

Powiat Goleniowski

Plan zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu zbiorowego  
dla Powiatu Goleniowskiego



Goleniów, 14 czerwca 2014 r.

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego są członkowie Zespołu Specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia pod kierownictwem mgr. inż. Macieja Gabory.



REFUNDA Sp. z o.o.  
pl. Solny 16  
50-062 Wrocław

[www.refunda.pl](http://www.refunda.pl)  
[www.planytransportowe.pl](http://www.planytransportowe.pl)



## Spis treści

1.	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego .....	6
1.1.	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego.....	7
1.2.	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego.....	7
1.3.	Konsultacje społeczne.....	8
2.	Podstawowe dane o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	9
2.1.	Informacje ogólne o obszarze.....	10
2.1.1.	Ogólna charakterystyka obszaru.....	10
2.1.2.	Sytuacja demograficzna obszaru .....	11
2.1.3.	Sytuacja społeczno-gospodarcza i społeczno-ekonomiczna obszaru .....	13
2.1.4.	Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu goleniowskiego .....	14
2.1.5.	Powiązania z innymi dokumentami .....	16
2.2.	Układ drogowy.....	17
2.3.	Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu goleniowskiego.....	21
2.3.1.	Transport drogowy .....	21
2.3.2.	Transport kolejowy.....	21
2.3.3.	Transport lotniczy .....	22
3.	Sieć komunikacyjna .....	23
3.1.	Obecna sieć komunikacyjna .....	24
3.1.1.	Linie regularne.....	24
3.1.2.	Linie specjalne.....	25
3.2.	Sieć komunikacyjna na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	26
3.3.	Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego.....	28
4.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	30
4.1.	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej .....	31
4.1.1.	Instytucje publiczne .....	31
4.1.2.	Placówki oświatowe .....	32
4.1.3.	Placówki służby zdrowia i opieki społecznej .....	33
4.1.4.	Obiekty sportowe i kulturalne .....	34
4.1.5.	Zakłady pracy .....	35



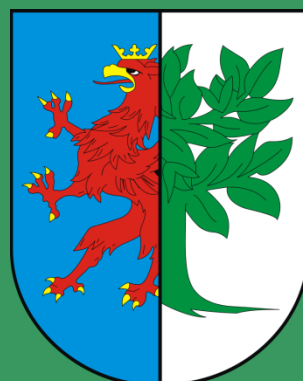
4.2.	Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym .....	35
4.3.	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu goleniowskiego.....	35
4.4.	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu goleniowskiego w zależności od czasu występowania .....	36
4.4.1.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia.....	36
4.4.2.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia.....	36
4.5.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	37
4.6.	Podsumowanie.....	37
5.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	39
5.1.	Źródła i formy finansowania.....	40
5.2.	Rentowność linii komunikacyjnych.....	40
6.	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.....	42
6.1.	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu .....	43
6.1.1.	Metodologia badań .....	43
6.1.2.	Metryka respondentów.....	44
6.1.3.	Analiza wyników badań ankietowych .....	46
6.1.4.	Podsumowanie .....	58
6.2.	Wskaźnik motoryzacji .....	58
7.	Zasady organizacji rynku przewozów .....	60
7.1.	Powiat goleniowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego .....	61
7.2.	Przewoźnicy .....	61
7.3.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .....	62
7.4.	Rozwiązania biletowo - taryfowe.....	63
7.5.	Przystanki komunikacyjne i dworce będące własnością powiatu goleniowskiego .....	65
8.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	77
8.1.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	80
8.2.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	81
8.3.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej .....	82
9.	Przewidywany sposób organizowania informacji dla pasażera .....	84



10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu goleniowskiego .....	86
11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego .....	90
12. Spisy rysunków, tabel i wykresów .....	92
12.1. Spis rysunków .....	93
12.2. Spis tabel .....	93
12.3. Spis wykresów .....	93



# 1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego



## 1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego (dalej jako: plan transportowy dla powiatu goleniowskiego lub plan transportowy) jest takie zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat goleniowski, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu. Przejawem zrównoważonego rozwoju transportu w przewozach powiatowych powinien być udział transportu zbiorowego na poziomie od 20 - 50 %.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat goleniowski uwzględnia oczekiwania społeczne mieszkańców powiatu dotyczące publicznego transportu zbiorowego.

W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego w sposób szczególnie uwzględnione będą aspekty wynikające z potrzeb ochrony środowiska naturalnego oraz aspekty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

## 1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego

Powiat goleniowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dn. 16 grudnia 2010 r. (dalej jako: Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez powiat goleniowski to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice administracyjne powiatu goleniowskiego.

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

Przy opracowywaniu planu transportowego dla powiatu goleniowskiego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Goleniowie, Powiatowego Urzędu Pracy w Goleniowie i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania



niniejszego planu transportowego dla powiatu goleniowskiego nie został jeszcze uchwalony plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan transportowy opracowywany przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego.

### 1.3. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy powiatu goleniowskiego, jako akt prawa miejscowego, w dniach od 5 lutego do 28 lutego 2014r. poddany został konsultacjom społecznym. Celem tych konsultacji było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu goleniowskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego powiatu goleniowskiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego powiatu goleniowskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

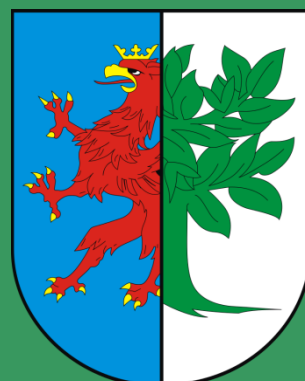
W czasie trwania konsultacji nie wpłynęły żadne uwagi.

Decyzją Starosty Goleniowskiego projekt planu transportowego w dniach od 9 czerwca do 13 czerwca 2014 roku poddano dodatkowym konsultacjom w wyniku, których również nie otrzymano propozycji zmian i uwag do projektu planu transportowego w formie pisemnej zgodnie z wymaganiami zamieszczonymi w informacji o konsultacjach.



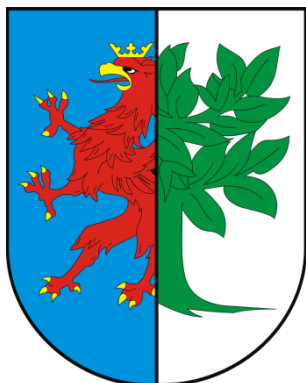


## 2. Podstawowe dane o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego



## 2.1. Informacje ogólne o obszarze

### 2.1.1. Ogólna charakterystyka obszaru



Powiat goleniowski położony jest w północno-zachodniej Polsce na wschód od stolicy województwa zachodniopomorskiego - Szczecina. Obejmuje swym zasięgiem obszar Równiny Nowogardzkiej, Równiny Goleniowskiej oraz zachodnią część Doliny Dolnej Odry. W granicach administracyjnych powiatu goleniowskiego znajduje się część Zalewu Szczecińskiego. Użytki rolne zajmują 40,3% powierzchni powiatu, obszary leśne 36,8%, a akweny 7%.

Powiat goleniowski sąsiaduje z siedmioma powiatami. Od wschodu z powiatem gryfickim (poprzez rzekę Odrę i Zalew Szczeciński), od zachodu z powiatem grodzkim Szczecinem i z powiatem polickim, od południa z powiatem stargardzkim, od północnego wschodu z powiatem łobeskim, od północy z powiatem kamieńskim oraz powiatem grodzkim Świnoujście (przez Zalew Szczeciński).

Obszar 1 615,61 km<sup>2</sup> zamieszkuje w 4 miastach - Goleniowie, Maszewie Nowogardzie oraz Stepnicy i 199 wsiach 82 067 mieszkańców.



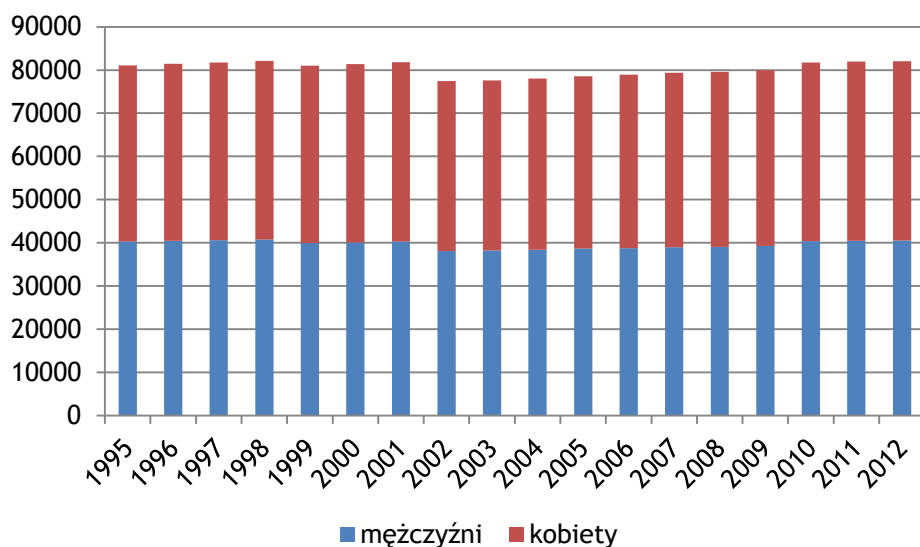
Rysunek 1. Gminy powiatu goleniowskiego

Źródło: Starostwo Powiatowe w Goleniowie



### 2.1.2. Sytuacja demograficzna obszaru

Liczba mieszkańców powiatu goleniowskiego według danych Głównego Urzędu Statystycznego w roku 2012 wyniosła 82 067 osób, w tym 41 539 kobiet i 40 528 mężczyzn. Zmianę liczby ludności w latach 1995 - 2012 z podziałem na płeć przedstawia poniższy wykres.

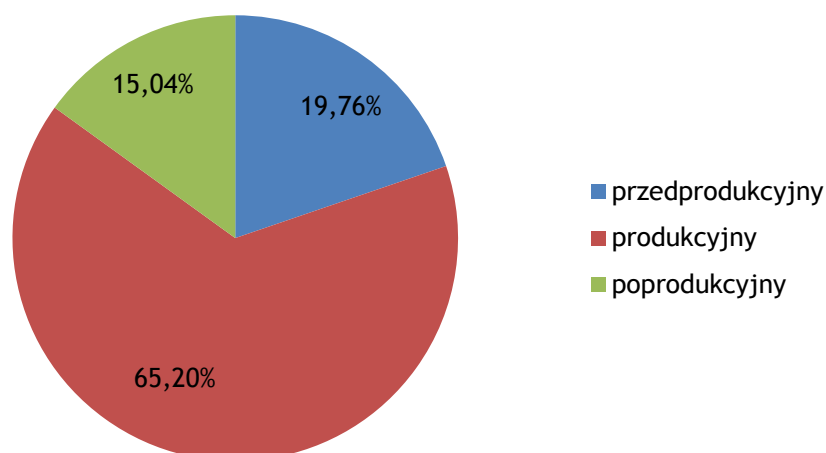


Wykres 1. Liczba ludności powiatu goleniowskiego na przestrzeni lat z uwzględnieniem podziału na płeć mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

W roku 2012 w wieku przedprodukcyjnym było w powiecie goleniowskim 16 215 osób, w wieku produkcyjnym - 53 509 osób, a w wieku poprodukcyjnym - 12 343 osoby. Struktura mieszkańców ujęta procentowo została przedstawiona na poniższym diagramie.



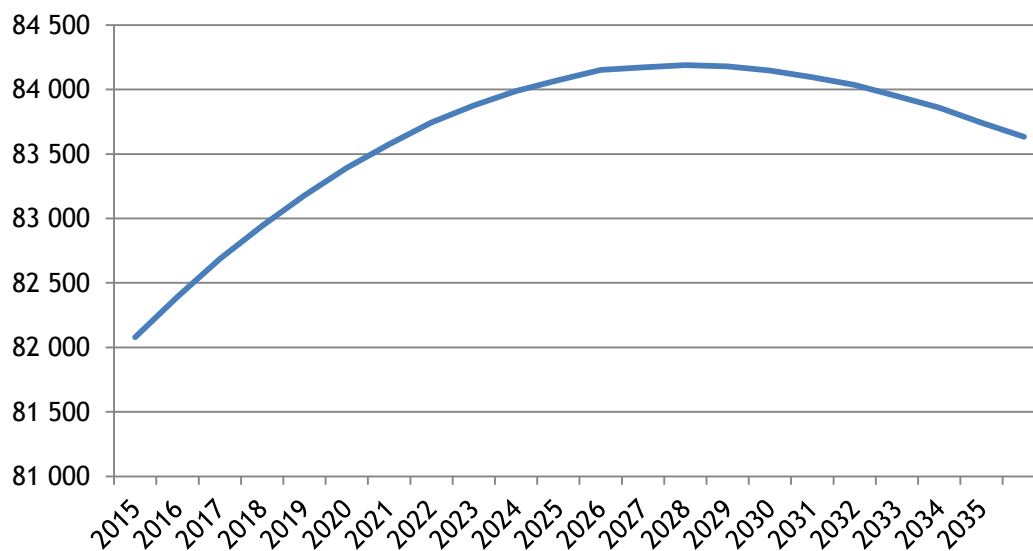


Wykres 2. Struktura ludności powiatu goleniowskiego w roku 2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

W roku 2012 obszary miejskie zamieszkiwało w powiecie goleniowskim 43 156 osób. Na obszarach wiejskich żyło wówczas 38 911 mieszkańców. Oznacza to, iż wskaźnik urbanizacji dla powiatu goleniowskiego równy był w 2012 roku 52,59%.

Na poniższym wykresie została przedstawiona prognozowana przez Główny Urząd Statystyczny liczba ludności powiatu goleniowskiego do roku 2035.



Wykres 3. Prognozowana liczba ludności powiatu goleniowskiego w latach 2015 - 2035

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego



Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców powiatu goleniowskiego będzie się do 2028 roku zwiększać i osiągnie wartość 84 189 mieszkańców. Później przewidywany jest nieznaczny spadek liczby ludności.

### 2.1.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza i społeczno-ekonomiczna obszaru

W roku 2011 w powiecie goleniowskim zarejestrowanych było 8 476 podmiotów gospodarczych.

Najważniejszą gałęzią gospodarki powiatu goleniowskiego jest przemysł drzewny i meblarski. Rozwój tych gałęzi przemysłu zdeterminowany jest dużym zalesieniem obszaru powiatu. Ponadto duże znaczenie w gospodarce powiatu goleniowskiego odgrywa rolnictwo.

Oczekiwanymi kierunkami rozwoju gospodarczego i inwestycyjnego w regionie są: turystyka i rekreacja, przetwórstwo rolno-spożywcze, rolnictwo ekologiczne oraz usługi i przemysł nieuciążliwy dla środowiska naturalnego.

Na obszarze gminy Goleniów został utworzony Goleniowski Park Przemysłowy o powierzchni 300 ha. Tereny inwestycyjne zlokalizowane są w miejscowości Łozienica przy drodze krajowej nr 3. Teren parku jest w pełni uzbrojony i przeznaczony pod rozwój przemysłu, usług i logistyki. Na terenie parku znajduje się Specjalna Strefa Ekonomiczna będąca podstrefą Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Przedsiębiorstwa posiadające siedzibę na terenie Goleniowskiego Parku Przemysłowego to m. in:

- ABENA POLSKA Sp. z o.o.
- AKALA FARAONE Sp. z o. o.
- BALTIC SPINNING Sp. z o. o.
- BENDERS Sp. z o. o.
- BTS Sp. z o.o.
- CHEMICAL ALLIANCE POLSKA Sp. z o.o.
- DANCOOK Sp. z o.o.
- EURO-GRANIT - ADAMUS
- FAYMONVILLE POLSKA Sp. z o.o.
- GDR Sp. z o.o.
- GRYFITLAB Sp. z o.o.
- HG POLAND Sp. z o.o.
- PPH INTERGROPOL
- KIM HURT Sp. z o.o.
- LM WIND POWER BLADES POLAND Sp. z o. o.
- LUCKY UNION FOODS - EURO Sp. z o. o.
- FRIGOMAR S.C
- MERKUR POLSKA GRUPA DYSTRYBUCYJNA S.C.
- MPT STANRO



- NAFA POLSKA Sp. z o.o.
- NORPOL Sp. z o.o.
- „PRD POL-DRÓG NOWOGARD” S.A.
- PROLOGIS POLAND LXXII Sp. z o. o.
- PC FACTORY S.A.
- POL - GLASS S. J. K. Górnicki, A. Bomba
- RASCH POLSKA Sp. z o.o.
- SPRI MAZUR
- STOK EMBALLERING POLAND Sp. z o. o.
- RHENUS CONTRACT LOGISTICS S.A.
- TECHNOLOGIE TWORZYW SZTUCZNYCH Sp. z o.o.
- THERMOPLASTIC WINDING SYSTEMS Sp. z o. o.
- TM TOYS Sp. z o.o.
- WEBER POLSKA Sp. z o.o.
- H.VERDIJK INT. TRANSPORT Sp. z o. o.

Analizując rozwój gospodarczy można zauważyć stopniowe odejście od rolnictwa w kierunku małych i średnich przedsiębiorstw oraz przemysłu.

#### 2.1.4. Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu goleniowskiego



##### Gmina Goleniów

Goleniów to gmina położona w południowo-zachodniej części powiatu goleniowskiego. Powierzchnia gminy to zamieszkały przez 35 381 mieszkańców obszar 444 km<sup>2</sup>. Obok zamieszkałego przez 22 846 mieszkańców miasta Goleniowa najistotniejszymi ośrodkami pod względem potencjału ludzkiego, gospodarczego i społecznego są Mosty, Kliniska, Miękowo, Rurzyca i Lubczyna. Tworzą one swego rodzaju centra rozwoju społeczno-kulturalnego i gospodarczego w różnych rejonach gminy, odciążając w ten sposób miasto Goleniów. Siedziba gminy oddalona jest o 34 km od centrum Szczecina. Zachodnie granice gminy oparte są o brzegi Jeziora Dąbie i na krótkim odcinku o Odrę. Przez gminę i miasto Goleniów przepływa rzeka Ina. Prawie 50% powierzchni gminy zajmują lasy Puszczy Goleniowskiej.





### Gmina Maszewo

Maszewo to typowo rolnicza gmina położona na południowym krańcu powiatu goleniowskiego. Powierzchnia gminy to niemal 211 km<sup>2</sup>. Gmina podzielona jest na 24 sołectwa. Jej obszar zamieszkuje 8 696 mieszkańców, w tym 3 336 w mieście Maszewie. Średnia wielkość gospodarstwa rolnego na obszarze gminy wynosi 14,5 ha. Siedziba gminy jest miasteczkiem wpisanym do rejestru zabytków.



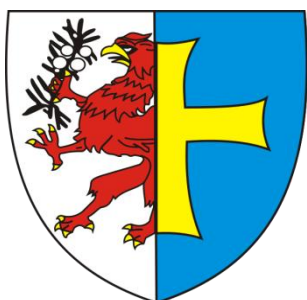
### Gmina Nowogard

Nowogard jest gminą położoną we wschodniej części powiatu goleniowskiego i zajmuje obszar 338,7 km<sup>2</sup> oraz liczy 24 958 mieszkańców. Gmina podzielona jest na 33 sołectwa i miasto Nowogard. Przez teren gminy przepływa rzeka Sępólna. Teren jest w większości równinny, lekko pofałdowany, miejscami pokryty niewielkim pagórkami. Lasy zajmują ponad 255 km<sup>2</sup> powierzchni. Miasto Nowogard leży 60 km od Szczecina, przy drodze krajowej nr 6.



### Gmina Osina

Gmina Osina jest rolniczą gminą o powierzchni 101,92 km<sup>2</sup>. Jej obszar jest zamieszkały przez 2 989 mieszkańców. Gmina dzieli się na 10 sołectw. Niemal 60% powierzchni gminy zajmują grunty orne, a lasy - 34%.



### Gmina Przybiernów

Gmina Przybiernów położona jest w północnej części powiatu goleniowskiego. Obejmuje obszar 228 km<sup>2</sup> zamieszkiwany przez 5 185 osób. Podzielona jest na 14 sołectw. Tereny leśne stanowią 55% powierzchni gminy, użytki rolne 38%. Dobra komunikacja kolejowa i drogowa (m.in. droga krajowa nr 3) zapewniają dogodne połączenia we wszystkich kierunkach, w tym do Szczecina i miejscowości nadmorskich.





### Gmina Stepnica

Gmina Stepnica położona jest w północno-zachodniej części powiatu goleniowskiego. Liczba ludności gminy wynosi 4 858 mieszkańców, a jej obszar rozciąga się na powierzchni 294 km<sup>2</sup> - 39,8% powierzchni gminy to wody, 32% lasy i 30,2% grunty rolne, tereny podmokłe oraz torfowiska. Gmina charakteryzuje się dość wysoką aktywnością gospodarczą opartą na bazie turystyki, przemysłu drzewnego i usługach. Najliczniej reprezentowany jest sektor usług, dalej budownictwo i przemysł.

#### 2.1.5. Powiązania z innymi dokumentami

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego dla powiatu goleniowskiego nie został jeszcze uchwalony plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan transportowy opracowywany przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego. Po jego uchwaleniu powiat goleniowski planuje weryfikację i ewentualną aktualizację planu. Niniejszy plan pozostaje w zgodzie z planami zagospodarowania przestrzennego gmin wchodzących w skład powiatu oraz z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego (przyjętego Uchwałą nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 roku). Ten ostatni ponadto wskazuje działania w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej w województwie zachodniopomorskim - kierunki dotyczące obszaru powiatu goleniowskiego zostały przedstawione w poniższej tabeli. Niektóre ustalenia zostały już zrealizowane.

Tabela 1. Działanie w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej w województwie zachodniopomorskim - powiat goleniowski

Kierunek 1. Wzmacnianie i kształtowanie systemu ponadregionalnych i transgranicznych powiązań drogowych województwa	
ustalenie	przebudowa drogi krajowej nr 3, dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od węzła Rzęśnia do Świnoujścia
ustalenie	przebudowa drogi krajowej nr 6, odcinka od węzła Kijewo do węzła Rzęśnia do parametrów klasy A, z budową węzła Tczewska
ustalenie	przebudowa drogi krajowej nr 6, dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej od węzła Rzęśnia do granicy województwa
ustalenie	budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina w relacji węzeł Goleniów na S3-S6 ze stałą przeprawą Święta-Police do A6 w klasie drogi S z połączeniem w kierunku autostrady A20 w Niemczech
Kierunek 2. Usprawnienie systemu dróg wojewódzkich, spójnego przestrzennie z systemem dróg krajowych	
ustalenie	modernizacja dróg wojewódzkich łączących południową część województwa i resztę kraju z pojezierzami i wybrzeżem Bałtyku: nr 106
ustalenie	modernizacja dróg wojewódzkich o podstawowym znaczeniu





	gospodarczym: nr 113
ustalenie	modernizacja innych ważnych dróg wojewódzkich: nr 147
<b>Kierunek 3. Kształtowanie systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych</b>	
ustalenie	modernizacja międzynarodowych linii kolejowych E59 i CE59
<b>Kierunek 4. Rozwój transportu morskiego</b>	
ustalenie	modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście - Szczecin do 12,5 m na całej długości
zalecenie	modernizacja infrastruktury i realizacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem małych portów - Stepnica
<b>Kierunek 6. Rozwój transportu lotniczego</b>	
ustalenie	budowa stacji i linii kolejowej do portu lotniczego Szczecin-Goleniów
zalecenie	modernizacja infrastruktury portu lotniczego Szczecin-Goleniów
rekomendacja	włączenie lotniska Szczecin-Goleniów w krajową i europejską sieć transportową
rekomendacja	analiza możliwości wejścia funkcjonalnego i organizacyjnego portu lotniczego Szczecin-Goleniów w orbitę obsługi aglomeracji Berlina (BBI) oraz przygranicznych regionów północno-wschodnich Niemiec

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, w tabeli zostały wskazane tylko kierunki, które bezpośrednio dotyczą powiatu goleniowskiego - numeracja oryginalna.

## 2.2. Układ drogowy

Na układ drogowy powiatu goleniowskiego składają się:

- » drogi szybkiego ruchu:
  - droga ekspresowa nr S3 od węzła Rzęsnica do węzła Miękowo,
  - droga ekspresowa nr S6 od węzła Nowogard Zachód do węzła Nowogard Wschód (obwodnica Nowogardu),
- » drogi krajowe:
  - droga krajowa nr 3 na odcinku od węzła Miękowo do granicy powiatów goleniowskiego i kamieńskiego,
  - droga krajowa nr 6 na odcinku od granicy powiatu goleniowskiego i miasta Szczecina przez obwodnicę Goleniowa i Nowogardu do granicy powiatów goleniowskiego i gryfickiego,
- » drogi wojewódzkie:
  - droga nr 106: granica powiatów goleniowskiego i kamieńskiego - Nowogard - Maszewo - granica powiatów goleniowskiego i stargardzkiego
  - droga nr 111: Święta - Modrzewie - skrzyżowanie z drogą krajową nr3,
  - droga nr 112: Stepnica - Krępsko - Modrzewie,
  - droga nr 113: skrzyżowanie z drogą krajową nr 6 - obwodnica Goleniowa - Maszewo,
  - droga nr 141: granica powiatów goleniowskiego i stargardzkiego - Przemoczno - Darż - skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 106,
  - droga nr 144: Nowogard - Wierzbięcino - granica powiatów goleniowskiego i łobeskiego,



- droga nr 146: Jenikowo - granica powiatów goleniowskiego i łobeskiego,
- droga nr 147: Wierzbiczin - Stajsino - granica powiatów goleniowskiego i łobeskiego,
- » drogi powiatowe;
- » drogi gminne.

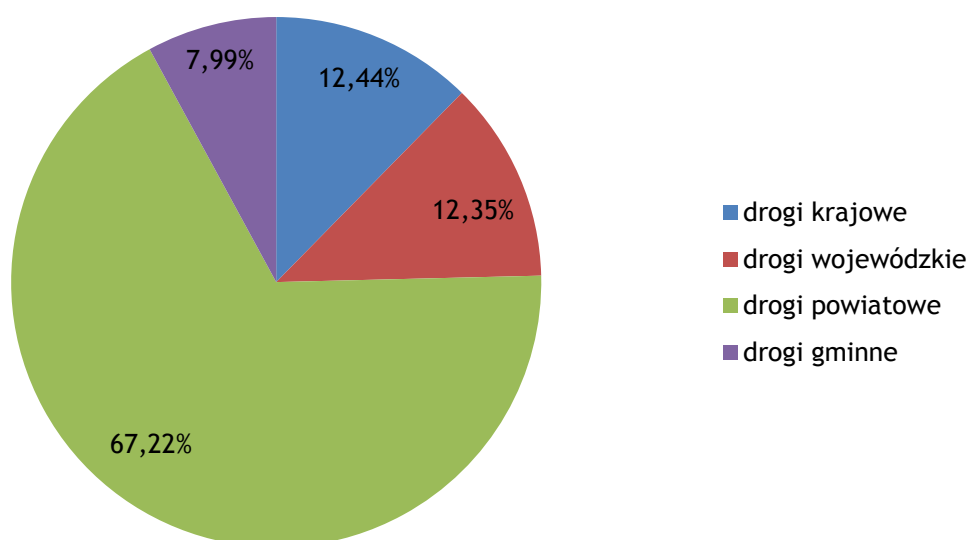
W poniższej tabeli została zaprezentowana długość poszczególnych typów dróg na obszarze powiatu goleniowskiego.

Tabela 2. Długość dróg na obszarze powiatu goleniowskiego

Drogi	Łączna długość [km]	Rodzaj nawierzchni [km]	
		Utwardzona	Gruntowa
krajowe	120,3	120,3	0
wojewódzkie	119,4	119,4	0
powiatowe	649,8	598,8	51
gminne	77,2	70,7	6,5
<b>RAZEM</b>	<b>973,9</b>	<b>967,4</b>	<b>6,5</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

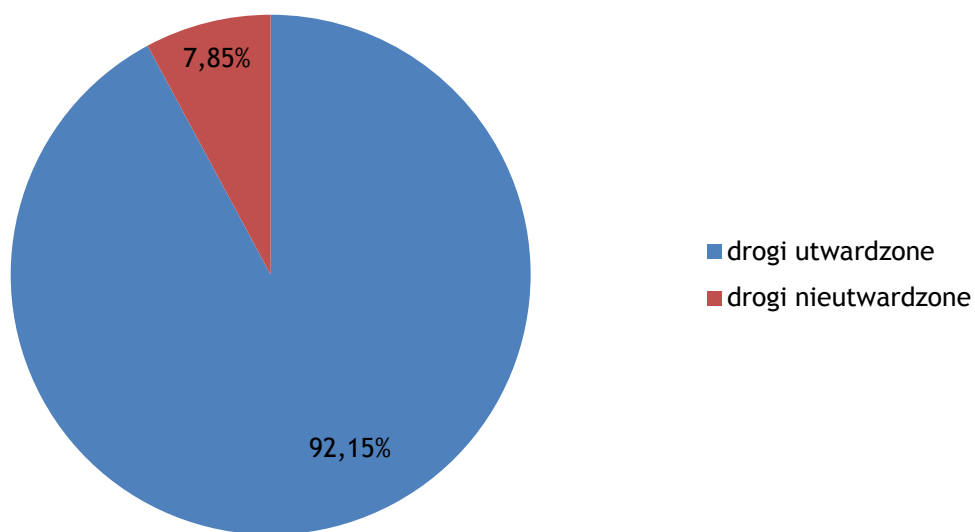
Udział poszczególnych typów dróg w ogólnej długości dróg na obszarze powiatu goleniowskiego i udział poszczególnych rodzajów dróg ze względu na rodzaj nawierzchni przedstawiają poniższe wykresy.



Wykres 4. Struktura dróg powiatu goleniowskiego ze względu na typ drogi



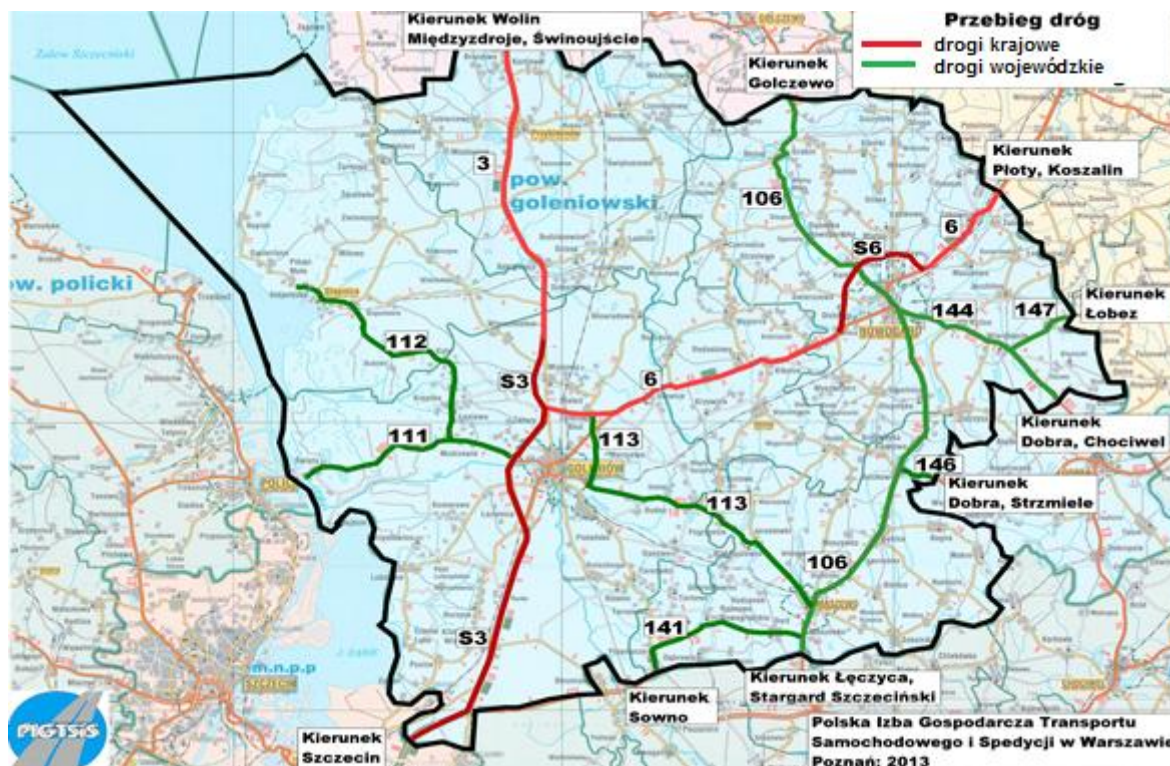
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego



Wykres 5. Struktura dróg powiatu goleniowskiego ze względu na typ nawierzchni

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego





Rysunek 2. Drogi powiatu goleniowskiego

Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnych przewozów osób w powiecie goleniowskim w roku 2012.

Jakość dróg w powiecie goleniowskim będzie ulegać systematycznej poprawie, co gwarantuje Program Przebudowy i Modernizacji Dróg w powiecie goleniowskim na lata 2013-2020. Program ten przewiduje wymianę nawierzchni, poszerzanie i profilowanie dróg, przebudowę mostów i przepustów oraz wykonanie kanalizacji deszczowej i chodników na obszarach wymagających pilnej interwencji we wszystkich gminach powiatu goleniowskiego. Szacuje się, iż łączny koszt przedsięwzięć realizowanych w ramach Programu Przebudowy i Modernizacji Dróg w powiecie goleniowskim na lata 2013-2020 sięgnie 55 mln zł.



## 2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu goleniowskiego

### 2.3.1. Transport drogowy

Na terenie powiatu goleniowskiego funkcjonują przewozy o charakterze:

- » gminnym,
- » powiatowym,
- » wojewódzkim,
- » krajowym.

Przewozy gminne i wojewódzkie uzupełniają ofertę przewozów powiatowych, natomiast przewozy krajowe pozwalają na odbywanie podróży wykraczających poza granice województwa zachodniopomorskiego.

### 2.3.2. Transport kolejowy

Przez obszar powiatu goleniowskiego przebiegają dwie linie kolejowe:

- » linia kolejowa nr 401: Szczecin Dąbie - Goleniów - Wolin Pomorski - Międzyzdroje - Świnoujście Port, linia dwutorowa o znaczeniu państwowym,
- » linia kolejowa nr 402: Koszalin - Kołobrzeg - Gryfice - Goleniów, linia dwutorowa o znaczeniu państwowym.

Na obszarze powiatu goleniowskiego zlokalizowane są następujące punkty dostępu do kolei:

- » Białuń,
- » Goleniów,
- » Kliniska Wielkie,
- » Łóżnica,
- » Mosty,
- » Nowogard,
- » Osina,
- » Port Lotniczy Szczecin Goleniów,
- » Rokita,
- » Rurka,
- » Wyszomierz
- » Żabowo.

Połączenia regionalne zapewniają Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Przewozy w relacjach krajowych zabezpieczają Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i PKP Intercity SA.

Ze stacji kolejowej w Goleniowie kursują pociągi w kierunku:



- » Gryfic,
- » Kamienia Pomorskiego,
- » Katowic,
- » Kołobrzegu,
- » Krakowa,
- » Opola,
- » Poznania,
- » Szczecina,
- » Świnoujścia,
- » Wrocławia.

### 2.3.3. Transport lotniczy

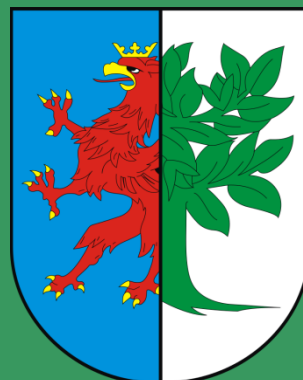
Na obszarze powiatu goleniowskiego zlokalizowany jest międzynarodowy port lotniczy Szczecin Goleniów obsługujący obszar Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i województwa zachodniopomorskiego. W jego zasięgu jest ponadto północna część województwa lubuskiego.

Ze zlokalizowanego nieopodal miejscowości Glewice lotniska odlatują samoloty między innymi w relacjach:

- » Szczecin - Dublin,
- » Szczecin - Liverpool,
- » Szczecin - Londyn Stansted,
- » Szczecin - Oslo Gardermoen,
- » Szczecin - Oslo Torp,
- » Szczecin - Stavanger,
- » Szczecin - Warszawa.



### 3. Sieć komunikacyjna



### 3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Sieć komunikacyjną powiatu goleniowskiego tworzą połączenia regularne obsługiwane przez:

- » PKS Kamień Pomorski Sp. z o.o.,
- » Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.,
- » Usługi Transportowe „WAW- MAR” Marcin Wawreńczuk,
- » Przewóz Pasażerów Marian Modzelewski,
- » Przewóz Osób Sokółowski Edward,
- » MACIEJ-TOUR Sp. z o.o.,

oraz na połączeniach regularnych specjalnych, które są obsługiwane przez:

- » Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.,
- » Firma Usługowo-Handlowa Adam Fedeńczak.

#### 3.1.1. Linie regularne

PKS Kamień Pomorski Sp. z o.o. świadczy usługi na trasach:

- » Goleniów - Goleniów p. Mosty, Maszewo,
- » Goleniów - Jarszewko p. Widzieńsko,
- » Goleniów - Maszewo p. Tarnowo, Dąbrowica,
- » Goleniów - Goleniów p. Przemocze, Burowo,
- » Goleniów - Przybiernów p. Dżisna, Łoźnica,
- » Goleniów - Maszewo p. Stawno, Tarnowo,
- » Goleniów - Stepnica p. Kąty,
- » Goleniów - Czarnocin p. Kąty, Stepnica,
- » Goleniów - Przemocze p. Stawno,
- » Goleniów - Maszewo p. Burowo.

Linie regularne obsługiwane przez PKS Gryfice Sp. z o.o., to:

- » Nowogard - Nowogard p. Węgorza, Osina,
- » Nowogard - Nowogard p. Wyszomierz, Olchowo,
- » Nowogard - Nowogard p. Osina, Węgorza,
- » Nowogard - Nowogard p. Czermnica, Strzelewo,
- » Nowogard - Maszewo p. Jenikowo, Dębice.

Usługi Transportowe „WAW-MAR” Marcin Wawreńczuk realizuje przewozy na liniach:

- » Maszewo - Goleniów p. Maciejewo,
- » Goleniów - Stepnica p. Widzieńsko,
- » Goleniów - Stepnica p. Modrzewie,
- » Maszewo - Goleniów p. Podańsko,
- » Maszewo - Goleniów p. Dobrostawiec,
- » Maszewo - Goleniów p. Budzieszowice.





Firma Przewóz Pasażerów Marian Modzelewski zapewnia kursowanie autobusów na trasach:

- » Budno - Mosty p. Pogrzymie, Burowo,
- » Mosty - Budno p. Pogrzymie, Burowo.

Linia regularna obsługiwana przez Przewóz Osób Sokołowski Edward to:

- » Trzechel - Nowogard p. Węgorza.

MACIEJ-TOUR Sp. z o.o. świadczy usługi na trasie:

- » Goleniów - Goleniów p. Łóżnica, Babigoszcz

### 3.1.2. Linie specjalne

Linie regularne specjalne obsługiwane przez Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. to:

- » Radzanek - Goleniów ,p. Przybiernów,
- » Goleniów - Tarnowo p. Przybiernów, Maszewo.

Linia regularna specjalna obsługiwana przez Firmę Usługowo-Handlową Adam Fedeńczak to:

- » Nowogard - Korytowo - Dębice - Maszewo.

Na rysunku poniżej została przedstawiona obecna sieć komunikacyjna, którą tworzą linie, na które zezwolenia wydał starosta powiatu goleniowskiego.





Rysunek 3. Obecna sieć komunikacyjna powiatowych przewozów komunikacji zbiorowej

Źródło: opracowanie własne

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

Kształt sieci komunikacyjnej powiatu goleniowskiego zdeterminowany jest przez potrzeby mieszkańców związane z przemieszczaniem się oraz przez możliwości przewoźników. Badanie i analiza potrzeb przewozowych jest elementem pomocniczym do nadzorowania i ewentualnej zmiany parametrów obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych. Taka zmiana może się odbyć nie tylko poprzez zmianę przebiegu trasy, ale również zmianę godzin kursowania, częstotliwości czy rodzaju taboru przeznaczanego do obsługi danej linii. Planuje się, że modyfikacje sieci będą konsekwencją zmian zachowań transportowych mieszkańców, wniosków mieszkańców o lepsze dostosowanie oferty komunikacyjnej do potrzeb lub też objęciem nowych rejonów siecią połączeń ze względu na rozwój i powstanie nowych generatorów ruchu. Czynnikiem pierwotnymi do modyfikacji układu linii będą przede wszystkim:

- » rozwój przestrzenny powiatu goleniowskiego,
- » zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia powiatu goleniowskiego,
- » zmiany społeczno-gospodarcze.



Współpraca w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego pozwoli przede wszystkim na zintegrowanie różnych środków komunikacji, w szczególności przewozów autobusowych i kolejowych na trasach pozwalających na odbywanie podróży w relacji z i do głównego ośrodka Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego - Szczecina, z każdej większej miejscowości powiatu goleniowskiego.

Powiat goleniowski nie planuje do końca 2016 roku, organizować i finansować przewozów oraz ingerować w sieć komunikacyjną, która została stworzona przez przewoźników prywatnych. W przypadku ograniczenia oferty przewozowej przez któregoś z przewoźników działających na zasadach komercyjnych i wykonującego przewozy na planowanej sieci, planuje się przeanalizowanie sytuacji i w razie potrzeby uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Sieć, na której powiat goleniowski planuje po 2016 roku organizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej, została przedstawiona w punkcie 3.3. - część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego. Zgodnie z odpowiedzią sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, z upoważnienia ministra na interpelację 903 w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach, stwierdza się, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie bądź też w wyniku zawarcia porozumienia czy utworzenia związku międzygminnego, powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokojenie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie.

Planowana sieć zakłada połączenia między miastem powiatowym - Goleniowem, a każdą siedzibą gminy na terenie powiatu. W przypadku zaistnienia faktycznych i uzasadnionych potrzeb transportowych i przy współpracy oraz dofinansowaniu poszczególnych gmin z terenu powiatu w przyszłości powiat rozważy rozszerzenie planowanej sieci o nowe miejscowości.

Obecnie powiat przeprowadził pierwsze badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców, z których wynika, że sieć tworzona przez przewoźników prywatnych zaspokaja potrzeby mieszkańców. Następne badania, jeśli środki finansowe powiatu na to pozwolą, planuje się przeprowadzić w pierwszym roku od rozpoczęcia finansowania komunikacji, a następnie cyklicznie co dwa lub trzy lata, jednak nie rzadziej niż co pięć lat. Otrzymane wyniki będą ze sobą zestawiane i analizowane. Między innymi na ich podstawie planuje się dokonywać zmian w sieci komunikacyjnej.

Powiat goleniowski nie posiada uchwalonego planu zagospodarowania przestrzennego, natomiast plany zagospodarowania przestrzennego gmin i województwa



zachodniopomorskiego nie mają wpływu na planowaną sieć zbiorowej komunikacji organizowanej przez powiat goleniowski.

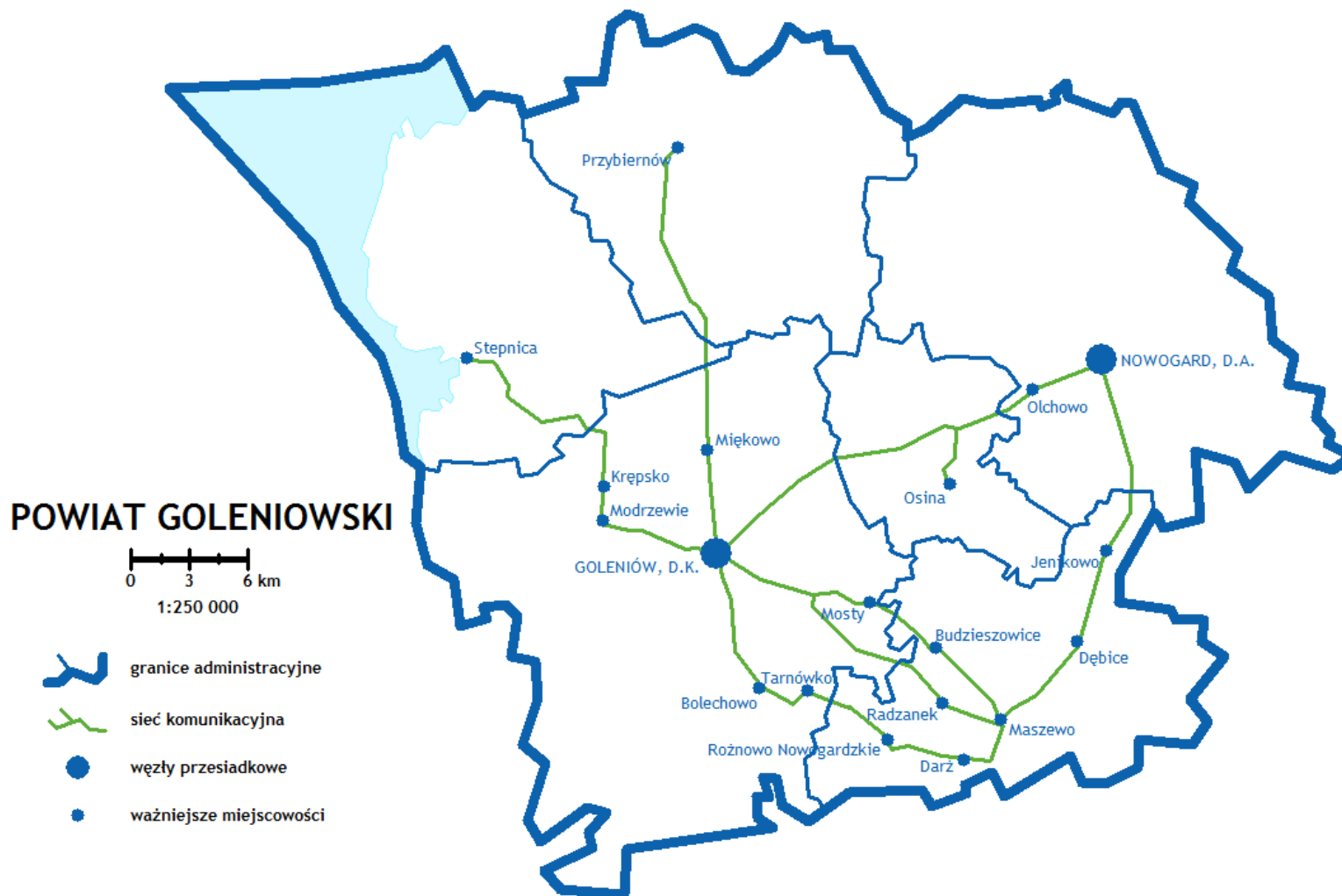
Po uchwaleniu planu wyższego rzędu, czyli planu transportowego dla województwa zachodniopomorskiego, powiat goleniowski planuje weryfikację aktualnej sieci drogowej.

### 3.3. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego

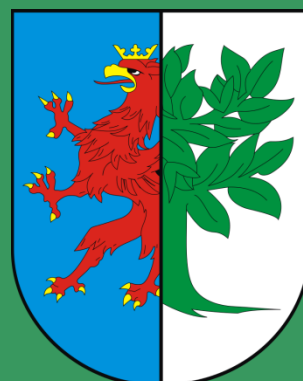
Poniżej została przedstawiona sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.



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



## 4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych



Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu goleniowskiego są potrzebami tzw. wtórnymi, czyli potrzebami, dzięki którym zaspokaja się potrzeby pierwotne. Wystąpienie potrzeby przewozowej jest spowodowane koniecznością realizacji procesu polegającego na przemieszczeniu się. Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu goleniowskiego, spowodowane koniecznością przemieszczenia się w granicach administracyjnych minimum dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne powiatu goleniowskiego, są zaspokajane przez powiatowe przewozy pasażerskie.

#### 4.1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Obiekty użyteczności publicznej są popularnymi generatorami ruchu. Należą do nich ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, bankowości, gastronomii, handlu, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje definiują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży. Zakłady pracy czy miejsca nauki generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie. Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, placówki handlowe i bankowe, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy nieregularne i incydentalne o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

Obiekty użyteczności publicznej dzielimy na instytucje publiczne, placówki oświatowe, placówki służby zdrowia i opieki społecznej, obiekty sportowe i kulturalne oraz zakłady pracy.

##### 4.1.1. Instytucje publiczne

Najważniejsze instytucje znajdujące się na terenie powiatu goleniowskiego to:

- » Powiatowy Urząd Pracy w Goleniowie oraz Filia PUP w Nowogardzie,
- » Starostwo Powiatowe w Goleniowie,
- » Urząd Skarbowy w Goleniowie,
- » Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Goleniowie,
- » Prokuratura Rejonowa w Goleniowie,
- » Sąd Rejonowy w Goleniowie,
- » Urzędy Miast i Gmin, Urzędy Gmin,
- » Ośrodki Pomocy Społecznej,
- » Urzędy Stanu Cywilnego,
- » Urzędy Pocztowe,
- » Biblioteki Powiatowe i Gminne,
- » Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej,
- » Komenda Powiatowa Policji w Goleniowie,



- » Komisariaty i Posterunki Policji.

#### 4.1.2. Placówki oświatowe

Powiatowe przewozy są bardzo istotne dla uczniów, ponieważ młodzież szkolna nie ma możliwości samodzielnego podróżowania własnym samochodem i w dużej części jest zdana jedynie na komunikację zbiorową.

Szkoły i placówki oświatowe prowadzone przez powiat goleniowski:

##### **Zespół Szkół nr 1 w Goleniowie:**

- » Liceum Ogólnokształcące im. Stefana Żeromskiego,
- » Szkoła Policealna,
- » Technikum Nr 1,
- » Zasadnicza Szkoła Zawodowa,

##### **Zespół Szkół Specjalnych w Goleniowie:**

- » Szkoła Podstawowa Specjalna,
- » Gimnazjum Specjalne,
- » Szkoła Specjalna Przystosabiająca do Pracy,
- » Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna Nr 1,

##### **Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Maszewie:**

- » Liceum Ogólnokształcące,
- » Technikum Nr 1,
- » Technikum Rolnicze dla Dorosłych,

##### **Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1 w Nowogardzie:**

- » I Liceum Ogólnokształcące im. ppor. Emilii Gierczak,
- » I Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych,

##### **Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Stanisława Staszica w Nowogardzie:**

- » Technikum Nr 1,
- » Zasadnicza Szkoła Zawodowa,
- » Internat,

##### **Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy:**

- » Szkoła Podstawowa Specjalna,
- » Gimnazjum Specjalne,
- » Szkoła Specjalna Przystosabiająca do Pracy,
- » Internat,

##### **Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Goleniowie,**





**Specjalistyczna Poradnia Terapeutyczna dla Dzieci, Młodzieży i Ich Rodzin w Nowogardzie,**

**Szkoła Muzyczna I Stopnia w Goleniowie z filią w Nowogardzie.**

**Szkoły niepubliczne dla młodzieży wpisane do ewidencji działalności oświatowej prowadzonej przez powiat goleniowski:**

- » Niepubliczna Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Stepnicy
- » Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Maszewie

#### **4.1.3. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej**

Najważniejszym ośrodkiem opieki zdrowotnej na terenie powiatu goleniowskiego jest Szpitalne Centrum Medyczne w Goleniowie Sp. z o.o. oraz Samodzielny Publiczny Szpital Rejonowy w Nowogardzie Ponadto na terenie powiatu funkcjonują: Lotnicze Pogotowie Ratunkowe stacjonujące na lotnisku w Goleniowie, przychodnie i zakłady opieki społecznej, między innymi:

- » Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie,
- » NZOZ „PROFI - MED” w Goleniowie,
- » NZOZ „Specjalista” s.c. w Goleniowie,
- » NZOZ „Ginmed” s.c. w Goleniowie,
- » Ambulatorium MSWiA w Goleniowie Przychodnia Rodzinna,
- » NZOZ „Lekarz” w Goleniowie,
- » Centrum Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych w Goleniowie,
- » ZOZ „MONAR” Ośrodek Rehabilitacyjno- Readaptacyjny Babigoszcz,
  
- » NZOZ „ MARDENT: w Nowogardzie,
- » SZOZ „PRAXIS” w Nowogardzie,
- » NZOZ Pielęgniarstwo w Środowisku Nauczania i Wychowania w Nowogardzie,
- » NZOZ „LEKS” s.c. w Nowogardzie,
- » NZOZ „ Pielęgniarki Środowisko - Rodzinne” w Nowogardzie,
- » SZOZ „PRAXIS 2” w Nowogardzie
- » NZOZ „ BABY - MED” w Nowogardzie
- » NZOZ „PROMED” s.c. w Nowogardzie
- » NZOZ „SANUS” s.c. w Nowogardzie,
  
- » NZOZ „PROXIMUS” w Osinie,
  
- » NZOS „E. SZCZEPAŃSKA w Maszewie,
- » NZOZ w Maszewie,
  
- » NZOZ „MADENT” w Przybiernowie ( filia),
- » SNZOZ w Przybiernowie,
  
- » NZOZ „ALI-DENT” w Stepnicy (filia),
- » SNZOZ w Stepnicy,



- » NZOZ „VITA - S” s.c. w Stepnicy.

Na terenie powiatu goleniowskiego funkcjonują również 24 apteki i 2 punkty apteczne.

#### 4.1.4. Obiekty sportowe i kulturalne

Na terenie powiatu goleniowskiego znajdują się obiekty sportowe będące własnością powiatu oraz obiekty stanowiące własność gmin i innych podmiotów. Są to bazy sportowe istniejące przy budynkach szkolnych oraz niezależne boiska sportowe będące własnością gmin lub jednostek im podległych. W powiecie goleniowskim funkcjonuje 39 klubów sportowych, w tym 23 stanowią kluby sportowe działające w formie stowarzyszenia, których statuty nie przewidują działalności gospodarczej.

#### **Baza sportowa stanowiąca własność powiatu goleniowskiego:**

- » hale widowiskowo-sportowe przy Zespole Szkół nr 1 w Goleniowie i Powiatowym Centrum Edukacyjno-Rewalidacyjnym w Goleniowie,
- » kryta pływalnia przy Zespole Szkół nr 1 w Goleniowie,
- » hala sportowa przy Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych im. Stanisława Staszica w Nowogardzie,
- » trzy sale gimnastyczno-sportowe przy Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych w Maszewie, Zespole Szkół nr 1 w Goleniowie, Zespole Szkół Ogólnokształcących Nr 1 w Nowogardzie.

#### **Ponadto na terenie powiatu goleniowskiego istnieją między innymi następujące obiekty sportowe i kulturalne:**

- » Nowogardzki Dom Kultury;
- » Centrum Kultury w Przybiernowie;
- » Ośrodek Kultury i Sportu w Maszewie,
- » Goleniowski Dom Kultury,
- » Gminny Ośrodek Kultury w Stepnicy,
- » Gminna Biblioteka Publiczna w Stepnicy,
- » Miejska Biblioteka Publiczna w Nowogardzie,
- » Gminna Biblioteka Publiczna w Osinie,
- » Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna w Goleniowie,
- » kąpielisko miejskie w Nowogardzie,
- » kąpielisko w Lubczynie,
- » Ośrodek Rekreacyjno- Sportowy „Gumiś” w Czarnocinie,
- » Ośrodek plażowy Lubczyna,
- » Ośrodek Sportu i Rekreacji w Goleniowie,
- » plaża w Stepnicy,
- » przystań żeglarska w Stepnicy, Gąsieżynie, Kopicach,
- » przystań żeglarska- Marina Lubczyna,
- » Szkoła Aktywnego Wypoczynku „Frajda” w Czarnocinie,
- » tor motocrossowy w Nowogardzie.



#### 4.1.5. Zakłady pracy

Największe nagromadzenie zakładów pracy, znajduje się w Goleniowskim Parku Przemysłowym, w którym zatrudnienie znajdują mieszkańcy z całego powiatu goleniowskiego, pracuje tu przeszło 2 600 osób. Wykaz firm został przedstawiony w punkcie 2.1.3 Sytuacja społeczno - gospodarcza i społeczno - ekonomiczna.

Pojedyncze zakłady zlokalizowane poza Goleniowskim Parkiem Przemysłowym nie zostały uznane za generatory ruchu dla powiatowej komunikacji zbiorowej i należy je rozpatrywać przy planowaniu gminnej komunikacji zbiorowej przez jednostki samorządowe niższego szczebla.

#### 4.2. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

W powiecie goleniowskim, czyli na obszarze 1 617 km<sup>2</sup> mieszka 82 067 osób. Oznacza to, że gęstość zaludnienia wynosi 50,75 osoby na km<sup>2</sup>. Średnia gęstość zaludnienia Polski wynosi 122, natomiast województwa zachodniopomorskiego 74 osób na km<sup>2</sup>. Spośród wszystkich gmin największa gęstość zaludnienia występuje w gminie Goleniów - 79 osób, najniższa w Stepnicy - 17 osób na km<sup>2</sup>.

#### 4.3. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu goleniowskiego

Najważniejsze funkcje administracyjne, kulturalne i oświatowe koncentrują się przede wszystkim na obszarze siedziby powiatu goleniowskiego - miasta Goleniowa. Również Goleniowski Park Przemysłowy - największe skupisko zakładów pracy w powiecie goleniowskim, zlokalizowane jest w Goleniowie.

Dominującą rolę w potrzebach transportowych mieszkańców powiatu odgrywają podróże do i z Goleniowa. Część potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu goleniowskiego wykracza poza granice powiatu. Notuje się coraz większeciążenie ludności z obszaru powiatu goleniowskiego do stolicy województwa zachodniopomorskiego - Szczecina. Integracja okolicznych powiatów ze Szczecinem wpisuje się w koncepcję Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Goleniów, jako największe z miast powiatu goleniowskiego, będzie wzmocniać swoją rolę centrotwórczą, co doprowadzi do zwiększenia zapotrzebowania na podróże do i z Goleniowa.



## 4.4. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu goleniowskiego w zależności od czasu występowania

Potrzeby przewozowe zmieniają się w zależności od dnia tygodnia i pory dnia. Liczba kursów zaplanowanych do realizacji oraz wykorzystywany do ich obsługi tabor powinny być tak dostosowane, aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa, komfortu, ale również dodatni wynik ekonomiczny.

Bliska odległość powiatu goleniowskiego od Szczecina determinuje występowanie zróżnicowanych potrzeb przewozowych w zależności od czasów występowania typowych dla obszarów metropolitalnych.

### 4.4.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu goleniowskiego są zmienne w ciągu tygodnia. W dni robocze główny udział w podróżach stanowią dojazdy z miejsca zamieszkania do zakładów pracy i miejsc nauki oraz powrotne. Są to podróże codzienne i cykliczne, czyli o stałych relacjach i odbywane o konkretnych godzinach. Ogniskowanie się celów podróży w czasie (godzina rozpoczęcia i zakończenia zmiany lub zajęć szkolnych) i przestrzeni (miejsca pracy i nauki) czyni te przewozy masowymi. Podróże o charakterze obligatoryjnym są niezbędne do egzystencji, a brak możliwości ich wykonania doprowadziłoby do niepożądanych zmian społeczno-gospodarczych.

W soboty, niedziele i święta struktura potrzeb przewozowych jest odmienna. Uczniowie nie dojeżdżają do szkół, a osób pracujących jest znacznie mniej (przy czym najmniej w niedziele i święta). W dni te przeważają podróże o charakterze fakultatywnym i incydentalnym. Są to przewozy bardziej rozproszone niż w dni robocze, głównymi celami tych podróży są miejsca handlu i rozrywki.

Potrzeby przewozowe zmieniają się również w ciągu roku. W okresie wakacji i ferii zimowych popyt na usługi transportowe jest mniejszy. Występują również okresy specyficzne, np. okres Wszystkich Świętych, kiedy obserwuje się wzmożony ruch wokół cmentarzy.

### 4.4.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Potrzeby przewozowe zmieniają się również w zależności od pory dnia. W związku z charakterem wykonywanych podróży w dni robocze występują dwa szczyty przewozowe: poranny oraz popołudniowy; oraz międzyszczyt i wieczorny okres charakteryzujący się zmniejszonym popytem na usługi transportowe. W dni wolne zapotrzebowanie rozkłada się bardziej równomiernie.

Zmianę potrzeb przewozowych należy monitorować, wykonując badania natężenia ruchu oraz preferencji mieszkańców.



#### 4.5. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny bierze się pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, takie jak: placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się dążyć do:

- » lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego);
- » lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych;
- » maksymalnej eliminacji barier poruszania się poprzez:
  - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej;
  - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- » dostosowania wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów;
- » umożliwienia, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej;
- » optymalnej gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

W rozdziale 8 niniejszego opracowania uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

#### 4.6. Podsumowanie

Powiat goleniowski obecnie nie organizuje przewozów. Oferta komunikacyjna jest przygotowana przez przewoźników oraz, jako przewozy specjalne, przez pracodawców. Podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców powiatu goleniowskiego, wynikające z lokalizacji miejsc pracy, nauki, urzędów, placówek opieki zdrowotnej, większych osiedli oraz z gęstości zaludnienia, są realizowane dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźników działających na zasadach komercyjnych.



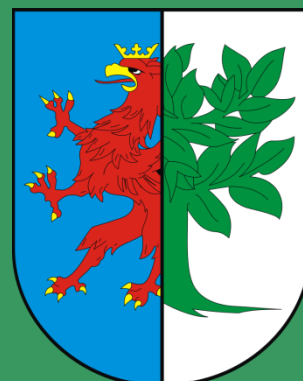
Prognozuje się dalszy wzrost znaczenia miasta Goleniowa w powiecie oraz integrację powiatu goleniowskiego ze Szczecinem w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Potrzeby przewozowe mieszkańców będą ewoluować ze względu na wiele czynników, przede wszystkim na zmiany:

- » liczby mieszkańców i gęstość zaludnienia,
- » struktury społecznej i wiekowej mieszkańców,
- » struktury zawodowej i lokalizacji głównych zakładów pracy,
- » lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
- » liczby osób kształcących się,
- » planów zagospodarowania przestrzennego,
- » poziomu zamożności mieszkańców.

Ogólna liczba realizowanych podróży pozostanie na niezmiennym poziomie lub nieznacznie zwiększy się, a popyt na przewozy pasażerskie nie będzie się zmniejszać.



## 5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych



## 5.1. Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat goleniowski, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane wyłącznie przez przedsiębiorców prywatnych działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosowanych zezwoleń wydanych przez starostę powiatu goleniowskiego.

Powiat goleniowski planuje finansować własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym finansowanie tego typu przewozów będzie polegać na:

- » poborze opłat przez operatora, któremu powiat goleniowski (w drodze przetargowej lub bezprzetargowej) powierzy zadania z zakresu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, lub poborze opłat bezpośrednio przez powiat goleniowski w związku z realizowaniem usług z zakresu publicznego transportu zbiorowego - w formie biletów;
- » przekazywaniu operatorowi tak zwanej rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych w środkach publicznego transportu zbiorowego;
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze powiatu goleniowskiego, o ile takowe zostaną ustanowione;
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- » udostępnianiu operatorowi przez powiat goleniowski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będą w szczególności:

- » środki własne jednostki samorządu terytorialnego - w tym przypadku powiatu goleniowskiego, będącego organizatorem publicznego transportu zbiorowego,
- » środki z budżetu państwa.

## 5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat goleniowski nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych jest dodatnia, jednak opłacalność wykonywania poszczególnych kursów jest zróżnicowana. Deficytowe kursy bilansowane są przychodami z kursów rentownych.



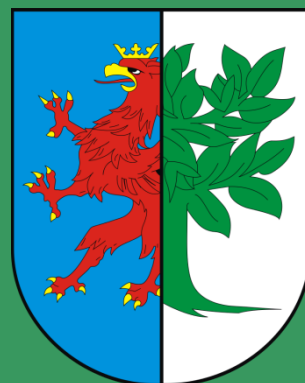


Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie porannego oraz popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym przychody ze sprzedaży biletów są największe.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.



## 6. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



## 6.1. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

### 6.1.1. Metodologia badań

W okresie od 27 listopada 2013 do 1 grudnia 2013 roku zostały przeprowadzone badania ankietowe wśród mieszkańców powiatu goleniowskiego, które miały na celu poznanie preferencji transportowych mieszkańców dotyczących wyboru środka transportu oraz ustalenie rangi następujących postulatów transportowych:

- » bezpośredniości,
- » częstotliwości,
- » dostępności,
- » kosztu,
- » niezawodności,
- » punktualności,
- » rytmiczności,
- » szybkości,
- » wygody,
- » informacji.

Badania przeprowadzono na próbie statystycznej reprezentatywnej grupy mieszkańców powiatu goleniowskiego. Ankietowanie odbywało się w sposób bezpośredni poprzez rozmowę ankietera z losowo dobranym respondentem. Odpowiedzi osoby ankietowanej zapisywane były na papierowej wersji formularza do ankietyzacji.

Wielkość próby badawczej wynosiła 538 osób, co pozwala na utrzymanie poziomu ufności badań na poziomie 98%. Ankiety przeprowadzane były we wszystkich miejscowościach gminnych powiatu goleniowskiego.

Próba statystyczna została dobrana na podstawie liczby ludności zamieszkującej powyższe obszary w podziale na płeć i wiek osób ankietowanych. Poniższa tabela przedstawia liczbę ankiet przeprowadzonych w poszczególnych gminach z podziałem na wiek osób ankietowanych.



Tabela 3. Próba statystyczna badań ankietowych

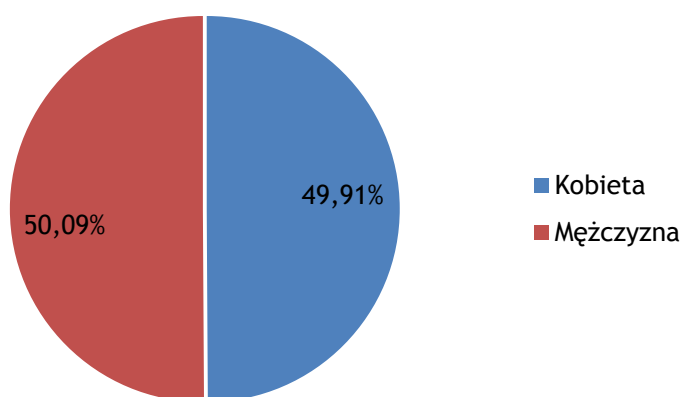
Miejscowość Wiek osoby ankietowanej	Goleniów	Maszewo	Nowogard	Osina	Przybiernów	Stepnica
14-18 lat	52	13	37	4	8	7
19-30 lat	35	9	25	3	5	5
31-45 lat	53	13	37	4	8	7
46-60 lat	50	12	35	4	7	7
61-70 lat	25	6	17	2	4	3
powyżej 71 lat	18	4	13	2	3	2
<b>SUMA</b>	<b>232</b>	<b>57</b>	<b>164</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>32</b>

Źródło: opracowanie własne

Badaniami objęto także te osoby, które nie korzystają z usług publicznego transportu zbiorowego. Poznanie preferencji osób odbywających podróże indywidualnym środkiem transportu jest kluczowe dla możliwości podjęcia działań mających na celu zwiększenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego.

### 6.1.2. Metryka respondentów

Podział respondentów ze względu na płeć przedstawiono na poniższym wykresie.

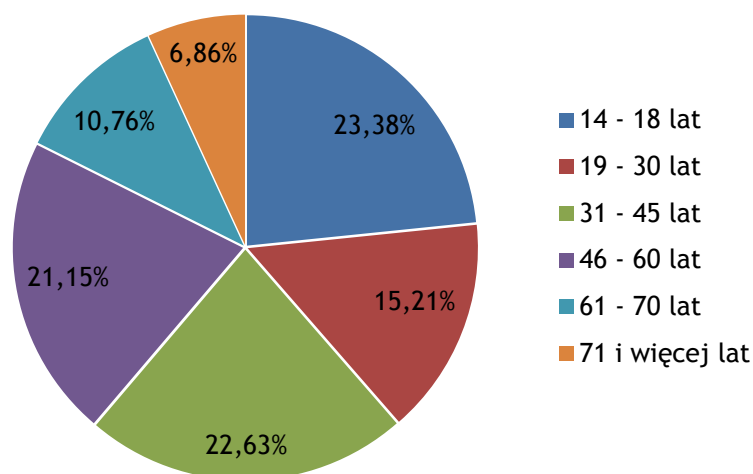


Wykres 6. Podział respondentów ze względu na płeć

Źródło: opracowanie własne

Na poniższym wykresie przedstawiono podział osób ankietowanych ze względu na wiek.



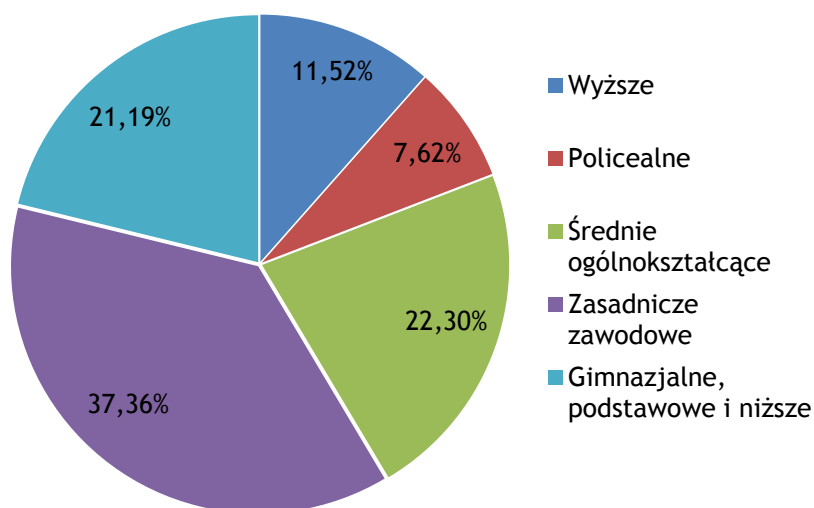


Wykres 7. Podział ankietowanych ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupą ankietowanych były osoby w wieku 14 - 18 lat, które stanowiły 23,38% respondentów. Drugą grupą pod względem liczności były osoby w wieku 31 - 45 lat stanowiące 22,63% badanych. Co piąty respondent (21,15%) był w wieku 46 -60 lat. Osoby w wieku 19 - 30 lat stanowiły 15,21% ankietowanych. Najmniej licznymi grupami respondentów były osoby w wieku 61 - 70 lat (10,76%) i osoby powyżej 71 roku życia (6,86%).

Poniższy diagram kołowy obrazuje podział respondentów badania marketingowego ze względu na wykształcenie ankietowanych.



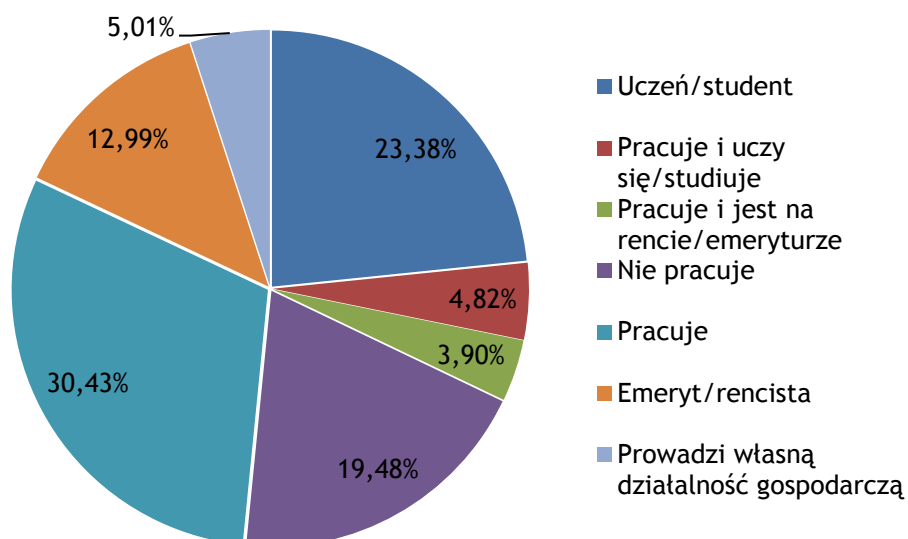
Wykres 8. Podział respondentów ze względu na wykształcenie

Źródło: opracowanie własne



Największa grupa respondentów deklaruwała, że ma wykształcenie zasadnicze zawodowe - 37,36% respondentów. Wykształcenie średnie ogólnokształcące posiadało 22,30% ankietowanych, a gimnazjalne, podstawowe lub niższe 21,19% respondentów. Wykształcenie wyższe deklarowało 11,52% badanych. Najmniejszą grupą badanych były osoby o wykształceniu policealnym - 7,62% respondentów.

Podział respondentów ze względu na obecnie wykonywaną aktywność zawodową przedstawia poniższy wykres.



Wykres 9. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową

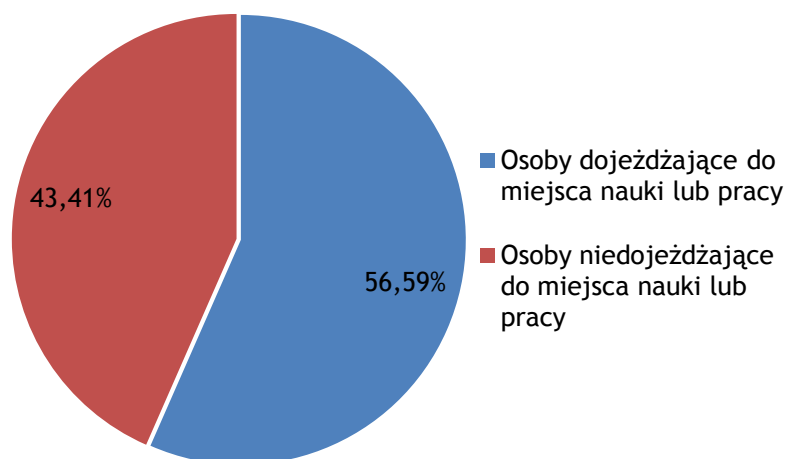
Źródło: opracowanie własne

Największą grupę ankietowanych stanowiły osoby pracujące - 30,43%. Co czwarty respondent był uczniem lub studentem. Niespełna 20% ankietowanych pozostaje bez zatrudnienia. Emeryci i renciści stanowili 12,99% respondentów. Najmniejszymi grupami osób ankietowanych były osoby prowadzące własną działalność gospodarczą - 5,01%, osoby jednocześnie pracujące i uczące się lub studiujące - 4,82% i osoby pracujące i będące na rencie lub emeryturze - 3,90% respondentów.

### 6.1.3. Analiza wyników badań ankietowych

Pierwsze z pytań dotyczyło wskazania przez respondentów badania marketingowego, czy dojeżdżają do zakładów pracy i/lub miejsc nauki. Zaprezentowany poniżej wykres obrazuje uzyskane odpowiedzi.





Wykres 10. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium dojeżdżania do miejsca pracy i/lub nauki

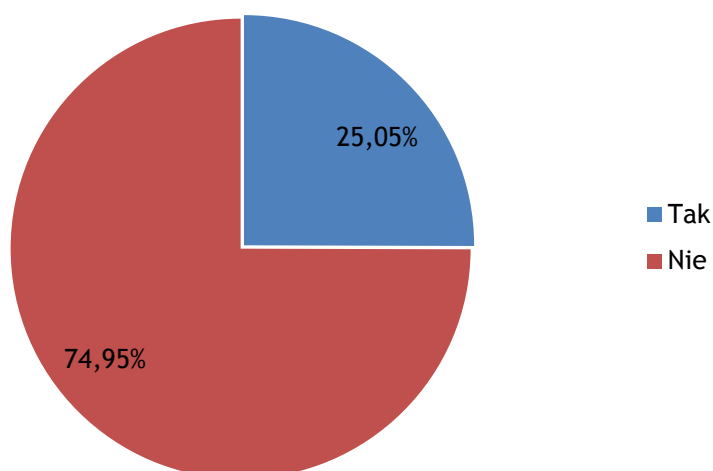
Źródło: opracowanie własne

Osoby dojeżdżające do miejsca nauki lub pracy stanowiły 56,59% respondentów. Takie podróże są wykonywane zazwyczaj na tej samej trasie i o podobnej godzinie w podobne dni. Przewozy odbywają się regularnie. Dojazd do miejsc pracy i nauki odbywa się z miejsca zamieszkania zazwyczaj podczas porannego szczytu komunikacyjnego, a powroty - popołudniowego, z obszarów stanowiących skupiska zakładów pracy i miejsc nauki na osiedla mieszkaniowe.

Pozostali respondenci (43,41%) nie dojeżdżają do miejsca nauki lub pracy. Oznacza to, iż ta część mieszkańców powiatu goleniowskiego korzysta z komunikacji zbiorowej i indywidualnej w celach innych niż nauka lub praca. Są to przejazdy w losowe dni, które nie cechują się cyklicznością, odbywają się o różnych porach dnia oraz charakteryzują się mniejszą częstotliwością.

W drugim z pytań ankietowani poproszeni zostali o wskazanie, czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Rozkład uzyskanych odpowiedzi został zaprezentowany na poniższym wykresie.





Wykres 11. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium samodzielnego dostępu do samochodu

Źródło: opracowanie własne

Czwarta część respondentów deklaruje, iż ma możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Jest to grupa mieszkańców powiatu goleniowskiego, dla których komunikacja zbiorowa jest jedynie alternatywą dla podróży indywidualnych. Osoby te odbywają podróże komunikacją zbiorową tylko, jeśli przynosi ona wymierne korzyści w stosunku do podróży samochodem. Korzyścią taką może być koszt, czas podróży lub komfort. Osoby dojeżdżające do pracy do miasta chętnie skorzystają ze środków komunikacji zbiorowej tylko wtedy, jeśli czas dojazdu do miejsca docelowego będzie konkurencyjny do czasu dojazdu za pomocą samochodu. Ponadto dojeżdżanie do pracy za pomocą komunikacji zbiorowej eliminuje odczuwanie podstawowego problemu dużych miast - braku miejsc parkingowych.

Blisko 75% respondentów nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te podróże odbywają za pomocą komunikacji zbiorowej lub podróżują samochodem jako pasażerowie.

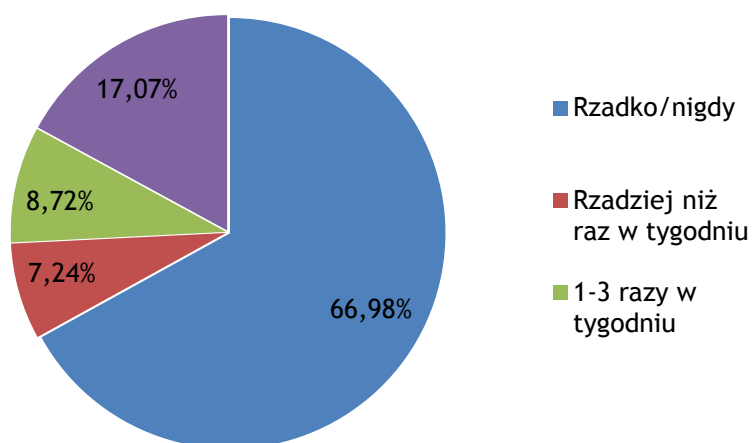
**W trzecim z pytań** respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi, jak często korzystają z następujących środków transportu: samochodu, pociągu i autobusu. Do określenia częstotliwości odbywania podróży ankietowani wykorzystywali cztery zakresy:

- Rzadko/nigdy,
- Rzadziej niż raz w tygodniu,
- 1 - 3 razy w tygodniu,
- 4 lub więcej razy w tygodniu.

Wyniki otrzymanych odpowiedzi zostały przedstawione na poniższych wykresach.

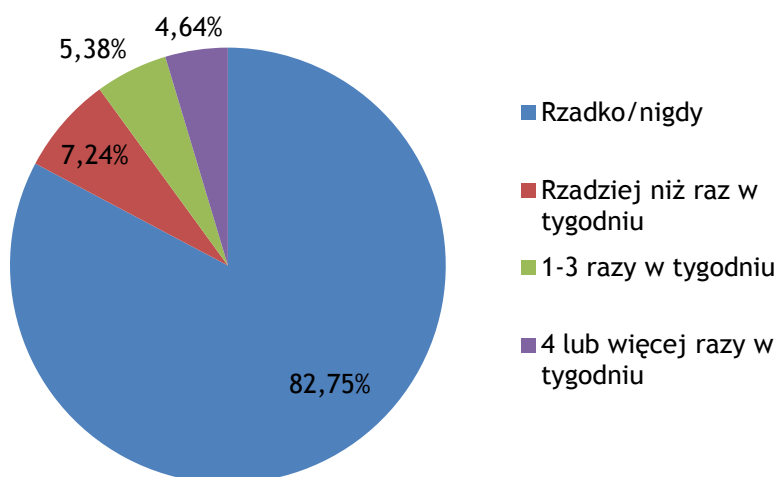






Wykres 12. Częstość korzystania z samochodu

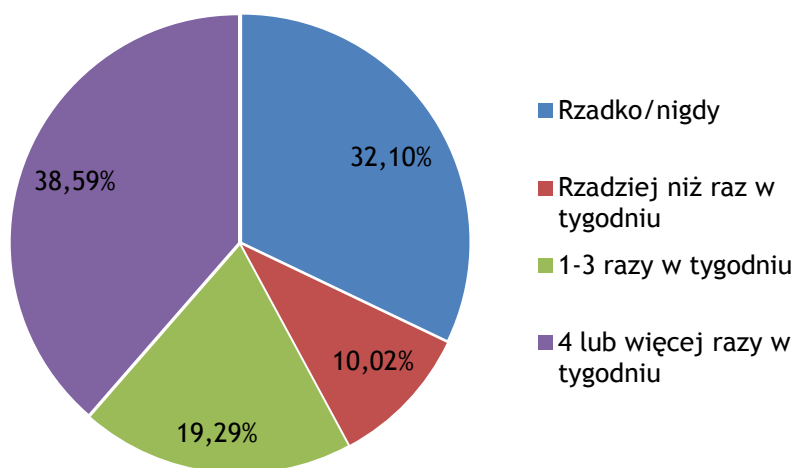
Źródło: opracowanie własne



Wykres 13. Częstość korzystania z pociągu

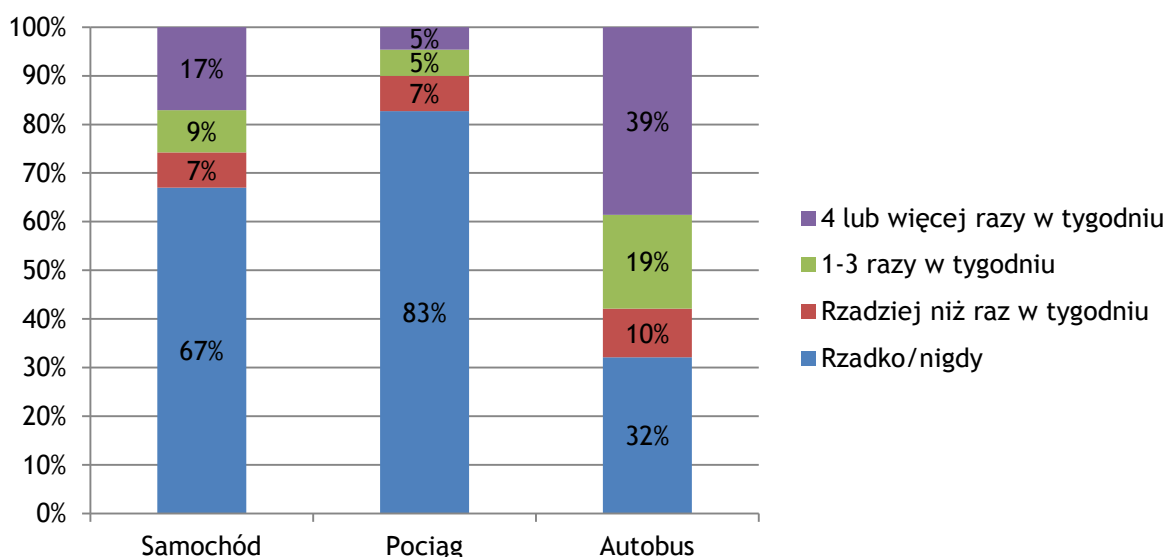
Źródło: opracowanie własne





Wykres 14. Częstość korzystania z autobusu

Źródło: opracowanie własne



Wykres 15. Zbiorcze zestawienie częstotliwości korzystania z poszczególnych środków transportu

Źródło: opracowanie własne

Podstawowym środkiem transportu wśród badanych mieszkańców powiatu goleniowskiego jest autobus. 39% respondentów deklaruje, iż porusza się nim co najmniej 4 razy w tygodniu. Co piąty ankietowany jeździ autobusem od 1 do 3 razy w tygodniu, a co dziesiąty - rzadziej niż raz w tygodniu. Pozostała część użytkowników komunikacji zbiorowej i indywidualnej w powiecie goleniowskim korzysta z autobusu rzadko lub nigdy (32%).



Na drugim miejscu wśród najczęściej użytkowanych środków transportu w powiecie goleniowskim znalazł się samochód. 17% respondentów deklaruje, iż korzysta z tego środka transportu co najmniej 4 razy w tygodniu, 9% odbywa podróże samochodem od 1 do 3 razy w tygodniu, a 7% korzysta z samochodu rzadziej niż raz w tygodniu. Niespełna 70% respondentów korzysta z samochodu rzadko lub nigdy.

Respondenci biorący udział w badaniu marketingowym najrzadziej odbywają podróże pociągiem. Ośmiu na dziesięciu ankietowanych (83%) deklaruje, iż podróżuje pociągiem rzadko bądź nigdy. 5% respondentów odbywa podróże pociągiem co najmniej 4 razy w tygodniu lub 1 - 3 razy w tygodniu. Rzadziej niż raz w tygodniu korzysta z pociągu 7% ankietowanych.

W **czwartym z pytań** respondenci zostali poproszeni o określenie średniej dziennej liczby wykonywanych podróży. Jako podróż rozumiano przejazd między punktem początkowym, a punktem końcowym. Przykładowo:

- Przejazd dom - praca to 1 podróż,
- Przejazd dom - praca - dom to 2 podróże,
- Przejazd dom - praca - sklep - kino - dom to 4 podróże.

Średnia liczba dziennych podróży wykonywanych przez mieszkańców powiatu goleniowskiego wynosi 2,83. Oznacza to, iż większość osób lokalnymi środkami transportu wykonuje około 3 podróży dziennie. Są to najczęściej podróże na trasie z domu do pracy i w drugim kierunku oraz podróże na zakupy.

Średnia dzienna liczba podróży w przeliczeniu na liczbę osób zamieszkujących dany obszar określa całkowitą liczbę podróży wykonywanych przez mieszkańców powiatu goleniowskiego i wynosi ona ponad 200 000 podróży dziennie. Zwiększenie atrakcyjności korzystania z komunikacji zbiorowej może zachęcić mieszkańców do zamiany indywidualnego środka transportu na komunikację zbiorową, co będzie miało wymierne skutki dla środowiska, stanu infrastruktury drogowej oraz ułatwi poruszanie się po większych miastach poprzez zmniejszenie kongestii.

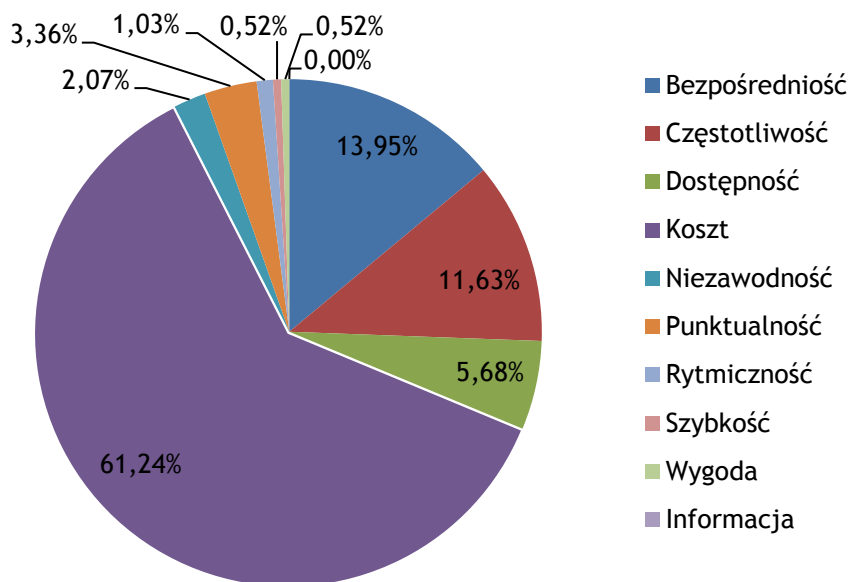
W **pytaniu piątym** ankietowani zostali poproszeni o wskazanie najważniejszego i najmniej istotnego postulatu przewozowego. Badanie obejmowało następujące postulaty:

- bezpośredniości, czyli możliwości realizacji podróży bez przesiadania się;
- częstotliwości, czyli odstępu czasu między odjazdami;
- dostępności, czyli odległości z/do przystanku;
- kosztu, czyli wysokości opłaty taryfowej;
- niezawodności, czyli pewności o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie;
- punktualności, czyli zgodności odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczności, czyli równomiernych odstępów między odjazdami w tym samym kierunku;
- szybkości, czyli czasu jazdy uwzględniającego zatrzymanie pojazdu na trasie;



- wygody, czyli komfortu oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe;
- informacji, czyli dostępu do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystanku.

Odpowiedzi uzyskane na pytanie: „Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?” zostały przedstawione poniżej w formie graficznej.



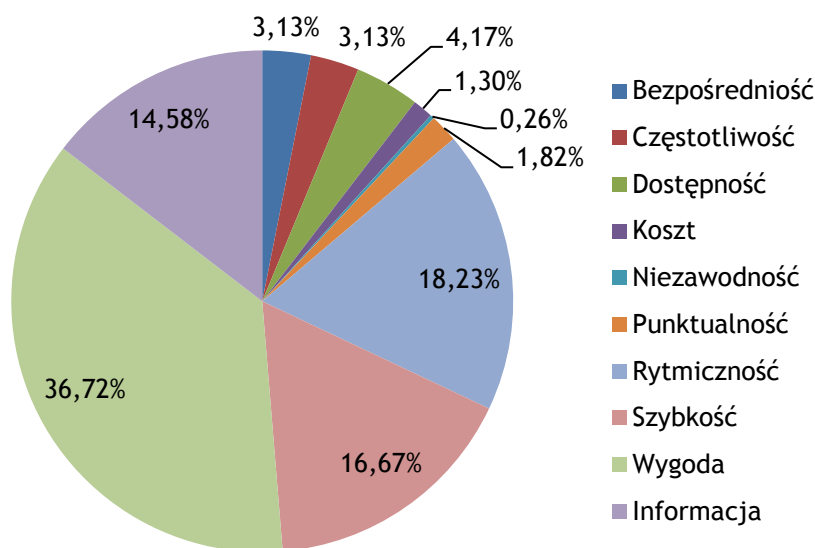
Wykres 16. Wskazanie przez respondentów badania ankietowego najważniejszego postulatu przewozowego

Źródło: opracowanie własne

6 na 10 respondentów wskazało, iż najważniejszym postulatem transportowym jest koszt. Bezpośredniość połączenia jest najistotniejsza dla 13,95% ankietowanych, częstotliwość dla 11,63% respondentów, a dostępność środka transportu dla 5,68% badanych. Pozostałe postulaty transportowe zostały wskazane jako najważniejsze przez mniej niż 4% respondentów.

Poniższy wykres przedstawia procentowy udział odpowiedzi na pytanie o najmniej ważny postulat przewozowy.





Wykres 17. Wskazanie przez respondentów badania ankietowego najmniej ważnego postulatu przewozowego

Źródło: opracowanie własne

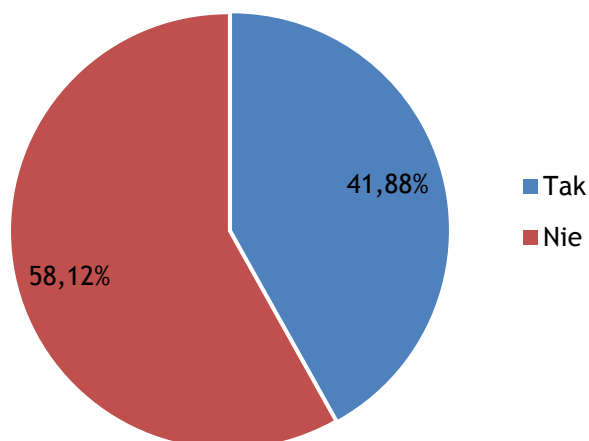
Dla użytkowników komunikacji zbiorowej powiatu goleniowskiego najmniej ważnym postulatem transportowym jest wygoda podróży, którą wskazało 36,72% respondentów. 18,23% badanych jako najmniej istotny postulat wskazało rytmiczność, 16,67% - szybkość, a 14,58% - informację. Pozostałe postulaty jako najmniej ważne zostały wskazane przez mniej niż 5% respondentów i są to:

- dostępność - 4,17%,
- bezpośredniość - 3,13%,
- częstotliwość - 3,13%,
- punktualność - 1,82%,
- koszt - 1,30%,
- niezawodność - 0,62%.

W szóstym z pytań respondenci zostali poproszeni o wskazanie, czy podróżując komunikacją zbiorową korzystają z biletów ulgowych. W pytaniu tym nie wyróżniano różnych ulg oferowanych przez przewoźników.

Wyniki otrzymanych odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.





Wykres 18. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium korzystania z biletów ulgowych

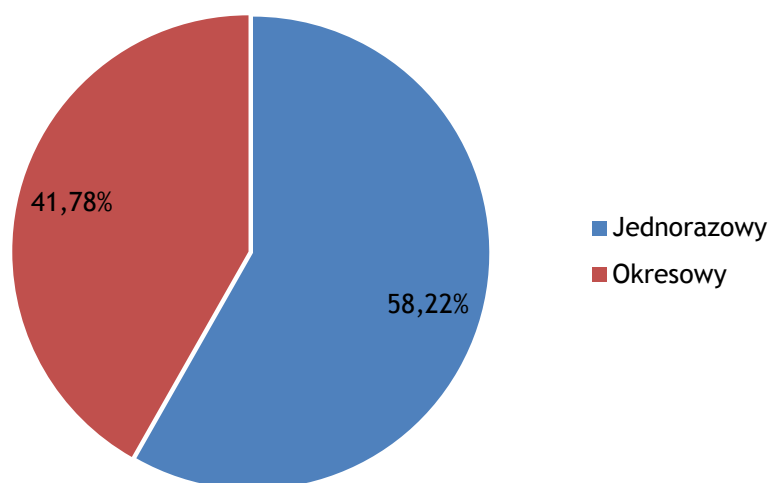
Źródło: opracowanie własne

Ponad połowa respondentów deklaruje, iż podróże komunikacją zbiorową odbywa na podstawie biletów pełnopłatnych (58,12% badanych). Pozostała część korzysta z ulg oferowanych przez przewoźników.

Siódme pytanie dotyczyło typu biletu na podstawie, którego podróżni korzystają z komunikacji zbiorowej. Użytkownicy pociągów i autobusów mieli do wyboru dwie odpowiedzi: bilety jednorazowe i bilety okresowe.

Na poniższym wykresie przedstawiono wyniki badania.





Wykres 19. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium korzystania z poszczególnych typów biletów

Źródło: opracowanie własne

Trzech na pięciu użytkowników komunikacji zbiorowej w powiecie goleniowskim podróżuje kupując bilet jednorazowy. Przyczynami takiego zjawiska mogą być:

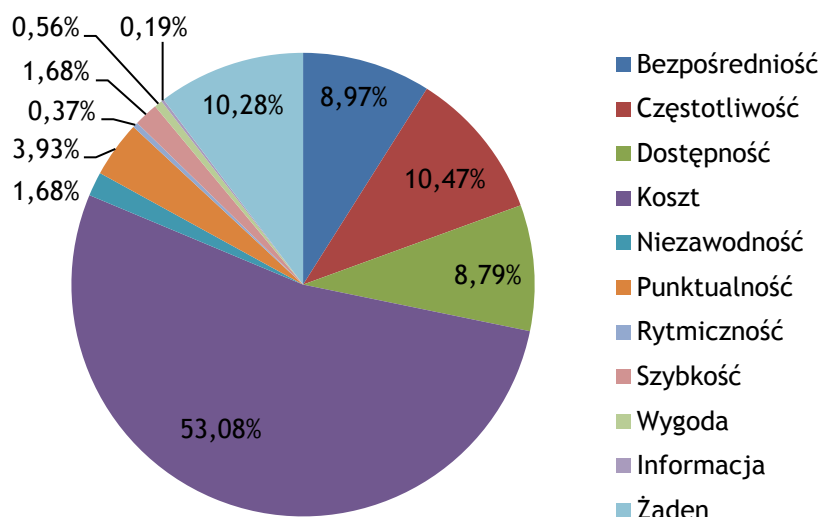
- nieregularność wykonywanych podróży,
- wykonywanie podróży różnymi środkami transportu, co wiąże się z nieopłacalnością korzystania z biletów okresowych na różne środki transportu,
- małą atrakcyjnością cenową biletów okresowych w stosunku do biletów jednorazowych.

Biletów okresowe użytkowane są przez osoby, które odbywają podróże regularnie w celach dojazdu do miejsca nauki lub pracy. Osoba korzystająca z tego typu biletów musi mieć pewność, iż w okresie ważności biletu wykona wystarczającą liczbę przejazdów, aby kupno biletu okresowego, w stosunku do ceny biletu jednorazowego, było opłacalne.

Ósme pytanie miało na celu ustalenie, jakość którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby ankietowani zaczęli częściej korzystać z transportu zbiorowego. Respondenci mieli do wyboru następujące postulaty transportowe: bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, koszt, niezawodność, punktualność, rytmiczność, szybkość, wygodę i informację. Dodatkową możliwością dla ankietowanych była odpowiedź, iż nic nie przekona ich do zamienienia samochodu na komunikację zbiorową.

Poniższy wykres prezentuje rozkład udzielanych przez respondentów odpowiedzi.





Wykres 20. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową

Źródło: opracowanie własne

Ponad połowa mieszkańców powiatu goleniowskiego częściej odbywałaby podróże za pomocą komunikacji zbiorowej, jeśli koszt podróżowania uległby zmniejszeniu. Dla co dziesiątego ankietowanego poprawie musiałby ulec postulat częstotliwości odjazdów. 8,97% próby wskazało na poprawę postulatu związanego z bezpośredniością odbywania podróży, a 8,79% na poprawę dostępności do środków transportu zbiorowego. 3,93% grupy respondentów zamieniłoby samochód na autobus, gdyby poprawiła się punktualność połączeń. Na poprawę postulatu związanego z niezawodnością oraz szybkością odbywania podróży wskazało po 1,68% ankietowanych. Respondentów badania marketingowego, którzy rozpoczęliby odbywanie podróży komunikacją zbiorową, gdyby poprawiono wygodę odbywania podróży, jest 0,56%. Najmniejsza liczba respondentów korzystałaby częściej z usług komunikacji zbiorowej, gdyby poprawiono postulaty rytmiczności połączeń oraz informacji pasażerskiej (odpowiednio 0,37% i 0,19%).

Około dziesiąta część ankietowanych (10,28%) nie zdecydowałaby się na korzystanie z usług komunikacji zbiorowej nawet, gdy poprawione zostałyby wszystkie obszary przewozowe.

Analiza powyższego wykresu przynosi wnioski dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej na terenie powiatu goleniowskiego. Mimo tego, że mieszkańcy często korzystają z pojazdów indywidualnych i mają dużo uwag do organizacji komunikacji zbiorowej, chcą odbywać swoje podróże za pomocą autobusu i pociągu. Jedynie grupa 10% respondentów deklaruje, że nawet jeśli komunikacja zbiorowa znacząco poprawiłaby jakość świadczonych usług, to i tak nie zamienią samochodu na autobus. 90% respondentów deklaruje, że zaczęłoby częściej korzystać z komunikacji zbiorowej, gdyby poprawiono jakość realizacji powyższych postulatów. Jest to bardzo duża grupa



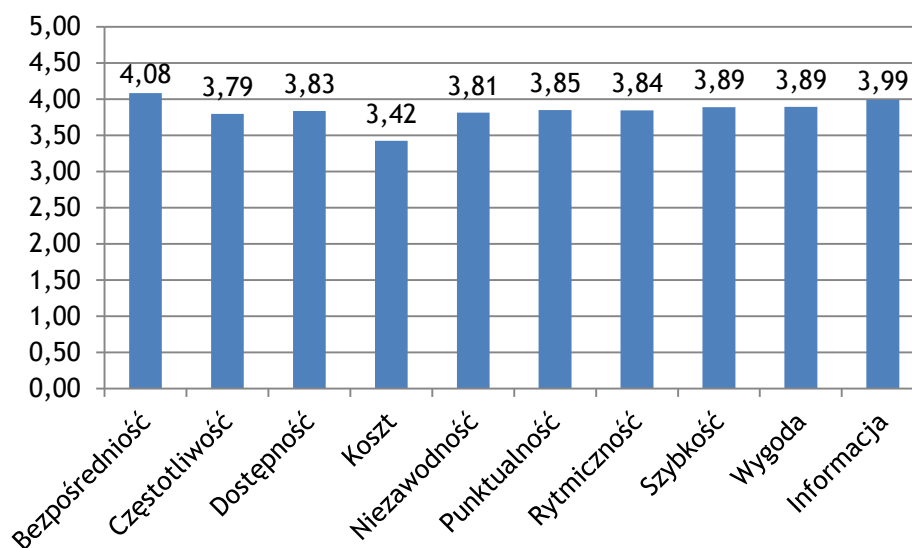


potencjalnych pasażerów, którzy zakupując bilety na korzystanie z komunikacji zbiorowej, mogliby sprawić, iż jakość świadczonych usług uległaby znaczącej poprawie.

W ostatnim, **dziwiątym pytaniu**, respondenci zostali poproszeni o ocenę stopnia zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową w 5-stopniowej skali, gdzie ocena:

- 1 oznaczała bardzo niski stopień zaspokojenia potrzeb przewozowych,
- 2 - niski,
- 3 - średni,
- 4 - dobry,
- 5 - bardzo dobry.

Wyniki badań przedstawia poniższy wykres kolumnowy.



Wykres 21. Ocena stopnia zaspokojenia postulatów transportowych

Źródło: opracowanie własne

Mieszkańcy powiatu goleniowskiego bardzo dobrze ocenili zaspokojenie poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową. Średnia ocena wszystkich postulatów wynosi **3,84** co można rozumieć jako ocenę dobrą. Najlepiej oceniona została bezpośredniość połączeń, która uzyskała średnią ocenę 4,08. Nieznacznie gorzej ocenione zostały: informacja - 3,99, szybkość i wygoda - 3,89, punktualność - 3,85, rytmiczność - 3,84, dostępność - 3,83, niezawodność - 3,81 i częstotliwość - 3,79. Najgorzej oceniony został koszt biletu. Średnia ocena dla tego postulatu wynosi 3,42.



#### 6.1.4. Podsumowanie

Większość użytkowników jest zadowolonych z poziomu na jakim są świadczone usługi w komunikacji zbiorowej w powiecie goleniowskim. Największymi barierami, które zniechęcają osoby korzystające z samochodu do skorzystania z autobusu jest koszt biletu oraz niezadowalająca częstotliwość połączeń. Komunikacja autobusowa jest stosunkowo drogim środkiem transportu, szczególnie nieopłacalnym na krótkich dystansach. Osoby mające możliwość skorzystania z samochodu wraz z innymi osobami jadącymi w tym samym kierunku, z pewnością wybiorą podróż pojazdem indywidualnym, ponieważ koszt podróży będzie zbliżony do kosztu podróży autobusem lub pociągiem.

Częstotliwość kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej jest postulatem bardzo trudnym do poprawienia. Aby zrealizować większą liczbę kursów należy zakupić nowe pojazdy oraz zatrudnić obsługę. Działania takie są opłacalne dla właściciela firmy przewozowej tylko jeśli ma pewność, iż pasażerowie będą często korzystał z jego środka transportu. Jednak nawet przy osiągnięciu częstotliwości kursowania na poziomie 12 pojazdów na godzinę, przewoźnik nie jest w stanie zaoferować pasażerom tak sprawnie działającego systemu jakim jest samochód osobowy, który może być użytkowany w dowolny dzień o każdej porze dnia i nocy. Nie zmienia to jednak faktu, iż dobrze działający system komunikacyjny, jaki, w opinii mieszkańców, działa na terenie powiatu goleniowskiego, może funkcjonować jeszcze lepiej co doprowadzi do zwiększenia przychodu z biletów i umożliwi inwestowanie w rozwój sieci komunikacyjnej, a co za tym idzie zmniejszeniem zanieczyszczenia środowiska i kongestii.

Nie ma możliwości zestawienia wykonanych badań z wcześniejszymi wynikami ponieważ dotychczas powiat nie przeprowadzał takich badań i nie dysponuje takimi wynikami. W przyszłości, kiedy powiat rozpocznie finansowanie komunikacji jeśli środki finansowe powiatu na to pozwolą planuje się przeprowadzić w pierwszym roku od rozpoczęcia finansowania komunikacji, a następnie cyklicznie co dwa lub trzy lata, jednak nie rzadziej niż co pięć lat kolejne badania preferencji mieszkańców. Zebrane w taki sposób informacje pozwolą na analizę zmian oczekiwań mieszkańców powiatu względem komunikacji zbiorowej.

#### 6.2. Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do oparcia polityki transportowej o zasady zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest między innymi zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy, a transport indywidualny. W przypadku podróży powiatowych wiedza na temat instrumentów wdrażania tak



określonej polityki transportowej jest dużo mniejsza, niż w przypadku podróży o charakterze miejskim. Większość prowadzonych badań i wdrażanych rozwiązań koncentruje się na przeciwdziałaniu zjawisku tzw. kongestii, czyli zatłoczenia sieci drogowej, na obszarach miejskich. Fakt, że zjawisko kongestii w przypadku obszarów pozamiejskich nie jest tak odczuwalne nie oznacza, że w przypadku podróży powiatowych powinna być wspierana polityka prosamochodowa.

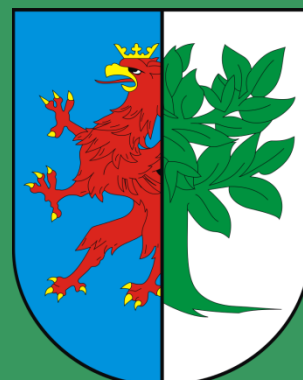
W ramach prowadzenia zrównoważonego rozwoju transportu, planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 roku w powiecie goleniowskim było 41 727 samochodów osobowych. Oznacza to, że na 1 000 mieszkańców powiatu goleniowskiego przypada 509 aut.



## 7. Zasady organizacji rynku przewozów



## 7.1. Powiat goleniowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. W przypadku niniejszego planu transportowego dla powiatu goleniowskiego poprzez obszar ten należy rozumieć powiat. Realizowane przewozy mają charakter powiatowych przewozów pasażerskich, czyli przewozów osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanych w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice powiatu goleniowskiego.

Określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje Starosta Powiatu Goleniowskiego. Do zadań organizatora realizowanych przez powiat goleniowski należą:

- » planowanie rozwoju transportu,
- » organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- » zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

## 7.2. Przewoźnicy

Usługi transportu pasażerskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego niebędące przewozem o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane po dokonaniu zgłoszenia do właściwego organizatora. Przewoźnicy obecnie posiadający zezwolenia od Starosty Goleniowskiego na wykonywanie połączeń regularnych to:

- » **MACIEJ TOUR Sp. z o.o.**  
ul. Stepnicka 2, 72-113 Krępsko,
- » **PKS w Kamieniu Pomorskim Sp. z o.o.**  
ul. Szczecińska 76, 72 - 400 Kamień Pomorski,
- » **Przedsiębiorstwo PKS w Gryficach Sp. z o.o.**  
Słudwia; 72-310 Płoty,
- » **Przewóz Osób Sokołowski Edward**  
ul. Kościuszki 4/2, 72 - 200 Nowogard,
- » **Przewóz Pasażerów Marian Modzelewski**  
ul. Krzywoustego 12; 72 - 100 Goleniów,
- » **Usługi Transportowe „WAW-MAR”**  
Marcin Wawreńczuk, Redło 21, 72 - 221 Osina.



### 7.3. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Obecnie powiat goleniowski nie organizuje, w myśl zapisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dlatego też nie jest wybierany operator publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca posiadający uprawnienia do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W chwili obecnej nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich możliwych czynników społecznych i gospodarczych, które mogą wpłynąć na podjęcie przez Starostę Goleniowskiego decyzji o konieczności rozpoczęcia organizowania i tym samym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku, gdy powiat goleniowski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż operator publicznego transportu zbiorowego zostanie wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- » w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (t.j.: Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.) albo
- » w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.), albo
- » w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.



Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu goleniowskiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Na dzień sporządzania planu transportowego jest nie możliwe określenie, która opcja wyboru operatora będzie najbardziej korzystna dla powiatu goleniowskiego i jego mieszkańców. Znaczenie będzie miała ilość linii które pozostaną i będą nadal funkcjonować jako przewozy komercyjne o charakterze przewozów powiatowych.

#### 7.4. Rozwiązania biletowo - taryfowe

Rozpoczęcie organizowania i finansowania przewozów będzie wymagało od organizatora opracowania oferty taryfowo-biletowej, na podstawie której świadczone będą usługi przewozowe. Oferta ta zostanie opracowana w oparciu o:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- badania zapotrzebowania na przewozy,
- prognozowaną wielkość przychodów ze sprzedaży biletów,
- prognozowane koszty poniesione przez organizatora z tytułu świadczonych usług.

Przed rozpoczęciem wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizator opracuje plan zadań przewozowych, który będzie zawierał:

- zaktualizowaną i dostosowaną do bieżących potrzeb sieć komunikacyjną, na której wykonywana będą przewozy,
- przebieg linii komunikacyjnych,
- częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach,
- prognozowane koszty realizacji zadań przewozowych na terenie każdej z gmin,
- prognozowane przychody z biletów,
- wielkość (ewentualnych) dopłat od każdej z gmin za dodatkowe zlecene i wykonane przewozy o charakterze użyteczności publicznej na jej terenie,
- wielkość pracy przewozowej na każdej z linii (liczba wozokilometrów i wozogodzin).

Propasażerska polityka taryfowo - biletowa wymaga stworzenia możliwie spójnej oferty przewozowej, jednak rozległość terenu objętego siecią komunikacyjną wymusza wprowadzenie różnorodności taryfowej w zależności od długości podróży. Opłata za przejazd powinna zostać obliczona przez organizatora przewozów na podstawie odległości między kolejnymi przystankami z uwzględnieniem faktu, iż dłuższe podróże



powinny być stosunkowo tańsze od krótkich (taryfa degresywna - kolejne kilometry są tańsze).

Projektowanie systemu taryfowego musi uwzględniać socjalny charakter organizowanych przewozów. Podstawowym wymogiem stawianym ofercie biletowej jest jej zdecydowana konkurencyjność dla przejazdów innymi środkami transportu.

Socjalny charakter przewozów wymusza na organizatorze wprowadzenie ulg dla pasażerów. Organizator jest zobligowany do stosowania ulg ustawowych według Ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. W myśl powyższej ustawy uprawnienia do ulgowych przejazdów przysługują m.in. posłom i senatorom, osobom niezdolnym do samodzielnej egzystencji oraz ich opiekunom, studentom oraz osobom niewidomym. Organizator jest uprawniony do wprowadzania, według własnego uznania, innych ulg, których nie gwarantuje Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, a które mogą zwiększyć popyt na usługi przewozowe, jednak wprowadzanie własnych ulg wiąże się z koniecznością pokrycia kosztu ulgi bezpośrednio przez organizatora.

Przy projektowaniu taryfy biletowej należy uwzględnić dwa aspekty taryfy: przedmiotowy - jako fizyczny bilet oraz podmiotowy - w odniesieniu do grupy, do której kierujemy ofertę.

Planowane rodzaje biletów przejazdowych:

- bilety jednorazowe - bilet uprawniający posiadacza biletu do jednokrotnego przejazdu na trasie o długości określonej na bilecie. Bilet zachowuje ważność wyłącznie do czasu dojazdu pojazdu do przystanku końcowego oraz w strefach, dla których jest przeznaczony. Oferta dla pasażerów podróżujących nieregularnie na różnych trasach;
- bilety czasowe - bilet przeznaczony do jednokrotnego skasowania i uprawniający posiadacza do nieograniczonej liczby przejazdów dowolnymi liniami komunikacyjnymi w czasie określonym na bilecie (np. 60, 120 min) od momentu skasowania (zakupu). Oferta dla pasażerów, dla których dojazd do celu wymaga jazdy kilkoma liniami komunikacyjnymi;
- okresowe - bilet uprawniający do podróżowania środkami transportu wskazanymi na bilecie przez czas od dnia do dnia wskazany na bilecie (np. tydzień, 10 dni, miesiąc lub pół roku) oraz na terenie wskazanych stref. Oferta przeznaczona dla osób podróżujących często na tych samych trasach.

Dystrybucja biletów papierowych wymaga dużych nakładów finansowych: opracowanie szaty graficznej, zabezpieczenie biletów przed fałszerstwami, druk biletów, dystrybucja, dlatego zaleca się, aby w powiatowych przewozach o charakterze użyteczności publicznej sprzedaż biletów jednorazowych odbywała się wyłącznie u kierowcy, a wsiadanie do pojazdu możliwe będzie wyłącznie przednimi drzwiami (co wykluczy konieczność kontroli biletowych). Do dystrybucji biletów okresowych wyznaczona będzie osobna komórka (co najmniej jedna na gminę, np. w siedzibie





gminy). Taki sposób dystrybucji zapewni organizatorowi minimalizację kosztów wynikających z potrzeby druku biletów, a pasażerom oszczędzi konieczność poszukiwania punktów dystrybucji. Bilety okresowe wystawiane będą w formie imiennej karty, w przyszłości „karty elektronicznej”, na której bilet będzie ładowany elektronicznie. Kontrola ważności biletu odbywać się będzie podczas wejścia do pojazdu poprzez przyłożenie biletu np. do czytnika wbudowanego w kasę biletową. W miarę wzrostu zainteresowania przewozami organizator będzie mógł zmienić system dystrybucji biletów tak, aby dopasowywać go do bieżących wymogów pasażerów.

## 7.5. Przystanki komunikacyjne i dworce będące własnością powiatu goleniowskiego

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy określenie przystanków komunikacyjnych, których jest właścicielem, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

Przystanek komunikacyjny jest określany jako miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto w transporcie drogowym, oznaczone jest zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (tj.: Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.), czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Zgodnie z art. 15 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, określenie przystanków i dworców oraz warunków i zasad korzystania z nich następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

W poniższej tabeli znajduje się spis przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest powiat goleniowski zgodnie z uchwałą nr XX/185/12 Rady Powiatu w Goleniowie z dnia 20 grudnia 2012r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Goleniowski, oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Przystanki na terenie gmin Goleniów, Stepnica, Przybiernów zostały przekazane w zarządzanie poszczególnym gminom.



Tabela 4. Wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest powiat goleniowski

Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilometraż	miejsowość			
<b>Droga powiatowa nr 4101Z</b>				
4,644	Czarna Łąka	Czarna Łąka	4101Z02	SW
5,448	Czarna Łąka	Czarna Łąka	4101Z04	ZW
5,498	Czarna Łąka	Czarna Łąka	4101Z05	S
9,107	Kliniska Wlk.	Kliniska Wlk.	4101Z07	S
9,605	Kliniska Wlk.	Kliniska Wlk.	4101Z09	SW
<b>Droga powiatowa nr 1010Z</b>				
0,109	Jarszewko	Jarszewko skrz.	1010Z01	ZW
0,348	Jarszewko	Jarszewko	1010Z02	ZW
1,735	Łąka	Łąka	1010Z03	Z
1,752	Łąka	Łąka	1010Z04	SW
2,717	Racimierz	Racimierz	1010Z06	SW
3,364	Racimierz	Racimierz	1010Z07	ZW
3,560	Żarnowo	Żarnowo	1010Z08	ZW
4,329	Żarnowo	Żarnowo	1010Z10	S
4,331	Żarnowo	Żarnowo	1010Z11	SW
5,604	Żarnówko	Żarnówko kol.	1010Z13	S
6,288	Żarnówko	Żarnówko	1010Z15	ZW
6,442	Żarnówko	Żarnówko	1010Z16	ZW
7,745	Zielonczyn	Zielonczyn	1010Z17	ZW
7,924	Zielonczyn	Zielonczyn	1010Z18	ZW
10,700	Mitowo	Mitowo	1010Z19	SW
10,731	Mitowo	Mitowo	1010Z20	SW
<b>Droga powiatowa nr 4100Z</b>				
1,600	Załom	Załom	4100Z02	Z
1,820	Załom	Załom	4100Z03	Z
<b>Droga powiatowa nr 4102Z</b>				
0,040	Lubczyna ul. Kasztanowa	Lubczyna	4102Z02	SW
0,080	Lubczyna ul. Kasztanowa	Lubczyna	4102Z03	S
1,605	Borzystawiec	Borzystawiec	4102Z05	ZW
2,405	Borzystawiec	Borzystawiec	4102Z07	SW
3,282	Kępy	Kępy	4102Z09	S



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilometraż	miejsowość			
	Lubczyńskie	Lubczyńskie		
7,181	Rurzyca	Rurzyca	4102Z10	SW
7,200	Rurzyca	Rurzyca	4102Z9a	S
7,350	Rurzyca	Rurzyca	4102Z10a	S
8,216	Rurzyca	Rurzyca	4102Z11	S
8,265	Rurzyca	Rurzyca	4102Z12	S
8,976	Rurzyca	Rurzyca	4102Z14	S
9,204	Rurzyca	Rurzyca	4102Z15	SW
10,424	Rurzyca	Rurzyca	4102Z17	S
<b>Droga powiatowa nr 4103Z</b>				
1,095	Goleniów ul. Przestrzenna	Goleniów ul. Przestrzenna	4103Z02	ZW
1,273	Goleniów ul. Przestrzenna	Goleniów ul. Przestrzenna	4103Z03	Z
5,323	Łozienica	Łozienica	4103Z05	S
5,340	Łozienica	Łozienica	4103Z06	S
<b>Droga powiatowa nr 4110Z</b>				
3,231	Łozienica	Łozienica skrz. ul. Krzywa	4110Z02	SW
5,973	Łozienica	Łozienica F Gil, nż	4110Z04	S
8,180	Kępy Lubczyńskie	Kępy Lubczyńskie	4110Z05	SW
10,810	Lubczyna ul. Lipowa	Lubczyna ul. Lipowa	4110Z07	Z
<b>Droga powiatowa nr 4104Z</b>				
0,055	Pucice ul. Wiejska	Pucice	4104Z02	ZW
2,130	Zątom ul. Lubczyńska	Zątom	4104Z04	Z
2,185	Zątom ul. Lubczyńska	Zątom	4104Z05	Z
<b>Droga powiatowa nr 4156WZ</b>				
2,572	Bodzęcin	Bodzęcin	4156Z01	SW
<b>Droga powiatowa nr 4159WZ</b>				
3,113	Węgorza	Węgorza	4159Z01	SW
3,320	Węgorza	Węgorza	4159Z02	SW
<b>Droga powiatowa nr 4160WZ</b>				
3,720	Trzechel	Trzechel	4160Z02	SW
3,720	Trzechel	Trzechel	4160Z03	SW



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilometraż	miejsowość			
7,990	Czermnica	Czermnica	4160Z05	SW
9,190	Czermnica Kol.	Czermnica Kol.	4160Z06	SW
14,920	Świerczewo	Świerczewo	4160Z08	SW
18,300	Nowogard ul. Woj. Polskiego	Nowogard ul. Woj. Polskiego	4160Z09	S
19,600	Nowogard ul. Woj. Polskiego	Nowogard ul. Woj. Polskiego	4160Z11	SW
19,750	Nowogard ul. Woj. Polskiego	Nowogard ul. Woj. Polskiego	4160Z12	SW
<b>Droga powiatowa nr 4125WZ</b>				
1,300	Kartlewo	Kartlewo	4125Z01	ZW
26,517	Stepnica- Czerwonak	Stepnica- Czerwonak	4125Z03	ZW
26,547	Stepnica- Czerwonak	Stepnica- Czerwonak	4125Z04	Z
<b>Droga powiatowa nr 1039Z</b>				
0,625	Włodziszaw	Włodziszaw	1039Z01	ZW
4,569	Moracz	Moracz	1039Z03	ZW
4,654	Moracz	Moracz	1039Z04	SW
6,110	Rokita	Rokita	1039Z06	SW
6,131	Rokita	Rokita	1039Z07	SW
7,000	Rokita	Rokita	1039Z09	ZW
7,035	Rokita	Rokita	1039Z10	ZW
7,035	Przybiernów	Przybiernów (przy cmentarzu)	1039Z11	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4269Z</b>				
3,226	Rzystnowo	Rzystnowo	4269Z02	SW
4,700	Miodowice	Miodowice	4269Z04	SW
7,676	Zabierzewo	Zabierzewo	4269Z06	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4192Z</b>				
1,590	Przybiernów	Przybiernów	4192Z01	ZW
1,610	Przybiernów	Przybiernów	4192Z02	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4191Z</b>				
0,520	Babigoszcz	Babigoszcz	4191Z01	ZW
0,640	Babigoszcz	Babigoszcz	4191Z02	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4132Z</b>				



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilometraż	miejsowość			
1,890	Świątoszewko	Świątoszewko	4132Z01	SW
4,080	Świątoszewo	Świątoszewo	4132Z02	SW
7,280	Żychlikowo	Żychlikowo	4132Z03	S
10,930	Łoźnica	Łoźnica	4132Z04	SW
12,690	Budzieszewice	Budzieszewice	4132Z06	SW
<b>Droga powiatowa nr 4111Z</b>				
0,630	Goleniów ul. I Brygady	Goleniów ul. I Brygady	4111Z01	S
2,050	Goleniów Os. Helenów	Goleniów Os. Helenów	4111Z03	ZW
2,255	Goleniów Os. Helenów	Goleniów Os. Helenów	4111Z04	Z
2,500	Goleniów Os. Helenów	Goleniów Os. Helenów	4111Z05	ZW
2,630	Goleniów Os. Helenów	Goleniów Os. Helenów	4111Z06	Z
3,790	Podańsko	Podańsko	4111Z08	S
3,870	Podańsko	Podańsko	4111Z09	SW
4,325	Podańsko	Podańsko	4111Z10	SW
7,180	Tarnówko	Tarnówko	4111Z11	Z
7,265	Tarnówko	Tarnówko	4111Z12	Z
8,240	Tarnówko	Tarnówko skrz.	4111Z13	SW
8,760	Tarnowiec	Tarnowiec	4111Z14	ZW
9,755	Tarnowiec	Tarnowiec	4111Z15	ZW
9,900	Tarnowiec	Tarnowiec	4111Z16	Z
<b>Droga powiatowa nr 4144Z</b>				
1,440	Dobrostawiec	Dobrostawiec	4144Z01	SW
2,755	Dobrostawiec	Dobrostawiec	4144Z03	SW
5,220	Radzanek	Radzanek	4144Z04	SW
<b>Droga powiatowa nr 4112Z</b>				
7,355	Łęsko	Łęsko	4112Z01	S
10,175	Stawno	Stawno	4112Z02	S
10,495	Stawno	Stawno	4112Z04	SW
12,190	Tarnówko	Tarnówko, nż	4112Z05	S
<b>Droga powiatowa nr 4114Z</b>				
4,500	Zabród	Zabród	4114Z01	SW
4,530	Zabród	Zabród	4114Z02	SW
6,800	Bolechowo	Bolechowo	4114Z04	Z



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilome- traż	miejsowość			
6,810	Bolechowo	Bolechowo	4114Z05	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4165Z</b>				
1,210	Wyszomierz	Wyszomierz	4165Z01	S
1,240	Wyszomierz	Wyszomierz	4165Z02	SW
3,350	Długotęka	Długotęka	4165Z04	S
<b>Droga powiatowa nr 4146Z</b>				
0,800	Maciejewo	Maciejewo Leśniczówka	4146Z01	S
2,255	Maciejewo	Maciejewo	4146Z03	SW
5,225	Jarostawki	Jarostawki	4146Z04	SW
<b>Droga powiatowa nr 4158Z</b>				
4,395	Przypółsko	Przypółsko	4158Z02	SW
5,292	Burowo	Burowo, nż	4158Z04	S
5,860	Burowo	Borowo	4158Z06	SW
6,115	Burowo	Burowo	4158Z08	S
6,117	Burowo	Burowo	4158Z09	SW
<b>Droga powiatowa nr 4161Z</b>				
0,300	Kikorze	Kikorze	4161Z02	SW
2,970	Osina	Osina	4161Z03	S
3,200	Osina	Osina	4161Z05	Z
3,500	Osina	Osina	4161Z07	S
6,150	Węgorzyce	Węgorzyce	4161Z09	ZW
8,230	Redło	Redło	4161Z11	SW
<b>Droga powiatowa nr 4142Z</b>				
0,490	Mosty	Mosty, osiedle	4142Z01	S
0,525	Mosty	Mosty, osiedle	4142Z02	SW
3,000	Mosty	Mosty	4142Z04	S
<b>Droga powiatowa nr 4143Z</b>				
2,720	Danowo	Danowo	4143Z01	ZW
5,700	Tarnowo	Tarnowo	4143Z02W	S
5,800	Tarnowo	Tarnowo	4143Z03	SW
6,530	Zagórcze	Zagórcze	4143Z04	SW
6,950	Zagórcze	Zagórcze	4143Z05	SW
9,430	Rożnowo	Rożnowo	4143Z06	S
12,350	Dąbrowica	Dąbrowica	4143Z08	SW



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilome- traż	miejsowość			
<b>Droga powiatowa nr 4151Z</b>				
2,200	Bielice	Bielice	4151Z02	SW
<b>Droga powiatowa nr 4149Z</b>				
5,300	Sokolniki	Sokolniki	4149Z01	S
7,250	Wałkno	Wałkno	4149Z03	SW
7,400	Wałkno	Wałkno	4149Z04	ZW
9,250	Nastazin	Nastazin	4149Z06	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4150Z</b>				
0,100	Dębice	Dębice	4150Z01	SW
3,400	Bagna	Bagna	4150Z03	ZW
3,430	Bagna	Bagna	4150Z04	S
6,940	Mokre	Mokre	4150Z05	SW
6,950	Mokre	Mokre	4150Z06	S
<b>Droga powiatowa nr 4148Z</b>				
0,050	Maszewko	Maszewko	4148Z02	S
<b>Droga powiatowa nr 4170Z</b>				
1,265	Grablin	Grablin	4170Z01	SW
4,890	Sikorki	Sikorki	4170Z02	SW
7,155	Glicko	Glicko	4170Z04	SW
9,740	Orzechowo	Orzechowo	4170Z06	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4174Z</b>				
2,450	Wołowiec	Wołowiec	4174Z01	SW
5,420	Boguszyce	Boguszyce	4174Z02	SW
<b>Droga powiatowa nr 4168Z</b>				
0,280	Szczytniki	Szczytniki	4168Z02	SW
<b>Droga powiatowa nr 4167Z</b>				
1,165	Bochlin	Bochlin	4167Z02	SW
1,460	Bochlin	Bochlin	4167Z04	SW
2,840	Dąbrowa Nowogardzka	Dąbrowa Nowogardzka kol.	4167Z05	S
4,327	Dąbrowa Nowogardzka	Dąbrowa Nowogardzka	4167Z07	SW
4,980	Dąbrowa Nowogardzka	Dąbrowa Nowogardzka	4167Z08	SW
<b>Droga powiatowa nr 3118Z</b>				
3,100	Wierzchy	Wierzchy	3118Z02	SW



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilometraż	miejsowość			
5,550	Orzechowo skrz.	Orzechowo skrz.	3118Z03	S
8,950	Miętno	Miętno	3118Z04	SW
11,450	Nowogard ul. Bema	Nowogard	3118Z06	Z
11,690	Nowogard ul. Bema	Nowogard	3118Z07	Z
12,140	Nowogard ul. Bema	Nowogard	3118Z09	S
12,200	Nowogard ul. Bema	Nowogard		S
<b>Droga powiatowa nr 4162Z</b>				
0,160	Nowogard ul. 15 Lutego	Nowogard ul. 15 Lutego	4162Z02	S
2,355	Sieciechowo	Sieciechowo	4162Z03	S
5,245	Długotęka	Długotęka	4162Z04	s
5,545	Długotęka	Długotęka	4162Z06	SW
6,740	Krasnotęka kol.	Krasnotęka kol.	4162Z08	S
7,855	Krasnotęka	Krasnotęka	4162Z10	SW
10,041	Redło	Redło	4162Z12	S
10,046	Redło	Redło	4162Z13	SW
13,480	Godowo	Godowo	4162Z15	SW
14,240	Godowo kol.	Godowo nż	4162Z16	SW
18,717	Wistawie	Wistawie	4162Z17	S
<b>Droga powiatowa nr 4163Z</b>				
0,980	Węgorza	Węgorza	4163Z01	S
2,761	Kościuszki kol.	Kościuszki kol.	4163Z03	SW
4,123	Kościuszki	Kościuszki	4163Z05	SW
<b>Droga powiatowa nr W4157ZW</b>				
2,750	Krzywice	Krzywice	4157Z01	ZW
4,800	Krzywice kol.	Krzywice kol.	4157Z02	SW
<b>Droga powiatowa nr 4178Z</b>				
0,970	Żabówko	Żabówko	4178Z02	SW
3,900	Konarzewo	Konarzewo	4178Z04	SW
6,600	Jarchlino	Jarchlino	4178Z06	SW
<b>Droga powiatowa nr 4305Z</b>				
17,655	Jarchlino	Jarchlino	4305Z02	SW
17,665	Jarchlino	Jarchlino	4305Z03	S
20,065	Kulice	Kulice	4305Z05	SW





Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilome- traż	miejsowość			
<b>Droga powiatowa nr 4180Z</b>				
2,180	Osowo	Osowo	4180Z01	S
2,670	Osowo	Osowo	4180Z03	SW
3,350	Bieniczki	Bieniczki	4180Z05	SW
5,6100	Bieńczyce	Bieńczyce	4180Z06	SW
<b>Droga powiatowa nr 4181Z</b>				
2,115	Ostrzyca	Ostrzyca	4181Z02	SW
<b>Droga powiatowa nr 4133Z</b>				
5,504	Niewiadowo	Niewiadowo-kościół	4133Z01	SW
11,100	Żółwia Błoc	Żółwia Błoc	4133Z03	S
13,350	Żółwia Błoc	Żółwia Błoc-skl.	4133Z04	SW
17,170	Goleniów ul. Nowogardzka	Goleniów ul. Nowogardzka- szpital	4133Z05	S
<b>Droga powiatowa nr 4131Z</b>				
0,100	Leszczno	Leszczno	4131Z01	SW
<b>Droga powiatowa nr 4134Z</b>				
1,700	Czarnogłowy ul. Dąbrowskiego	Czarnogłowy ul. Dąbrowskiego	4134Z02	SW
<b>Droga powiatowa nr 4136Z</b>				
1,900	Czarnogłowy ul. Fabryczna	Czarnogłowy ul. Fabryczna	4136Z02	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4118Z</b>				
2,000	Marszewo	Marszewo	4118Z02	S
2,800	Marszewo	Marszewo	4118Z04	SW
<b>Droga powiatowa nr 4117Z</b>				
0,050	Goleniów ul. Wolińska	Goleniów ul. Wolińska	4117Z02	SW
4,900	Miękowo	Miękowo	4117Z04	ZW
5,000	Miękowo	Miękowo	4117Z05	ZW
<b>Droga powiatowa nr 4122Z</b>				
0,050	Miękowo	Miękowo-kościół	4122Z02	SW
0,080	Miękowo	Miękowo	4122Z03	S
0,580	Biatuń	Biatuń	4122Z05	S
0,620	Biatuń	Biatuń	4122Z06	S
1,920	Biatuń	Biatuń	4122Z08	S



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilome- traż	miejsowość			
<b>Droga powiatowa nr 4124Z</b>				
1,600	Stepnica ul. Leśna	Stepnica ul. Leśna	4124Z02	SW
6,000	Widzieńsko	Widzieńsko	4124Z03	SW
<b>Droga powiatowa nr 4123Z</b>				
3,790	Krokorzyce	Krokorzyce	4123Z02	SW
6,400	Widzieńsko	Widzieńsko	4123Z04	SW
10,250	Wierzchosław	Wierzchosław	4123Z06	SW
<b>Droga powiatowa nr 4128Z</b>				
3,795	Czarnocin	Czarnocin	4128Z01	SW
6,398	Kopice	Kopice	4128Z02	SW
8,905	Świętowice	Świętowice	4128Z04	S
10,465	Gąsierzyno	Gąsierzyno	4128Z05	SW
11,145	Gąsierzyno	Gąsierzyno	4128Z06	SW
12,497	Piaski Mate	Piaski Mate	4128Z08	SW
13,400	Stepniczka	Stepniczka	4128Z09	SW
<b>Droga powiatowa nr 4140Z</b>				
0,100	Dzisiaj	Dzisiaj	4140Z01	SW
1,850	Dzieszkowo	Dzieszkowo	4140Z02	SW
2,350	Dzieszkowo	Dzieszkowo	4140Z04	SW
<b>Droga powiatowa nr 4139Z</b>				
0,250	Sobieszewo	Sobieszewo	4139Z02	S
0,250	Sobieszewo	Sobieszewo	4139Z03	SW
1,200	Sobieszewo	Sobieszewo	4139Z04	SW
<b>Droga powiatowa nr 4120Z</b>				
5,395	Żdźary	Żdźary I	4120Z02	SW
5,965	Żdźary	Żdźary II	4120Z03	S
<b>Droga powiatowa nr 4127Z</b>				
0,700	Budzień	Budzień	4127Z01	SW
<b>Droga powiatowa nr 4193Z</b>				
0,290	Goleniów ul. Akacyjowa	Goleniów, ul. Akacyjowa	4193Z02	S
<b>Droga powiatowa nr 4195Z</b>				
0,190	Goleniów ul. Andersa	Goleniów, ul. Andersa	4195Z02	S
<b>Droga powiatowa nr 4202Z</b>				
0,190	Goleniów	Goleniów,	4202Z02	S



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilome- traż	miejsowość			
	ul. Grunwaldzka	ul. Grunwaldzka		
0,270	Goleniów ul. Grunwaldzka	Goleniów, ul. Grunwaldzka- kościół	4202Z03	S
Droga powiatowa nr 4207Z				
0,250	Goleniów ul. Lipowa	Goleniów, ul. Lipowa	4207Z02	S
Droga powiatowa nr 4208Z				
0,580	Goleniów ul. Matejki	Goleniów, ul. Matejki	4208Z01	S
Droga powiatowa nr 4209Z				
0,100	Goleniów ul. Mikołajczyka	Goleniów, ul. Mikołajczyka	4209Z01	S
0,445	Goleniów ul. Mikołajczyka	Goleniów, ul. Mikołajczyka	4209Z03	S
Droga powiatowa nr 4211Z				
0,540	Goleniów ul. Norwida	Goleniów, ul. Norwida szk.	4211Z01	S
Droga powiatowa nr 4216Z				
0,260	Goleniów ul. Puszkina	Goleniów, ul. Puszkina	4216Z02	S
Droga powiatowa nr 4120Z				
0,250	Goleniów ul. J. Słowackiego	Goleniów, ul. J. Słowackiego	4120Z01	S
Droga powiatowa nr W4238ZW				
0,150	Nowogard ul. Bankowa	Nowogard, ul. Bankowa	4238Z02	S
Droga powiatowa nr 4244Z				
0,040	Nowogard ul. Dworcowa	Nowogard, ul. Dworcowa	4244Z02	Z
Droga powiatowa nr 4245Z				
0,040	Nowogard ul. Kościelna	Nowogard, ul. Kościelna	4245Z01	S
Droga powiatowa nr 4248Z				
0,340	Nowogard ul. 5 Marca	Nowogard, ul. 5 Marca	4248Z02	SW
Droga powiatowa nr 4258Z				
0,190	Nowogard ul. Rzeszowskiego	Nowogard, ul. Rzeszowskiego	4258Z02	SW
Droga powiatowa nr 4266Z				



Lokalizacja przystanku		Nazwa przystanku	Numer przystanku	Rodzaj przystanku
Kilome- traż	miejsowość			
0,020	Nowogard ul. Żeromskiego	Nowogard, ul.Żeromskiego	4266Z01	S
0,350	Nowogard ul. Żeromskiego	Nowogard, ul. Żeromskiego szkoła	4266Z01	S

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Starostwa Powiatowego w Goleniowie

Legenda:

S- przystanek autobusowy przelotowy bez zatoki i bez wiaty przystankowej

SW- przystanek autobusowy przelotowy bez zatoki , z wiatą przystankową

Z- przystanek autobusowy przelotowy z zatoką, bez wiaty przystankowej

ZW- przystanek autobusowy przelotowy z zatoką i z wiatą przystankową

nż - przystanek na żądanie

F Gil - Ferma Gil

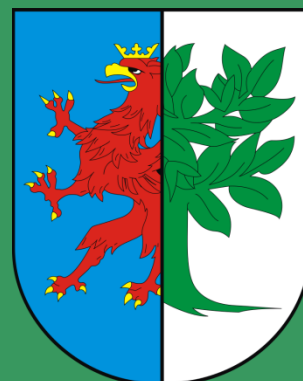
kol. - kolonia

skrz.- skrzyżowanie

skl.- sklep



## 8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



Atrakcyjność oferty przewozowej wyrażona poprzez standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływającym na popyt na te usługi. Powiat goleniowski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej planuje dążyć do tego, aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa oraz zaufanie społeczne do nich jak największe. Docelowa jakość usług pozwoli na możliwie pełną realizację postulatów przewozowych, a w szczególności postulatów związanych z:

- » bezpośredniością, czyli zapewnieniem możliwości realizacji statystycznie ważnych podróży bez konieczności przesiadania się,
- » częstotliwością, czyli odstępami czasu między odjazdami odpowiadającymi realnym potrzebom mieszkańców w tym zakresie,
- » dostępnością, czyli odległościami od/do przystanku na tyle małymi, aby odległość konieczna do pokonania w drodze na przystanek była możliwa do zaakceptowania przez mieszkańców,
- » niezawodnością, czyli pewnością o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie,
- » kosztem, czyli możliwie małą opłatą taryfową i rodzajami biletów dopasowanymi do realnych potrzeb mieszkańców w tym zakresie,
- » prędkością, czyli czasem jazdy uwzględniającym zatrzymanie się na trasie będącym możliwie konkurencyjnym do czasu jazdy transportem indywidualnym,
- » punktualnością, czyli zgodnością odjazdów z rozkładem jazdy,
- » rytmicznością, czyli równomiernym odstępem między odjazdami w tym samym kierunku,
- » wygodą, czyli komfortem oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe.

Standard i jakość usług przewozowych będzie zaspokajać potrzeby mieszkańców obszaru objętego planem transportowym dla powiatu goleniowskiego. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa stanowi bowiem jeden z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

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

Tabela przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.



Tabela 5. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb pasażerów.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie ilości odjazdów przed czasem i po czasie.
rytmiczność	Wprowadzanie równomiernych odstępów między odjazdami poszczególnych pojazdów w tym samym kierunku.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż .

Źródło: Opracowanie własne

W obecnym stanie organizacji transportu zbiorowego na obszarze powiatu goleniowskiego nie jest możliwe, aby Starostwo mogło zrealizować każdy z wymienionych powyżej postulatów. Będzie to możliwe tylko w przypadku, gdy powiat goleniowski podejmie decyzję o organizowaniu i finansowaniu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, co oznacza wybór i podpisanie umowy z konkretnym operatorem.

W chwili planowania usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej w szczególności zostanie określony pożądany standard uwzględniający potrzeby związane z:

- » ochroną środowiska naturalnego,
- » dostępem osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- » dostępnością podróżnych do infrastruktury przystankowej.



## 8.1. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport drogowy negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne. Jest on źródłem zanieczyszczenia powietrza i źródłem emisji hałasu. W celu ograniczenia presji, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie natężenia hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, wpływ ma także standard i stan techniczny taboru. Powiat goleniowski nie ma obecnie wpływu na uwzględnienie przez przewoźników aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego. W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, powiat goleniowski planuje, że uwzględnienie w standardzie taboru aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- » tlenki azotu ( $\text{NO}_x$ ),
- » węglowodory (HC),
- » tlenki węgla (CO),
- » cząstki stałe.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.





Tabela 6. Normy emisji zanieczyszczeń

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NO <sub>x</sub> )	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100
EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EEV	1,0	0,25	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

» Źródło: opracowanie własne

Obecnie najwyższą normą emisji spalin jest norma EURO 6. Każda jednostka nowego taboru nabyta po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) - hybrydowe. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

## 8.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Powiat goleniowski nie ma obecnie bezpośredniego wpływu na uwzględnienie przez przewoźników świadczących usługi przewozowe aspektów związanych z potrzebami osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, powiat goleniowski planuje uwzględnienie



w standardzie taboru potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, co będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi. Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- » poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego
- » posiadania możliwości tzw. przykłąku,
- » wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- » uwzględnienia w taborze miejsca na wózki inwalidzkie,
- » wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów oraz lokalizacji tych urządzeń,
- » liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia,
- » wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- » wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- » wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróżę osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają dodatnio na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi należy spodziewać się znacznego wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną i podróżują komunikacją zbiorową.

### 8.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi około 5 km/h.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym

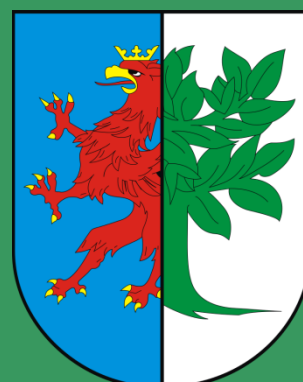


przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym. Obecnie powiat nie ma wpływu na czas dojścia do przystanku przez pasażera.

W celu poprawienia dostępności powiat w przyszłości planuje współpracę z gminami w zakresie planowania i poprawy dostępności do przystanków np. przez budowę nowych chodników przejść dla pieszych w okolicach przystanków.



## 9. Przewidywany sposób organizowania informacji dla pasażera



Aktualne i kompleksowe informacje w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinny tworzyć spójny system i być dostępne dla pasażerów (także potencjalnych pasażerów) we wszystkich fazach procesu transportowego, tj. od fazy planowania podróży począwszy, aż do zakończenia podróży.

Obecny sposób organizowania systemu informacji dla pasażera na obszarze powiatu goleniowskiego obejmuje dostęp do informacji w czterech obszarach:

- » godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
- » obowiązujących opłat za przejazd,
- » obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- » regulaminów przewozu osób.

Informacje o czasie przyjazdów i odjazdów środków transportu dostępne są dzięki rozkładom jazdy podawanym do publicznej wiadomości poprzez ich umieszczenie na przystankach komunikacyjnych oraz dworcach.

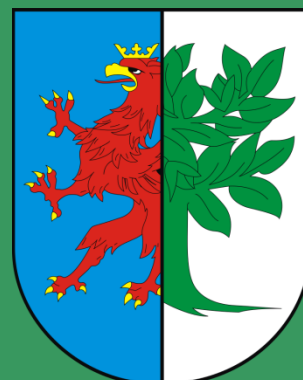
Taryfa opłat za przejazd i obowiązujących uprawnień do przejazdów ulgowych oraz regulamin przewozu osób dostępne są w pojazdach używanych przez poszczególnych przewoźników do realizacji przewozów w powiatowych przewozach pasażerskich.

Informacje dla pasażerów dostępne są we wszystkich fazach realizacji podróży, łącznie z fazą przygotowywania się do odbycia podróży. Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży.

W najbliższym czasie nie są planowane istotne zmiany w sposobie organizowania informacji pasażerskiej, za wyjątkiem określenia istniejących i planowanych węzłów przesiadkowych oraz ewentualnej koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu, takich jak kolej i autobus.



## 10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu goleniowskiego



Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków (wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne, kongestia). Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców powiatu goleniowskiego i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób efektywny, ekonomiczny oraz ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczne jest racjonalne dzielenie zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty transportu publicznego na terenach o niskiej gęstości zaludnienia, dlatego tam dominującą rolę pełnić będzie transport indywidualny - głównie samochodowy. Transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję społeczną.

Osoby, które nie mają możliwości skorzystania z transportu indywidualnego ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu. Funkcjonowanie osób niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności ruchowej i o niskim statusie majątkowym jest uzależnione od publicznego transportu zbiorowego, a w przypadku braku takiego nie mają żadnej szansy na rozwój.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia, terenochętność i wpływu na środowisko. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu, następnie do zajmowania przestrzeni przez parkingi, rozcinania struktur zurbanizowanych przez arterie, a w skrajnym wypadku do niewydolności systemu. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną powiatową i gminną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnienie odpowiedniego standardu usługi. Postulaty przewozowe pasażerów, które należy badać i realizować to:

- » bezpośredniość połączeń,
- » częstotliwość,
- » dostępność (odległość do przystanku),
- » dostęp do informacji,
- » niezawodność,
- » niski koszt,
- » prędkość,
- » punktualność,
- » rytmiczność,
- » wygoda.



Obecnie jedynymi przewozami powiatowymi na terenie powiatu goleniowskiego są komercyjne przewozy drogowe, organizowane przez przewoźników prywatnych. Jakakolwiek integracja (taryfowa, informacyjna, synchronizacja rozkładów) może się odbyć jedynie w przypadku chęci i dobrej woli firm przewozowych.

Przy współpracy i dofinansowaniu ze strony gmin planuje się uatrakcyjnienie oferty przewozowej poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

Ważnym punktem odbioru jakości usługi przez pasażera jest przystanek komunikacyjny. Pożądanym standardem jest, aby osoba oczekująca czuła się bezpiecznie i miała możliwość schronienia się przed deszczem, śniegiem, ale również przed słońcem; aby nawierzchnia nie przekształcała się w błoto oraz żeby wsiadanie z przystanku do pojazdu było jak najłatwiejsze. Na każdym przystanku, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, musi być umieszczona informacja o godzinach odjazdów pojazdów.

Tabor, którym realizowane są przewozy, należy do przewoźników prywatnych. Pojazdy podlegają powolnej, lecz ciągłej wymianie, dzięki czemu, zgodnie z unijnymi przepisami, spełniają coraz bardziej zaostrzone normy spalania. Komfort podróży i dostępność pojazdów dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej są zależne od świadomości i polityki przewoźników i producentów. W przypadku rozpoczęcia organizowania i finansowania publicznej komunikacji zbiorowej powiat goleniowski planuje realizować przewozy pojazdami dostosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.

Ważnym elementem polityki transportowej jest promocja, która, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z elementów kształtujących popyt. W Polsce, mimo pozytywnych zmian zachodzących w przewozach pasażerskich wynikających między innymi z modernizacji i wymiany taboru, publiczny transport nadal przez wiele osób postrzegany jest negatywnie. Dotyczy to przede wszystkim czasu podróży, braku punktualności - nieprzewidywalności czasu dotarcia do celu. Duża część społeczeństwa uznaje powiatowe przewozy jako transport przeznaczony dla uczniów oraz osób, których nie stać na poruszanie się własnym samochodem. Dlatego, aby zmienić takie postrzeganie transportu, w miarę możliwości finansowych, powiat planuje podejmować działania promocyjne, których celem będzie zmiana postrzegania komunikacji powiatowej przez społeczeństwo oraz pozyskanie nowych konsumentów.

Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę mieszkańców o usłudze i ofercie, którą proponuje powiat, oraz pokazywać korzyści, jakie zyskują osoby korzystające z komunikacji zbiorowej. Akcje promocyjne będą odbywać się w ramach innych imprez organizowanych na terenie powiatu goleniowskiego.

W przypadku rozpoczęcia organizowania i finansowania publicznej komunikacji zbiorowej powiat planuje podjęcie długofalowych działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego, między innymi w zakresie stworzenia sieci





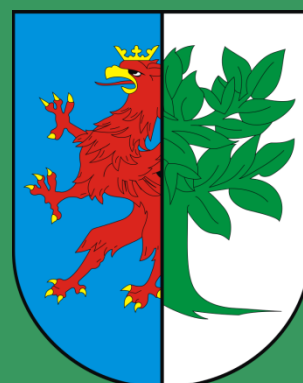
zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji powiatowej i regionalnej, takich jak dworce komunikacji autobusowej i kolejowej. Integracja w tych węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, będzie dotyczyć integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej.

W przyszłości doprowadzi do stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze powiatu.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze powiatu goleniowskiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, gmin z terenu powiatu, przewoźników komercyjnych oraz pozostałych organizatorów usług transportu użyteczności publicznej.



## 11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu goleniowskiego



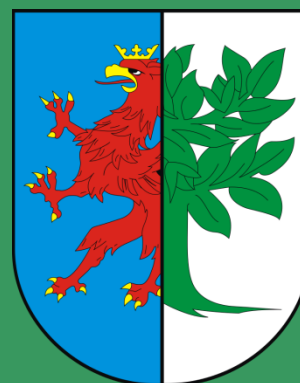
Artykuł 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie, w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez powiat goleniowski.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, iż rokrocznie dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym planie transportowym dla powiatu goleniowskiego i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu.

Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę powiatu goleniowskiego.



## 12. Spisy rysunków, tabel i wykresów



## 12.1. Spis rysunków

Rysunek 1. Gminy powiatu goleniowskiego .....	10
Rysunek 2. Drogi powiatu goleniowskiego.....	20
Rysunek 3. Obecna sieć komunikacyjna powiatowych przewozów komunikacji zbiorowej .....	26

## 12.2. Spis tabel

Tabela 1. Działanie w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej w województwie zachodniopomorskim - powiat goleniowski .....	16
Tabela 2. Długość dróg na obszarze powiatu goleniowskiego .....	18
Tabela 3. Próba statystyczna badań ankietowych .....	44
Tabela 4. Wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest powiat goleniowski .....	66
Tabela 5. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.....	79
Tabela 6. Normy emisji zanieczyszczeń .....	80

## 12.3. Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności powiatu goleniowskiego na przestrzeni lat z uwzględnieniem podziału na płeć mieszkańców.....	11
Wykres 2. Struktura ludności powiatu goleniowskiego w roku 2012.....	12
Wykres 3. Prognozowana liczba ludności powiatu goleniowskiego w latach 2015 - 2035	12
Wykres 4. Struktura dróg powiatu goleniowskiego ze względu na typ drogi .....	18
Wykres 5. Struktura dróg powiatu goleniowskiego ze względu na typ nawierzchni.....	19
Wykres 6. Podział respondentów ze względu na płeć .....	44
Wykres 7. Podział ankietowanych ze względu na wiek.....	45
Wykres 8. Podział respondentów ze względu na wykształcenie .....	45
Wykres 9. Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową .....	46
Wykres 10. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium dojeżdżania do miejsca pracy i/lub nauki .....	47
Wykres 11. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium samodzielnego dostępu do samochodu .....	48
Wykres 12. Częstość korzystania z samochodu.....	49
Wykres 13. Częstość korzystania z pociągu .....	49
Wykres 14. Częstość korzystania z autobusu .....	50
Wykres 15. Zbiorcze zestawienie częstotliwości korzystania z poszczególnych środków transportu .....	50
Wykres 16. Wskazanie przez respondentów badania ankietowego najważniejszego postulatu przewozowego .....	52
Wykres 17. Wskazanie przez respondentów badania ankietowego najmniej ważnego postulatu przewozowego .....	53



Wykres 18. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium korzystania z biletów ulgowych .....	54
Wykres 19. Podział respondentów badania marketingowego ze względu na kryterium korzystania z poszczególnych typów biletów .....	55
Wykres 20. Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową .....	56
Wykres 21. Ocena stopnia zaspokojenia postulatów transportowych .....	57

Wszystkie dane wykorzystane w opracowanym dokumencie są aktualne do dnia 31 stycznia 2014 r.



