eksploatacyjnej. w przyszłości zostanie utrzymany.

Występująca tendencja utrzymania poziomu liczby przewożonych pasażerów, a nawet jej okresowego wzrostu, przy jednoczesnym spadku liczby wykonywanych wozokilometrów, jest odmienna niż trendy ogólnokrajowe w miastach średniej wielkości, w których najczęściej występuje silny spadek popytu, wywołany m.in. znacząco rosnącą liczbą samochodów osobowych.

W koszalińskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim popyt stwierdzony w badaniach marketingowych²⁰ ukształtował się na poziomie 41,8 tys. pasażerów. Popyt w sobotę ukształtował się na poziomie 50,7%, a w niedzielę – 34,4% jego wielkości w dniu powszednim. Popyt w niedzielę stanowił 67,9% wielkości popytu w sobotę.

Podobnie kształtowała się podaż w poszczególne dni tygodnia. W 2014 r. w dniu powszednim wykonywano przeciętnie pracę eksploatacyjną w wymiarze 8,1 tys. wozokilometrów, przy 984 kursach. W soboty praca eksploatacyjna stanowiła 58% jej wielkości w dniu powszednim, a liczba kursów – 60% liczby kursów w dniu powszednim.

W niedzielę wykonywana praca eksploatacyjna stanowiła 46% jej wielkości w dniu powszednim i 80% – w sobotę. Liczba kursów w niedzielę stanowiła 49% kursów w dniu powszednim i 82% kursów w sobotę. W porównaniu do innych miast średniej wielkości zwraca uwagę pewne ograniczenie liczby wykonywanych wozokilometrów w sobotę – najczęściej przewozy w sobotę stanowią około 2/3 wielkości przewozów w dniu powszednim.

²⁰ „Wielkość i struktura popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej na podstawie wyników badań marketingowych” Koszalin – Reda 2012 r.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej w koszalińskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2014 i oraz skalę ich zmian²¹, przedstawiono w tabelach 25 i 26.

Tab. 25. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2014.

Rok	Wielkość popytu [tys. pasażerów]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]		Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
		rocznie	w tym linie sezonowe	
2008	17 711	3 178	49,4	5,57
2009	18 658	2 878	29,6	6,48
2010	20 569	2 891	27,3	7,12
2011	20 131	2 916	21,4	6,90
2012	18 969	2 766	21,9	6,76
2013	19 067	2 688	17,2	7,09
2014	18 400	2 723	11,7	6,76

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Tab. 26. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2014

Rok	Zmiana w analizowanym roku w stosunku do 2008 r.					
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej			
			rocznie		w tym linie sezonowe	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2009	947	5,35	-300	-9,43	-19,8	-40,13
2010	1 911	10,24	13	0,44	-2,3	-7,82
2011	-438	-2,13	25	0,87	-5,8	-21,44
2012	-1 435	-7,13	-150	-5,14	-0,1	-0,65
2013	371	1,99	-78	-2,81	-4,1	-19,10
2014	-667	-3,50	35	1,3	-5,5	-31,98

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

²¹ Liczba pasażerów szacowana przez MZK Sp. z o.o. w Koszalinie na podstawie wskaźników GUS z uwzględnieniem struktury pasażerów zbadanej wiosną 2012 r., w której określono udział osób podróżujących na podstawie opłaconych biletów na 68,8% ogółu pasażerów, podróżujących bezpłatnie na podstawie posiadanych uprawnień – na 28,6% ogółu, a podróżujących bezpłatnie bez stosownych uprawnień – na 2,6% ogółu pasażerów.

W tabeli 27 przedstawiono wielkość popytu, pracy eksploatacyjnej i wykorzystania pojazdów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia.

Najlepiej wykorzystaną linią w dniu powszednim była linia nr 16, na której przewozy osiągnęły poziom 7,8 pasażera na wozokilometr. Na pozostałych najbardziej obciążonych w dniu powszednim liniach – nr 6, 8 i 14 – wskaźnik liczby pasażerów na wozokilometr przekroczył poziom 6,0. Najslabiej wykorzystaną była natomiast linia nr 9, na której w dniu powszednim przewieziono średnio 2,1 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr.

Tab. 27. Wielkość popytu, pracy eksploatacyjnej i wykorzystania pojazdów koszalińskiej komunikacji miejskiej w poszczególnych rodzajach dni tygodnia – badania marketingowe z marca 2012 r.

Wyszczególnienie	Jednostka	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela
Wielkość popytu	pasażerowie	41 829	21 212	14 402
Praca przewozowa	wzkm	8 863	5 070	4 297
Wskaźnik wykorzystania pojazdów	pasażerowie/ wzkm	4,72	4,18	3,35

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Wielkość i struktura popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej na podstawie wyników badań marketingowych”, Koszalin – Reda, wiosna 2012 r.

Praca eksploatacyjna w koszalińskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim w okresie wakacyjnym była o 4% wyższa niż realizowana w tym rodzaju dnia tygodnia w okresie roku szkolnego. Jest to także cecha wyróżniająca koszalińską komunikację miejską na tle innych miast o podobnej wielkości, w których z reguły następuje zmniejszenie pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim w wakacje, nawet w skali 15-20%. Brak ograniczeń w wielkości podaży usług w wakacje jest charakterystyczny dla miast typowo turystycznych.

W tabeli 28 przedstawiono wielkość pracy eksploatacyjnej w koszalińskiej komunikacji miejskiej w 2013 r. i w 2014 r. realizowanej na obszarach gmin ościennych. Koszalińska komunikacja miejska nie penetruje obszarów gmin w znaczącym zakresie.

Linie 3 i 4 obsługują ul. Lechicką, dowożąc mieszkańców Koszalina do ogródków działkowych, położonych na terenie gminy Świeszyno w pobliżu granicy miasta.

Linia 13, obsługując zabudowę w dzielnicy Raduszka, przejeżdża przez miejscowość Kretomino w gminie Manowo, a tylko kilkoma kursami obsługuje miejscowość Bonin, co wynika z potrzeby dowozu młodzieży z Koszalina do zespołu szkół średnich w tej miejscowości.

Linia 1, obsługująca trasę do Mielna, jest linią sezonową, uruchamianą tylko na około 2 miesiące w roku – w okresie wakacyjnym. Poza sezonem miejscowości położone przy tej

trasie nie posiadają połączeń komunikacją samorządową – podróż do Koszalina jest możliwa tylko komunikacją komercyjną. Linia nr 1 stanowi uzupełnienie komunikacji komercyjnej dla mieszkańców Koszalina, umożliwiając im – oraz turystom kupującym bilety sieciowe – wygodny, codzienny dojazd do miejsca wypoczynku nad morzem z dowolnego punktu miasta. Gminy Będzino i Mielno nie partycypują w kosztach funkcjonowania tej linii.

Szerszy zakres obsługiwanego obszaru gmin ościennych wymagałby ich znacznie większego zaangażowania w finansowanie komunikacji miejskiej.

Tab. 28. Wielkość pracy eksploatacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej na obszarze gmin ościennych w 2013 r. i w 2014 r.

Gmina	Linia	Obsługiwane miejscowości	Praca eksploatacyjna [wzkm]		Zmiana w analizowanym roku w stosunku do roku poprzedniego [wzkm]
			2013	2014	
Będzino	1	Mścice, Strzeżenice	385	483	98
Mielno	1	Mielno, Unieście	330	414	84
Manowo	13	Kretomino, Bonin	19 656	12 500	-7 156
Świeszyno	3	Niekłonice	3 054	3 900	846
Razem gminy ościenne			23 425	17 297	6 128

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

W tabeli 29 przedstawiono liczbę kursów koszalińskiej komunikacji miejskiej wykonywanych w 2014 r. w okolicznych gminach w dni powszednie, soboty oraz niedziele i święta.

W marcu 2012 r., na zlecenie MZK Sp. z o.o. w Koszalinie przeprowadzono na wszystkich liniach koszalińskiej komunikacji miejskiej wewnątrzpojazdowe badania marketingowe wielkości popytu na jej usługi. W wybranych kursach, na ich próbie o liczebności minimum 10% w każdym z rodzajów badanych dni tygodnia, zbadano również strukturę popytu na usługi przewozowe.

W badaniach tych określono m.in. napełnienie w pojazdach koszalińskiej komunikacji miejskiej. Pomimo stosunkowo dużego obciążenia części linii liczbą pasażerów na wozokilometr, w badaniach nie odnotowano żadnego przypadku przekroczenia zdolności przewozowej pojazdów. Tylko w kilku (czterech) przypadkach na najbardziej obciążonej linii nr 16 zarejestrowano przypadki ścisku w pojazdach. Uzyskane wyniki analizy dopasowania zdolności przewozowej pojazdów do popytu świadczyły o bardzo dobrej polityce Spółki w tym zakresie. Z badań wynika także, że w koszalińskiej komunikacji miejskiej na większości nawet najbar-

dziej obciążonych linii wystarczająca jest eksploatacja pojazdów standardowych, a jedynie linia 16 wymaga skierowania do eksploatacji pojazdów przegubowych lub o zbliżonej do nich pojemności pasażerskiej. Wyniki badań wskazały jednoznacznie na brak uzasadnienia dla eksploatacji w koszalińskiej komunikacji miejskiej mini- i midibusów.

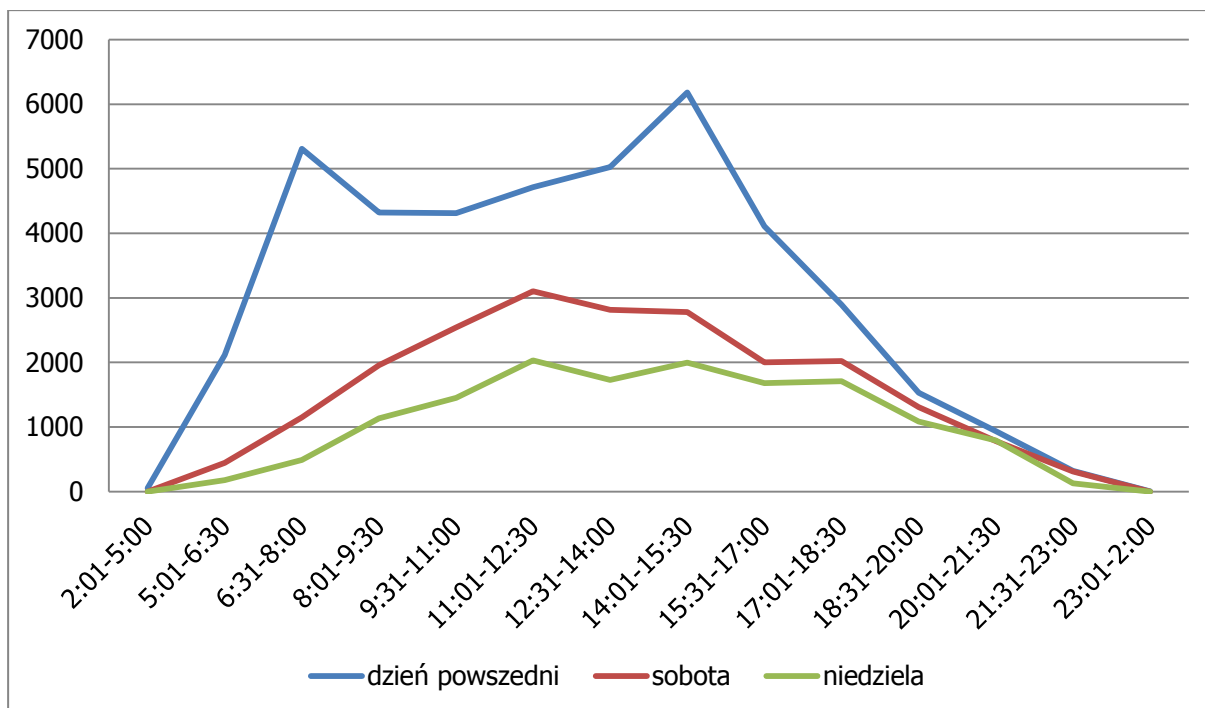
Tab. 29. Liczba kursów koszalińskiej komunikacji miejskiej wykonywanych w 2014 r. na obszarze gmin ościennych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia

Miejscowość	Liczba mieszkańców [tys.]	Linia	Liczba kursów [tam/z powrotem]		
			Dzień powszedni	Sobota	Niedziela
Bonin	1,3	13	5/5	-/-	-/-
Kretomino	0,9	13	21/21	17/17	16/16
Niekłonice	0,6	3	10/9	7/7	7/7
		4	8/8	7/7	8/8
Mścice	1,5	1	4/4	4/4	4/4
Strzeżenice	0,2	1	4/4	4/4	4/4
Mielno, Unieście	3,3	1	4/4	4/4	4/4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat mocno zmieniła się w Polsce struktura czasowa popytu na usługi przewozowe komunikacji miejskiej – nastąpił spadek liczby i udziału podróży obligatoryjnych, realizowanych za pomocą transportu publicznego, a także zmiana godzin ich odbywania. Na całkowite zmniejszenie się liczby podróży obligatoryjnych miały wpływ czynniki demograficzne i społeczno-zawodowe: niż demograficzny spowodował spadek liczby uczniów dojeżdżających do szkół i studentów na uczelnie oraz zmieniła się struktura zatrudnienia. Następuje także przesuwanie się godzin szczytów dojazdów do pracy. Coraz mniej osób zatrudnionych jest w zakładach pracy funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6, zwiększa się natomiast zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się pomiędzy godzinami 8 i 10.

Rozkład popytu w przedziałach 1,5-godzinnych w zależności od rodzaju dnia tygodnia, wynikający z badań przeprowadzonych w 2012 r., przedstawiono na rysunku 19.



Rys. 19. Rozkład popytu w zależności od dnia tygodnia [tys. osób] w 2012 r.

Źródło: „Wielkość i struktura popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej na podstawie wyników badań marketingowych”, Koszalin – Reda 2012 r.

W dniu powszednim na wszystkich liniach przewieziono 41,8 tys. pasażerów. Kulminacja przewozów w tym rodzaju dnia tygodnia przypadła na godziny 6:30-8:00 i 14:00-15:30, a więc na godziny szczytów – porannego, w którym przewieziono 5,3 tys. pasażerów i popołudniowego, w którym przewieziono 6,2 tys. pasażerów. Zwraca uwagę fakt, że w poszczególnych przedziałach półtoragodzinnych w dniu powszednim liczba przewożonych pasażerów systematycznie rosła do pierwszego szczytu przewozowego, a następnie malała do poziomu 4/5 średniej liczby pasażerów w szczytach przewozowych, po czym rosła do drugiego szczytu, po którym już systematycznie malała – aż do godzin wieczornych.

W Koszalinie w dniu powszednim wystąpiły więc dwa wyraźnie zarysowane szczyty przewozowe i okres międzyszczytowy o względnie wysokim popycie. Liczba pasażerów w poszczególnych porach półtoragodzinnych po godzinie 17. była już niższa od średniej w dniu powszednim. Tak wyraźne szczyty przewozów są sytuacją dość nietypową w stosunku do występującej przeciętnie w polskich miastach o podobnej do Koszalina wielkości.

Biorąc pod uwagę przedziały półtoragodzinne w dniu powszednim, rozpatrywane w skali całej sieci koszalińskiej komunikacji miejskiej, na podstawie wyników badań marketingowych przeprowadzonych w marcu 2012 r., można stwierdzić, że w dniu powszednim:

- największe przewozy – na poziomie 14,8% ogółu pasażerów dnia powszednim – odnotowano w porze godzinowej 14:01-15:30, odpowiadającej tradycyjnemu popołudniowemu szczytowi przewozowemu;
- drugą pod względem intensywności przewozów porą okazała się pora godzinowa 6:31-8:00, odpowiadająca tradycyjnemu porannemu szczytowi przewozowemu, w której zrealizowano 12,7% dobowego popytu w dniu powszednim i jednocześnie 81,2% wielkości popytu w porze o jego maksymalnym natężeniu;
- względnie intensywne przewozy – na poziomie przeciętnie 9,8 do 12,0% pasażerów w każdym przedziale półtoragodzinnym – wystąpiły w porze międzyszczytowej oraz w godzinach 15:31-17:00;
- po godzinie 17. nastąpiło załamanie popytu: w porze godzinowej 18:31-20:00 przewieziono już tylko 3,7% wszystkich pasażerów w dniu powszednim, a więc aż ponad trzykrotnie mniej niż w porze szczytu popołudniowego;
- równie nieznaczna wielkość popytu, na poziomie odpowiednio 2,2 i 0,8% wszystkich pasażerów, miała miejsce w kursach w porach późnowieczornych, tj. 20:01-21:30 i 21:30-23:00;
- zupełnie marginalne znaczenie miały przewozy w połączonych nocnych porach godzinowych, od 23:01 do 5:00, w których łącznie przewieziono tylko 0,1% łącznej liczby pasażerów.

Obliczona dla koszalińskiej komunikacji miejskiej struktura czasowa popytu w przedziałach półtoragodzinnych, okazała się odmienna od występującej w innych miastach o podobnej wielkości w kraju. W większości miast średnich i dużych przewozy w porze porannego szczytu przewozowego są – w przeciwieństwie do Koszalina – znacznie niższe niż w porach międzyszczytowych, w których popyt jest ustabilizowany i bliski poziomowi ze szczytu popołudniowego. Sytuacja ta wynika z przemysłowego charakteru miasta oraz bogatej oferty przewozowej w porach szczytowych.

Rozkład popytu w sobotę jest podobny do dnia powszedniego, z tym że szczyt przewozowy przesunęła się na godziny południowe, natomiast w niedzielę okresem największego popytu jest przedział godzinowy 11:01-17:00.

W sobotę wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w Koszalinie ukształtowała się na poziomie 21,2 tys. pasażerów, czyli na poziomie 50,7% jej wielkości w dniu powszednim. W sobotę największe przewozy wystąpiły w godzinach 11:01-12:30, w których z usług

koszalińskiej komunikacji miejskiej skorzystało 14,6% łącznej liczby jej sobotnich pasażerów. Na wysokim poziomie – w granicach 12,0 do 13,3% łącznej liczby pasażerów w sobotę – ukształtowały się także przewozy w porach godzinowych 9:31-11:00 i 12:31-15.30. Umiarkowane przewozy – w granicach 9,2 do 9,5% ogółu pasażerów w sobotę – odnotowano w porach godzinowych 8:01-9:30 oraz 15:31-18.30. W kursach porannych, w godzinach 6:31-8:00 przewieziono 5,4% wszystkich pasażerów w sobotę, a w godzinach wieczornych – 18:31-20:00 – 6,2% pasażerów. W pozostałych porach godzinowych liczby przewiezionych pasażerów były kilkakrotnie mniejsze.

W niedzielę wielkość popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej ukształtowała się na poziomie 14,4 tys. pasażerów, czyli tylko 34,4% jej wielkości w dniu powszednim. W niedzielę najwięcej pasażerów koszalińska komunikacja miejska przewiozła w godzinach popołudniowych 11:01-12:30 oraz wczesnym popołudniem – w godzinach 14:01-15:30, w których z jej usług skorzystało odpowiednio 14,1 i 13,9% ogółu niedzielnych pasażerów. Wysokie udziały – w granicach 10,1 do 12,0% – miały także przewozy w porach godzinowych 9:31-11:00, 12:31-14:00 i 15:31-18:30. W kursach porannych, w godzinach 8:01-9:30 przewieziono 7,9% wszystkich pasażerów w niedzielę, a w godzinach wieczornych – w porze 18:31-20:00 – 7,5%. W porze godzinowej 20:01-21:30 przewieziono już tylko 5,5% wszystkich pasażerów. Znacznie mniej pasażerów odnotowano natomiast w niedzielę w pozostałych porach godzinowych.

Jak wynika z przeprowadzonych badań, wielkość popytu w skali przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego w 2012 r., ukształtowała się na poziomie 1,04 mln pasażerów.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców Koszalina i gmin ościennych, objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i struktury cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- wielkości oferty przewozowej, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie.

Procedura budowania modelu prognostycznego liczby pasażerów zakłada standardowo wykorzystanie 10 zmiennych objaśniających, a mianowicie:

- liczby mieszkańców;
- liczby samochodów osobowych;
- przeciętnego wynagrodzenia;
- liczby wozokilometrów;
- wskaźnika ceny biletu jednorazowego w odniesieniu do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnika ceny biletu okresowego w odniesieniu do ceny 100 litrów paliwa;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- liczby mieszkań;
- liczby bezrobotnych;
- wskaźnika ceny biletu okresowego w stosunku do jednorazowego (jednoprzejazdowego).

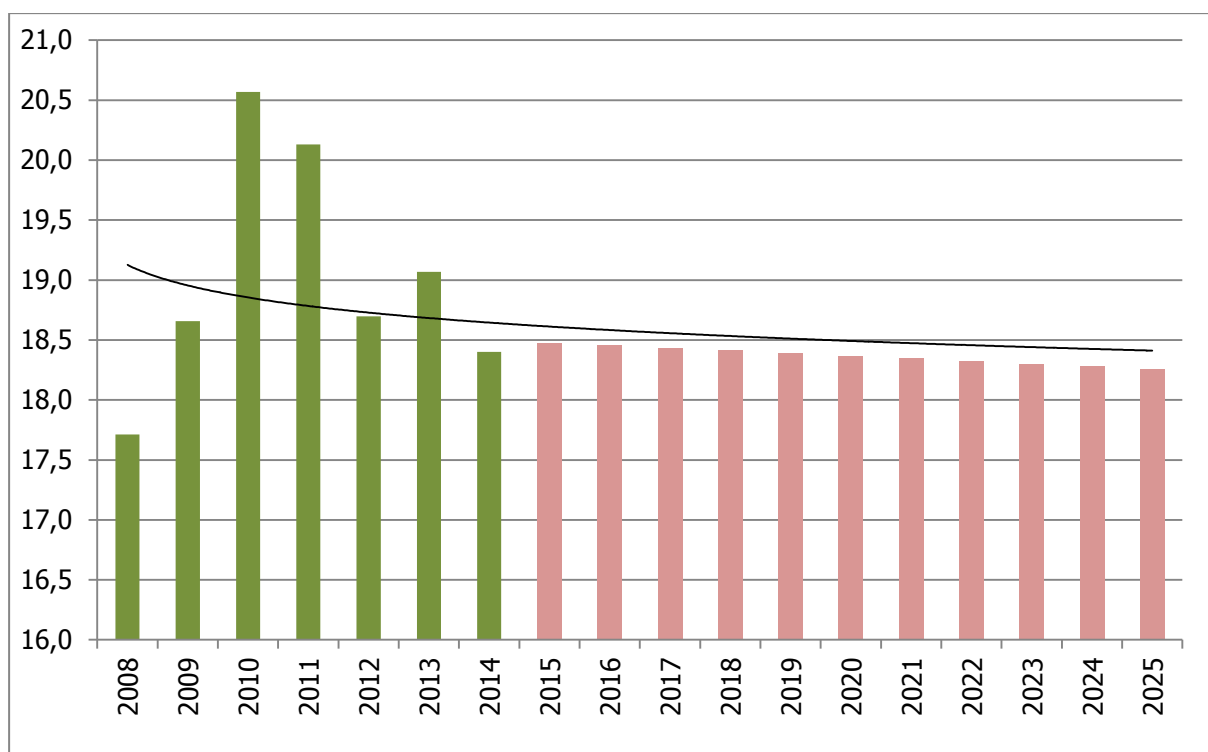
Na podstawie dostępnych danych, do budowy modelu popytu przyjęto 6 zmiennych. Były one następujące:

- liczba mieszkańców;
- liczba samochodów osobowych;
- przeciętne wynagrodzenie;
- liczba wozokilometrów;
- liczba mieszkań;
- liczba bezrobotnych.

Obliczenia dotyczące prognozowanej liczby pasażerów oparto na modelu analizy regresji krokowej, polegającej na przyjęciu zespołu zmiennych niezależnych (liczba mieszkańców, wskaźnik bezrobocia, przeciętne wynagrodzenie, wskaźnik motoryzacji i innych), które w ramach kolejnych sekwencji działań obliczeniowych uznawane są za statystycznie istotne lub nieistotne. Sekwencja działań analitycznych polega na przeprowadzeniu procedur obliczeniowych składających się m.in. z badania zjawiska współliniowości zmiennych, estymacji przedziałowej, badania hipotez o łącznej istotności parametrów strukturalnych, liniowości modelu, normalności rozkładu czynnika losowego, autokorelacji składnika losowego i innych. W rezultacie, otrzymuje się model opisujący wartość szacowanego parametru po podstawieniu określonej wartości zmiennych niezależnych.

Prognoza popytu dla Koszalina, z uwagi na występujące wyraźne wahania popytu, okazała się wyjątkowo trudna do sporządzenia. Niewielką tendencję wzrostową wielkości popytu można zauważyć dopiero w ostatnich dwóch latach

Na rysunku 20 przedstawiono prognozę liczby pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej do 2025 r. (do 2014 r. zobrazowano wykonanie, a na lata 2015-2025 – prognozę).



Rys. 20. Prognoza popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej do 2025 r. [mln osób]

Źródło: opracowanie własne.

W 2013 r. koszalińską komunikacją miejską przewieziono około 18,4 mln pasażerów, w tym tylko 12,7 mln osób płacących za przejazd²². Przedstawioną prognozę, zakładającą w stosunku do 2014 r. niewielki spadek popytu – o 1,4% (18,4 mln pasażerów) w 2020 r. i o 4,6% (18,3 mln pasażerów) w 2025 r. – należy uznać za prawdopodobną w warunkach utrzymania obecnej jakości usług komunikacji miejskiej w Koszalinie. Zrealizowanie kolejnych zadań inwestycyjnych, tj. dokończenia wymiany taboru, rozszerzenia zakresu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, wdrożenia priorytetów w ruchu ulicznym dla pojazdów komunikacji miejskiej i dalszej integracji różnych rodzajów transportu – nawet bez istotnego wzrostu wielkości oferty przewozowej – powinno spowodować co najmniej utrzymanie obecnego poziomu wielkości popytu.

Zarysowana tendencja wzrostowa wynika głównie z danych demograficznych i występujących tendencji w zmianach struktury wiekowej mieszkańców. Największy udział pasażerów komunikacji miejskiej wśród mieszkańców Koszalina występuje w grupie pasażerów

²² Uwzględniając – zgodnie z przeprowadzonymi wiosną 2012 r. badaniami marketingowymi – udział pasażerów podróżujących na podstawie uprawnień do przejazdów bezpłatnych w wysokości 28,6%, a podróżujących bezpłatnie bez uprawnień – równy 2,6%.

uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, a właśnie ten segment będzie w analizowanym okresie najszybciej zwiększał swoją liczebność.

Prognozę tę należy traktować jako punkt wyjścia dla takich działań w zakresie kształtowania oferty przewozowej, które w sposób marketingowy i kompleksowy powinny oddziaływać na popyt efektywny, prowadząc do wzrostu mobilności mieszkańców już korzystających z komunikacji miejskiej oraz na popyt potencjalny – poprzez tworzenie zachęt do korzystania z usług komunikacji miejskiej w Koszalinie także dla mieszkańców niekorzystających obecnie z transportu zbiorowego – podróżujących obecnie głównie samochodami osobowymi.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej, powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji miejskiej zalicza się:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji miejskiej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki do podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: 50% transport publiczny – 50% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę Koszalina – miasta o bardzo wysokim wskaźniku motoryzacji – cel ten można osiągnąć tylko poprzez jednoczesne oddziaływanie na jakość i ilość usług transportu publicznego oraz na swobodę użytkowania (w tym parkowania) samochodów osobowych.

Pewne znaczenie w kształtowaniu popytu w transporcie zbiorowym będzie miała decyzja o dalszych inwestycjach w system informacji pasażerskiej, system zarządzania komunikacją miejską oraz system sterowania ruchem – z preferencjami dla autobusów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji miejskiej w Koszalinie, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – spadek, w stosunku do 2013 r., liczby mieszkańców Koszalina (o około 2,2% do 2020 r. i o 4,3% do 2025 r.). Jednocześnie, prognozy GUS przewidują wzrost liczby mieszkańców w gminach objętych koszalińską komunikacją miejską – o 2,2% do 2020 r. i o 2,6% do 2025 r.

W rezultacie tych zmian, ludność Koszalina i gmin ościennych, objętych koszalińską komunikacją miejską, w 2025 r. nieznacznie zmaleje – o około 2,3% w stosunku do 2013 r. Zakładając poprawność tych szacunków GUS, można przyjąć, że liczba mieszkańców na obszarze miasta i gmin obsługiwanych koszalińską komunikacją miejską, zmieni się w niewielkim stopniu.

Niekorzystnie kształtują się natomiast prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (tj. w wieku do 25 lat) mieszkańców Koszalina i gmin ościennych, w stosunku do 2013 r. zmniejszy się w 2025 r. o 8,6%. Zmniejszy się także w 2025 r. liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat – i to aż o 13,2% w stosunku do 2013 r. Wzrośnie natomiast (o ponad 45%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną i posiadających uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

W tabeli 30 przedstawiono prognozę liczby mieszkańców na obszarze objętym planem na 2020 r. i 2025 r.

Tab. 30. Prognoza liczby mieszkańców na obszarze objętym planem do 2025 r.

Rok	Prognozowana liczba mieszkańców		
	Miasto Koszalin	Gminy ościenne	Razem miasto i gminy
2013	109 170	27 140	136 310
2020	106 720	27 739	134 459
2025	104 487	27 845	132 331

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 9 we wcześniejszej części planu).

Na podstawie zależności statystycznych pomiędzy możliwymi do skwantyfikowania opisanymi wyżej czynnikami zewnętrznymi, w tabeli 31 przedstawiono prognozę popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej do 2025 r. w wariantcie minimalnym, tj. bez zwiększania oferty przewozowej i bez realizacji kolejnych inwestycji związanych z poprawą jakości usług.

Tab. 31. Prognoza popytu na obszarze objętym planem w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantcie minimalnym

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	Przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	Bilety ulgowe	Bilety normalne	Ogółem
2014	5 741	7 790	4 869	18 400
2020	6 705	7 574	4 153	18 433
2025	7 013	7 895	3 859	18 767

Źródło: opracowanie własne.

Przy niezmiennych parametrach oferty przewozowej, do 2025 r. przewidywany jest niewielki wzrost wielkości popytu, który spowoduje, że pod koniec okresu objętego prognozą, wielkość popytu przyjmie wartości o 2,0% wyższe niż w 2014 r.

W segmencie nabywców biletów pełnopłatnych przewiduje się zmniejszenie wielkości popytu o 20,8% do 2025 r., zaś wśród pasażerów posiadających prawa do ulg – wzrost popytu o 1,3%. Jednocześnie, zakłada się znaczący (o 22,2%) wzrost popytu w segmencie pasażerów podróżujących nieodpłatnie – na mocy stosownych uprawnień. Założone zmiany w strukturze popytu są m.in. rezultatem prognozowanej zmiany struktury wiekowej społeczności Koszalina i okolicznych gmin.

Wzrost liczby pasażerów w segmencie uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, wynikający z przyczyn zmian demograficznych, powinien spowodować równoważne zwiększenie pracy eksploatacyjnej, dla zapewnienia nie pogorszonej dostępności do transportu publicznego, szczególnie dla osób starszych. W wariantcie minimalnym zakłada się więc utrzymanie wskaźnika liczby wozokilometrów przypadających na statystycznego pasażera koszalińskiej komunikacji miejskiej – na poziomie z 2014 r. (0,148 wzkkm/pasażer), co oznacza konieczność zwiększenia ilości pracy eksploatacyjnej o około 2% do 2025 r.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego

do zbiorowego, zauważonej w ostatnim roku. Oznacza to potrzebę podjęcia działań prowadzących do zwiększenia do 2025 r. liczby pasażerów o dalsze 5-15%. Działania te będą wymagały jednak poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba wozokilometrów), jak i jakościowym (rekonstrukcja tras linii i standardów częstotliwości).

W celu osiągnięcia założonego efektu, niezbędne będą również określone działania z zakresu oddziaływania na użytkowników samochodów osobowych, w tym przede wszystkim: zwiększenie zakresu płatnego parkowania i wysokości wnoszonych opłat za parkowanie, zwłaszcza w centrum miasta.

Miasto Koszalin posiada system płatnego parkowania nie tylko w centrum miasta, ale obejmujący cały obszar ograniczony wewnętrzną obwodnicą miejską oraz obszar intensywnej zabudowy mieszkaniowej na wschód od niej, ograniczony ulicami: 4 Marca, Orłąt Lwowskich i Jana Pawła II²³. Miejsca płatnego parkowania wyznaczone są jednak jedynie w obszarze ścisłego centrum. W dzielnicach mieszkaniowych znajduje się wiele wyznaczonych miejsc parkingowych w strefie, które nie są objęte systemem płatnego parkowania, w tym np. przy głównej ulicy Zwycięstwa. W centrum miasta jest ponadto dostępnych wiele miejsc do parkowania bezpłatnego.

Opłata za parkowanie, nawet w ścisłym centrum, ustalona jest na niskim poziomie – opłata za 2 godziny postoju (2,60 zł) jest nadal niższa niż bilet jednorazowy (2,90 zł). Dojazd do celów podróży w Koszalinie samochodem osobowym jest więc dość łatwy, co w połączeniu z relatywnie niskim kosztem płatnego parkowania nie zachęca do korzystania z komunikacji miejskiej.

Przy modernizacjach ulic objętych komunikacją miejską należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego, takim jak np. krótkie odcinki buspasów w dojeździe do skrzyżowań, śluzы ułatwiające wyjazd z przystanków na osygnalizowane skrzyżowania, zapewnianie pojazdom transportu publicznego dodatkowych relacji przejazdu z określonego pasa, niedostępnych dla pozostałych użytkowników ruchu.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności dowodzą, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojścia

²³ Uchwała Rady Miasta Koszalin z dnia 27.10.2011 r. nr XV/185/2011 w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz ustalenia wysokości stawek i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania w Koszalinie.

do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10%, może spowodować wzrost popytu o 5%²⁴. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Prognozę popytu przedstawiono także w wariantcie rozwojowym, zakładającym realizację szeregu działań poprawiających komfort podróży i dostępność komunikacji miejskiej oraz wprowadzenie określonych restrykcji dla samochodów osobowych, wskutek czego do 2025 r. nastąpi wzrost liczby pasażerów o 11,6%. W wariantcie tym przedstawiona prognoza zakłada wzrost liczby wozokilometrów o około 14% w stosunku do 2014 r. Elastyczność popytu względem pracy eksploatacyjnej można przyjąć na poziomie 0,5-0,8. Zwiększenie wielkości pracy eksploatacyjnej – wraz z poprawą standardów funkcjonowania komunikacji miejskiej – przyczyni się zatem do zwiększenia się liczby pasażerów. W tabeli 32 przedstawiono prognozę popytu dla wariantu rozwojowego.

Tab. 32. Prognoza popytu na obszarze objętym planem w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantcie rozwojowym

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	bilety ulgowe	bilety normalne	Ogółem
2014	5 741	7 790	4 869	18 400
2020	6 705	8 698	4 769	20 173
2025	7 138	9 085	4 440	20 663

Źródło: opracowanie własne.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej koszalińskiej komunikacji miejskiej, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców w mieście.

3.3. Prognoza podaży

W wariantcie minimalnym projektu planu transportowego przyjęto, że sieć połączeń komunikacji autobusowej nie będzie podlegać istotnym zmianom (utrzymany zostanie obecny system wielu linii), a działania i inwestycje zmierzające do poprawy jakości usług koszalińskiej komunikacji miejskiej, będą realizowane w mocno ograniczonym zakresie. W tabeli 33

²⁴ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

przedstawiono prognozowaną wielkość podaży usług przewozowych w wariantcie minimalnym.

Tab. 33. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym planem w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantcie minimalnym

Rok	Liczba wozokilometrów [tys.]		
	Koszalin	Gminy ościenne	Razem
2014	2 705,7	17,3	2 723,0
2020	2 710,3	17,6	2 727,9
2025	2 759,7	17,6	2 777,3

Źródło: opracowanie własne.

W wariantcie minimalnym prognozuje się utrzymanie wielkości pracy eksploatacyjnej na obszarze Koszalina na zbliżonym jej poziomie dostępności dla pasażerów – zakłada się do 2025 r. wzrost wielkości podaży, w stosunku do wykonania w 2014 r., na obszarze miasta o 2,0%, proporcjonalnie do wzrostu popytu. W gminach ościennych uwzględniono spadek pracy eksploatacyjnej w 2014 r. – z poziomu 23,4 do 17,3 tys. wozokilometrów rocznie, tj. o około 26%. W kolejnych latach założono utrzymanie pracy eksploatacyjnej na obecnym poziomie.

Dostępność komunikacji miejskiej dla mieszkańców gmin nie ulegnie istotnej poprawie, całorocznie obsługiwane są bowiem nieliczne miejscowości, a największa gmina – Mielno – tylko w sezonie turystycznym. Przedstawiona prognoza nie będzie adekwatna do rzeczywistości, jeżeli poszczególne gminy ościenne podejmą decyzje o rezygnacji z usług koszalińskiej komunikacji miejskiej, np. na rzecz obsługi swojego obszaru w ramach połączeń komunikacji regionalnej. Biorąc jednak pod uwagę obowiązywanie obecnych zasad finansowania usług komunikacji regionalnej – poprzez refundację z budżetu państwa poprzez urzędy marszałkowskie udzielanych ulg ustawowych – jedynie do końca 2016 r. i brak jakichkolwiek uregulowań szczegółowych w tym zakresie na kolejne lata, należy stwierdzić, że zastępowanie usług komunikacji miejskiej komunikacją regionalną wydaje się w dłuższym okresie nieuzasadnione ekonomicznie – może być więc zdeterminowane przede wszystkim względami politycznymi. Wychodząc z założenia, że nadrzędną wartością jest zaspokojenie potrzeb mobilności mieszkańców, można zatem przyjąć, że zakres obsługi komunikacyjnej gmin ościennych w kolejnych latach co najmniej zostanie zachowany na zrealizowanym w 2014 r., poziomie dostępności przestrzennej.

W wariantcie rozwojowym przyjęto, że zrealizowanych zostanie szereg działań, organizacyjnych i inwestycyjnych, zmierzających do uatrakcyjnienia koszalińskiej komunikacji miej-

skiej dla pasażerów. W ramach tych działań przeprowadzona zostanie kompleksowa optymalizacja oferty przewozowej, uruchomiony zostanie system zarządzania ruchem i system preferencji w ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowany będzie system informacji pasażerskiej oraz dokończona zostanie wymiana taboru. Założono również, że docelowe standardy jakościowe koszalińskiej komunikacji miejskiej będą osiągnięte już w 2020 r. Jednocześnie wprowadzone zostaną określone restrykcje w swobodzie ruchu i parkowania samochodów osobowych. W tabeli 34 przedstawiono prognozowaną wielkość podaży w wariantcie rozwojowym.

Tab. 34. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym planem w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantcie rozwojowym

Rok	Liczba wozokilometrów [tys.]		
	Koszalin	Gminy ościenne	Razem
2014	2 705,7	17,3	2 723,0
2020	3 029,0	20,8	3 049,8
2025	3 081,0	24,0	3 105,0

Źródło: opracowanie własne.

W wariantcie rozwojowym – przy realizacji wielu działań zmierzających do uatrakcyjnienia koszalińskiej komunikacji miejskiej – prognozuje się do 2025 r. wzrost wielkości pracy eksploatacyjnej, w stosunku do wykonania w 2014 r., o około 14,0%. W Koszalinie przyjmuje się jej wzrost do 2025 r. o 13,9%, a w gminach ościennych – o 39,0%. Prognozowany wzrost podaży w gminach ościennych wynika po części z planowanego zwiększenia zakresu obsługi gmin do poziomu zbliżonego do wykonania w 2013 r. oraz z czynników demograficznych, skutkujących rosnącym popytem na usługi przewozowe.

Systematyczne uatrakcyjnianie i unowocześnianie systemu komunikacji miejskiej w Koszalinie skutkować będzie w 2025 r. – w stosunku do 2014 r. – wzrostem:

- liczby wozokilometrów o 14,0% (o 382 tys. wozokilometrów rocznie);
- liczby pasażerów o 11,6%.

Przywołane założenia determinują sposób kształtowania oferty przewozowej, której wielkość powinna wykazywać się wyższą dynamiką wzrostu niż przewidywane do 2025 r. zwiększanie się popytu.

W wyniku realizacji założeń wariantu rozwojowego planu transportowego, oferta przewozowa koszalińskiej komunikacji miejskiej będzie utrzymywana na atrakcyjnym dla pasażerów poziomie, zapewniając wymaganą liczbę międzydzielnicowych połączeń bezpośrednich, przy relatywnie wysokiej częstotliwości ich funkcjonowania. Zakłada się zwiększenie obecnej

wartości szczytowej częstotliwości kursowania autobusów na liniach priorytetowych do poziomu nie mniej niż co 15 min, przy jednoczesnym objęciu nią godzin międzyszczytowych i zwiększeniu liczby linii o tym charakterze.

Zmiany demograficzne, które są w zasadzie niezależne od działań organizatora transportu publicznego, będą skutkowały spadkiem udziału pasażerów wnoszących pełną opłatę za przejazd i jednoczesnym wzrostem udziału pasażerów posiadających prawo do przejazdów bezpłatnych. Niestety, zmiany struktury demograficznej mieszkańców miasta i okolicznych gmin, będą skutkowały zmniejszeniem wpływów z biletów i spadkiem współczynnika odpłatności.

W Koszalinie osoby wnoszące pełną opłatę za przejazd w niewielkim stopniu korzystają z komunikacji miejskiej. Prognozy demograficzne wskazują na spadek liczby mieszkańców w tym segmencie pasażerów, przy bardzo znacznym wzroście udziału mieszkańców posiadających prawo do przejazdów bezpłatnych. Bez podjęcia działań zmierzających do uatrakcyjnienia komunikacji miejskiej i wzrostu zainteresowania mieszkańców korzystaniem z niej w miejsce codziennego używania samochodów osobowych, spadek współczynnika odpłatności może być znaczny.

W celu utrzymania do 2025 r. wskaźnika odpłatności usług koszalińskiej komunikacji miejskiej w przedziale 45-50%, konieczne będą – poprzedzone kompleksowymi badaniami wielkości popytu – okresowe optymalizacje układu sieci komunikacyjnej (nie rzadziej niż raz na 5 lat) i modyfikacje systemu taryfowego – w celu zapewnienia stabilizacji przychodów ze sprzedaży biletów w długim okresie czasu. Bez istotnej poprawy dostępności komunikacji miejskiej, osiągnięcie tego celu nie będzie możliwe.

Wariant rozwojowy planu transportowego preferowany jest również ze względu na przeprowadzone w ostatnich latach rozszerzenie granic administracyjnych Koszalina. Wraz z przyłączeniem do miasta okolicznych miejscowości nie wprowadzono w nowych dzielnicach charakterystycznych dla obszarów miasta standardów obsługi komunikacyjnej – zarówno w zakresie oczekiwanego przez mieszkańców poziomu bezpośrednio połączeń (liczby linii), jak i standardów częstotliwości. Zaległości te należy więc nadrobić w kolejnych latach.

4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Sieć transportu publicznego, stanowiąca przedmiot planowania, obejmuje wszystkie linie funkcjonujące w ramach koszalińskiej komunikacji miejskiej. Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym jej organizatorem jest Prezydent Miasta Koszalina.

Wg stanu na dzień 31 października 2014 r., koszalińska komunikacja miejska obsługiwała powiat grodzki (miasto Koszalin) oraz cztery jednostki administracyjne – gminy wiejskie, należące do powiatu koszalińskiego ziemskiego – całorocznie Manowo i Świeszyno oraz sezonowo Będzino i Mielno. Jednostki administracyjne obsługiwane koszalińską komunikacją miejską przedstawiono na rysunku 5.

Wszystkie obsługiwane gminy ościenne przylegają do granic miasta Koszalina. Nie są natomiast podpisane porozumienia z dwoma pozostałymi gminami graniczącymi bezpośrednio z miastem – Biesiekierz i Sianów.

Wg stanu na dzień 31 października 2014 r., sieć linii koszalińskiej komunikacji miejskiej tworzyło 16 linii autobusowych:

- 13 linii dziennych zwykłych całotygodniowych;
- 2 linie dzienne zwykłe funkcjonujące od poniedziałku do soboty;
- 1 linia sezonowa całotygodniowa, funkcjonująca w wakacje.

W powyższym zestawieniu nie ujęto linii specjalnych („BIS”) uruchamianych w dniu 1 listopada. Trasy 4 linii przekraczały granice Koszalina.

Oferta przewozowa koszalińskiej komunikacji miejskiej jest zróżnicowana. Wybrane linie charakteryzuje dość wysoka, rytmiczna częstotliwość kursowania pojazdów, inne pełnią natomiast funkcję uzupełniającą lub są dedykowane obsłudze konkretnych grup pasażerów. Te grupy linii charakteryzuje również rytmiczna, ale i niższa częstotliwość. Co do zasady, funkcjonowanie tych linii powinno być dostosowywane do lokalnych potrzeb.

W Koszalinie obecnie nie funkcjonują linie nocne. Próby ich uruchomienia (ostatnia w 2011 r.) zakończyły się niepowodzeniem – z powodu zbyt małej liczby pasażerów.

W tabeli 35 porównano podstawowe parametry sieci koszalińskiej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami sieci komunikacyjnych w innych, wybranych miastach w kraju. Do porównania wykorzystano dane statystyczne publikowane w Biuletynie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja Miejska w Liczbach”, dotyczące 2013 r., wybierając sieci komunikacyjne w miastach o liczbie ludności zbliżonej do Koszalina.

Tab. 35. Porównanie parametrów koszalińskiej komunikacji miejskiej oraz innych miast o średniej wielkości w kraju w 2013 r.

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba		Długość		Ve w kom. autobus. [km/h]	Liczba obsługiwanych gmin
		wzkm [tys.]	wozów w ruchu	tras [km]	linii [km]		
Płock	124,5	6 030	92	286	637	18,6	9
Opole	122,4	4 732	67	129	258	16,8	4
Zielona Góra	119,2	3 993	64	141	312	15,5	2
Włocławek	116,0	3 203	47	109	246	17,0	3
Tarnów	113,2	4 725	71	183	334	13,0	4
Koszalin	109,2	2 688	44	85	159	15,0	4
Kalisz	104,9	3 033	53	156	384	14,6	6
Legnica	102,7	3 425	54	133	204	19,1	4
Grudziądz	98,7	2 740	38	130	267	15,9	3
Słupsk	95,9	3 073	47	102	213	14,4	4

Źródło: *Komunikacja Miejska w Liczbach*, 2014 nr 2/12. IGKM Warszawa, s. 18-23.

Jak wynika z danych przedstawionych w tabeli 35, polityka poszczególnych miast odnośnie sposobu realizacji zadań przewozowych jest odmienna. Niektóre z poddanych analizie miast charakteryzuje znaczna długość linii (Płock, Kalisz i Tarnów). W niektórych z miast utrzymuje się rozbudowaną ofertę przewozową, zapewniającą wiele połączeń bezpośrednich lub o trasach obejmujących sąsiedztwo wszystkich istotniejszych celów ruchu, ale o niskich częstotliwościach, w innych zaś – przy podobnej liczbie wozokilometrów – wymaga się od pasażerów akceptacji konieczności przesiadania się i mniejszej dostępności przestrzennej sieci komunikacyjnej, przy większej częstotliwości kursów na poszczególnych liniach. Miasto Koszalin nie wypada w tym zestawieniu zbyt dobrze. Liczba wozokilometrów na mieszkańca należy do najniższych w tej grupie wielkości miast, zdecydowanie najmniejsza jest też długość tras i linii komunikacji miejskiej. W świetle zaprezentowanego porównania, wielkość oferty przewozowej koszalińskiej komunikacji miejskiej nie powinna ulegać dalszemu zmniejszeniu, gdyż znacząco odstawać będzie od standardów oferowanych w innych miastach o podobnej liczbie mieszkańców i powierzchni.

Wielkość podaży usług przewozowych komunikacji miejskiej w Koszalinie, na tle innych miast o podobnej liczbie mieszkańców, determinuje także przeciętna gęstość zaludnienia. Jak wynika z publikacji GUS pn. „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2013 r.”,

wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., w rankingu miast Koszalin zajmował w kraju 37. miejsce pod względem liczby ludności i zarazem 29. miejsce pod względem powierzchni.

Wg stanu na dzień 31 stycznia 2015 r., w ramach publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez miasto Koszalin, wykonywano 980 kursów w dni powszednie (poza wakacjami), 583 kursy w soboty i 453 kursy w niedziele. W soboty i niedziele wykonywano odpowiednio 59,5 i 46,2% liczby kursów oferowanych w dniu powszednim poza wakacjami. Dla dnia powszedniego poza wakacjami zaplanowano 9 060 wozokilometrów, dla soboty – 5 070 wozokilometrów, a dla niedzieli – 3 975 wozokilometrów (60,0 i 43,9% pracy eksploatacyjnej dla dnia powszedniego).

W tabeli 36 przedstawiono intensywność kursowania pojazdów na poszczególnych liniach – wg stanu na 31 stycznia 2015 r. W zakresie linii sezonowych ujęto tylko te, w przypadku których występują odstępstwa w porównaniu do okresu roku szkolnego.

Tab. 36. Liczba wozokilometrów i kursów na poszczególnych liniach koszalińskiej komunikacji miejskiej – stan na 31 stycznia 2015 r.

Nr linii	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela
Linie autobusowe poza sezonem letnim						
2	1 014	524	340	102	59	32
3	644	320	316	46	27	27
4	721	360	288	59	35	29
6	695	416	306	100	62	48
8	350	209	196	50	31	29
9	298	188	163	26	20	17
10	380	230	-	44	29	-
11	625	255	212	83	30	28
12	847	277	277	68	19	19
13	387	255	241	46	33	31
14	978	639	622	113	70	68
15	581	272	272	65	32	32
16	769	726	653	102	96	87
17	273	149	-	40	21	-
18	498	250	89	36	19	6

Nr linii	Liczba wozokilometrów			Liczba kursów		
	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela
Linie autobusowe o podaży usług zmienianej w okresie wakacyjnym						
1	184,3	184	184	8	8	8
3	666	322	318	55	27	27
8	359	213	204	50	31	29
12	851	274	274	65	19	19
13	313	246	232	40	33	31
16	794	763	659	100	99	86

Źródło: dane MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Wśród całorocznych linii autobusowych koszalińskiej komunikacji miejskiej można wyróżnić:

- linie priorytetowe (I kategorii) – o wysokiej częstotliwości, w szczytach do 20 min – siedem linii: 2, 4, 6, 11, 14, 15 i 16, w tym jedna (4) o trasie wykraczającej poza granice miasta Koszalina;
- linie podstawowe (II kategorii) – o względnie rytmicznej częstotliwości, w szczytach co 30 lub 40 minut – sześć linii: 3, 8, 10, 12, 13 i 17, w tym dwie (3 i 13) o trasach wykraczających poza granice miasta Koszalina;
- linie uzupełniające i indywidualne o charakterze dedykowanym (III kategorii), z rozkładami jazdy dostosowanymi do lokalnych potrzeb – dwie linie: 9 i 18.

W okresie wakacyjnym część linii ma zmieniane trasy, liczby kursów i częstotliwości kursów, ale generalnie oferta koszalińskiej komunikacji miejskiej nie ulega ograniczeniu. Uruchamiane są ponadto dwie linie sezonowe: 1 do Mielna-Unieścia oraz 23 do Chełmoniewa – z dwoma parami kursów w niedzielę.

Poza wymienionymi liniami, w Koszalinie funkcjonują jeszcze linie „BIS”, uruchamiane w dniu 1 listopada.

W rozkładach jazdy linii koszalińskiej komunikacji miejskiej zachowana jest rytmiczność odstępów pomiędzy kursami. Cechą charakterystyczną oferty przewozowej koszalińskiej komunikacji miejskiej jest niewielkie zróżnicowanie podaży w okresie szczytów komunikacyjnych, w okresie międzyszczytowym i poza szczytami porannym i popołudniowym. Redukcja wielkości podaży występuje dopiero w godzinach wieczornych (co odpowiada strukturze czasowej popytu).

Kolejną ważną cechą oferty przewozowej koszalińskiej komunikacji miejskiej jest obsługa najważniejszych osiedli wieloma liniami, nie tylko o średnicowych względem centrum

miasta trasach, zapewniających połączenia bezpośrednio z najważniejszymi źródłami i celami ruchu, ale i o trasach międzydzielnicowych, w części omijających ściśle centrum miasta.

Analizując poszczególne linie pod kątem częstotliwości kursowania pojazdów, należy zauważyć, że w koszalińskiej komunikacji miejskiej dominują połączenia o znaczących odstępach pomiędzy poszczególnymi kursami (20-30 minut i więcej). Duża liczba linii, charakteryzujących się niskimi częstotliwościami kursowania pojazdów, pogarsza czytelność układu komunikacyjnego oraz – poprzez trudną do przeprowadzenia w takich uwarunkowaniach koordynację rozkładów jazdy – jakość oferty przewozowej. Znacznie korzystniejsze dla pasażerów byłoby oparcie oferty przewozowej o szkielet linii podstawowych, z częstotliwością kursowania pojazdów przez większą część dnia powszedniego nie niższą od 15 minut. Przy ograniczonych możliwościach kontraktowania pracy eksploatacyjnej, oznacza to konieczność likwidacji lub uproszczenia tras niektórych, najslabiej wykorzystanych linii.

Linie podmiejskie zapewniały połączenia z Koszalinem dla 6 miejscowości – aktualną sieć połączeń pozamiejskich można zatem uznać za znacząco ograniczoną. Cztery z tych miejscowości znajdujące się na trasie linii 1 do Mielna obsługiwane są koszalińską komunikacją miejską tylko w letnim sezonie turystycznym. Z kolei miejscowość Bonin obsługiwana jest tylko w dni powszednie. Liczbę kursów zaplanowanych w okresie poza wakacjami na liniach podmiejskich przedstawiono w tabeli 37.

Tab. 37. Miejscowości w gminach ościennych obsługiwane liniami koszalińskiej komunikacji miejskiej wraz z liczbą kursów do nich – stan na 31 stycznia 2015 r.

Gmina	Miejscowość	Linia	Dzienna liczba par kursów do/z danej miejscowości		
			w dni powszednie	w soboty	w niedziele
Świeszyno	Niekłonice	3	9,5	7	5
		4	8	7	8
Manowo	Bonin	13	3	nie kursuje	
Będzino	Mścice, Strzeżenice	1	4	4	4
Mielno	Mielno, Unieście	1	4	4	4

Źródło: dane Urzędu Miejskiego w Koszalinie.

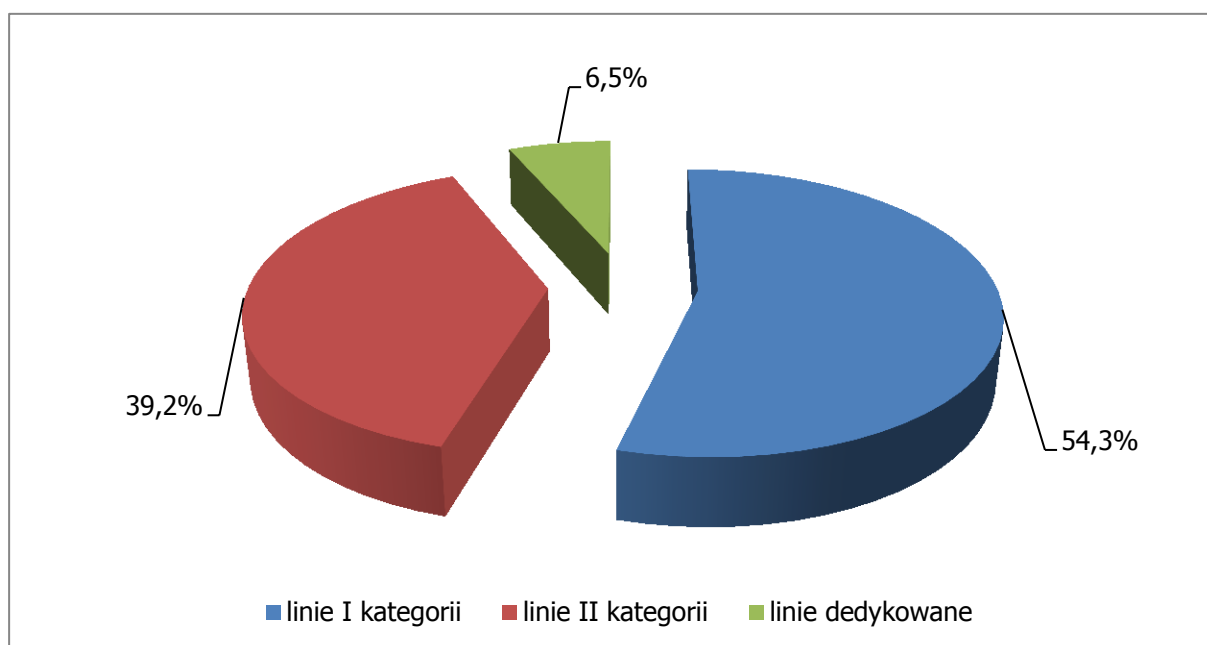
Obszar okolicznych gmin obsługiwany jest liniami, których trasy obejmują także miasto Koszalin (w sieci komunikacyjnej nie ma połączeń wyłącznie pozamiejskich – wewnątrzgminnych). Są to zarówno linie o niezbyt wysokiej, ale rytmicznej częstotliwości kursowania

II kategorii (3, 4 do Nieklonic), linia dedykowana (13 do Bonina) i linia sezonowa (1 do Mielna).

Linie o niskiej częstotliwości kursowania pojazdów nie są postrzegane przez mieszkańców Koszalina jako atrakcyjne, dlatego mając wybór, we wspólnie obsługiwanej relacji, przeważnie decydują się na skorzystanie z linii o wyższej częstotliwości – o lepiej znanej trasie i przystankach. Skutkuje to ograniczonym wykorzystaniem pojazdów na liniach o niewielkiej liczbie kursów.

Linie o charakterze dedykowanym (w tym podmiejskie) i o mniejszych napełnieniach, mają na obszarze miasta z reguły niższą przychodowość. Z tej przyczyny, decydujące znaczenie w utrzymaniu obecnych i pozyskaniu nowych pasażerów, mają linie o największej intensywności funkcjonowania – I i II kategorii.

Strukturę planowanej pracy eksploatacyjnej w 2014 r., z podziałem na kategorie linii, przedstawiono na rysunku 21.



Rys. 21. Roczna praca eksploatacyjna koszalińskiej komunikacji miejskiej w 2014 r. z podziałem na kategorie linii

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

W 2013 r. przeważający udział w pracy eksploatacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej przypadł na miasto Koszalin (99,1%), natomiast w gminach ościennych wykonano łącznie tylko 0,9% całkowitej pracy eksploatacyjnej.

Trasy poszczególnych linii koszalińskiej komunikacji miejskiej – wg stanu na dzień 31 stycznia 2015 r. – przedstawiono w tabeli 38.

**Tab. 38. Trasy poszczególnych linii koszalińskiej komunikacji miejskiej
– stan na 31 stycznia 2015 r.**

Linia	Przebieg trasy
Trasy całoroczne lub pozasezonowe	
2	Lubiatowska – Dzierżęcińska – (Sianowska) – Chełmoniewo – Zwycięstwa – Szczecińska – Mieszka I – BoWiD – Łukasiewiczza – Strefowa
3	(Łabusz) – Starowiejska – (Jamno) – Jamneńska – Koszalińska – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Krakusa i Wandy – Lechicka – Nieklonice Działki – Nieklonice Wieś
4	Władysława IV – Jana Pawła II – Orłąt Lwowskich – Traugutta – 4 Marca – Sybiraków – Paderewskiego – Gnieźnieńska – Krakusa i Wandy – Lechicka – Lutyków – Wenedów – Słowiańska – Lechicka – Powstańców Wlkp. – Szczecińska – al. Armii Krajowej Władysława IV – Jana Pawła II – Orłąt Lwowskich – Traugutta – 4 Marca – Sybiraków – Paderewskiego – Gnieźnieńska – Krakusa i Wandy – Lechicka – Lutyków – Wenedów – Słowiańska – Lechicka – Nieklonice Działki
6	Władysława IV – al. Monte Cassino – Kościuszki – Waryńskiego – Zwycięstwa – al. Armii Krajowej – Szczecińska
8	Chałubińskiego – Piłsudskiego – Kościuszki – Zwycięstwa – Krakusa i Wandy – Gnieźnieńska Gnieźnieńska – Krakusa i Wandy – Zwycięstwa – Waryńskiego – Piłsudskiego – Chałubińskiego
9	Paproci – Wrzosów – Połczyńska – Seminaryjna – Połczyńska – 1 Maja – Młyńska – Fałata – Jana Pawła II – Władysława IV – Francuska – Holenderska
10	Chałubińskiego – Piłsudskiego – Traugutta – Zwycięstwa – al. Armii Krajowej – Morska – Przemysłowa – BoWiD
11	Oskara Lange – Śniadeckich – Jana Pawła II – Orłąt Lwowskich – Piłsudskiego – Kościuszki – Zwycięstwa – Krakusa i Wandy – Lutyków – Wenedów – Słowiańska – Lechicka Lechicka – Powstańców Wlkp. – Zwycięstwa – Waryńskiego – Piłsudskiego – Orłąt Lwowskich – Jana Pawła II – Śniadeckich – Oskara Lange
12	Szczecińska – Mieszka I – BoWiD – Przemysłowa – Morska – Spokojna – Franciszkańska – al. Armii Krajowej – al. Monte Cassino – Władysława IV – Jana Pawła II – Orłąt Lwowskich – Traugutta – Zwycięstwa – Św. Wojciecha – Wojska Polskiego (Zwycięstwa – Dzierżęcińska) (Dzierżęcińska – Zwycięstwa) – Wojska Polskiego – Św. Wojciecha – Zwycięstwa – Traugutta – Orłąt Lwowskich – Jana Pawła II – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Morska – Energetyków – Franciszkańska – Kresowian – Morska – Przemysłowa – BoWiD – Mieszka I – Szczecińska
13	(Bonin) – Paproci – Kretomino – Gnieźnieńska – Połczyńska – 1 Maja – Zwycięstwa – al. Armii Krajowej – Morska – Energetyków – Franciszkańska Franciszkańska – Krańcowa – Morska – al. Armii Krajowej – Zwycięstwa – 1 Maja – Połczyńska – Gnieźnieńska – Kretomino – Paproci – (Bonin)

Linia	Przebieg trasy
14	Oskara Lange – Śniadeckich – Jana Pawła II – Orłąt Lwowskich – Traugutta – Zwycięstwa – al. Armii Krajowej – Morska – Energetyków – Franciszkańska Franciszkańska – Krańcowa – Morska – al. Armii Krajowej – Zwycięstwa – Traugutta – Orłąt Lwowskich – Jana Pawła II – Śniadeckich – Oskara Lange
15	Chałubińskiego – Piłsudskiego – Orłąt Lwowskich – Jana Pawła II – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Morska – Przemysłowa – BoWiD – Łukasiewicza
16	Oskara Lange – Śniadeckich – Jana Pawła II – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Krakusa i Wandy – Gnieźnieńska
17	Oskara Lange – Śniadeckich – Jana Pawła II – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Zwycięstwa – Szczecińska – Syrenki – Boh. Warszawy Boh. Warszawy – al. Armii Krajowej – al. Monte Cassino – Władysława IV – Jana Pawła II – Śniadeckich – Oskara Lange
18	Oskara Lange – Śniadeckich – Jana Pawła II – Władysława IV – Mazowieckiego – Kresowian – Morska – Przemysłowa – BoWiD – Mieszka I – Strefowa – Łukasiewicza – Bohaterów Warszawy – Syrenki
Linie sezonowe i trasy wakacyjne	
1	Oskara Lange – Śniadeckich – Jana Pawła II – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Morska – Mścice – Strzeżenice – Mielno – Unieście
12	Szczecińska – Mieszka I – BoWiD – Przemysłowa – Morska – Spokojna – Franciszkańska – al. Armii Krajowej – al. Monte Cassino – Władysława IV – Jana Pawła II – Orłąt Lwowskich – Traugutta – Zwycięstwa – Św. Wojciecha – Wojska Polskiego Wojska Polskiego – Św. Wojciecha – Zwycięstwa – Traugutta – Orłąt Lwowskich – Jana Pawła II – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Morska – Energetyków – Franciszkańska – Spokojna – Morska – Przemysłowa – BoWiD – Mieszka I – Szczecińska
13	Paproci – Kretomino – Gnieźnieńska – Połczyńska – I-go Maja – Zwycięstwa – al. Armii Krajowej – Morska – Energetyków – Franciszkańska Franciszkańska – Krańcowa – Morska – al. Armii Krajowej – Zwycięstwa – 1 Maja – Połczyńska – Gnieźnieńska – Kretomino – Paproci
23	Oskara Lange – Jana Pawła II – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Zwycięstwa – Chełmoniewo – Zwycięstwa – Traugutta – Piłsudskiego – Słupska Słupska – Piłsudskiego – Orłąt Lwowskich – Gdańska – Oskara Lange – Śniadeckich – Jana Pawła II – Władysława IV – al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – Zwycięstwa – Chełmoniewo

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Przystanki w węzłach przesiadkowych stanowią miejsca zmiany linii przez pasażerów komunikacji miejskiej. Węzły te stanowią także punkty integracji ruchu pasażerskiego dla podróżnych korzystających z różnych środków komunikacji publicznej. W węzłach przesiadkowych, z których korzysta codziennie największa liczba pasażerów, informacja pa-

szersza powinna być szczególnie rozbudowana. Wskazane jest zainstalowanie w nich, poza standardową informacją przystankową, informacji dynamicznej, map i planów sieci, schematów węzłów przesiadkowych, a w punktach integracji komunikacji miejskiej z inną formą komunikacji publicznej – także rozkładów jazdy wszystkich środków transportu. Przystanki w węzłach przesiadkowych powinny być wyposażone w wiaty o podwyższonym standardzie, pozwalające na oczekiwanie w dogodnych warunkach możliwie największej liczbie pasażerów. W tabeli 39 zestawiono najważniejsze węzły przesiadkowe w Koszalinie.

Tab. 39. Najważniejsze węzły przesiadkowe w koszalińskiej komunikacji miejskiej oraz planowane ich wyposażenie

Lp.	Nazwa przystanku	Liczba stanowisk	Dynamiczna informacja pasażerska
1	Armii Krajowej/Dworzec PKP 01/Bank 04	2	tak
2	Zwycięstwa/Dworzec PKS 01/Krakusa i Wandy 02	2	-
3	Władysława IV Pętla/ Wiadukt 06	4	-
4	Zwycięstwa/Rynek Staromiejski 03/Słowackiego 04	2	tak
5	Zwycięstwa/Piłsudskiego 05/Clausiusa 08	2	tak
6	Władysława IV/Kutrzeby	1	tak
7	Śniadeckich/Oskara Lange 03	1	tak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg Miejskich w Koszalinie.

Poza wyżej wymienionymi przystankami węzłowymi, funkcję wymiany pasażerów pomiędzy różnymi liniami oraz pomiędzy komunikacją miejską i komunikacją podmiejską komercyjną, realizują przystanki położone przy ulicach: Zwycięstwa, Szczecińskiej, Morskiej, Krakusa i Wandy oraz Gnieźnieńskiej.

Wg stanu na dzień 31 stycznia 2015 r., do realizacji przewozów w komunikacji miejskiej, MZK Sp. z o.o. w Koszalinie wykorzystywał łącznie 55 pojazdów, z których 84% dostosowanych było do przewozu osób niepełnosprawnych. Średni wiek taboru wyniósł 12,1 lat.

Strukturę wiekową taboru autobusowego eksploatowanego na liniach koszalińskiej komunikacji miejskiej należy uznać za poprawną.

W procesie odnowy taboru zakłada się, że – analogicznie jak już ma to miejsce obecnie – każdy nowowprowadzany pojazd będzie niskopodłogowy, wyposażony w tablice elektroniczne z zewnątrz i wewnątrz pojazdu, zapowiedzi głosowe przystanków oraz w wewnętrzny i zewnętrzny monitoring. Nowy fabrycznie tabor spełniał będzie obowiązujące normy EURO (obecnie EURO-6).

Charakterystyczną cechą koszalińskiej komunikacji miejskiej są dość duże odległości międzyprzystankowe w ścisłym centrum miasta (np. odległość pomiędzy przystankami Zwycięstwa/Rynek Staromiejski i Armii Krajowej/Bank wynosi ok. 0,8 km), co pogarsza konkurencyjność transportu publicznego w stosunku do samochodów osobowych. Dostępność przystanków w centrum powinna więc ulec poprawie.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć komunikacyjna publicznego miejskiego transportu zbiorowego w ramach planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Koszalina i gmin, z którymi miasto Koszalin zawarło porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, obejmuje obszar:

- miasta Koszalina;
- gmin ościennych – Będzino, Manowo, Mielno i Świeszyno.

Zgodnie z §5 ust. 4 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 r., wydanego na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., z uwagi na to, że przewozy objęte niniejszym planem mają charakter przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, odstępuje się od sporządzenia części graficznej planu transportowego. Ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające się specyficzne wymagania pasażerów, odstępuje się również od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Określony zostaje jedynie obszar, na którym w okresie planowania funkcjonowała będzie sieć komunikacji miejskiej w Koszalinie i gminach, które z miastem Koszalinem podpisały porozumienia.

Granice obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej w ramach koszalińskiej komunikacji miejskiej, stanowią zatem granice miasta Koszalina i wszystkich gmin, które z miastem Koszalinem podpisały porozumienie zlecające miastu organizowanie publicznego transportu zbiorowego.

Na podstawie wyników badań marketingowych wielkości popytu można stwierdzić, że – w ujęciu sumarycznym – obecna wielkość podaży usług przewozowych jest w miarę dobrze dostosowana do występującego popytu efektywnego. Sporadycznie w pozaszczytowych okresach doby występują przekroczenia zdolności przewozowej, których przyczyną mogą być nieadekwatne do popytu ułożenie rozkładów jazdy dla poszczególnych linii. Występujące

pojedyncze przypadki przekroczenia zdolności przewozowej, mają charakter zjawisk dość rzadkich, związanych z naturalnymi dziennymi wahaniami popytu i dotyczą tylko jednej najbardziej wykorzystywanej linii 16.

Można założyć, że globalna wielkość podaży usług przewozowych oferowana na rynku w warunkach 2013 r. (scharakteryzowana przez takie parametry, jak liczba wozokilometrów i częstotliwość kursowania pojazdów na głównych trasach) odpowiada występującemu popytowi efektywnemu. Także w przekroju gmin można stwierdzić, że oferowana zdolność przewozowa nie jest zbyt ograniczona w stosunku do wielkości popytu występującego na rynku.

W tej sytuacji, obecne parametry podaży usług można przyjąć jako wyjściowe do założeń wariantowego ich rozwoju w 2020 r. i 2025 r.

Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie realizował w ostatnich latach program odnowy taboru autobusowego, poprawiając warunki podróży komunikacją miejską. Dokończenie odnowy taboru w ciągu kilku następnych lat spowoduje sytuację, w której bieżące nakłady na odnowę taboru dla utrzymania średniego wieku nie będą już tak wysokie, jak w ostatnim okresie.

Planowane inwestycje oraz przewidywane zmiany demograficzne w Koszalinie i w gminach ościennych, wpłyną na potrzebę zwiększenia wielkości pracy eksploatacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej w kolejnych latach w poszczególnych gminach. W granicach miasta Koszalina w wariantcie minimalnym planuje się utrzymanie obecnego zakresu oferty przewozowej, mierzonej roczną liczbą wozokilometrów na tysiąc mieszkańców, a w wariantcie rozwojowym – jego zwiększenie – wraz ze wzrostem liczby przewożonych pasażerów.

Rozszerzenia docelowej oferty przewozowej wymagają także rejony rozbudowujących się lub planowanych do rozbudowy osiedli i rejonów przemysłowych. W sytuacji wyboru do realizacji wariantu rozwojowego, w ramach wymiany taboru zaleca się po części zakup niskopodłogowych pojazdów wielkopojemnych (przegubowych). W porach największego popytu powinny one obsługiwać linie o największej liczbie pasażerów (I kategorii), jak i linie łączące wybrane obszary peryferyjne, o dość długim czasie dojazdu do centrum (w autobusach przegubowych zapewniana jest większa liczba miejsc – zarówno ogółem, jak i siedzących).

Komunikacja miejska w granicach Koszalina wymaga ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu, ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż dwa razy w roku.

Analizy w najbliższym okresie wymaga między innymi przydział linii do poszczególnych kategorii. Linia 2, o wysokiej częstotliwości kursowania, wykazała w badaniach marketingo-

wych napelnienia mniejsze od przeciętnych, natomiast linie 8 i 10 – większe od przeciętnych. Należałoby więc przeanalizować zasadność zwiększenia częstotliwości kursowania na liniach 8 i 10 we wszystkie dni tygodnia oraz na linii 4 w niedziele.

Komunikacja miejska w ramach obszarów gminnych będzie rozwijana w ścisłym porozumieniu z władzami gmin i społecznościami lokalnymi. Oferta przewozowa i układ linii będą określone w porozumieniu z władzami gmin i po zbadaniu potrzeb lokalnych społeczności. Przebieg i charakter linii może ulegać zmianie w miarę zmieniających się potrzeb pasażerów i w miarę możliwości finansowych gmin. Zakłada się, wobec szerokiej oferty przewozów komercyjnych, rozwój komunikacji miejskiej w okolicznych gminach w ograniczonym zakresie.

5. Finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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.

Finansowanie usług komunikacji miejskiej w ramach publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie i okolicznych gminach, realizowane jest z wpływów z biletów i środków z budżetu miasta Koszalina przeznaczanych na rekompensatę dla operatora wewnętrznego oraz – w bardzo ograniczonym zakresie – ze środków z budżetów gmin ościennych.

W modelu zarządzania komunikacją miejską obowiązującym w Koszalinie, to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie dopłatę do świadczonych usług, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów – pokrycie kosztów ich realizacji.

W modelu, w którym funkcjonuje wyodrębniony instytucjonalnie organizator usług (zarząd transportu), przychody z biletów stanowią przychód tego organizatora (kiedy organizator działa w formie organizacyjno-prawnej spółki z o.o. lub zakładu budżetowego) albo wpływają bezpośrednio do budżetu miasta (kiedy organizator jest jednostką budżetową gminy lub wydziałem urzędu – najczęściej spotykane rozwiązanie). W modelu tym, który już obowiązuje lub do którego dąży się obecnie – w świetle zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – w większości dużych i średnich miast w Polsce (w tym w Koszalinie), finansowanie usług komunikacji miejskiej odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu miasta lub z budżetu organizatora (do którego spływają także ewentualne dopłaty z gmin ościennych). Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury;
- sprzętanie przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, budowę systemu informacji pasażerskiej, itd.

Sposobem finansowania komunikacji miejskiej może też być udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Miasto Koszalin dotychczas nie udostępniało za odpłatnością operatorowi nabytych we własnym imieniu środków transportu.

Wydatki bieżące pokrywane są przychodami ze sprzedaży biletów i z opłat dodatkowych wnoszonych przez pasażerów, wpływami z opłat i kar, wpływami z opłat za korzystanie z przystanków oraz wpływami za dzierżawę taboru z wyposażeniem. Wpływy te nie pokrywają w całości ponoszonych wydatków – konieczne stają się więc dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których terenie realizowane są przewozy. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają efektywności ekonomicznej;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorzady prawem niektórych grup społecznych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów.

Środki budżetowe jednostek samorządu terytorialnego, to także:

- partycypacje gmin ościennych zainteresowanych funkcjonowaniem transportu publicznego na ich terenie – w oparciu o porozumienia pomiędzy tymi jednostkami;
- środki celowe na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych;
- wkład własny w projektach unijnych.

Miasto Koszalin, analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie oraz w gminach ościennych jest finansowane z czterech źródeł. Pierwsze z tych źródeł stanowią przychody ze sprzedaży biletów oraz z opłat dodatkowych, drugie – dopłaty z budżetu miasta Koszalina oraz z budżetów gmin ościennych. Trzecim źródłem są dodatkowe wpływy z opłat za korzystanie z przystanków i innych opłat od przewoźników.

Wpływy ze sprzedaży biletów stanowią w Koszalinie przychód operatora. Koszty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przychodów ze sprzedaży biletów i pozostałych oraz sumy dopłat budżetowych w latach 2010-2014, przedstawiono w tabeli 40.

Tab. 40. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie w latach 2010-2014 [tys. zł]

Rok	Koszty		Przychody		Środki z budżetu miasta przekazywane MZK			Wskaźnik odpłatności [%]
	publ. transportu zbior.	inne	ze sprzedaży biletów	pozostałe	łącznie	dopłaty /rekompensaty	inne	
2010	21 533,2	13 510,2	11 519,8	15 065,4	9 140,0	8 340,0	800*	53,5
2011	22 927,7	10 473,8	11 998,9	12 167,4	9 600,0	9 600,0	-	52,3
2012	23 313,6	7 540,4	12 383,8	9 153,9	9 150,0	9 000,0	150**	53,1
2013	22 472,5	10 949,6	12 216,0	12 526,0	9 016,2	8 700,0	316,2**	54,4
2014	22 531,6	14 334,0	11 723,2	15 939,4	8 570,0	8 570,0	-	52,0

* – podwyższenie kapitału, ** – pokrycie strat za rok poprzedni.

Źródło: dane MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

Wskaźnik odpłatności usług obrazuje stopień pokrycia kosztów realizacji usług publicznego transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży biletów.

Operator koszalińskiej komunikacji miejskiej, MZK Sp. z o.o. w Koszalinie, prowadzi szeroką działalność dodatkową (przewozy turystyczne statkiem „Koszałek”, przewozy okazjonalne, sprzedaż paliw, usługi diagnostyczne, warsztatowe, reklamowe, myjnię, serwis wymiany i przechowywania opon, wynajem pojazdów i nieruchomości oraz sprzedaż biletów przez kierowców), z której zyski są także przeznaczane na finansowanie komunikacji miejskiej.

Komunikacja podmiejska w Koszalinie, obsługując okoliczne gminy, zaspokaja głównie potrzeby zdefiniowane przez mieszkańców Koszalina. Obecnie tylko linie 3 i 4 obsługujące Niekłonice, realizują kursy zaspokajające potrzeby mieszkańców gminy Świeszyno. Z tej przyczyny dopłaty do usług komunikacji miejskiej dokonywane są obecnie tylko przez tę gminę – w wysokości 26,7 tys. zł w 2012 r. oraz po 30,0 tys. zł. w 2013 r. i w 2014 r. Pozostałe kursy do gmin ościennych, jako wykonywane przede wszystkim dla mieszkańców Koszalina i turystów odwiedzających miasto, są finansowane przez Koszalin.

Na tle innych miast o porównywalnej liczbie mieszkańców, Koszalin wyróżniał się w 2012 r. stosunkowo wysokim wskaźnikiem odpłatności, natomiast wartość liczby wozokilometrów, przypadającej na jednego mieszkańca, należała do najniższych. Porównanie finansowania komunikacji miejskiej w Koszalinie do jej finansowania w innych, wybranych miastach o porównywalnej wielkości w kraju, przedstawiono w tabeli 41.

W 2013 r. – według informacji MZK Sp. z o.o. w Koszalinie – wysokość dopłaty budżetowej ukształtowała się na poziomie tylko 82% należnej rekompensaty, zaś pozostała jej część wyrównywana jest poprzez pokrycie strat w spółce. Wysoki wskaźnik odpłatności jest korzystny z punktu widzenia budżetu miasta i gmin ościennych, gdyż pozwala ograniczyć udział dopłat do komunikacji miejskiej w wydatkach bieżących i tym samym bezpieczniej zachować niezbędną równowagę finansową budżetu. Świadczy też o racjonalnym prowadzeniu gospodarki przez podmiot wewnętrzny.

W 2012 r. wskaźnik odpłatności usług koszalińskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 53,1%, w 2013 r. – na poziomie 54,4%, a w 2014 r. na poziomie 52,0% pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów.

W związku ze zmianami demograficznymi społeczeństwa Koszalina (rosnącym udziałem segmentu mieszkańców nabywających prawo do przejazdów bezpłatnych), w wariacie minimalnym zakłada się, że w okresie planowania wskaźnik odpłatności usług będzie spadać. Organizator miejskiego publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie musi podjąć więc zdecydowane działania, aby udział przychodów ze sprzedaży biletów w kosztach świadczenia usług, ukształtował się w przedziale 45-50%.

Tab. 41. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Koszalinie oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2012 r.

Miasto	Ludność miasta [tys.]	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Wydatki bieżące z budżetu na komunikację [zł]	Liczba wzkm [tys.]	Wskaźnik odpłatności z biletów [%]	Liczba wzkm na mieszkańca
Płock	124,5	16 112	20 129	6 030	40,0	48,4
Opole	122,4	16 371	12 760	4 732	49,6	38,7
Zielona Góra	119,2	15 714	14 213	3 993	47,5	33,5
Tarnów*	113,2	13 169	23 897	4 725	55,1	41,7
Koszalin	109,2	12 216	8 700	2 688	54,4	24,6
Kalisz	104,9	8 712	10 561	3 033	43,4	28,9
Legnica	102,7	11 960	10 086	3 425	51,8	33,3
Grudziądz*	98,7	10 433	26 043	2 740	45,2	27,8
Słupsk*	95,9	11 999	24 328	3 073	52,0	32,0

* – utworzono wyodrębnionego instytucjonalnie organizatora przewozów.

Źródło: „Komunikacja Miejska w Liczbach” 2014 nr 2/12. IGKM, Warszawa s. 18-51.

W okresie planowania zakłada się utrzymanie zasady pokrywania kosztów organizowania i świadczenia usług przewozowych przychodami z biletów i dopłatami z budżetów samo-

rządów, a finansowania inwestycji – ze środków własnych operatora, ewentualnie wspomaganych zakupami i modernizacją taboru przez miasto Koszalin. W inwestycjach taborowych preferowany będzie tabor niskoemisyjny.

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w koszalińskiej komunikacji miejskiej polega na pobieraniu przez operatora opłat za bilety i na przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu różnicy pomiędzy poniesionymi przez niego kosztami świadczenia usług i przychodami uzyskiwanymi ze sprzedaży biletów. W okresie planistycznym zakłada się utrzymanie tej formy finansowania operatora.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, stąd wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów.

Przyszła struktura taryfy biletowej powinna zapewniać możliwie największą liczbę pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej i – jednocześnie – możliwie wysoką przychodowość. Jednym z ważnych aspektów w polityce taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (duża sieć punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji miejskiej. Cena sieciowego biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie 25-30 biletów jednorazowych. Obecnie w Koszalinie jego cena jest wysoka, czyli relatywnie nieatrakcyjna dla pasażerów, stanowi bowiem równowartość około 34 biletów jednorazowych. W planowanej polityce taryfowej powinna być stosowana zasada stosowania wskaźnika 25 do 30 przejazdów na podstawie biletu jednorazowego jako równowartość ceny sieciowego (miejskiego) biletu miesięcznego lub 30-dniowego. Należy jednak zwrócić uwagę, że uatrakcyjnienie cen biletów okresowych zmniejszy poziom wskaźnika odpłatności usług.

Wpływ na wysokość współczynnika odpłatności, a w efekcie niezbędnego dofinansowania z budżetów jednostek samorządowych, ma także stosowana polityka preferencji w dostępie do dróg i infrastruktury przystankowej dla publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Traktowanie w równy sposób przewozów komercyjnych, transportu indywidualnego i publicznego transportu zbiorowego zwiększa kongestię w mieście, stwarza konkurencję komercyjnych przewozów pasażerskich na trasach o największych

potokach pasażerskich i w efekcie powoduje zmniejszanie atrakcyjności transportu publicznego oraz postępujący spadek liczby pasażerów. Dla zahamowania tendencji spadkowych, szczególnie w segmencie pasażerów wnoszących opłaty za przejazd, ponad wynikające ze zmian demograficznych, konieczne jest systematyczne wprowadzanie preferencji dla transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej. Działania takie podjęte w wariacie rozwojowym pozwolą na ograniczenie stopnia zmniejszania się współczynnika odpłatności.

Prognozowane kwoty przychodów ze sprzedaży biletów, kosztów, rekompensaty oraz wskaźnika odpłatności w okresie planistycznym, przedstawiono w tabeli 42 – dla wariantu minimalnego i w tabeli 43 – dla wariantu rozwojowego.

Tab. 42. Finansowanie koszalińskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariacie minimalnym

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Koszty publicznego transportu zbiorowego [tys. zł]	Rekompensata [tys. zł]		Wskaźnik odpłatności [%]
			ogółem	w tym dopłaty gmin	
2014	11 723	22 532	11 380	30	52,0
2020	10 587	22 572	11 985	30	46,9
2025	10 372	22 981	12 609	31	45,1

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 43. Finansowanie koszalińskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariacie rozwojowym

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Koszty publicznego transportu zbiorowego [tys. zł]	Rekompensata [tys. zł]		Wskaźnik odpłatności [%]
			ogółem	w tym dopłaty gmin	
2014	11 723	22 532	11 380	30	52,0
2020	12 159	25 235	13 077	36	48,2
2025	11 937	25 693	13 756	42	46,5

Źródło: opracowanie własne.

Powodem założonego wzrostu dopłat jest także zmiana struktury mieszkańców, wynikająca ze zmian demograficznych, a skutkiem tych zmian jest spadek liczby pasażerów wnoszących opłaty. W wariacie rozwojowym rekompensata jest niższa, co jest efektem podjęcia szerokiego zestawu działań w celu uatrakcyjniania komunikacji miejskiej i zmniejszania kon-

gestii w ruchu drogowym, których rezultatem będzie wzrost liczby pasażerów i wpływów z biletów.

5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji

Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie uruchomił w grudniu 2008 r., jako jeden z pierwszych w kraju, system informacji pasażerskiej Traveller (wg technologii Seasam Oy Finlandia). W ramach tego systemu wyposażono wszystkie autobusy w moduły GPS z przesyłem danych on-line do serwera oraz uruchomiony został centralny serwer zarządzający. Do systemu należą także monitory wskazujące w czasie rzeczywistym czas przyjazdu autobusów na przystanki, wirtualne monitory internetowe oraz wyszukiwarka internetowa i mapa z umiejscowieniem pojazdów na trasie. System jest połączony z programem Incom do generowania rozkładów jazdy. System funkcjonował w wersji oryginalnej do 2012 r., w którym zakończył się okres wsparcia. W ostatnich dwóch latach służby MZK Sp. z o.o. rozbudowały system siłami własnymi o nowe wirtualne monitory funkcjonujące w miejscach publicznych (siedziba firmy, Urząd Miejski, budynek ZUS, budynek Politechniki przy ul. Śniadeckich i przychodnie specjalistyczne przy szpitalu wojewódzkim). Mankamentem zastosowanego rozwiązania jest konieczność poniesienia wysokich nakładów na podniesienie wersji systemu – z powodu wycofania z produkcji części jego już przestarzałych elementów. Obecnie, wskutek zużycia elementów, system nie obejmuje już całego taboru eksploatowanego w koszalińskiej komunikacji miejskiej.

MZK Sp. z o.o. w Koszalinie w najbliższych latach będzie kontynuował działania zmierzające do zastąpienia wycofanych z produkcji modułów GPS urządzeniami powszechnie dostępnymi. W przypadku niepowodzenia w zastąpieniu urządzeń oryginalnych, Spółka – przy wsparciu Miasta Koszalin – podejmie działania zmierzające do odnowy systemu informacji pasażerskiej, aby nie pogorszyć zakresu informacji dostępnej dla klientów. Ważnym elementem, który zwiększy bezpieczeństwo pojazdów i pasażerów oraz sprawność funkcjonowania komunikacji miejskiej, jest doposażenie autobusów w urządzenia do bezpośredniej łączności z dyspozytorem.

MZK Sp. z o.o. w Koszalinie od wielu lat systematycznie inwestuje w odnowę taboru, wymieniając najstarsze pojazdy na autobusy fabrycznie nowe. W 2012 r. spółka zakończyła realizację projektu pn. „Zakup autobusów” o wartości 9 620 734,47 zł, dofinansowanego kwotą 6 055 311,82 zł z Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, oś priorytetowa 2, działanie 2.1., poddziałanie 2.1.1. pod nazwą „Zintegrowany system transportu publicznego”. Zgodnie z umową, podpisaną dnia 05.07.2010 r. z Urzędem Marszałkowskim, projekt obejmował dofinansowanie zakupu 10 szt. autobusów

w latach 2010-2012. W 2010 r. Spółka nabyła dwa pojazdy standardowe, a w latach 2011 i 2012 – po trzy pojazdy standardowe i po jednym przegubowym.

W zakupionych autobusach zastosowano niską podłogę, funkcję przykłąku, rampy dla wózka inwalidzkiego oraz specjalnie przeznaczone miejsca dla wózków inwalidzkich. Autobusy posiadają wysokie parametry techniczne, zapewniają bezpieczeństwo i komfort obsługi pasażerów oraz klimatyzację przestrzeni pasażerskiej. W zakresie ochrony środowiska autobusy spełniają normę czystości emisji spalin EURO-5.

W ramach tego samego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego i w zakresie tego samego poddziałania, MZK Sp. z o.o. w Koszalinie zrealizował w 2010 r. inwestycję budowy nowej myjni autobusowej, w projekcie pn. „Modernizacja myjni dla autobusów i samochodów ciężarowych”. Wartość projektu opiewała na kwotę 1 809 845,60 zł, a dofinansowanie ze środków europejskich wyniosło 1 031 058,59 zł, tj. 69,5% całkowitych kosztów kwalifikowanych.

Nowoczesna myjnia umożliwi mycie zewnętrzne pojazdów o maksymalnej długości 18,5 m. Automatyka myjni pozwala na jej wykorzystywanie do mycia autobusów, ciągników siodłowych (w tym z naczepą), samochodów ciężarowych i dostawczych oraz samochodów osobowych i przyczep. Możliwe jest przeprowadzenie mycia szybkiego (bez dachu), mycia podwozia, mycia z woskowaniem, itp. – z możliwością powtarzania czynności.

Myjnia pracuje w systemie recyrkulacyjnym wody, działającym w obiegu zamkniętym, który pozwala na powtórne użycie wody przy wysokim, aż 85% jej wykorzystaniu. Odzysk wody oparty jest na regenerowanym filtrze żwirowo-piaskowym ze stacją napowietrzania i chemicznego dozowania środków biodegradowalnych.

Poza realizacją inwestycji w postaci budowy myjni dla autobusów, MZK Sp. z o.o. systematycznie odnawiał użytkowane obiekty. W 2013 r. zakończono generalny remont budynków i placu zajezdni.

W okresie planistycznym MZK Sp. z o.o. zamierza nadal realizować program wymiany taboru, doprowadzając do całkowitego zastąpienia taboru wysokopodłogowego pojazdami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Systematyczna wymiana taboru autobusowego pozwala na wyraźną poprawę standardu obsługi pasażerów, zwiększa dostępność komunikacji miejskiej dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i stanowi dobrą bazę do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Odnowa taboru w okresie progностycznym będzie więc nadal kontynuowana. Zakłada się, że wymiana taboru następowała będzie ze środków operatora, ale nie wyklucza się zakupu taboru przez miasto Koszalin, w szczególności z wykorzystaniem środków pomocowych, a następnie przekazanie

ich do eksploatacji w komunikacji miejskiej operatora wewnętrznego, na podstawie odrębnej umowy.

W latach 2006-2010 Miasto Koszalin wydatkowało na inwestycje związane z transportem 88,6 mln zł. W tym czasie zrealizowano 45 przedsięwzięć, w tym nowe odcinki dróg, przebudowę skrzyżowań, wiaduktów i poprawę bezpieczeństwa ruchu. W kolejnym okresie, w latach 2010-2014, zrealizowano inwestycje transportowe o wartości 221,6 mln zł. Zestawienie środków wydatkowanych w poszczególnych latach przedstawiono w tabeli 44.

W 2014 r. zrealizowano kilkanaście kolejnych nowych inwestycji w zakresie transportu – o łącznej wartości około 68 mln zł, w tym m.in.:

- usprawnienie ruchu na drodze krajowej nr 6 (ul. Szczecińska);
- przebudowę skrzyżowania ul. Połczyńskiej z ul. Wrzosów;
- przebudowę ul. 4 Marca;
- przebudowę ul. Wojska Polskiego;
- przebudowę ul. Morskiej;
- przebudowy ulic: Tetmajera, Bosmańskiej, Kołłątaja, Szymanowskiego i Sikorskiego;
- budowę ścieżki rowerowej w ciągu ul. Słupskiej (odcinek Góra Chełmska – Kłós).

Tab. 44. Inwestycje w zakresie rozbudowy systemu transportowego zrealizowane w Koszalinie w latach 2010-2014 [tys. zł]

Rok	Rok budżetowy					Razem
	2010	2011	2012	2013	2014	
Drogi i skrzyżowania	20 152,3	43 169,2	28 941,8	32 095,0	44 397,0	168 755,30
Mosty i wiadukty	5 742,1	154,4	4 199,6	4 250,4	10 991,3	25 337,80
Chodniki i ścieżki rowerowe	868,1	1 111,1	910,5	1 764,3	5 832,5	10 486,50
Parkingi i miejsca postojowe	268,6	153,5	175,4	174,9	690,9	1 463,30
Projekty: Inteligentny Koszalin, Budowa Inteligentnego Systemu Transportowego	677,6	1 867,9	1 136,3	5 924,6	5 974,0	15 580,40
Razem rok	27 708,7	46 456,1	35 363,6	44 209,2	67 885,7	221 623,30

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg Miejskich w Koszalinie.

Kolejnym obszarem wymagającym interwencji Miasta Koszalin w zakresie zarządzania transportem publicznym jest poprawa funkcjonalności obydwu dworców komunikacji publicznej – kolejowego i autobusowego. Miasto dążyć będzie do zapewnienia wielofunkcyjnego

węzła przesiadkowego, obsługującego obok komunikacji kolejowej również komunikację autobusową – miejską i podmiejską (w tym minibusową).

W nowym rozwiązaniu funkcjonalno-przestrzennym właściwym byłoby zintegrowanie dworców oraz uwzględnienie potrzeb parkingowych dla samochodów osobowych i rowerów. Przeprowadzony został konkurs urbanistyczno-architektoniczny na opracowanie projektu koncepcyjnego obejmującego Dworce PKP i PKS w Koszalinie wraz z terenami przyległymi – „Przystanek Koszalin”, którego wyniki staną się podstawą ustalenia wytycznych do sporządzanych dokumentów planistycznych. W dniu 25 września 2014 r. Rada Miejska w Koszalinie podjęła Uchwałę Nr XLVIII/687/2014 o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Koszalina.

Planowane inwestycje spowodują wzrost jakości usług koszalińskiej komunikacji miejskiej i przyczynią się do skrócenia czasu przejazdu jej pojazdów, przez co wpłyną na zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego i usprawnią poruszanie się po mieście, zwiększając przy tym bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W kolejnych latach miasto Koszalin powinno rozpocząć prace nad wdrożeniem inteligentnego systemu zarządzania ruchem (ITS), w ramach którego wprowadzone byłyby priorytety dla pojazdów komunikacji miejskiej. Jednocześnie powinna nastąpić poprawa funkcjonalności przystanków komunikacji miejskiej, polegająca na usprawnieniu lokalnego układu komunikacyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a także na przebudowie zatok i pętli autobusowych.

Funkcjonalność koszalińskiej komunikacji miejskiej ogranicza aktualnie dość niska gęstość przystanków w ścisłym centrum miasta (ul. Zwycięstwa) i w rejonie akademików Politechniki Koszalińskiej (ul. Orłąt Lwowskich). Odległości międzyprzystankowe wynoszące od 700 do nawet 1 000 metrów, nie spełniają standardów, które powinny obowiązywać w ścisłym centrum miasta – w obszarach silnie zurbanizowanych, w których zlokalizowano szereg obiektów użyteczności publicznej. W ramach ewentualnej przebudowy wymienionych ulic i przy realizacji planowanych działań zmierzających do uspokojenia ruchu drogowego w centrum Koszalina, należałoby przeanalizować możliwość wyznaczenia nowych przystanków komunikacji miejskiej w lokalizacjach pomiędzy najbardziej oddalonymi od siebie obecnie przystankami, w celu poprawy dostępności transportu publicznego dla mieszkańców Koszalina i zamiejscowych studentów Politechniki Koszalińskiej.

Poza inwestycjami w system drogowy, w okresie planistycznym podjęte zostaną działania zmierzające do wprowadzenia elektronicznego systemu biletowego.

Głównym celem przedsięwzięć inwestycyjnych jest poprawa funkcjonalności transportu publicznego aglomeracji koszalińskiej, w tym zapewnienie jego efektywności. Realizacja opi-

sanych przedsięwzięć przyczyni się do zwiększenia potencjału rozwojowego i atrakcyjności aglomeracji koszalińskiej oraz wzrostu mobilności mieszkańców.

Istotnym elementem rozwoju systemów transportowych Koszalina będą także działania zmierzające do dalszego rozwoju systemu tras rowerowych. Przewiduje się w okresie planistycznym dalszą rozbudowę systemu ścieżek rowerowych – poprzez tworzenie nowych tras rowerowych i rozbudowę już istniejących.

W okresie planowania będzie kontynuowana systematyczna modernizacja przystanków i zatok, w tym wymiana wiat przystankowych – dla utrzymania obecnego ich udziału w liczbie przystanków i ciągłego podwyższania standardu obsługi pasażerów.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Podział zadań przewozowych

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze Koszalina i gmin ościennych wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich.

Dla miast dużych i średnich – do których można zaliczyć Koszalin – oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunikacyjną, udział transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 50%²⁵. W gminach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%.

Zrealizowane do tej pory dla Koszalina i okolicznych gmin opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Podział zadań przewozowych na obszarze podmiejskim powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja miejska obsługuje zwyczajowo rejony przyległe do granic miasta. Lokalna komunikacja komercyjna, eksploatująca innego rodzaju tabor, obejmuje swoim zasięgiem zazwyczaj obszar sięgający do 50 km od granic miasta. Rolą komunikacji miejskiej jest obsługa tych obszarów, w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z usług innych przewoźników – z powodu przepełnienia pojazdów przyjeżdżających z dalszych odległości oraz w których przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

Wprowadzenie integracji taryfowej na odcinkach wymienionych połączeń komercyjnych, pokrywających się z siecią linii autobusowych koszalińskiej komunikacji miejskiej, umożliwiłoby poprawę obsługi komunikacyjnej gmin ościennych.

6.2. Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań związanych z poprawą oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W tym zakresie, analizie poddano obecny

²⁵ Por. *Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

stopień realizacji postulatów przewozowych i wskazano działania, których podjęcie przyczyniłoby się do poprawy stopnia dostosowania oferty przewozowej do oczekiwań mieszkańców. Uzyskana w ten sposób poprawa jakości publicznego transportu zbiorowego podniesie jego atrakcyjność w stosunku do motoryzacji indywidualnej.

MZK Sp. z o.o. w Koszalinie prowadzi badania satysfakcji pasażerów od wielu lat. Pierwsze takie badanie zostało przeprowadzone w 2002 r. metodą wywiadu bezpośredniego i obejmowało takie cechy komunikacji miejskiej jak: niezawodność, warunki podróży, ocenę autobusów i przystanków oraz ocenę kierowców.

Operator koszalińskiej komunikacji miejskiej systematycznie dokonuje badań sprawdzających i uzupełniających, często określając stosunek pasażerów do tych samych cech komunikacji miejskiej. Od 2010 r. wprowadzono, obok ankietowania bezpośredniego, system oceny operatora przez pasażerów, za pośrednictwem Internetu.

Ankietowanie poprzez Internet ma charakter sprawdzający, umożliwia także bardziej swobodne wyrażanie przez pasażera swoich poglądów oraz zgłaszanie uwag i wniosków. Ostatnie badanie metodą bezpośrednią Spółka przeprowadziła w 2013 r.

Poza badaniami marketingowymi, prowadzony jest stały proces nadzoru nad pracą przewozową, analizowania zakłóceń w kursowaniu pojazdów i ich punktualności oraz sprawdzania zgodności oferowanych parametrów jakościowych usługi z przyjętymi ich standardami (np. w zakresie czystości pojazdów).

W tabeli 45 przedstawiono wyniki badań satysfakcji pasażerów przeprowadzonych przez MZK Sp. z o.o. w ostatnich trzech latach.

Średnią ocenę koszalińskiej komunikacji miejskiej, wynoszącą w zależności od badania od 3,73 do 3,87 w skali od 1 do 5, należy uznać za dość dobrą. Zwraca uwagę niższa od przeciętnej ocena niezawodności oraz sprawności i funkcjonalności – ocena taka jest zawsze związana w pewnej mierze z dostosowaniem rozkładów jazdy do potencjalnych potrzeb pasażerów. Niższa ocena niezawodności może dotyczyć niedokładnej realizacji rozkładów jazdy albo też zbyt niskiej częstotliwości kursowania linii. Ocena ta jest bardzo ważna, stanowi bowiem element zachęty dla codziennego korzystania z komunikacji miejskiej i pozostawienia samochodu osobowego w domu lub przyczynę rezygnacji pasażerów z komunikacji publicznej na rzecz innych sposobów odbywania podróży.

Ocena preferencji pasażerów dokonywana przez operatora za pomocą Internetu jest pomocna, lecz nie zawsze otrzymane wyniki są do końca zgodne z faktyczną opinią pasażerów. Nie wszystkie bowiem grupy pasażerów mogą i chcą w takich badaniach uczestniczyć. Dla porównania stopnia zgodności osiągniętych wyników z faktycznymi preferencjami pasażerów

rów, co kilka lat badania internetowe powinny być poddane weryfikacji przez wyspecjalizowaną firmę zewnętrzną.

Tab. 45. Zestawienie ocen z badań satysfakcji pasażerów prowadzonych w latach 2011-2013 przez MZK Sp. z o.o. w Koszalinie

Cecha komunikacji miejskiej	Średnia ocena (w skali od 1 do 5)		
	Ankiety internetowe – 2011 r.	Ankiety internetowe – 2012 r.	Ankiety bezpośrednie – 2013 r.
Niezawodność (punktualność, wykonanie kursów, częstotliwość)	3,0	3,5	3,75
Warunki podróży (bezpieczeństwo, komfort jazdy, dostępność przystanków, przesiadki)	4,0	4,0	3,80
Autobusy (stan techniczny, czystość)	4,0	4,0	4,10
Kierowcy (kultura obsługi, sposób jazdy)	4,0	4,0	3,94
Przystanki (wyposażenie, czytelność rozkładów, tablice informacji pasażerskiej)	3,66	3,66	3,93
Cena biletu (konkurencyjność cenowa, ocena możliwości zakupu)	3,79	3,9	4,04
Sprawność i funkcjonalność (dostosowanie komunikacji do potrzeb pasażerów)	3,5	3,5	3,53
Ocena ogólna	3,73	3,74	3,87

Źródło: dane MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

We wrześniu 2014 r. na zlecenie Urzędu Miasta w Koszalinie wykonano badania głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej. Badanie przeprowadzono na reprezentatywnej próbie osób w wieku nie mniej niż 16 lat (liczba wywiadów n=880), o szacunkowo dobranej strukturze płci i wieku, odpowiadającej całej populacji pasażerów. Rejony, w których przeprowadzano wywiady, zostały równomiernie rozłożone na obszarze sieci koszalińskiej komunikacji miejskiej, jednak wyłącznie w granicach administracyjnych Koszalina. Pytanie dotyczące częstotliwości korzystania z lokalnego transportu publicznego przez osoby, które ukończyły 70 lat, uzupełniając zadawane było w trakcie trwających w tym samym okresie badań przychodowości koszalińskiej komunikacji miejskiej

[n=1 212]. Dane zebrane zostały metodą bezpośredniego wywiadu kwestionariuszowego (PAPI).

Do głównych celów badania należało poznanie oceny funkcjonowania koszalińskiej komunikacji miejskiej oraz zbadanie głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej, w tym:

- ustalenie hierarchii postulatów przewozowych;
- wyznaczenie głównych obszarów koszalińskiej komunikacji miejskiej wymagających poprawy;
- poznanie oczekiwanego standardu wygody w podróżach komunikacją miejską;
- ustalenie, jakie środki transportu są najczęściej wykorzystywane w codziennych podróżach po Koszalinie;
- poznanie innych opinii, postulatów i uwag pasażerów.

Ponadto, pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej zapytano o pożądane przez nich nowe połączenia komunikacją miejską, zakres wykonywanych przez respondentów podróży z przesiadkami oraz o częstotliwość korzystania z koszalińskiej komunikacji miejskiej przez osoby, które ukończyły 70 lat.

Poznanie odsetka ludzi wykonujących podróże z przesiadkami oraz czasu trwania tych podróży miało na celu zaprojektowanie taryfy biletu czasowego dedykowanego dla koszalińskiej komunikacji miejskiej.

Koszalińska komunikacja miejska otrzymała od pasażerów ocenę dobrą, która wyniosła 3,97 w skali od 2 do 5 (60% ankietowanych przyznało ocenę dobrą, a 18% ocenę bardzo dobrą). Ocenę niedostateczną przyznało tylko 2,3% ankietowanych.

Najczęściej podawane przyczyny złej oceny koszalińskiej komunikacji miejskiej dotyczyły:

- zbyt niskiej częstotliwości kursowania autobusów;
- częstych opóźnień w kursowaniu autobusów;
- zbyt wysokich cen biletów.

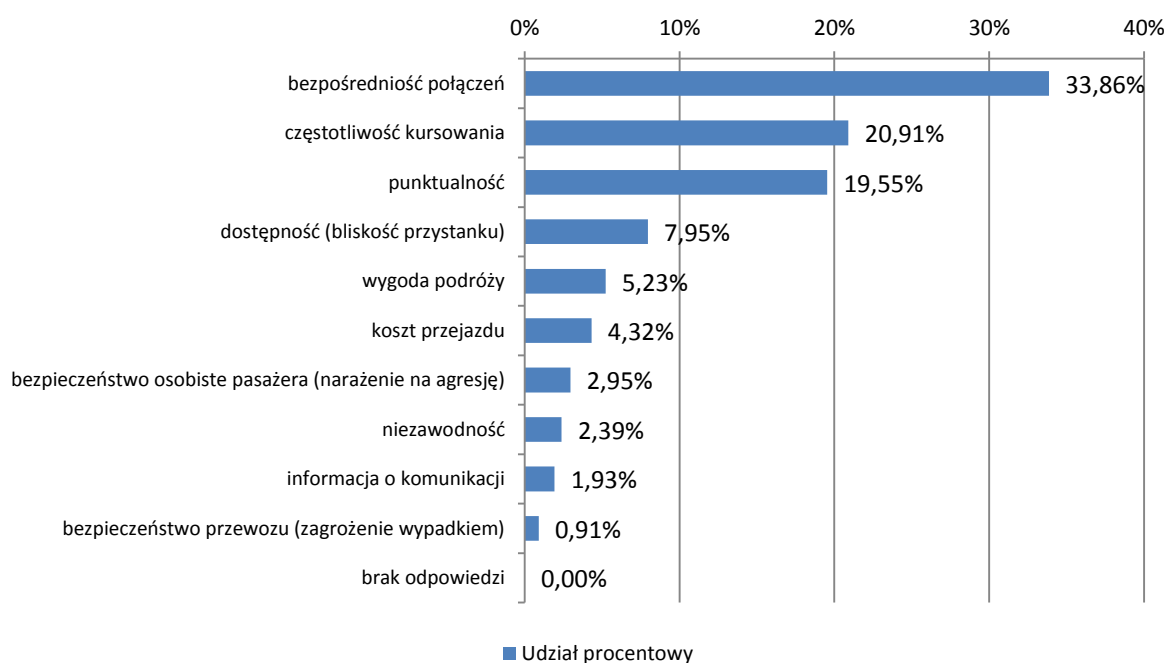
Mając na uwadze kryterium wieku, można stwierdzić, że koszalińską komunikacją miejską najlepiej oceniły osoby najstarsze, znajdujące się w przedziale wiekowym powyżej 70 lat, które wystawiły ocenę 4,13. Najniższą ocenę wystawili natomiast respondenci reprezentujący przedział wiekowy 41-50 lat. Średnia ocena przez nich wystawiona wyniosła 3,84.

Biorąc pod uwagę analogiczne badania, przeprowadzone w ostatnim czasie w innych miastach identyczną metodą, a mianowicie w Białymstoku, Pabianicach, Pile, Płocku, Radomiu, Rzeszowie i Słupsku, należy zauważyć, iż w Koszalinie ocena ogólna komunikacji miejskiej była nieznacznie powyżej średniej z ocen wyliczonej dla wymienionych miast.

Przeprowadzone badania określiły główne preferencje komunikacyjne pasażerów. Każdy ankietowany miał za zadanie wybrać trzy postulaty przewozowe uznane przez siebie za najważniejsze i uszeregować je wg kryterium istotności. Wśród trzech najważniejszych postulatów wskazanych przez respondentów znalazły się bezpośredniość, częstotliwość i punktualność.

Przy uwzględnieniu wszystkich wybieranych postulatów, na pierwszym miejscu znalazła się punktualność, uzyskując 20% wskazań, na drugim miejscu częstotliwość – 17% wskazań, a na trzecim bezpośredniość – 16% wskazań.

Uwzględniając tylko jeden, najistotniejszy postulat, pasażerowie komunikacji miejskiej na pierwszych trzech miejscach uszeregowali te same cechy lecz w innej kolejności: najważniejszym postulatem była bezpośredniość, a na kolejnych miejscach znalazły się częstotliwość i punktualność. Różnica pomiędzy postulatem bezpośredniości i częstotliwości była jednak wyraźnie większa. Wyniki badań przedstawiono na rysunku 22.



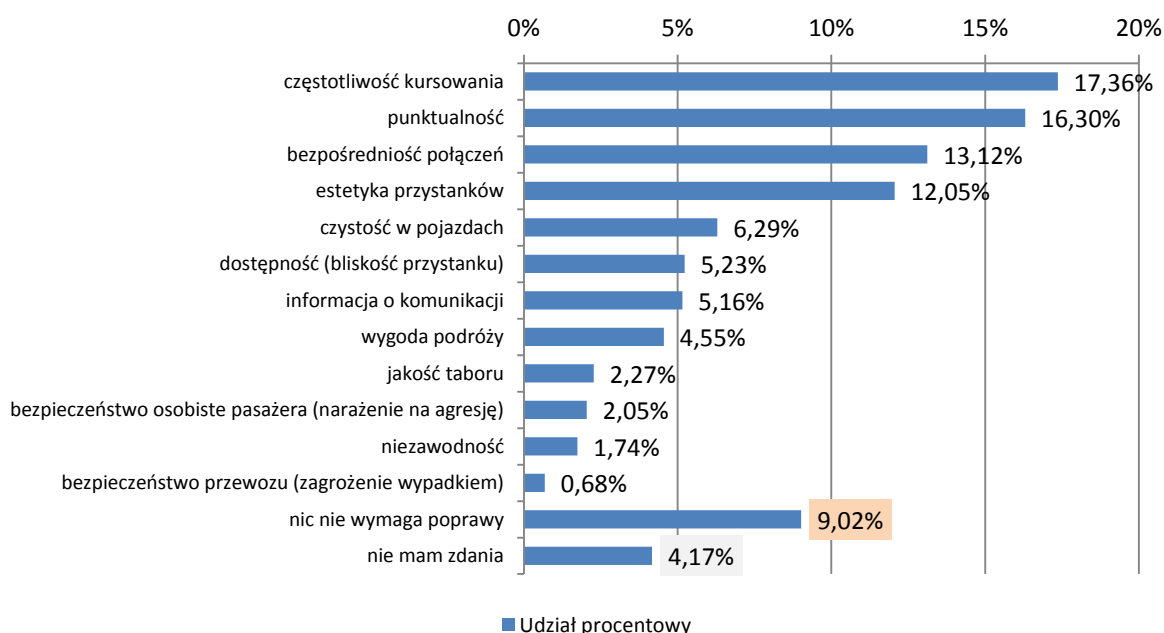
Rys. 22. Hierarchizacja postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem koszalińskiej komunikacji miejskiej – najistotniejsza cecha – wrzesień 2014 r.

Źródło: *Badania głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej w Koszalinie, Koszalin, 2014 r.*

Na rysunku 23 zaprezentowano cechy koszalińskiej komunikacji miejskiej uznane przez ogół respondentów za wymagające poprawy, w przekroju liczby wystąpień każdej z cech.

Częstotliwość kursowania oraz punktualność były cechami wskazywanymi zarówno jako najważniejsze postulaty przewozowe, jak i przedstawianymi jako najistotniejsze postulaty wymagające poprawy. Kolejnymi wskazywanymi postulatami przewozowymi wymagającymi poprawy były bezpośredniość połączeń i estetyka przystanków, jednak te cechy wskazywano rzadziej. Odpowiedź, że nic nie wymaga poprawy, uzyskała 9,0% wskazań.

Wśród pasażerów, którzy wystawili koszalińskiej komunikacji miejskiej ocenę bardzo dobrą (przy uwzględnieniu liczby wystąpień każdej z cech), zaledwie 19% wskazań padło na odpowiedź, iż żadna cecha komunikacji miejskiej nie wymaga poprawy. W grupie osób, które wystawiły komunikacji miejskiej ocenę niedostateczną, jako cecha wymagająca poprawy najczęściej była wskazywana częstotliwość (24% wskazań).



Rys. 23. Postulaty przewozowe dotyczące koszalińskiej komunikacji miejskiej wymagające poprawy, liczba wystąpień każdej z cech – wrzesień 2014 r.

Źródło: *Badania głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej w Koszalinie, Koszalin, 2014 r.*

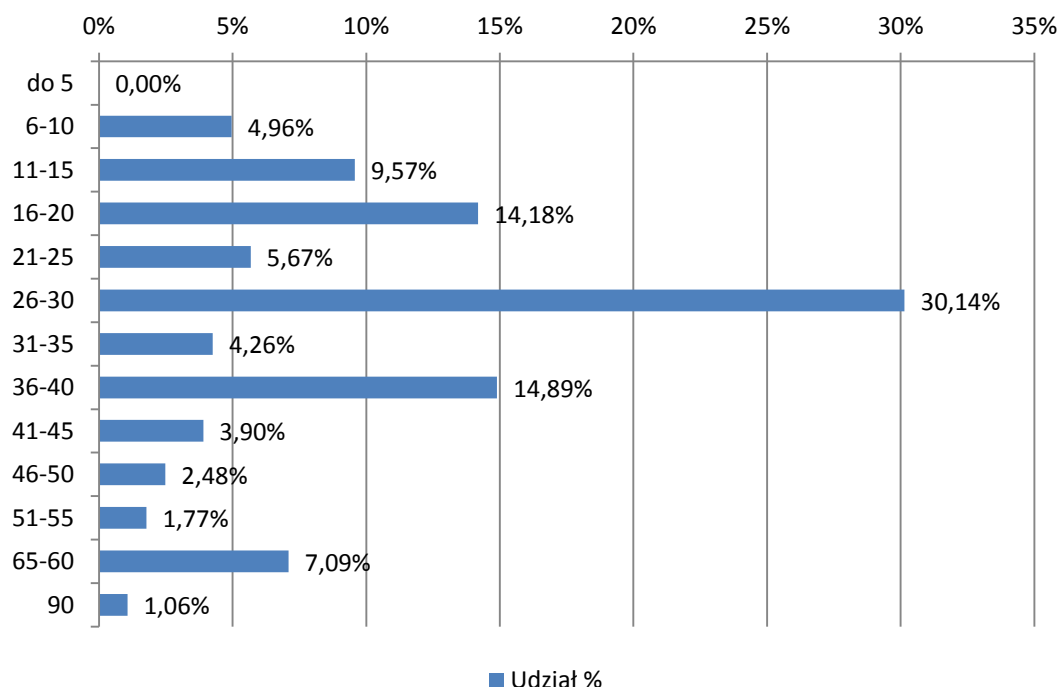
Dwie najistotniejsze cechy wymagające poprawy, przy uwzględnieniu tylko jednej z nich, to także częstotliwość kursowania (18%), punktualność (16% wskazań) i bezpośredniość połączeń (15%).

W pytaniu o preferencje dotyczące oczekiwanego standardu wygody w pojazdach komunikacji miejskiej, respondenci udzielali najczęściej odpowiedzi, że oczekują przeważnie miejsca siedzącego (35% wskazań) lub zawsze miejsca stojącego (25% wskazań). Dopiero

na trzecim miejscu (24% wskazań) znalazło się wskazanie oczekiwania miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach.

Wśród ankietowanych pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej 68% uznało, iż nie wykonuje podróży z przesiadkami. Pozostałym 32% respondentów zadano pytanie dotyczące liczby przejazdów w najczęściej realizowanej podróży z przesiadkami oraz czasu jej trwania. Podróże dwoma środkami komunikacji miejskiej stanowiły około 90% realizowanych podróży z przesiadkami, a maksymalna liczba zadeklarowanych przesiadek to 3.

Na rysunku 24 zaprezentowano czas trwania podróży z przesiadkami, pogrupowany w przedziały 5-minutowe. Najwięcej takich podróży trwa od 26 do 30 minut (30% wskazań) oraz od 36 do 40 minut lub 16 do 20 minut (odpowiednio 15 i 14% wskazań).



Rys. 24. Czas trwania najczęściej wykonywanej podróży z przesiadkami – nieskumulowane 5-minutowe przedziały czasowe – wrzesień 2014 r.

Źródło: *Badania głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej w Koszalinie, Koszalin, 2014 r.*

Respondentów zapytano o postulowane połączenie nową linią koszalińskiej komunikacji miejskiej – 11% osób ankietowanych wskazało na taką potrzebę. Najczęściej wskazywanym postulatem było połączenie ul. Oskara Lange (os. Bukowe) z ul. Chałubińskiego (os. Rokosowo) – wskazało je 11 osób. Duża liczba wskazań związana przypuszczalnie była z umiej-

scowieniem na ulicy docelowej Szpitala Wojewódzkiego w Koszalinie. Spora liczba postulatów dotyczyła zwiększenia zakresu obsługi komunikacyjnej ul. Władysława IV – w części na północ od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II – uwagi te zgłosiło ponad 10% respondentów postulujących nowe połączenia.

Wśród powtarzających się postulowanych połączeń poza miasto Koszalin, czterokrotnie pojawiła się relacja przejazdu do Konikowa, trzykrotnie do Sianowa oraz dwukrotnie do Starych Bielic

W odpowiedzi na pytanie o częstotliwość korzystania z koszalińskiej komunikacji miejskiej przez osoby, które ukończyły 70 lat, najczęstszą odpowiedzią było, iż korzystają z niej codziennie (7 dni w tygodniu) – odpowiedziało tak 41% respondentów w tym wieku.

Na drugim miejscu znalazła się grupa osób podróżujących koszalińską komunikacją miejską kilka razy w tygodniu (4-6 razy w tygodniu) – 29% respondentów, a na trzecim – osoby podróżujące kilka razy w miesiącu – 24% respondentów.

W pytaniach o charakterze otwartym respondenci mogli zgłaszać swoje uwagi pod adresem koszalińskiej komunikacji miejskiej – zdecydowało się na to 25% osób ankietowanych. Wśród nich, część osób zgłosiła dwie, a nawet trzy uwagi, dotyczące różnych aspektów komunikacji miejskiej.

Największa kategoria uwag dotyczyła rozkładów jazdy – połączeń (61% ogółu uwag, 18% respondentów), w których znaczna liczba respondentów zgłosiła postulaty dotyczące: częstotliwości kursowania autobusów, rytmiczności funkcjonowania poszczególnych linii, pojemności taboru obsługującego dane linie, uruchamiania nowych połączeń lub zmian tras obecnie funkcjonujących linii oraz postulatów dotyczących obsługi komunikacyjnej poszczególnych osiedli. W tej kategorii na uwagę zasługują powtarzające się postulaty uruchomienia linii 1 do Mielna poza letnim sezonem, poszerzenia oferty przewozowej w weekendy oraz uruchomienia komunikacji nocnej.

Wśród postulatów powtarzających się w innych kategoriach należy zauważyć uwagi odnośnie „Taryfy / kosztów przejazdu” (12% ogółu uwag, 4% respondentów), w większości dotyczące zbyt wysokich cen biletów oraz wprowadzenia biletów czasowych, a także uwagi odnośnie „Kierowców” (8% ogółu uwag, 2% respondentów) odnoszące się krytycznie do niskiej kultury osobistej oraz niewłaściwej techniki jazdy osób prowadzących autobusy w koszalińskiej komunikacji miejskiej.

W tabeli 46 przedstawiono ocenę realizacji w koszalińskiej komunikacji miejskiej poszczególnych postulatów przewozowych zgłaszanych pod jej adresem – wraz z zaleceniami dotyczącymi ich poprawy. Przyjęto skalę tradycyjnych ocen szkolnych: bardzo dobra, dobra, dostateczna i niedostateczna.

Tab. 46. Ocena realizacji postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem koszalińskiej komunikacji miejskiej – z zaleceniami dotyczącymi jej poprawy

Postulat	Ocena	Zalecenia
Bezpośredniość	<p>Bardzo dobra – istniejąca siatka połączeń zapewnia powiązania pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródła i cele podróży</p> <p>Dostateczna – w odniesieniu do obszarów włączonych w granice miasta od 2010 r. – są one obsługiwane pojedynczą linią o trasie tylko do centrum (jak obszary podmiejskie)</p> <p>Najważniejszy ze zgłaszanych postulatów przewozowych</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi przez komunikację autobusową poszczególnych osiedli i gmin ościennych ▪ zachowanie dużej liczby funkcjonujących obecnie połączeń bezpośrednich lub modyfikacja taryfy na przyjazną dla pasażerów przesiadających się ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu publicznego, poprawiająca warunki podróży w relacjach, w których nie są oferowane połączenia bezpośrednie ▪ budowa węzłów przesiadkowych, dogodnie zlokalizowanych i rozplanowanych pod kątem minimalizacji czasu traconego na przesiadanie się
Częstotliwość	<p>Dobra – w zakresie zasad kształtowania oferty przewozowej (częstotliwości modułowe), brak jednak linii o wysokiej częstotliwości kursowania</p> <p>Drugi w kolejności zgłaszanych postulatów przewozowych</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie nowoczesnych zasad kształtowania oferty przewozowej i podniesienie standardów częstotliwości kursowania na głównych liniach ▪ utrzymanie zasady kompleksowego kształtowania oferty przewozowej, umożliwiającej skoordynowanie rozkładów jazdy w skali sieci komunikacyjnej ▪ poprawa obecnych standardów częstotliwości kursowania na głównych liniach ▪ oparcie planowania podaży usług na analizie wyników badań marketingowych wielkości popytu
Częstotliwość	<p>Dobra – odpowiednie standardy częstotliwości kursowania pojazdów poza godzinami szczytów przewozowych</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego, umożliwiającego poprawę do 2025 r. standardów częstotliwości kursowania pojazdów bez angażowania proporcjonalnej liczby dodatkowych pojazdów – wskutek wzrostu prędkości komunikacyjnej i eksploatacyjnej

Postulat	Ocena	Zalecenia
Dostępność	<p>Dobra – w zakresie ogólnej dostępności do infrastruktury transportu publicznego</p> <p>Dobra – w zakresie informacji pasażerskiej</p> <p>Dobra – w zakresie dostępu do zakupu biletów jednorazowych</p> <p>Dostateczna – w zakresie dostępu do zakupu biletów okresowych</p> <p>Dobra – w zakresie dostosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych – 84% pojazdów jest niskopodłogowych</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ systematyczne weryfikowanie lokalizacji przystanków w zależności od lokalnych potrzeb pasażerów ▪ systematyczna modernizacja zatok z zastosowaniem ułatwień dla pasażerów (krawężniki prowadzące), szczególnie dla osób z ograniczoną mobilnością (wysokość peronu) ▪ skierowanie na teren o mniejszej intensywności zabudowy autobusów dostosowanych wielkością do potrzeb ▪ kontynuacja procesu wymiany taboru na niskopodłogowy ▪ wdrożenie nowego systemu elektronicznego biletu koszalińskiej komunikacji miejskiej obejmującego bilety okresowe, czasowe i na pojedyncze przejazdy (np. tzw. elektronicznej portmonetki) ▪ wprowadzenie systemu sprzedaży biletów przez całą dobę za pomocą automatów biletowych w szerokim asortymencie: od biletów jednorazowych, poprzez czasowe, do sieciowych – co najmniej w punktach węzłowych
Informacja	<p>Dobra – w zakresie organizacji informacji internetowej</p> <p>Dostateczna/Dobra – w zakresie informacji bieżącej – brak lokalizacji pojazdów na mapie i wyszukiwarki połączeń na stronie MZK, trudno dostępne wirtualne monitory</p> <p>Dostateczna – w zakresie informacji przystankowej – standardowa informacja drukowana, ale brak nazwy przystanku na wiacie/słupku</p> <p>Dostateczna/Dobra – w zakresie informacji w pojazdach (tylko 22% pojazdów wyposażone w zapowiedzi głosowe)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ konsekwentne kształtowanie wizerunku organizatora koszalińskiej komunikacji miejskiej – wykreowanie jego silnej, pozytywnie kojarzonej marki ▪ rozbudowa serwisu internetowego organizatora – utworzenie serwisów o komunikacji zbiorowej w każdej z gmin – z zamieszczeniem wszystkich tras i rozkładów różnych środków transportu ▪ rozszerzenie dynamicznej informacji na przystankach, bezwzględnie w węzłach komunikacyjnych i na najbardziej obciążonych przystankach ▪ systematyczna poprawa oznakowania wiat przystankowych, uzupełnianie map i schematów sieci na przystankach

Postulat	Ocena	Zalecenia
Koszt	Dostateczna – wysoka cena biletu okresowego sieciowego w stosunku do ceny biletu jednorazowego – niezachęcająca do codziennego korzystania z komunikacji miejskiej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ modyfikacja taryfy, uatrakcyjnająca korzystanie z sieciowych biletów okresowych, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby wersji biletów ▪ wprowadzenie preferencji dla pojazdów komunikacji miejskiej, pozwalające na zmniejszenie liczby pojazdów w ruchu lub na zwiększenie liczby kursów przy obecnej liczbie eksploatowanych pojazdów ▪ analiza doboru taboru dla linii o mniejszym obciążeniu, wykorzystanie midibusów, charakteryzujących się niższymi kosztami eksploatacji ▪ wzrost udziału taboru przegubowego w obsłudze komunikacyjnej – alokowanego na podstawie analiz wyników cyklicznie prowadzonych badań marketingowych ▪ dokończenie wymiany najstarszego taboru na nowszy – o mniejszych nakładach na remonty i naprawy bieżące
Prędkość	Niedostateczna – rozkładowe prędkości eksploatacyjna (V_e) i komunikacyjna (V_k) należą do najniższych w kraju wśród miast o porównywalnej liczbie mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie preferencji i priorytetów dla komunikacji miejskiej, (np. w ramach systemu ITS) dla pojazdów komunikacji miejskiej ▪ monitorowanie prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach, dostosowywanie rozkładów jazdy do rzeczywistych czasów przejazdu
Punktualność	Dostateczna – stosunkowo niska ocena pasażerów w przeprowadzonych ankietach Trzeci w kolejności zgłaszanych postulatów przewozowych	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ciągłe dostosowywanie rozkładów jazdy do rzeczywistych czasów przejazdu i warunków ruchu w różnych porach dnia ▪ wprowadzenie priorytetu w ruchu ulicznym dla komunikacji miejskiej – buspasy, śluzy, preferencje w przejazdach przez skrzyżowania, zwłaszcza z sygnalizacją świetlną ▪ monitorowanie czasów przejazdów na głównych ciągach

Postulat	Ocena	Zalecenia
Rytmiczność	Dobra – dla linii I i II kategorii rozkłady jazdy są skonstruowane w oparciu o moduły częstotliwości	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stosowanie zasady pełnej koordynacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej ▪ integracja rozkładów różnych przewoźników komunikacji zbiorowej, wprowadzenie wspólnej informacji dla pasażerów w węzłach przesiadkowych
Wygoda	<p>Dobra – w zakresie standardu eksploatowanego taboru</p> <p>Dobra – w zakresie stopnia wykorzystania zdolności przewozowej pojazdów</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dokończenie wymiany taboru autobusowego: zakupy nowego taboru wyposażonego w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej i niskopodłogowego – bez stopni w żadnych drzwiach i bez progów poprzecznych wewnątrz ▪ wyeliminowanie wyklejania reklamami szyb pojazdów, zapewnienie pasażerom dobrej widoczności trasy ▪ systematyczne remonty zatok, budowa nowych z ułatwieniami dla pasażerów (krawężniki prowadzące, wysokość peronu, brak barier w dojściu do przystanków) ▪ wzrost oferowanej wielkości podaży usług w wybranych godzinach, na określonych trasach

Źródło: opracowanie własne.

Oferta przewozowa komunikacji miejskiej musi być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania zwykle podstawowych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności – zarówno w skali całej sieci komunikacyjnej, jak i w przekroju poszczególnych obsługiwanych obszarów (dzielnic miasta i gmin ościennych).

Pozostałe postulaty przewozowe mają mniejsze znaczenie dla pasażerów. Jednak ich zmianę, zwłaszcza na niekorzyść pasażerów, należy analizować z punktu negatywnego oddziaływania także na cztery najważniejsze postulaty. Przykładowo, pogorszenie rytmiczności kursowania pojazdów komunikacji miejskiej będzie również negatywnie wpływać na ocenę częstotliwości, a w niektórych wypadkach – także i punktualności. Należy unikać powstawania sytuacji, w których wprowadzane korzystne lub konieczne zmiany w jednym segmencie podaży usług, będą jednocześnie źle odbieranymi przez pasażerów innego ich segmentu

i wpłyną na pogorszenie oceny ogólnej funkcjonowania komunikacji miejskiej, prowadząc w rezultacie do zmniejszenia się popytu.

Przy zmianach oferty przewozowej ogromne znaczenie ma polityka informacyjna, kreowana przez organizatora przewozów. Brak docenienia tej sfery działalności organizatora lub cedowanie części zadań na operatora, skutkuje pogorszeniem się opinii mieszkańców nie tylko o komunikacji miejskiej, czy wybranych aspektach jej zarządzania, ale i wpływa na opinie o jakości życia w mieście.

Ważnym elementem, wpływającym na wzrost atrakcyjności oferty komunikacji publicznej, a w efekcie zwiększenie udziału transportu publicznego w realizacji potrzeb przewozowych, jest polityka systematycznego wprowadzania i rozszerzania preferencji dla transportu publicznego w ruchu ulicznym oraz pierwszeństwa w dostępie do infrastruktury przystankowej – na wzór rozwiązań stosowanych dość powszechnie w miastach Europy Zachodniej.

Komunikacja miejska, w tym szczególnie tabor, infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę miasta dla osób odwiedzających i powinna być traktowana także jako element marketingu miasta.

Cechą charakterystyczną usług komunikacji miejskiej, wynikającą z badań marketingowych prowadzonych w różnych miastach, jest jej względnie niska elastyczność cenowa – działania polegające na obniżaniu ceny za usługi transportu miejskiego bez jednoczesnego spełnienia w oczekiwanym stopniu najważniejszych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności, stają się nieefektywne – nie prowadzą do wzrostu popytu, przyczyniają się jedynie do zmniejszenia przychodów z biletów i – w konsekwencji – do obniżenia wskaźników odpłatności. Wymienione prawidłowości zachodzące na rynku usług transportu miejskiego muszą być brane pod uwagę przy kształtowaniu oferty przewozowej do 2025 r.

Wszystkie planowane zmiany w ofercie przewozowej powinny być konfrontowane z wynikami badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców obsługiwanego obszaru, ponieważ ich akceptacja przez pasażerów jest warunkiem uzyskania oczekiwanych rezultatów. Zmiany w preferencjach i zachowaniach transportowych mieszkańców należy identyfikować poprzez systematyczność prowadzenia badań marketingowych. Należy także pamiętać, że utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatu dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może także oznaczać, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.²⁶

²⁶ M. Wolański: *Alternatywne metody hierarchizacji postulatów przewozowych oraz wyniki ich zastosowania w polskich miastach*. „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 12, s. 4.

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Problem ten dotyczy także obszaru obsługiwanego koszalińską komunikacją miejską. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.7 planu, będzie systematycznie rósł.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz wraz ze sprawną funkcją przyklęku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego) posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym) i system informacji głosowej (pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom niewidzącym i niedowidzącym); im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy powinny posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi koszalińskiej komunikacji miejskiej, za obowiązkowe minimum należy uznać:

- niską podłogę na całej długości pojazdu, (bez stopni poprzecznych wewnątrz), odstępstwo może dotyczyć tylko midibusów i pojazdów obsługujących rozległe tereny gmin;
- elektroniczną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach oraz głosową informację zewnętrzną o podjeżdżającym do przystanku pojeździe;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej;
- w autobusach fabrycznie nowych – system przyklęku z prawej strony pojazdu oraz platformę uruchamianą przez kierowcę;
- w autobusach fabrycznie nowych – elektroniczną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;

- wyposażanie przycisków dla pasażerów w opisy w systemie Braille'a.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyły dla pieszych, dogodnie lokalizacje przystanków),
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z komunikacji miejskiej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

Pojazdy kupowane jako fabrycznie nowe będą posiadać system przykłąku z prawej strony pojazdu, platformę umożliwiającą wjazd wózkami inwalidzkimi i głosowe zapowiedzi przystanków. Przy instalacji systemu informacji pasażerskiej, we wszystkich miejscach, w których zostanie zainstalowana dynamiczna informacja, będzie istniała możliwość uruchomienia przyciskiem zapowiedzi głosowej nadjeżdżających pojazdów.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania. Takie rozwiązania będą zastosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową lub modernizacją układu drogowego Koszalina.

Dla umożliwienia osobom niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych do poziomu jezdni;
- brak barier na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a celami podróży;
- wydzielanie azyli dla pieszych przy przejściach przez szerokie jezdnie;

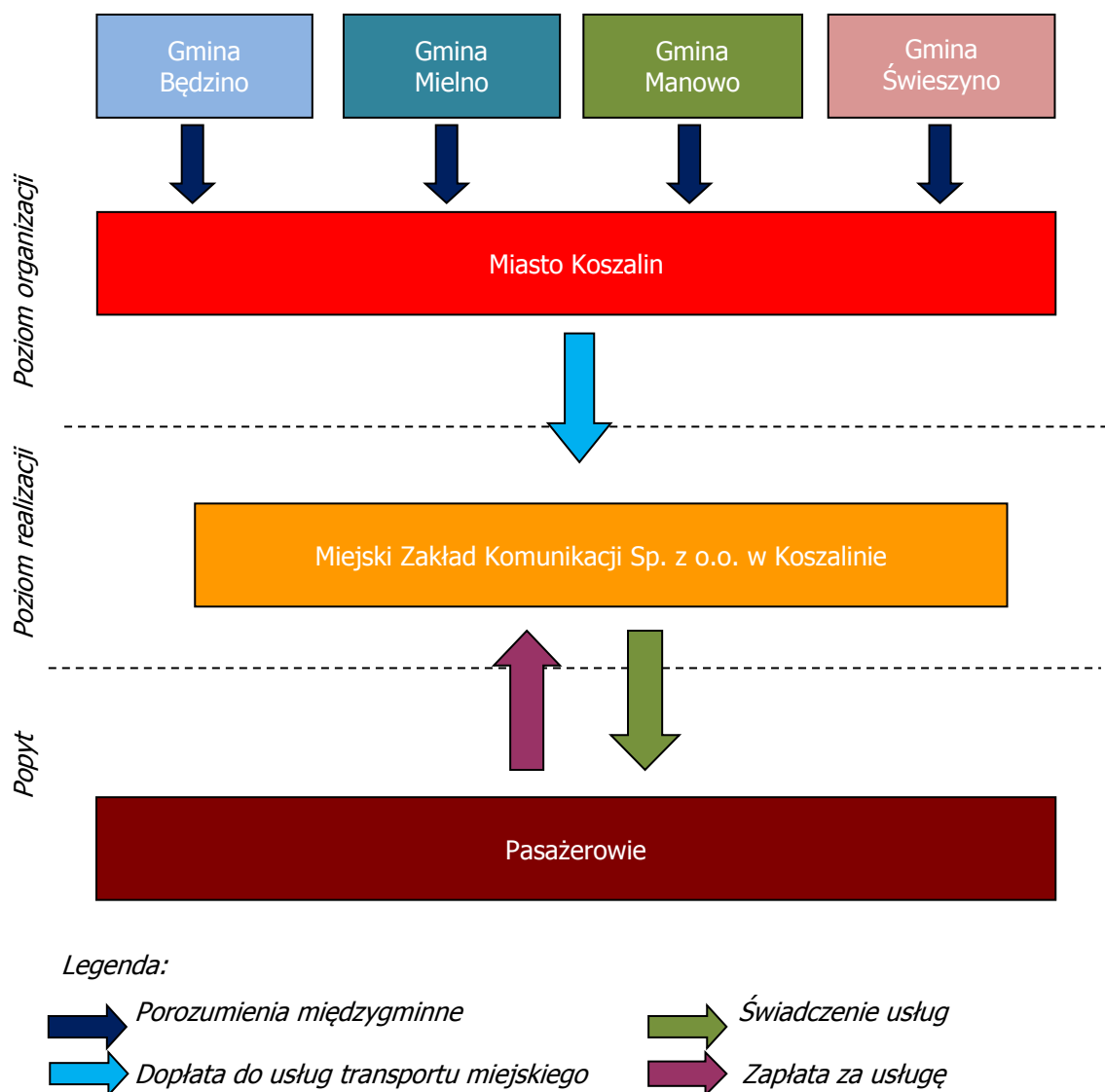
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej celów podróży;
- wyrównanie poziomu peronu przystanku z poziomem podłogi w autobusach;
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych;
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach przystanków i przejść dla pieszych;
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych, a jeśli to niemożliwe to stosowanie wind o odpowiednim standardzie.

Zasady te należy stosować przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej. W pierwszej kolejności powinny być one w całości zastosowane dla przystanków węzłowych, o największej wymianie pasażerów oraz przy obiektach przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Schemat organizacji rynku transportu publicznego w Koszalinie i gminach ościennych obsługiwanych koszalińską komunikacją miejską, przedstawiono na rysunku 25.



Rys. 25. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Koszalinie w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne.

Wg stanu na dzień 30 września 2014 r., koszalińska komunikacja miejska obsługiwała cztery jednostki administracyjne, należące do dwóch powiatów:

- miasto Koszalin (miasto na prawach powiatu);
- cztery gminy wiejskie położone w powiecie koszalińskim – całorocznie Manowo i Świeszyno oraz sezonowo Będzino i Mielno.

Organizatorem koszalińskiej komunikacji miejskiej jest Prezydent Miasta Koszalina. Zadanie zarządzania drogami publicznymi zostało przydzielone Zarządowi Dróg Miejskich w Koszalinie – jednostce budżetowej powołanej uchwałą nr X/81/91 z dnia 1.02.1991 r. Rady Miejskiej w Koszalinie.

Określone w art. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta i gmin, które z miastem podpisały porozumienia, wykonuje w znacznej mierze także podmiot wewnętrzny – Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie.

W Urzędzie Miejskim w Koszalinie poszczególne zadania organizatorskie z zakresu transportu publicznego wykonują określone komórki organizacyjne, a mianowicie:

1. Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska – w zakresie:

- a. współpracy z Zarządem Dróg Miejskich odnośnie zarządzania drogami publicznymi stanowiącymi własność Miasta, utrzymania infrastruktury, zieleni, parków, skwerów i lasu komunalnego;
- b. współpracy ze spółkami komunalnymi, wypracowywania oceny ich działalności, gromadzenia dokumentacji ze Zgromadzenia Wspólników oraz prowadzenia spraw związanych z podwyższaniem kapitałów zakładowych spółek;
- c. opracowywania we współpracy z jednostkami i spółkami komunalnymi projektów prawa miejscowego w zakresie gospodarki komunalnej.

2. Wydział Komunikacji – w zakresie wydawania licencji, zezwoleń i zaświadczeń na wykonywanie krajowego transportu drogowego, cofania licencji i zaświadczeń oraz kontroli wykonywania przewozów na podstawie licencji i zezwoleń.

Wydział Komunikacji w ramach swych zadań wydaje zaświadczenie operatorowi publicznego transportu zbiorowego oraz wykonuje analizy sytuacji rynkowej dotyczące potrzeb wykonywania przewozów w lokalnym transporcie zbiorowym, także odnośnie zasadności wydawania decyzji odmawiającej wydanie zezwolenia.

W Koszalinie planuje się powołanie wyodrębnionego instytucjonalnie organizatora publicznego transportu zbiorowego (zarządu transportu), który ulokowany zostanie w strukturach Zarządu Dróg Miejskich w Koszalinie. Rozwiązanie takie ma uzasadnienie zarówno merytoryczne (zarządzanie drogami i transportem publicznym ulokowane zostanie w jednej jedno-

stce), jak i ekonomiczne (część wspólnych zadań nie będzie dublowana w odrębnych jednostkach – tym bardziej, że w miastach średniej wielkości brak jest efektów korzyści skali działania, które mogłyby przemawiać za powołaniem dwóch odrębnych podmiotów).

Zadania z zakresu utrzymania dróg i chodników, inżynierii i organizacji ruchu oraz realizacji inwestycji drogowych, wykonuje Zarząd Dróg Miejskich w Koszalinie, ul. Połczyńska 24. Do zadań tej jednostki należy także bieżąca kontrola, utrzymanie w czystości i utrzymanie zimowe przystanków komunikacji publicznej oraz wszelkie czynności związane z korzystaniem z przystanków przez przewoźników, w tym analizowanie przepustowości przystanków. Zarząd Dróg Miejskich w Koszalinie prowadzi również sprawy związane z obsługą płatnych miejsc parkingowych w pasach drogowych, w tym pobieraniem opłat oraz naliczaniem i egzekwowaniem kar z tym związanych.

Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie wykonuje następujące zadania:

1. Projektowanie przebiegu tras komunikacyjnych z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców i opłacalności funkcjonowania linii.
2. Planowanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji.
3. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej ustalonej uchwałami Rady Miejskiej.
4. Emisja i sprzedaż biletów uprawniających do korzystania z usług publicznego transportu, ustalanie sposobu dystrybucji biletów i wprowadzanie automatyzacji dystrybucji.
5. Kontrola posiadania przez pasażerów dokumentów uprawniających do korzystania z przejazdów środkami transportu zbiorowego oraz pobieranie opłat dodatkowych.
6. Przygotowywanie i udostępnianie informacji o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, w tym informacji przystankowej.
7. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
8. Podejmowanie czynności związanych z pozyskiwaniem środków na finansowanie projektów inwestycyjnych z obszaru zadań statutowych, w tym przygotowywanie wniosków aplikacyjnych.
9. Informowanie o usługach przewozowych, prowadzenie działalności marketingowej, reklamowej, promocyjnej i innej dla uzyskania dochodów.
10. Rozpatrywanie skarg i wniosków oraz udzielanie informacji dotyczących komunikacji miejskiej.
11. Podejmowanie działań na rzecz zapewnienia standardów bezpieczeństwa przewozów pasażerskich.

MZK Sp. z o.o. w Koszalinie wykonuje zadania na podstawie umowy zawartej z gminą Miasto Koszalin w dniu 31 grudnia 2007 r., która wyznacza Spółce zadania i określa sposób ich realizacji oraz ustala zasady i wysokość wypłacanej rekompensaty z tytułu straty wynikającej z różnicy pomiędzy przychodami i kosztami spółki w zakresie wykonywania gminnych przewozów pasażerskich na liniach komunikacji miejskiej. W umowie ustalono, że całość przychodów z biletów należna będzie MZK Sp. z o.o. w Koszalinie. Okres obowiązywania umowy został w niej ustalony na 31 grudnia 2022 r.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów realizujących te zadania w odniesieniu do przewozów organizowanych przez miasto Koszalin, przedstawiono w tabeli 47.

Tab. 47. Podmioty realizujące zadania organizatorskie w transporcie publicznym w Koszalinie – stan na 31 stycznia 2015 r.

Zadanie organizatorskie	Podmiot realizujący zadanie
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	MZK Sp. z o.o. w Koszalinie
1. Podejmowanie działań zmierzających do aktualizacji planu transportowego 2. Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego	Urząd Miejski w Koszalinie
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: 1) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców 2) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców 3) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych 4) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego	Zarząd Dróg Miejskich w Koszalinie / MZK Sp. z o.o. w Koszalinie
Określanie sposobu oznakowania przystanków oraz sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Zarząd Dróg Miejskich w Koszalinie / MZK Sp. z o.o. w Koszalinie
Negocjacje 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	Urząd Miejski w Koszalinie
Określanie 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	Rada Miasta Koszalina

Zadanie organizatorskie	Podmiot realizujący zadanie
Wydawanie zezwoleń na korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego	Zarząd Dróg Miejskich w Koszalinie
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Urząd Miejski w Koszalinie
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Prezydent Miasta Koszalina
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Miasta Koszalina
1. Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego 2. Dystrybucja biletów	MZK Sp. z o.o. w Koszalinie

Źródło: opracowanie własne.

Zadania organizatora są obecnie wykonywane przez różne komórki organizacyjne Urzędu Miejskiego w Koszalinie oraz w części przez MZK Sp. z o.o. w Koszalinie. Planowane jest instytucjonalne wyodrębnienie samodzielnej jednostki, której przydzielona zostanie całość zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Wg stanu na dzień 30 września 2014 r., Urząd Miejski w Koszalinie wykorzystywał do realizacji usług przewozowych tylko jednego operatora – Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie, której wyłącznym udziałowcem jest miasto Koszalin. Podmiot ten pełnił rolę podmiotu wewnętrznego – w rozumieniu prawodawstwa europejskiego i krajowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Umowę dotyczącą świadczenia przez MZK Sp. z o.o. w Koszalinie usług przewozowych, zawarto w dniu 31 grudnia 2007 r., tj. przed wejściem w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz Rozporządzenia (WE) 1370 nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. Okres wykonywania usług w publicznym transporcie zbiorowym określono w tej umowie na lata 2008-2022.

W przywołanej umowie określono MZK Sp. z o.o. w Koszalinie jako podmiot wykonujący zadania własne miasta w zakresie świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego.

Zadania wypełniane przez podmiot wewnętrzny – wg stanu na dzień 30 września 2014 r. – to świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez miasto Koszalin oraz emisja, dystrybucja i kontrola biletów. Poza zadaniami realizowanymi na mocy umowy z Miastem Koszalin, MZK Sp. z o.o. w Koszalinie, wykonuje inne zadania

na rachunek własny: usługi diagnostyki i warsztatowe, reklamowe, wynajmu autobusów, sprzedaży paliw oraz prowadzi myjnię samochodową i dzierżawi nieruchomości.

Wykonywanie zadań związanych z realizacją zadania własnego miasta – organizacji transportu publicznego – jest w Koszalinie podzielone pomiędzy różne wewnętrzne jednostki organizacyjne. Dotyczy to w szczególności zasad korzystania z przystanków, wydawania zezwoleń i zaświadczeń, a w przyszłości potwierdzeń zgłoszenia przewozu.

Zasady korzystania z przystanków obowiązujące w Koszalinie ustalają pierwszeństwo w dostępie do nich wg kolejności podpisywanych umów. Ponadto, wszystkie przystanki udostępnione są przewoźnikom komercyjnym. Może się więc zdarzyć sytuacja, że przystanki nawet najważniejsze dla mieszkańców miasta korzystających z komunikacji miejskiej, będą miały przepustowość w całości wykorzystaną przez przewoźników komercyjnych. Utrudnia to korekty przebiegu linii komunikacji miejskiej zgodnie z potrzebami mieszkańców, wprowadzanie nowych tras, czy rozszerzanie obsługi komunikacją miejską nowych obszarów miasta. Zasada braku preferencji dla podmiotu wewnętrznego, podobnie jak brak uprzywilejowania w ruchu pojazdów komunikacji miejskiej, wpływa na zmniejszenie dostępności usług komunikacji miejskiej dla mieszkańców, utrudnia wypełnianie celów społecznych przez organizowaną przez miasto komunikację publiczną, wpływa na wzrost dopłat z budżetu, a także na wzrost kongestii drogowej i zanieczyszczenia środowiska. Stosowane obecnie rozwiązanie prowadzi zatem do przyznania korzyści komercyjnym przewoźnikom prywatnym – kosztem zwiększonych dopłat do komunikacji publicznej z budżetu miasta.

Najkorzystniejszym rozwiązaniem jest, stosowany przez wiele miast, podział dostępności przystanków dla operatorów i dla przewoźników (komercyjnych). Podobnie, zalecanym rozwiązaniem jest koncentracja wszystkich zadań związanych z organizowaniem i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym, w tym organizowaniem komunikacji miejskiej, w jednym podmiocie – wybranej jednostce budżetowej miasta.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Zakres integracji transportu publicznego w Koszalinie i gminach, z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia dotyczące wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego, zdeterminowany będzie postawą tych gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie. Integracja wewnętrzna miejskiego transportu publicznego będzie dotyczyć:

- pełnej koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji miejskiej;
- integracji informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów komunikacji publicznej, z uwzględnieniem także informacji o odjazdach autobusów i pociągów regionalnych

na przystankach przesiadkowych oraz internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu miejskiego i regionalnego;

- systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiających przesiadanie się na przystankach węzłowych (przyjazne przesiadkom cykle sygnalizacji świetlnej);
- utworzenia zintegrowanego zespołu dworców – integrującego kolejowe przewozy pasażerskie, regionalne i dalekobieżne przewozy autobusowe z komunikacją miejską;
- uruchomienia intermodalnych przystanków komunikacji miejskiej, wykorzystujących połączenie z pozostałymi środkami transportu publicznego.

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych integracji taryfowej poza dużymi aglomeracjami, w okresie planowania, tj. do 2025 r., nie przewiduje się zaawansowanej integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego i regionalnego. Nie oznacza to jednak, że nie należy rozpocząć prac zmierzających do wprowadzenia w życie rozwiązań integracyjnych, w szczególności wykorzystujących funkcjonalności, które zapewni nowa karta biletu elektronicznego. Prace takie należy podjąć w zakresie integracji rozkładów jazdy i integracji taryfowej z lokalną (gminną) oraz regionalną (powiatową i wojewódzką) komunikacją autobusową, a także z organizatorami publicznego transportu zbiorowego kolejowego.

Miejski transport zbiorowy oraz regionalny autobusowy i kolejowy transport pasażerski muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych autobusowych i kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu miejskiego (mają charakter komplementarny). W rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Integracja transportu miejskiego i regionalnego wymaga podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym. Podstawowymi zadaniami inwestycyjnymi w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będą:

- urządzenie intermodalnego zintegrowanego zespołu dworców – jako centrum przesiadkowego, w pobliżu stacji Koszalin;
- wykonanie intermodalnych przystanków komunikacji miejskiej.

Intermodalny, zintegrowany zespół dworców, będzie skupiał wszystkich przewoźników regionalnych i międzyregionalnych, stanowić też będzie istotny punkt startowy dla komunikacji lokalnej oraz miejsce dogodnych przesiadek dla pasażerów do i z pojazdów komunikacji miejskiej. Lokalizacja dworców kolejowego i autobusowego oraz ich skomunikowanie z ko-

munikacją miejską, zapewniać będzie przesiadkę w możliwie najkrótszym czasie i w dogodnych warunkach oraz szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się pasażerów do i z dworca kolejowego. Dworzec intermodalny, wyposażony w pełną informację pasażerską, dotyczącą wszystkich rodzajów transportu publicznego, stanowić będzie znaczne ułatwienie w podróżach do i z miasta oraz do pobliskich miejscowości turystycznych, szczególnie nadmorskich.

Uzupełnieniem działań inwestycyjnych, prowadzących do integracji podsystemów transportowych, będzie budowa parkingów w systemie Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride, przyległych do przystanków końcowych linii autobusowych I i II kategorii oraz wybranych przystanków przesiadkowych. Zasadne jest lokalizowanie takich parkingów poza obszarem śródmieścia, przy drogach wlotowych o dużym ruchu wjeżdżających do miasta samochodów osobowych.

Dla uzyskania pozytywnego efektu integracji różnych rodzajów transportu: kolejowego, miejskiego i autobusowego komercyjnego lokalnego, regionalnego i dalekobieżnego, niezbędne jest wspólne dążenie do osiągnięcia przez wszystkich uczestników procesu integracji efektu synergii – z korzyścią dla pasażerów. Większość miast mających aspiracje aglomeracyjne dąży do stworzenia ułatwień dla pasażera – poprzez uruchamianie wspólnych biletów aglomeracyjnych dla wielu przewoźników, w tym kolejowych (Trójmiasto) lub znaczne rozszerzanie zakresu funkcjonowania komunikacji miejskiej w aglomeracji (Warszawa, Lublin).

Proponowane w Koszalinie rozwiązania są zgodne z zasadami kształtowania polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Zestawienie działań integracyjnych, których realizacja jest proponowana w pierwszym etapie procesu integracji – do 2020 r. – przedstawiono w tabeli 48.

Tab. 48. Działania mające na celu integrację transportu zbiorowego

Zakres integracji	Sposób realizacji
Integracja informacji o usługach	<ul style="list-style-type: none"> ▪ modernizacja stron internetowych z ułatwieniem nawigacji, rozkładami przystankowymi dla różnych rodzajów komunikacji publicznej, wskazanie miejsc przesiadek ▪ uruchomienie informacji internetowej o usługach transportu miejskiego i regionalnego wraz z profesjonalną wyszukiwarką połączeń obejmującą obydwa rodzaje transportu, po doprowadzeniu do skoordynowania rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych ▪ utworzenie mapy sieci wszystkich przystanków transportu miejskiego i regionalnego na obszarze gmin, w których funkcjonuje komunikacja miejska

Zakres integracji	Sposób realizacji
Węzły i przystanki przesiadkowe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przygotowanie wykazu przystanków węzłowych i uznanych za priorytetowe ▪ wprowadzenie dynamicznej informacji na przystankach węzłowych o rzeczywistych odjazdach pojazdów ▪ doprowadzenie do integracji rozkładów jazdy w węzłach przesiadkowych w ramach komunikacji miejskiej oraz komunikacji miejskiej i regionalnej ▪ uruchomienie systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiającym przesiadanie się na przystankach węzłowych ▪ budowa parkingów integrujących transport zbiorowy i indywidualny w rejonie przystanków węzłowych
Zintegrowany intermodalny zespół dworców kolejowego i autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integracja informacji pasażerskiej dworca kolejowego, autobusowego i komunikacji miejskiej ▪ wzrost funkcjonalności rejonu dworca kolejowego – integracja wszystkich środków transportu i utworzenie centrum dogodnych przesiadek
Intermodalne przystanki komunikacji miejskiej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integracja informacji pasażerskiej komunikacji regionalnej i komunikacji miejskiej ▪ integracja wszystkich środków transportu i stworzenie centrum dogodnych przesiadek

Źródło: opracowanie własne.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. przedstawiono w tabeli 49.

Tab. 49. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów komunikacji miejskiej ▪ docelowe objęcie zintegrowaną komunikacją miejską, gminną i regionalną przyległych miejscowości turystycznych i wybranych miejscowości w obszarze do 10 km od granic miasta – w jak największym zakresie
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie pełnej koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacyjnej ▪ dalsza poprawa standardów częstotliwości, w szczególności na obszarach peryferyjnych oraz na liniach I kategorii ▪ praktyka zapewniania pełnej rytmiczności odjazdów pojazdów różnych linii, obsługujących wspólnie ciągi komunikacyjne, pełna koordynacja rozkładów jazdy różnych przewoźników na substytucyjnie obsługiwanych trasach ▪ stworzenie miejsc szybkich przesiadek w ważnych węzłach ▪ wprowadzenie priorytetów dla komunikacji miejskiej w miejscach dużego natężenia ruchu
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ funkcjonowanie zintegrowanego, intermodalnego zespołu dworców kolejowego i autobusowego ▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² ▪ uzyskanie do 2020 r. wyłącznie niskiej podłogi w komunikacji miejskiej ▪ co najmniej utrzymanie obecnego udziału przystanków wyposażonych w wiaty w mieście oraz zwiększenie udziału w terenie podmiejskim ▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni oraz likwidacja barier w dojściach do przystanków

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie dynamicznej informacji przystankowej informującej o rzeczywistych odjazdach pojazdów na wszystkich przystankach węzłowych i przesiadkowych ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) oraz na dworcach, przystankach węzłowych i przesiadkowych ▪ doposażenie pojazdów w system zapowiedzi głosowych ▪ uruchomienie internetowej wyszukiwarki połączeń ▪ kompletna informacja o przesiadkach na środki transportu regionalnego w węzłach intermodalnych i przesiadkowych
Koszt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 ▪ wdrożenie systemu karty elektronicznej obejmującego docelowo cały asortyment biletów ▪ uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów w systemie automatycznym ▪ wprowadzenie możliwości zakupu biletów jednorazowych, czasowych i okresowych przez Internet
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji miejskiej ▪ uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów – powyżej 99,9% ▪ sukcesywna wymiana taboru autobusowego, utrzymanie średniego wieku taboru poniżej 10 lat
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego w ruchu ulicznym ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy, różnicowanie czasów jazdy w poszczególnych godzinach i dniach tygodnia – w zależności od możliwości technicznych taboru oraz ruchu ulicznego
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min do 10% ▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min do 1% ▪ stałe wykorzystywanie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu (wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci ulicznej o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby)
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru ▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego do 10 lat ▪ wzrost udziału pojazdów przegubowych w strukturze eksploatowanego taboru ▪ nieprzekraczanie maksymalnego zapewnienia 70 osób w pojazdach standardowych i 100 osób – w przegubowych ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów niskopodłogowych ▪ uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego zespołu dworców kolejowego i autobusowych ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb komunikacji miejskiej (perony, wiaty, zatoki, dojścia), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Do 2025 r. pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego powinny spełniać następujące wymogi jakościowe (część z tych wymogów jest już obecnie spełniana – należy je utrzymać):

- jednolite barwy miejskie;
- niska podłoga (przynajmniej w części pojazdu) i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- platforma ułatwiająca wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich;
- system przykłąku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- kasowniki wielofunkcyjne (dostosowane do biletów elektronicznych);
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach przystankowej informacji dynamicznej;
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek i trasę jazdy z miejscami dogodnych przesiadek wewnętrzne i zewnętrzne (dotyczy wyłącznie pojazdów nowo nabywanych);
- głosowe zapowiedzi przystanków;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- automaty biletowe.

Zapewnienie rzeczywistej rytmiczności funkcjonowania transportu miejskiego w Koszalinie wymaga powiązania sfery zarządzania ruchem ulicznym z realizacją rozkładów jazdy przez autobusy. Poza priorytetem przyznawanym na trasie przejazdu co do zasady wszystkim pojazdom miejskiego transportu zbiorowego (pasy wyłącznego ruchu, śluzy, itp.), pojazdy opóźnione powinny uzyskiwać większy priorytet w przejeździe przez skrzyżowania z sygnali-

zacja świetlną niż pojazdy punktualne. Analogicznie, sygnalizacja świetlna może opóźnić przejazd pojazdom przyspieszonym w stosunku do rozkładu jazdy.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatora.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 poz. 451) oraz w związku z postanowieniami art. 73 ust. 2 pkt. 3, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, po. 13), od dnia 1 stycznia 2017 r. zarządzający przystankami i dworcami, zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza wszędzie dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2017 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu, którego gmina jest właścicielem lub zarządzającym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, gmina ma prawo pobierać opłaty.

Do końca roku 2016 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, zgodnie z którymi zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (dotychczasowe brzmienie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31.12.2016 r. – Dz. U. 2013 poz. 1414).

Opisane zobowiązanie stanowi przesłankę formalną zorganizowania przez gminy systemu informacji dla pasażerów – internetowego i dworcowo-przystankowego – w sposób zintegrowany, obejmujący całą ofertę transportu publicznego na ich obszarze, tj. przewozów organizowanych przez gminy i we własnym zakresie przez przewoźników.

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków – z informacją o przebiegu trasy i kolejnymi godzinami odjazdu;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez gminę, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - w intermodalnych węzłach przesiadkowych i przystankach węzłowych – rozbudowaną o mapy lub schematy sieci komunikacyjnej – z lokalizacją przystanków i innych dogodnych miejsc do przesiadania się;
- informację w pojazdach: wyświetlacze lub monitory wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o odstępstwach, zmianach trasy i miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- dynamiczną informację pasażerską, obejmującą wyświetlacze z rzeczywistym czasem do odjazdu najbliższych pojazdów w zintegrowanym intermodalnym zespole dworców, w intermodalnych przystankach przesiadkowych i innych przystankach węzłowych o największym natężeniu ruchu;
- lokalizację pojazdów na mapie miasta lub mapie sieci komunikacyjnej – czytelną dla przeciętnego pasażera – z informacją o odstępstwach od rozkładu jazdy, zmianach trasy itp., możliwością wyświetlania komunikatów i możliwością wyświetlania tabliczek przystankowych nawet tam, gdzie nie ma i nie będzie wyświetlaczy zewnętrznych, a docelowo, w ramach integracji systemów informacyjnych – z lokalizacją pojazdów komunikacji pasażerskiej innych niż komunikacja miejska;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą wyszukiwarkę połączeń, godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, możliwość wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;

- portal pasażera na stronach internetowych wszystkich gmin – z pełną informacją o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je w zintegrowanym zespole dworców, w intermodalnych przystankach przesiadkowych oraz w innych węzłach przesiadkowych.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla 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 mieście wielkości Koszalina, w godzinach szczytu uśrednione napełnienie w autobusie wynosi 40 osób oraz że w jednym samochodzie osobowym podróżuje średnio 1,2 osoby, można założyć, że na jeden autobus w ruchu przypada potok aż 33 samochodów osobowych. Komunikacja miejska istotnie zmniejsza ruch drogowy 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.

Najważniejszym działaniem władz samorządowych będzie wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, aby 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.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Koszalinie i gminach ościennych są podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, uznanej za zasadę kształtowania polityki komunikacyjnej.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Koszalinie i gminach, które podpisały z miastem porozumienia oraz innych, z którymi ewentualnie porozumienia zostaną podpisane w przyszłości, są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury (p. 2.6.-2.10. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gmin – przywołane w p. 2.4. planu transportowego;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta i gmin, zwłaszcza opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;

- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz w innych dokumentach strategicznych;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego (p. 2.9. planu transportowego);
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej (p. 2.10. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5.1. planu transportowego).

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez wprowadzenie przywilejów w ruchu dla komunikacji zbiorowej (miejskiej) oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta.

W Koszalinie i okolicznych gminach popularyzowana będzie komunikacja miejska oraz komunikacja rowerowa, jako alternatywa dla samochodowej komunikacji indywidualnej. Komunikacja piesza i rowerowa, to najmniej uciążliwe dla środowiska formy przemieszczania, stanowiące uzupełnienie komunikacji miejskiej.

Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmiastowym, wymaga budowy i stworzenia systemu tras rowerowych, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po mieście, umożliwiające dotarcie do wszystkich istotnych celów ruchu. Działania te są realizowane w Koszalinie i okolicznych gminach, wprowadzając taki system do codziennej praktyki funkcjonowania różnych rodzajów transportu w obszarze. Działanie, które będzie zrealizowane w okresie planistycznym, to budowa parkingów rowerowych (Bike&Ride).

Niezbędne są dodatkowe działania w zakresie promocji komunikacji rowerowej – takie jak:

- stworzenie kompletnego systemu ścieżek dróg rowerowych obejmujących całe miasto, ze szczególnym uwzględnieniem centrum;
- likwidacja barier dla ruchu rowerowego w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- zintegrowanie tras rowerowych z innymi podsystemami komunikacji w mieście;
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów rowerowych;
- umożliwienie dostępu ruchu rowerowego do najważniejszych obiektów w mieście, w tym do dworców i ważniejszych przystanków przesiadkowych komunikacji miejskiej wraz z parkingami rowerowymi.

Planowane działania w zakresie promocji ruchu pieszego to:

- likwidacja barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych – oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego – wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych;
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych;
- lokalizacja dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej;
- tworzenie ciągów pieszo-jezdnych, bez wydzielonych jezdni dla aut, na których piesi mają pierwszeństwo w ruchu.

Istotnym kierunkiem rozwoju koszalińskiej komunikacji miejskiej będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również przewozy kolejowe i inne niż komunikacja miejska przewozy drogowe) na obszarze miasta i okolicznych gmin.

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez realizację zintegrowanego zespołu dworców kolejowego i autobusowych oraz koncentrację przystanków w ramach funkcjonalnych węzłów, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Miasto Koszalin, wspólnie z gminami, które podpisały porozumienia o wspólnej organizacji transportu publicznego, powinno dążyć do maksymalizacji zakresu koordynacji różnych rodzajów transportu na wszystkich wymienionych poziomach.

Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie – i możliwie krótkie – przejścia piesze pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (oczywiście najlepiej w systemie door-to-door) oraz brak barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych. Takie funkcje będą spełniały: zintegrowany zespół dworców, intermodalne przystanki przesiadkowe i inne węzły przesiadkowe.

Dla uzyskania założonych w niniejszym planie korzystnych rezultatów, wynikających z zasad zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, właściwe jest utrzymanie zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej w komunikacji miejskiej w możliwie najszerszym zakresie i jej rozwój – w kierunku objęcia nią możliwie dużej liczby przewoźników.

11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależność 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 jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do kongestii układu drogowego miasta wskutek 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 w transporcie publicznym poza okresami szczytów przewozów prowadzi zwykle do znacznego wzrostu kosztów jednostkowych (kosztów wozokilometra).

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Przeprowadzona zostanie ponowna kompleksowa optymalizacja eksploatacyjna oferty przewozowej, obejmująca modyfikacje tras linii rozkładów jazdy – w oparciu o analizy wyników badań marketingowych (kolejne modyfikacje będą prowadzone co kilka lat, już w mniejszym zakresie).
2. Wdrożone zostaną priorytety w ruchu drogowym dla komunikacji publicznej.
3. Wprowadzone będą inne formy uprzywilejowania w ruchu dla komunikacji miejskiej: bus-pasy, śluzy, itd.
4. Wprowadzone zostaną zmiany zasad korzystania z przystanków, wprowadzające podział na przystanki udostępnione operatorom publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej i przystanki dostępne dla przewoźników realizujących przewozy komercyjne.
5. Trasy linii komunikacji autobusowej mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
6. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie pełna koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.
7. Drugim ważnym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.

8. Polityka taryfowa realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania utrzymanie odpłatności na poziomie 45-50%, ze zwiększeniem preferencji dla pasażerów stale korzystających z komunikacji miejskiej – nabywających bilety okresowe.
9. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowym ustaleniem linii I i II kategorii, nie rzadziej niż co 3 lata przeprowadzane będą kompleksowe badania wielkości popytu na usługi przewozowe całej koszalińskiej komunikacji miejskiej z określeniem przychodowości i szczegółową więzłą połączeń. Badania wielkości popytu planuje się prowadzić w przekrojowych okresach, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.
10. Rytmicznie prowadzone będą badania marketingowe:
 - struktury popytu z przychodowością na liniach podmiejskich, umożliwiającą obliczenie rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta – systematycznie w miarę potrzeb, ale nie rzadziej niż co 3 lata;
 - preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, nie rzadziej niż co 5 lat.Badania struktury popytu na liniach podmiejskich planuje się prowadzić w przekrojowych okresach, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.
11. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności pasażerskiej, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych. Ewentualna przebudowa układu tras linii, prowadząca do zwiększenia liczby podróży z przesiadkami, podporządkowana zostanie zasadzie niepogarszania oceny jakości świadczonych usług.
12. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko. Preferowane będą zakupy taboru spełniającego najwyższe normy czystości spalin.

Planowanie oferty przewozowej w zakresie rozkładów jazdy zostanie podporządkowane zasadzie kategoryzacji poszczególnych linii względem częstotliwości modułowej, obowiązującej w określonych porach doby (i rodzajach dni tygodnia). Utrzymane zostaną zasady kategoryzacji linii – podział połączeń na trzy kategorie:

- linie priorytetowe (I kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością podwojoną w stosunku do ustalonej w danej porze dla sieci komunikacyjnej częstotliwości modułowej;

- linie podstawowe (II kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością równą częstotliwości modułowej;
- linie indywidualne – o charakterze dedykowanym (III kategorii) – funkcjonujące w powtarzalnym cyklu, ale w pewnym sensie autonomicznie, ze zindywidualizowanymi częstotliwościami i liczbą kursów, w zależności od specyfiki popytu na ich usługi.

Na podstawie analizy wyników badań marketingowych wytypowane zostaną węzły przesiadkowe, integrujące komunikację miejską oraz komunikację miejską i regionalną.

Możliwe do zastosowania częstotliwości modułowe dla poszczególnych pór dnia powszedniego (poza wakacjami i w okresie wakacji), soboty i niedzieli, będą wypadkową analiz wyników kompleksowych badań wielkości popytu i możliwości finansowych budżetów miasta i gmin ościennych, determinujących wielkość kontraktowanej pracy eksploatacyjnej.

Trasy linii I i II kategorii wyznaczą ciągi, które powinny uzyskać status korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacji miejskiej. Trasy tych korytarzy powinny być w pełni zgodne z największymi potokami pasażerskimi, które uwidoczniają przeprowadzone kompleksowe badania popytu. Należy jednak uwzględnić fakt, że nie całe trasy linii o największej liczbie pasażerów mogą kwalifikować się do uznania za korytarze wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej, ponieważ należy z nich wyłączyć ewentualne odcinki słabo wykorzystane, kierując się szczegółową analizą wyników badań wielkości popytu dla poszczególnych linii.

Sprawne funkcjonowanie linii I i II kategorii wymaga wyznaczenia korytarzy transportowych, w których obowiązywać będzie uprzywilejowanie autobusów w ruchu drogowym. Aktualnie zalicza się do nich obecnie następujące ciągi ulic:

- ul. Zwycięstwa;
- al. Monte Cassino – al. Armii Krajowej – ul. Krakusa i Wandy – ul. Gnieźnieńska;
- ul. Jana Pawła II – ul. Orłąt Lwowskich – ul. Traugutta;
- ul. Władysława IV;
- ul. Bojowników o Wolność i Demokrację – ul. Morska;
- ul. Szczecińska;

oraz (w mniejszym zakresie): ul. Oskara Lange – ul. Śniadeckich.

Przed podjęciem ostatecznych decyzji odnośnie przebiegu tras z preferencjami dla komunikacji publicznej przeprowadzona zostanie analiza i symulacja ruchu, uwzględniająca jego zmniejszenie po wybudowaniu obwodnicy Koszalina – w ciągu dróg ekspresowych S-6 i S-11.

Charakterystyczną cechą podaży usług koszalińskiej komunikacji miejskiej jest względnie wysoka liczba linii II kategorii, charakteryzujących się dość niską częstotliwością kursowania pojazdów. Są to połączenia zapewniające oczekiwany przez mieszkańców poziom

spełnienia szeroko rozumianego postulatu dostępności komunikacji miejskiej. Zakłada się przeprowadzenie optymalizacji eksploatacyjnej oferty przewozowej koszalińskiej komunikacji miejskiej, także pod kątem zwiększenia liczby połączeń priorytetowych – kierowanych wybranymi korytarzami transportowymi.

Nowe połączenia autobusowe będą uruchamiane, o ile taką potrzebę uzasadnią wyniki prowadzonych cyklicznie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców (zgłaszane postulaty uruchomienia nowego połączenia komunikacją miejską okażą się w danej dzielnicy statystycznie istotne), a możliwości finansowe miasta i gmin ościennych na to pozwolą.

Trasy ewentualnych nowych linii dedykowanych, obsługiwanych taborem o mniejszej pojemności, np. midibusami, poprowadzone zostaną znacznie bliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu niż trasy linii obsługiwanych taborem o standardowej i podwyższonej pojemności. W przypadku konieczności objęcia trasami lokalnych linii midibusowych ulic lub rejonów w kilku sąsiadujących ze sobą dzielnicach, ich trasy będą wytyczane także międzydzielnicowo albo nawet do ścisłego centrum miasta, ale przy przyjęciu zasady maksymalnego wydłużania ich drogi przejazdu, aby nie stanowiły one konkurencji dla połączeń o podstawowym znaczeniu w obsłudze miasta, których trasy ulegną z kolei uproszczeniu.

12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Koszalinie i okolicznych gminach

Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładów jazdy

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Koszalinie i gminach ościennych, w których miasto Koszalin realizować będzie funkcję organizatora wskazują, że sieć tego transportu nie wymaga radykalnej przebudowy. Ewentualna modyfikacja oferty przewozowej dotyczyć będzie uwzględnienia zmian zachodzących w strukturze czasowej i przestrzennej popytu oraz możliwego rozwoju segmentu połączeń liniami o charakterze lokalnym.

Dla zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, podczas tworzenia nowych rozkładów liczba kursów w poszczególnych relacjach będzie wyznaczana w taki sposób, aby w żadnym wypadku rzeczywiste zapelnienia pojazdów nie przekraczały 75% ich pojemności nominalnej. Wymagać to będzie precyzyjnej alokacji poszczególnych typów pojazdów na określonych zadaniach przewozowych – będącej w gestii operatora.

Niezbędne jest przeprowadzenie w najbliższym czasie kompleksowej analizy wielkości popytu – wraz z określeniem więźby podróży – pozwalającej na określenie najbardziej aktualnej siatki tras poszczególnych linii i ustalenie proponowanych częstotliwości ich obsługi.

W celu poprawy stopnia spełnienia postulatu dostępności przestrzennej usług transportu miejskiego, w miarę możliwości finansowych budżetu miasta Koszalina i budżetów okolicznych gmin, przewiduje się uruchamianie linii midibusowych o lokalnym (lub wewnątrzmiastowym) znaczeniu. Trasy tych linii poprowadzone zostaną znacznie bliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu niż trasy linii obsługiwanych taborem o przynajmniej standardowej wielkości. Ze względu na preferencje potencjalnych użytkowników lokalnych linii midibusowych, należy założyć ich obsługę taborem niskopodłogowym. W przypadku konieczności objęcia trasami lokalnych linii midibusowych ulic lub rejonów w kilku sąsiadujących ze sobą osiedlach, można wytyczać ich trasy także międzyosiedlowo albo nawet do ścisłego centrum miasta, ale kierować się przy tym należy zasadą maksymalnego wydłużania ich drogi przejazdu, aby linie te nie stanowiły konkurencji dla połączeń o podstawowym znaczeniu w obsłudze miasta.

Biorąc pod uwagę celowość elastycznego wprowadzania zmian w trasach linii, w reakcji na sygnały z rynku, nieuzasadnione jest zamieszczenie w planie transportowym dokładnych tras poszczególnych linii składających się na planowaną sieć komunikacyjną. Należy bowiem zwrócić uwagę, że szczegółowe określenie tras linii, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powoduje, że każdorazowa zmiana prze-

biegu trasy linii komunikacyjnej musiałaby zostać wcześniej zaplanowana. Jeżeli potrzeba zmiany trasy linii powstanie w okresie objętym planem, to taką zmianę trzeba byłoby do planu wprowadzić, zachowując długotrwałą procedurę obowiązującą w tym zakresie.

Opisywany mankament szczegółowego definiowania planowanej sieci komunikacyjnej dostrzegł również ustawodawca, łagodząc zakres koniecznego określania planowanej sieci komunikacyjnej w rozporządzeniu wykonawczym: w komunikacji miejskiej wystarczy określenie obszaru, na którym planowane jest realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, nie jest w niej także wymagane sporządzenie części graficznej planu transportowego.

Planowane parametry rozkładów jazdy utrzymają system kategoryzacji linii, o którym mowa w p. 11. planu oraz wprowadzą zasadę pełnej koordynacji rozkładów jazdy dla wszystkich kategorii linii autobusowych. Odstępstwa od zasady rytmiczności kursowania linii będą stosowane jedynie dla segmentu linii dedykowanych, których najważniejszą rolą jest obsługa specyficznych, lokalnych potrzeb pasażerów.

Planowana taryfa

Obowiązująca taryfa, zmodyfikowana w maju 2012 r., jest stosunkowo prosta i stanowi wypadkową akceptowalnego przez mieszkańców obsługiwanego poziomu cen i zasad taryfowych oraz możliwości budżetowych miasta i obsługiwanego okolicznych gmin.

W dłuższym okresie, w celu uniknięcia dalszego spadku liczby pasażerów, struktura cen biletów wymaga jednak dalszych modyfikacji. Podstawowym biletem okresowym powinien być bilet sieciowy miesięczny o atrakcyjnej relacji cenowej w stosunku do ceny biletu jednorazowego. Należy dążyć do zwiększenia udziału biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży poprzez atrakcyjną cenę biletów sieciowych i wprowadzenie nowych sposobów ich dystrybucji.

W przypadku biletów jednorazowych taryfa zostanie przebudowana wraz z wprowadzeniem systemu biletu elektronicznego. Planowane jest utworzenie elektronicznej portmonetki. Obecna taryfa w koszalińskiej komunikacji miejskiej ma charakter taryfy strefowej, wprowadzenie systemu elektronicznej portmonetki pozwala na jej modyfikacje i rozbudowę o taryfy przystankowe, odcinkowe, czasowe. Należy jednak dążyć do uzyskania taryfy prostej, o czytelnym dla pasażera charakterze, zachęcającej do korzystania z komunikacji publicznej, niepowodującej znacznego wzrostu kosztu przejazdu dla pasażera i znacznego spadku przychodów dla organizatora. Należy przeprowadzić także analizę celowości wprowadzenia biletów czasowych, które pozwoliłyby na korzystanie z przesiadek w codziennych po-

dróżach, bez konieczności ponoszenia zwiększonego lub nawet podwójnego kosztu. Efektem takiej modyfikacji taryfy mogłoby być uproszczenie układu linii komunikacyjnych.

Wszelkie zmiany taryfowe będą wprowadzane rozważnie, na podstawie pogłębionych analiz, aby poprzez nietrafione decyzje nie zniechęcić pasażerów do korzystania z komunikacji miejskiej. Nadrzędnym celem modyfikacji oferty przewozowej jest bowiem zrównoważony rozwój transportu miejskiego, bez dominacji samochodów osobowych w przewozach pasażerskich.

W zakresie komunikacji podmiejskiej taryfa biletowa powinna uwzględniać warunki rynkowe – ceny oferowane przez konkurencję oraz poziom społecznej akceptacji ceny przejazdu. Należy rozważnie stosować system stref różnicujący koszt dla pasażera głównie od liczby przejechanych kilometrów i od stopnia dedykowania połączenia (połączenia o bardzo dużym napełnieniu mogą należeć do korzystniejszej dla pasażera strefy), tak aby spełnić postulaty przewozowe, a jednocześnie nie spowodować odpływu pasażerów zbyt wysoką ceną. Nie można również ustalać zbyt niskich cen, kosztem nadmiernie wysokich dopłat z gmin ościennych.

Komunikacja miejska na terenie gmin ościennych powinna wypełniać także funkcje społeczne, w tym zapewniać uczniom dojazdy do szkół. Dobrym i w praktyce stosowanym rozwiązaniem, jest system subsydiowania przez gminy biletów miesięcznych dla uczniów, zamiast nadmiernego obniżania opłaty za przejazd.

Wszelkie zmiany w taryfie powinny mieć na celu przede wszystkim pobudzenie dodatkowego popytu – poprzez jego wygenerowanie w segmencie osób korzystających w realizacji potrzeb przewozowych przede wszystkim z samochodów osobowych i rezygnujących z usług transportu publicznego ze względu na nieatrakcyjne ceny, zwłaszcza w podróżach pomiędzy gminami a miastem Koszalin. Zmiany taryfy będą poprzedzone analizami ich wpływu na zmiany popytu oraz badaniami marketingowymi.

Ze względu na konieczność zapewnienia określonej przychodowości systemu miejskiego transportu zbiorowego w Koszalinie i okolicznych gminach, należy przyjąć założenie niezwiększania w okresie planowania (lub nawet zmniejszenia) zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Planowane inwestycje infrastrukturalne i taborowe

Zakres planowanych nowych inwestycji zależy od sytuacji finansowej Koszalina i okolicznych gmin. Dodatkowym źródłem sfinansowania inwestycji mogą być także kredyty i pożyczki, zwłaszcza preferencyjne oraz wszelkie środki pomocowe. Inwestycje w komunikację miejską i w rozwój dróg, należą do najbardziej kapitałochłonnych we wszystkich gminach miejskich w Polsce. Obecna sytuacja – de facto zakończenia aplikacji po środki pomocowe z horyzontu finansowego UE 2007-2013 i prace nad wdrożeniem horyzontu finansowego UE na lata 2014-2020, sprzyja pracom koncepcyjnym nad polityką inwestycyjną w zakresie komunikacji zbiorowej na okres do 2022 r. (2020 r. plus 2 lata na zakończenie realizacji rozpoczętych projektów).

W ramach planowanych inwestycji infrastrukturalnych na kolejne lata do 2025 r. przewiduje się:

- utworzenie zintegrowanego intermodalnego zespołu dworców kolejowego i autobusowych (centrum przesiadkowego);
- rozbudowę i modernizację głównych dróg w mieście;
- budowę nowych i modernizację istniejących pętli autobusowych;
- dalszą rozbudowę systemu ścieżek rowerowych;
- wymianę zużytych wiat na nowe oraz ewentualną instalację wiat w nowych lokalizacjach – jeśli potrzeby obsługi pasażerów będą tego wymagały;
- przebudowę wytypowanych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdów osób niepełnosprawnych na wózkach – bez konieczności wysuwania rampy z pojazdu;
- budowę nowych lub remontowanych peronów i zatok w sposób umożliwiający podjechanie pojazdu komunikacji miejskiej bezpośrednio do krawężnika i o wysokości zapewniającej wejście i wjazd wózkami do pojazdu niskopodłogowego bez pokonywania różnicy poziomów.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu niskopodłogowego, niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrze-

gawczy dla osób używających laski. Likwidowane będą także systematycznie występujące bariery w dojściach do przystanków z miejsc będących celami podróży.

MZK Sp. z o.o. w Koszalinie we własnym zakresie realizować będzie inwestycje odtworzeniowe w tabor autobusowy i inne środki trwałe. W okresie planowania przewiduje się zakup pojazdów fabrycznie nowych, w uzasadnionych przypadkach pojazdów używanych nie starszych niż sześć lat. Nie wyklucza się również odpowiedniej partycypacji gmin w realizacji zadań inwestycyjnych (finansowej i rzeczowej).

Nowo nabywany tabor powinien spełniać co najmniej następujące wymagania:

- jednolite barwy miejskie;
- niska podłoga (przynajmniej w części pojazdu) i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- miejsce na wózek inwalidzki i platforma ułatwiająca wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich;
- system przykłąku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- kasowniki wielofunkcyjne (dostosowane do biletów elektronicznych);
- głosowe zapowiedzi przystanków;
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach przystankowej informacji dynamicznej;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu;
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek i trasę jazdy wewnętrzne i zewnętrzne;
- system otwierania drzwi przez pasażerów – za pomocą przycisków, uaktywniany przez kierowcę, obejmujący wszystkie – poza I – drzwi dla pasażerów, niewykluczający możliwości otwierania i zamykania drzwi przez kierowcę;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów (np. stopnie), umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz pojazdu oraz kodu kasownika na skasowanym bilecie;
- poręcze poziome i pionowe oraz uchwyty w obrębie drzwi i miejsc dla osób stojących – w kolorze żółtym;
- przyciski „stop”, umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzeby zatrzymania się na przystanku „na żądanie”, równomiernie rozmieszczone na całej długości przedziału pasażerskiego, w tym przy każdych drzwiach;
- automaty biletowe (zamontowane zostaną w co najmniej 1 nowo zamawianym autobusie).

Realizacja wymienionych zamierzeń ma służyć integracji transportu zbiorowego oraz poprawie jakości i funkcjonalności układu tras linii autobusowych. Zamierzenia te są zgodne ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej, tj. politykami:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

Zapewnienie rzeczywistej rytmiczności funkcjonowania transportu miejskiego w Koszalinie wymaga powiązania sfery zarządzania ruchem ulicznym z realizacją rozkładów jazdy przez autobusy komunikacji miejskiej. Poza priorytetem przyznawanym na trasie przejazdu co do zasady wszystkim pojazdom miejskiego transportu zbiorowego (pasy wyłącznego ruchu, śluzy, itp.), pojazdy opóźnione powinny uzyskiwać większy priorytet w przejeździe przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną niż pojazdy punktualne. Analogicznie, sygnalizacja świetlna może opóźnić przejazd pojazdom przyspieszonym w stosunku do rozkładu jazdy.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów.

Planowana efektywność ekonomiczno-finansowa

Planowane zmiany dotyczące kształtu sieci komunikacyjnej oraz jej parametrów, wynikających z rozkładów jazdy oraz taryfy i inwestycji, a także założone zmiany w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności koszalińskiej komunikacji miejskiej. Za optymalne należy uznać utrzymanie do 2025 r. wskaźnika odpłatności na poziomie nie niższym niż 45%. Osiągnięciu tego efektu służyć powinny z jednej strony narzędzia związane z taryfą i z efektywnym kształtowaniem oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy, kategoryzacja linii, częstotliwości modułowe) i z drugiej strony – z intensywną kontrolą świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów, także na bieżąco kontrolowanym przez organizatora. Wszelkie zmiany taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

Bardzo ważnym elementem polityki finansowania komunikacji miejskiej są preferencje dla niej w ruchu ulicznym oraz pierwszeństwo korzystania z infrastruktury przystankowej. Działania takie powinny wpłynąć na zwiększenie liczby pasażerów komunikacji publicznej, a co za tym idzie podwyższenie współczynnika odpłatności i zmniejszenie wysokości dopłat z budżetu.

Przy założonym poziomie wskaźnika odpłatności, w wysokości 45,4% w 2020 r. i 43,7% w 2025 r. w wariantcie minimalnym oraz w wysokości 47,2% w 2020 r. i 45,4% w 2025 r. w wariantcie rozwojowym, roczną wysokość dopłat budżetowych do koszalińskiej komunikacji miejskiej przedstawiono w tabeli 50. Przyjęto, że zwiększenie częstotliwości kursowania, wsparte inwestycjami taborowymi oraz infrastrukturalnymi, pozwoli utrzymać wyniki ekonomiczne publicznego transportu zbiorowego na założonym poziomie.

Planowane wydatki inwestycyjne, związane z realizacją projektów opisanych powyżej, nie zostały jeszcze dokładnie oszacowane. Przewiduje się, że ich koszt dla miasta Koszalina wyniesie w całym okresie planistycznym ok. 300 mln, zaś roczne inwestycje odtworzeniowe MZK Sp. z o.o. w Koszalinie nie będą mniejsze niż średni poziom amortyzacji z okresu ostatnich 5 lat.

Zestawiając prognozowane koszty i przychody ze sprzedaży biletów (w cenach z 2013 r.), w tabeli 50 określono prognozowaną dla 2020 r. i dla 2025 r. efektywność ekonomiczno-finansową funkcjonowania koszalińskiej komunikacji miejskiej. W tabeli nie uwzględniono dodatkowych nakładów na inwestycje infrastrukturalne i taborowe w komunikacji autobusowej.

Tab. 50. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa koszalińskiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. (w cenach z 2013 r.)

Parametr	Jednostka	Wariant minimalny		Wariant rozwojowy	
		2020	2025	2020	2025
Praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	2 728	2 777	3 050	3 105
Liczba pasażerów	[tys. pasażerów]	18 433	18 767	20 173	20 539
w tym płacących za przejazd	[tys. pasażerów]	11 728	11 754	13 468	13 525
Koszty świadczenia usług	[tys. zł]	22 572	22 981	25 235	25 693
Przychody z biletów	[tys. zł]	10 587	10 372	12 159	11 937
Wskaźnik odpłatności	[%]	46,9	45,1	48,2	46,5
Dopłaty z budżetu miasta	[tys. zł]	11 954	12 579	13 041	13 714

Źródło: opracowanie własne.

Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Koszalina i okolicznych gmin

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także – przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk, związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym, można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację miejską;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- awarii systemów teleinformatycznych;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć też aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

W tabeli 51 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Koszalinie, umożliwiając bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tab. 51. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Koszalina i okolicznych gmin

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora ▪ udział pojazdów wyposażonych w zapowiedzi głosowe przystanków ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego i elektrycznych w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	<ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin
Efektywność ekonomiczna transportu osób	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wskaźnik odpłatności usług [%] ▪ amortyzacja taboru/koszty ogółem [%]
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba przystanków węzłowych integrujących transport miejski oraz transport regionalny
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wielkość popytu ▪ struktura popytu ▪ wskaźniki odpłatności usług – w przekroju linii i obszarów
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none"> ▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.

Analiza SWOT

Mocne strony:

- dobra opinia o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Koszalinie, bardzo mały udział ocen niedostatecznych;
- rytmiczność kursowania pojazdów na większości linii w sieci komunikacji miejskiej w Koszalinie;
- stabilny układ linii komunikacyjnych obsługujących największe osiedla wieloma połączeniami bezpośrednimi;
- dobre wykorzystanie taboru w ruchu, brak przypadków przekroczenia zdolności przewozowej, sporadyczne przypadki ścisku;
- dbałość o ochronę środowiska w mieście – całość eksploatowanego taboru spełnia normy czystości spalin co najmniej EURO 2;
- większość taboru (82% autobusów w inwentarzu operatora) dostosowana jest do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się – jest to rezultat systematycznej wymiany taboru wysokopodłogowego na niskopodłogowy;
- doświadczenie operatora wynikające z wieloletniej eksploatacji systemu dynamicznej informacji pasażerskiej;

- doświadczenia z działaniami zmierzającymi do ograniczania ruchu samochodów osobowych w centrum miasta – wyznaczona strefa płatnego parkowania;
- systematyczne przeprowadzanie odnowy sieci dróg i rozbudowy systemu komunikacyjnego w mieście;
- systematyczna rozbudowa systemu ścieżek i dróg rowerowych;

Słabe strony:

- w części przestarzały i zdekapitalizowany tabor autobusowy – o dość wysokim średnim wieku;
- tylko najnowsza część taboru wyposażona w zapowiedzi głosowe przystanków;
- brak ze strony dostawcy wsparcia dla rozwoju systemu dynamicznej informacji przystankowej, wysokie koszty modyfikacji i rozbudowy obecnego systemu, przy konieczności jego modyfikacji z powodu wycofania z produkcji części urządzeń;
- brak preferencji dla transportu publicznego w ruchu drogowym w mieście, w szczególności na obszarze śródmieścia i głównych ciągów komunikacyjnych;
- brak wydzielonych pasów dla pojazdów komunikacji miejskiej, w tym na głównych trasach, intensywnie obsługiwanych liniami I i II kategorii;
- brak uprzywilejowania komunikacji miejskiej w ruchu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną;
- konieczność poprawy punktualności kursowania autobusów;
- niekorzystna struktura sprzedawanych biletów – z dominującą pozycją biletów jedno-przejazdowych, na podstawie których podróżuje około 45% pasażerów;
- niekorzystna struktura pasażerów – wysoki udział pasażerów uprawnionych do przejazdów bezpłatnych (26% ogółu pasażerów) oraz 43% pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych, a więc łącznie mniej niż 1/3 pasażerów wnosi pełną opłatę za przejazd;
- zbyt wysoka cena biletów okresowych, zniechęcająca pasażerów do codziennego korzystania z komunikacji miejskiej;
- systematyczny spadek pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w czasie ostatnich kilku lat;
- brak systemu automatycznej całodobowej sprzedaży biletów;
- brak wyszukiwarki połączeń w komunikacji miejskiej na stronie internetowej operatora;
- brak podziału przystanków komunikacyjnych na udostępnione tylko operatorowi, operatorowi i przewoźnikom i tylko przewoźnikom;
- preferencje mieszkańców w zakresie bezpośredniości połączeń i krótkiej drogi dojścia do przystanków;

Szanse:

- możliwość stworzenia kompleksowego multimodalnego centrum przesiadkowego w rejonie dworców kolejowego i autobusowego;
- integracja różnych rodzajów transportu w mieście i regionie – poprzez stworzenie węzłów przesiadkowych, zwiększająca liczbę podróży z przesiadkami na pojazdy komunikacji miejskiej;
- planowana poprawa funkcjonalności obydwu dworców komunikacji publicznej – kolejowego i autobusowego – w celu stworzenia wielofunkcyjnego węzła przesiadkowego obsługującego komunikację kolejową oraz autobusową miejską i podmiejską;
- możliwość pozyskania zewnętrznego finansowania inwestycji rozwojowych ekologicznej komunikacji miejskiej;
- poprawa wizerunku komunikacji miejskiej oraz komfortu podróży, zachęcająca mieszkańców i przyjezdnych do zamiany podróży samochodem osobowym na podróż odbywaną pojazdem komunikacji miejskiej, po dokończeniu wymiany taboru na niskopodłogowy i wyposażony w pełni w urządzenia informacji pasażerskiej;
- wdrożenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem (ITS), w ramach którego wprowadzone byłyby priorytety dla pojazdów komunikacji miejskiej;
- wzrost prędkości komunikacyjnej i eksploatacyjnej – w efekcie wprowadzenia preferencji w ruchu ulicznym dla transportu publicznego;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia elektronicznego systemu biletowego, w tym „elektronicznej portmonetki”;
- wzrost liczby pasażerów stale korzystających z komunikacji miejskiej po wprowadzeniu zmian w taryfie, uatrakcyjniających korzystanie z biletów okresowych, poprzez częstszy wybór podróży komunikacją miejską zamiast samochodu osobowego;
- wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej po wprowadzeniu systemu biletu elektronicznego – wraz z systemem automatycznej sprzedaży całodobowej biletów;
- wybudowanie północnej i zachodniej obwodnicy miasta – odcinków dróg ekspresowych S-6 i S-11, skutkujące zmniejszeniem obciążenia ruchem tranzytowym głównych ciągów komunikacyjnych w mieście i ograniczeniem kongestii, dotkliwej szczególnie w szczytach przewozowych;
- możliwość wprowadzenia ułatwień dla transportu publicznego – po wyprowadzeniu większości ruchu tranzytowego na drogę ekspresową.

- poprawa funkcjonalności przystanków komunikacji miejskiej, polegająca na usprawnieniu lokalnego układu komunikacyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a także na przebudowie zatok i pętli autobusowych;
- dalsza rozbudowa systemu ścieżek rowerowych – poprzez tworzenie nowych tras rowerowych i rozbudowę już istniejących.

Zagrożenia:

- wzrost kongestii w mieście i postępujący spadek liczby osób korzystających w komunikacji miejskiej z powodu ciągle utrzymującej się tendencji wzrostowej liczby samochodów osobowych w mieście oraz wskaźnika liczby samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców;
- postępujące pogarszanie się stanu taboru autobusowego związane ze znacznym średnim wiekiem pojazdów – w przypadku ograniczonych środków na jego odtworzenie;
- brak wsparcia technicznego dostawcy do rozwoju systemu dynamicznej informacji pasażerskiej – bardzo wysoki koszt modernizacji systemu;
- tendencja zmniejszania się liczby mieszkańców miast, w tym i Koszalina, spowodowana ogólnymi tendencjami demograficznymi w Polsce oraz zjawiskiem suburbanizacji i związany z tym spadek liczby potencjalnych pasażerów komunikacji miejskiej;
- pogarszająca się struktura wiekowa mieszkańców Koszalina, spadek o 15% do 2025 r. liczby osób w wieku 25-64 lat, przy wzroście o ponad 40% liczby osób w wieku ponad 65 lat – mająca negatywny wpływ na przychody ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej;
- konieczność zwiększenia środków finansowych przeznaczanych z budżetu miasta na dofinansowanie funkcjonowania komunikacji miejskiej – z powodu obniżającego się współczynnika odpłatności;
- niepewność odnośnie pozyskania dofinansowania na pełne dokończenie odtworzenia taboru, przy braku możliwości realizacji inwestycji w całości ze środków własnych – z powodu zbyt wysokich kosztów zakupu nowych autobusów;
- ryzyko ograniczenia poziomu środków finansowych przeznaczanych corocznie z budżetu miasta na funkcjonowanie komunikacji miejskiej z powodu ogólnego pogorszenia się sytuacji finansowej miasta lub wzrostu potrzeb bieżącego finansowania innych zadań.

Spis tabel

Tab. 1. Projekty przewidziane do realizacji w ramach „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Koszalina na lata 2006-2013”	17
Tab. 2. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland).....	21
Tab. 3. Liczba ludności koszalińskich osiedli – osoby zameldowane na stałe.....	31
Tab. 4. Liczba ludności i gęstość zaludnienia w Koszalinie i gminach objętych planem	39
Tab. 5. Miejscowości docelowe kursów przewoźników obsługujących linie regionalne na terenie gmin objętych porozumieniami z Koszalinem w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego	45
Tab. 6. Zmiana liczby mieszkańców Koszalina oraz gmin obsługiwanych koszalińską komunikacją miejską w latach 2010-2013 – dane GUS	48
Tab. 7. Struktura ludności Koszalina i gmin objętych planem w latach 2010-2013	49
Tab. 8. Prognozowana liczba ludności Koszalina i gmin objętych planem w latach 2020-2025 – wg danych GUS.....	51
Tab. 9. Liczba miejsc noclegowych, odwiedzających je turystów i udzielonych noclegów w Koszalinie i gminach objętych planem w 2013 r.	53
Tab. 10. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów.....	55
Tab. 11. Uczelnie wyższe w Koszalinie i ich studenci w roku akademickim 2013/2014.....	56
Tab. 12. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej koszalińskiej komunikacji miejskiej	56
Tab. 13. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej w Koszalinie i ościennych gminach	58
Tab. 14. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Koszalinie i w gminach ościennych objętych planem.....	66
Tab. 15. Struktura podmiotów gospodarczych w Koszalinie i w gminach ościennych objętych planem wg sekcji działalności	66
Tab. 16. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w Koszalinie i w gminach ościennych objętych planem.....	67
Tab. 17. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze miasta Koszalina i gmin ościennych objętych planem.	68
Tab. 18. Dopuszczalne poziomy hałasu – długookresowy średni poziom dźwięku A	74

Tab. 19. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin – wg europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych	76
Tab. 20. Lokalizacja w Koszalinie placówek oświatowych liczących powyżej 300 uczniów. ...	83
Tab. 21. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych na obszarze objętym planem	84
Tab. 22. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w Koszalinie.	86
Tab. 23. Główne obiekty sportowe o znaczeniu ruchotwórczym w Koszalinie i gminach ościennych objętych planem	86
Tab. 24. Minimalna oferta przewozowa na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym	92
Tab. 25. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2014.	100
Tab. 26. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej w latach 2008-2014.	100
Tab. 27. Wielkość popytu, pracy eksploatacyjnej i wykorzystania pojazdów koszalińskiej komunikacji miejskiej w poszczególnych rodzajach dni tygodnia – badania marketingowe z marca 2012 r.	101
Tab. 28. Wielkość pracy eksploatacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej na obszarze gmin ościennych w 2013 r. i w 2014 r.	102
Tab. 29. Liczba kursów koszalińskiej komunikacji miejskiej wykonywanych w 2014 r. na obszarze gmin ościennych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia	103
Tab. 30. Prognoza liczby mieszkańców na obszarze objętym planem do 2025 r.	110
Tab. 31. Prognoza popytu na obszarze objętym planem w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantach minimalnym	111
Tab. 32. Prognoza popytu na obszarze objętym planem w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantach rozwojowym	113
Tab. 33. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym planem w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantach minimalnym	114
Tab. 34. Prognoza wielkości podaży na obszarze objętym planem w 2020 r. i w 2025 r. – w wariantach rozwojowym	115
Tab. 35. Porównanie parametrów koszalińskiej komunikacji miejskiej oraz innych miast o średniej wielkości w kraju w 2013 r.	118
Tab. 36. Liczba wozokilometrów i kursów na poszczególnych liniach koszalińskiej komunikacji miejskiej	119

Tab. 37. Miejscowości w gminach ościennych obsługiwane liniami koszalińskiej komunikacji miejskiej wraz z liczbą kursów do nich	121
Tab. 38. Trasy poszczególnych linii koszalińskiej komunikacji miejskiej.....	123
Tab. 39. Najważniejsze węzły przesiadkowe w koszalińskiej komunikacji miejskiej oraz planowane ich wyposażenie.....	125
Tab. 40. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie w latach 2010-2014	131
Tab. 41. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Koszalinie oraz w innych miastach o średniej wielkości w kraju w 2012 r.	132
Tab. 42. Finansowanie koszalińskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariantcie minimalnym	134
Tab. 43. Finansowanie koszalińskiej komunikacji miejskiej w okresie do 2025 r. w wariantcie rozwojowym.....	134
Tab. 44. Inwestycje w zakresie rozbudowy systemu transportowego zrealizowane w Koszalinie w latach 2010-2014.....	137
Tab. 45. Zestawienie ocen z badań satysfakcji pasażerów prowadzonych w latach 2011-2013 przez MZK Sp. z o.o. w Koszalinie	142
Tab. 46. Ocena realizacji postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem koszalińskiej komunikacji miejskiej – z zaleceniami dotyczącymi jej poprawy	148
Tab. 47. Podmioty realizujące zadania organizatorskie w transporcie publicznym w Koszalinie	159
Tab. 48. Działania mające na celu integrację transportu zbiorowego.....	163
Tab. 49. Požadany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.	165
Tab. 50. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa koszalińskiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r.....	185
Tab. 51. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Koszalina i okolicznych gmin	186

Spis rysunków

Rys. 1. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego	24
Rys. 2. Tereny Podstrefy Koszalin Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej	28
Rys. 3. Podział Koszalina na osiedla	32
Rys. 4. Podział na jednostki strukturalne miasta Koszalina	34
Rys. 5. Miasto Koszalin i okoliczne gminy.....	40
Rys. 6. Układ linii komunikacji miejskiej na obszarze miasta Koszalina i gmin ościennych z którymi miasto Koszalin podpisało porozumienia w sprawie wspólnej organizacji transportu publicznego.....	41
Rys. 7. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej.	47
Rys. 8. Struktura wiekowa mieszkańców Koszalina	52
Rys. 9. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Koszalinie i jej prognoza do 2025 r.....	54
Rys. 10. Struktura pasażerów w koszalińskiej komunikacji miejskiej w podziale na rodzaje opłat za przejazd w latach 2008-2014	58
Rys. 11. Struktura pasażerów w koszalińskiej komunikacji miejskiej – w skali przeciętnego miesiąca.....	59
Rys. 12. Mapa obszarów chronionych w rejonie Koszalina	70
Rys. 13. Mapa obszarów przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu LDWN w centrum Koszalina.....	75
Rys. 14. Struktura wiekowa taboru autobusowego MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.....	77
Rys. 15. Struktura taboru autobusowego MZK Sp. z o.o. w Koszalinie ze względu na normy czystości spalin.....	77
Rys. 16. Zasięg strefy płatnego parkowania w Koszalinie	79
Rys. 17. Sieć ścieżek rowerowych w Koszalinie.....	81
Rys. 18. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim	94
Rys. 19. Rozkład popytu w zależności od dnia tygodnia w 2012 r.	104
Rys. 20. Prognoza popytu na usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej do 2025 r.....	108
Rys. 21. Roczna praca eksploatacyjna koszalińskiej komunikacji miejskiej w 2014 r. z podziałem na kategorie linii.....	122
Rys. 22. Hierarchizacja postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem koszalińskiej komunikacji miejskiej – najistotniejsza cecha	144

Rys. 23. Postulaty przewozowe dotyczące koszalińskiej komunikacji miejskiej wymagające poprawy, liczba wystąpień każdej z cech.	145
Rys. 24. Czas trwania najczęściej wykonywanej podróży z przesiadkami – nieskumulowane 5-minutowe przedziały czasowe.	146
Rys. 25. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Koszalinie w 2014 r.	156

Załącznik nr 1

Raport z konsultacji społecznych

Podczas konsultacji społecznych wpłynęły uwagi od dwóch wnioskodawców – Rady Osiedla Rokosowo (jedna uwaga) i Stowarzyszenia Miłośników Komunikacji Miejskiej w Koszalinie (siedem uwag).

Rada Osiedla Rokosowo przypomniała, że w badaniu głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej przeprowadzonych we wrześniu 2014 r., respondenci za najistotniejszy postulat uznali bezpośredniość połączeń. W tym kontekście zwrócono uwagę, że w projekcie planu transportowego zabrakło projektu uruchomienia bezpośredniego połączenia os. Rokosowo (ul. Zwycięstwa) z ważnymi dla mieszkańców celami ruchu, zlokalizowanymi w południowej części miasta, za które uznano:

- centrum handlowe Atrium Koszalin przy ul. Paderewskiego 1;
- Kompleks Sportowo-Rekreacyjny „Wodna Dolina” przy ul. Sybiraków;
- Cmentarz Komunalny przy ul. Gnieźnieńskiej.

Zgłoszone postulaty dotyczyły planowania organizacji przewozów (tras linii), wskutek czego – ze względu na swoją szczegółowość – wykraczają poza przedmiot planu. W dokumencie zawarto jednak stwierdzenie, że połączenia bezpośrednio powinny być realizowane we wszystkich oczekiwanych przez mieszkańców relacjach, o ile zgłaszane oczekiwania są istotne statystycznie dla reprezentowanej grupy mieszkańców. Wniosek Rady Osiedla Rokosowo powinien zatem być rozpatrzony na etapie planowania zmian w ofercie przewozowej koszalińskiej komunikacji miejskiej.

Pierwsza uwaga Stowarzyszenia Miłośników Komunikacji Miejskiej w Koszalinie dotyczyła zmiany sposobu rozliczania organizatora koszalińskiej komunikacji miejskiej z operatorem, gdyż – zdaniem Stowarzyszenia – kwota wypłacanej operatorowi rekompensaty powinna być pochodną liczby realizowanych wozokilometrów. Wnioskodawca uznał, że obecnie obowiązujący sposób rozliczania operatora – zwrot utraconych wpływów z tytułu honorowania ulg i zwolnień z tytułu honorowania ulg uchwalonych przez Radę Miasta – jest „nieefektywny”. W uzasadnieniu wniosku zauważono, że obecne zasady rozliczeń stwarzają ryzyko planowania oferty przewozowej w taki sposób, aby maksymalizować liczbę osób nabywających bilety ulgowe lub podróżujących bezpłatnie, nie biorąc pod uwagę długości realizowanego przejazdu ani parametrów taboru wykorzystywanego w przewozach.

Następnie stwierdzono, że uzależnienie kwoty rekompensaty od liczby realizowanych wozokilometrów umożliwi zróżnicowanie jej stawki z zależności od typu pojazdu, którym wy-

konywana jest usługa, co z kolei pozwoli na maksymalizację wykorzystania pojazdów najnowszych i najlepiej wyposażonych.

Zdaniem wnioskodawców, postulowany sposób rozliczeń jest adekwatny do ponoszonych kosztów obsługi komunikacyjnej, jest bardziej transparentny i ułatwia potencjalną ekspansję koszalińskiej komunikacji miejskiej na obszary sąsiednich gmin.

W planie transportowym przyjęto, że w okresie planowania powołany zostanie zinstytucjonalizowany organizator usług koszalińskiej komunikacji miejskiej (zarząd transportu), usytuowany w strukturze Zarządu Dróg Miejskich. Zmieni się zatem model organizacji i zarządzania komunikacją miejską, zawarta też zostanie nowa umowa z operatorem. Planuje się, że postulowane przez Stowarzyszenie zapisy znajdą odzwierciedlenie w tej umowie.

Druga uwaga Stowarzyszenia, to wniosek, aby trasy linii obsługujących najbardziej oddalone od centrum osiedla mieszkaniowe Koszalina zawsze obejmowały dwa najważniejsze ciągi komunikacyjne (ul. Zwycięstwa – przystanek Zwycięstwa/Rynek Staromiejski i al. Armii Krajowej – przystanki na wysokości dworców PKP i PKS).

W uzasadnieniu tego wniosku zauważono, że linie obsługujące peryferia Koszalina charakteryzują się niską częstotliwością kursów i dość ograniczonym zakresem penetracji całego obszaru miasta. Z tej przyczyny, pasażerowie tych linii w większym stopniu muszą się przesiadać, co ma im ułatwić planowana modyfikacja taryfy opłat. Wprowadzenie korespondencyjności taryfy ma jednak sens tylko wtedy, gdy układ tras poszczególnych linii zapewni możliwość realizacji przesiadek na i z każdej z linii w dwóch najważniejszych węzłach koszalińskiej sieci komunikacyjnej, z których jeden stanowi również węzeł o znaczeniu ponadlokalnym, integrujący inne środki transportu publicznego. Postulat ten swoją szczegółowością wykracza poza ramy planu transportowego, aczkolwiek zostanie wzięty pod uwagę przy planowanych zmianach szczegółowych w ofercie przewozowej.

Trzeci wniosek dotyczył ujęcia przebudowy ul. Zwycięstwa wraz z budową w niej nowych przystanków na liście inwestycji infrastrukturalnych przeznaczonych do realizacji do 2025 r. Wnioskodawca zauważył, że obecne usytuowanie przystanków komunikacji miejskiej na odcinku ul. Zwycięstwa od skrzyżowania z ulicami Pileckiego i Stawisińskiego do skrzyżowania z ulicami Krakusa i Wandy oraz Armii Krajowej, nie spełnia standardów odległości międzyprzystankowych, które powinny obowiązywać w ścisłym centrum miasta – w obszarach silnie zurbanizowanych, w których zlokalizowano szereg obiektów użyteczności publicznej. Aktualna odległość pomiędzy przystankami Zwycięstwa/Piłsudskiego i Zwycięstwa/Rynek Staromiejski wynosi 700 metrów. Z kolei odległość pomiędzy przystankami Zwycięstwa/Rynek Staromiejski i Armii Krajowej/Bank liczy aż 800 metrów.

Stowarzyszenie zawnioskowało, aby przy przebudowie ul. Zwycięstwa i realizacji planowanych działań zmierzających do uspokojenia ruchu drogowego w centrum Koszalina, wyznaczyć nowe przystanki komunikacji miejskiej pomiędzy wyżej wskazanymi, poprawiając dostępność transportu publicznego. Analogiczne działania należałoby podjąć dla kierunku ruchu do os. Rokosowo (od skrzyżowania ul. Zwycięstwa z ulicami Krakusa i Wandy oraz Armii Krajowej do skrzyżowania z ulicami 1 Maja i Młyńską – ze względu na 750-metrową odległość pomiędzy przystankami Zwycięstwa/Krakusa i Wandy oraz Zwycięstwa/Słowackiego).

Czwarty wniosek Stowarzyszenia dotyczył wpisania na listę planowanych inwestycji infrastrukturalnych przewidzianych do realizacji do 2025 r. przebudowy ul. Orłąt Lwowskich, uwzględniającej budowę przystanków komunikacji miejskiej.

Wnioskodawca zaważył, że obecna odległość pomiędzy przystankami Jana Pawła II/Fałata i Piłsudskiego/Orłąt Lwowskich lub Traugutta/Piłsudskiego, wynosi aż 1 000 metrów, w związku z czym postulował lokalizację nowych przystanków na wysokości akademików Politechniki Koszalińskiej, zwiększających dostępność publicznego transportu zbiorowego.

Obydwie uwagi Stowarzyszenia, dotyczące zwiększenia gęstości przystanków koszalińskiej komunikacji miejskiej, uwzględniono w planie transportowym.

Wniosek piąty dotyczył poprawy skomunikowania os. Morskiego (ul. Franciszkańskiej) ze Szpitalem Wojewódzkim i Państwową Wyższą Szkołą Zawodową w Koszalinie. Wnioskodawca zaproponował zmianę trasy linii 10, poprzez objęcie nią całego os. Morskiego.

Uwaga szósta dotyczyła konieczności poprawy skomunikowania os. Morskiego z obiektami użyteczności publicznej zlokalizowanymi w rejonie ul. Gnieźnieńskiej (Zespół Szkół nr 10, centrum handlowe Atrium Koszalin, cmentarz komunalny). Stowarzyszenie zaproponowało zwiększenie liczby kursów linii 13 wykonywanych na trasie przedłużonej do os. Morskiego lub o wprowadzenie systemowej koordynacji rozkładów jazdy linii 14 i 16, zapewniającej stałą, rytmiczną możliwość dogodnej przesiadki dla pasażerów podróżujących w opisywanej relacji. Uwagę tę zgłoszono w kontekście planowanego wprowadzenia korespondencyjności taryfy opłat za usługi koszalińskiej komunikacji miejskiej.

Ostatni, siódmy wniosek Stowarzyszenia, dotyczył zwiększenia atrakcyjności komunikacji miejskiej w rejonie os. Unii Europejskiej – poprzez skierowanie do jej obsługi wybranymi kursami linii z kategorii I częstotliwości, gdyż obecnie zapewniane połączenia linią 3 – II kategorii i linią dedykowaną 9 – III kategorii, nie zapewniają właściwej obsługi komunikacyjnej osiedla – odpowiednio ze względu na przebieg trasy nieobejmujący całego osiedla (linia 3) lub zbyt niską częstotliwość kursów (linia 9).

Stowarzyszenie postulowało, aby os. Unii Europejskiej objęła linia 6, charakteryzująca się zarówno wyższą częstotliwością kursów, jak i zapewniająca skomunikowanie z większą liczbą obiektów o charakterze użyteczności publicznej w centrum Koszalina w porównaniu do linii 3 i 9.

Trzy ostatnie uwagi Stowarzyszenia Miłośników Komunikacji Miejskiej w Koszalinie dotyczyły zagadnień związanych z konstrukcją oferty przewozowej – na poziomie planowania tras linii i ich rozkładów jazdy – wskutek czego wykraczały swoją szczegółowością poza ramy planu transportowego, będącego dokumentem o charakterze strategicznym.

Zarówno uwagi Stowarzyszenia, jak i wniosek Rady Osiedla Rokosowo, świadczą jednak o potrzebie opracowania nowej siatki połączeń koszalińskiej komunikacji miejskiej, uwzględniającej zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym miasta, które nastąpiły w ostatnich latach. Zapewnienie oczekiwanych przez wnioskodawców połączeń wymagać będzie jednak zwiększenia puli wozokilometrów planowanych do wykonywania w koszalińskiej komunikacji miejskiej oraz liczby niezbędnego do zaangażowania taboru. Takie wnioski zawarte są w planie transportowym.