

**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Koszalińsko-Kołobrzeszko-Białogardzkiego
Obszaru Funkcjonalnego
na lata 2016-2023**



Spis treści

1	Wstęp.....	6
1.1	Podstawa formalno-prawna	8
1.2	Powiązania z innymi dokumentami	8
1.3	Cele	9
1.4	Zakres merytoryczny i przestrzenny opracowania.....	10
1.4.1	Zakres merytoryczny	10
1.4.2	Zakres przestrzenny	10
2	Partycypacja społeczna.....	12
2.1	Planowane działania w ramach partycypacji społecznej	13
2.2	Badanie PAPI.....	15
2.2.1	Metryczka	15
2.2.2	Analiza wyników.....	17
2.3	Badanie CAWI.....	34
2.3.1	Metryczka	34
2.3.2	Analiza wyników.....	36
2.4	Badanie CATI	51
2.5	Wywiady TDI.....	56
2.5.1	Ocena stanu infrastruktury transportowej.....	56
2.5.2	Komunikacja publiczna - problemy i sposoby na zwiększenie jej wykorzystania .	56
2.5.3	Centra przesiadkowe na terenie KKBOF	58
2.5.4	Wykorzystanie roweru w codziennej komunikacji	59
2.5.5	Liczba miejsc parkingowych.....	60
2.5.6	Problemy związane z transportem towarowym	61
2.5.7	Problemy związane z ruchem pieszych	61
2.6	Podsumowanie badań	62
2.6.1	Opinie mieszkańców	62
2.6.2	Opinie przedsiębiorców	63
2.6.3	Wywiady TDI	64
3	Diagnoza obszaru objętego planem.....	65
3.1	Charakterystyka obszaru.....	66
3.1.1	Uwarunkowania demograficzne.....	66
3.1.2	Uwarunkowania ekonomiczne.....	70
3.1.3	Turystyka	73

3.1.4	Bezrobocie	74
3.1.5	Układ drogowy	75
3.1.6	Układ kolejowy	78
3.1.7	Lotniska	78
3.1.8	Dojazdy do pracy	79
3.1.8.1	KKBOF jako miejsce pracy	79
3.1.8.2	KKBOF jako miejsce zamieszkania	79
3.2	Analiza zgodności zasad zrównoważonego rozwoju z dotychczasową polityką planistyczną	82
3.2.1	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.	82
3.2.2	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie 83	
3.2.3	Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). 83	
3.2.4	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020	84
3.2.5	Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020	84
3.2.6	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego	85
3.2.7	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. 85	
3.2.8	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko - Kołobrzeg - Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego	86
3.2.9	Strategie rozwoju gmin	87
3.3	Zbiorowy transport pasażerski	91
3.3.1	Drogowy	91
3.3.2	Kolejowy	92
3.3.2.1	Koszalin	92
3.3.2.2	Kołobrzeg	93
3.3.2.3	Białogard	93
3.4	Transport samochodowy	94
3.5	Polityka parkingowa	97
3.6	Transport towarów	98
3.7	Transport rowerowy	100
3.8	Ruch pieszy	100
3.8.1	Mobilność osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	101
3.9	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	102
3.10	Stan środowiska naturalnego	103

3.10.1	Zasoby przyrodnicze	104
3.10.2	Obszary chronione	105
3.10.3	Stan i zagrożenia powietrza atmosferycznego	106
3.10.4	Hałas	108
3.10.5	Podsumowanie	108
3.11	Inwentaryzacja generatorów ruchu	109
4	Analiza SWOT	112
4.1.1	Podsumowanie	118
5	Rozwój mobilności miejskiej	120
5.1	Istota zrównoważonej mobilności	121
5.2	Rozwój transportu publicznego	122
5.2.1	Informacje wstępne	122
5.2.2	Zasady realizacji polityki zrównoważonej mobilności	122
5.2.3	Realizacja postulatów transportowych	122
5.2.4	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej	124
5.2.5	Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych	124
5.2.6	Standard w zakresie taboru	124
5.2.7	Standard w zakresie informacji dla pasażerów	125
5.2.8	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu podróżnych do infrastruktury przystankowej	125
5.2.9	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska	125
5.2.10	Węzły przesiadkowe	127
5.3	Rozwój infrastruktury drogowej i bezpieczeństwo ruchu drogowego	128
5.4	Rozwój polityki parkingowej	129
5.4.1	Płatne parkingi	129
5.4.2	Systemy parkingowe integrujące różne środki transportu	129
5.5	Rozwój stref ruchu pieszego	130
5.6	Rozwój transportu rowerowego	131
5.7	Rodzaj drogi dla rowerów	132
5.8	Nawierzchnie dróg rowerowych	133
5.9	Transport intermodalny	133
5.10	Inteligentne systemy transportowe (ITS)	134
5.11	Logistyka miejska	134
5.12	Rozwój transportu a ochrona środowiska	135

5.12.1	Promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów	136
5.12.2	Wdrażanie nowych wzorców użytkowania	137
5.13	Zarządzanie mobilnością i transportem towarów.....	138
6	Planowane inwestycje oraz ich analiza w kontekście istniejących dokumentów	140
6.1	Planowane inwestycje	141
6.1.1	Miasto Koszalin	141
6.1.2	Miasto Kołobrzeg	147
6.1.3	Miasto Białogard.....	150
6.1.4	Gmina Bobolice.....	153
6.1.5	Gmina Gościno.....	155
6.1.6	Gmina Karlino.....	159
6.1.7	Gmina Polanów	162
6.1.8	Gmina Sianów.....	164
6.1.9	Gmina Tychowo	167
6.1.10	Gmina Będzino.....	170
6.1.11	Gmina Białogard.....	173
6.1.12	Gmina Biesiekierz	175
6.1.13	Gmina Dygowo	177
6.1.14	Gmina Kołobrzeg	180
6.1.15	Gmina Manowo	182
6.1.16	Gmina Mielno	184
6.1.17	Gmina Siemyśl	188
6.1.18	Gmina Świeszyno	190
6.1.19	Gmina Ustronie Morskie	193
6.2	Planowane inwestycje a system planowania przestrzennego.....	196
6.3	Planowane inwestycje a system planowania strategicznego	197
7	System wdrażania i monitorowania Planu zrównoważonej mobilności miejskiej	206
7.1	Wdrażanie postanowień planu mobilności	207
7.2	Monitoring planu	208
7.3	Spis map, tabel i wykresów	210
	Spis map.....	210
	Spis tabel	210
	Spis wykresów.....	211

1 WSTĘP

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi strategiczny plan stworzony celem usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny¹.

Niniejszy plan został opracowany w oparciu o dokument Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.

Zmiany w stosunku do tradycyjnego sposobu planowania transportu wskazuje poniższe zestawienie.

Tabela 1. Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Tradycyjne planowanie transportu	Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej
Skoncentrowanie na ruchu	Skoncentrowanie na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu	Podstawowe cele: dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu	Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu
Skoncentrowanie na infrastrukturze	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Sektorowy dokument planistyczny	Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązanymi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne, usługi społeczne, zdrowie, egzekucja prawa itp.)
Krótko- i średnioterminowe	Krótko- i średniookresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych	Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu	Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów	Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu	Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 6

¹ Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 7.

1.1 PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA

Polityka transportowa państw Europy Zachodniej jest zgodna z zasadami zrównoważonego transportu zbiorowego. Kraje zachodnie wprowadzają znaczące ograniczenia dla pojazdów komunikacji indywidualnej, jednocześnie nadając priorytet komunikacji zbiorowej. Coraz częściej centra miast wyłączane są z ruchu komunikacji indywidualnej, a w strefach do nich przyległych wdrażane są znaczące ograniczenia ruchu samochodowego poprzez wprowadzanie różnego rodzaju ograniczeń, np. związanych z emisją spalin. Mobilność mieszkańców zapewnia integracja transportu zbiorowego na wszystkich szczeblach - miejskim, regionalnym i krajowym. W krajach zachodnich, oprócz regulacji prawnych, dużą wagę przykładana się do edukacji i uświadamiania na temat założeń zrównoważonego rozwoju transportu.

W nawiązaniu do istniejących problemów mobilności w centrach miast, na poziomie europejskim przyjęto odpowiednie regulacje prawne i zarządzenia. Jest to istotny problem, gdyż prowadzi do pogorszenia jakości życia oraz niesie ze sobą ogromne koszty ekonomiczne i środowiskowe. Jego rozwiązanie odbiłoby się pozytywnymi skutkami na wielu płaszczyznach.

Komisja Europejska po raz pierwszy nawiązała do zagadnienia miejskiej mobilności już w roku 1995. Następnie kolejno w 2001 i 2007 roku powstały dokumenty nazywane Białą i Zieloną Księgą. Na podstawie konsultacji, w 2009 r. wprowadzono dokument nazywany „Planem działania na rzecz mobilności w miastach” („Action plan on urban mobility”). Najważniejszym, ze względu na stworzony plan, jest zestaw dokumentów z 2013 roku nazywany „Zestawem mobilności miejskiej” („Urban mobility package”). Zawiera on załącznik, który dokładnie rozwija zagadnienie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable urban mobility plans). Sformułowano w nim główny cel planów mobilności:

„Głównym celem planu mobilności w miastach zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.”

1.2 POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI

Dokument zachowuje spójność z następującymi dokumentami wyższego szczebla:

- Białą Księgą Transportu;
- Zieloną Księgą: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście;
- Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (załącznik do Komunikatu komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”);
- Krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);
- Strategią Rozwoju Kraju 2020;
- Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie;
- Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
- Polityką Transportową Państwa na lata 2006 - 2025;
- Planem zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego;

- Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;
- Strategią Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;
- Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego;
- Szczegółowym Opiszem Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020;
- Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko - Kołobrzeczko - Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.

Dokument ten uwzględnia też zapisy następujących istniejących opracowań szczebla lokalnego:

- strategii rozwoju gmin,
- planów gospodarki niskoemisyjnej gmin,
- wieloletnich prognoz finansowych gmin.

1.3 CELE

Główne cele planu mobilności miejskiej to:

- zapewnienie mieszkańcom obszaru objętego planem równych opcji transportowych, aby mieli oni dostęp do wybranych, kluczowych celów swojej codziennej lub okazjonalnej podróży,
- promowanie alternatywnych środków transportu, przyjaznych środowisku,
- integracja przestrzenna różnych gałęzi transportu umożliwiająca sprawną zmianę środka transportu,
- poprawa bezpieczeństwa, redukcja zanieczyszczenia powietrza i ograniczenie nadmiernego hałasu,
- redukcja gazów cieplarnianych oraz zużycia energii,
- poprawa wydajności i efektywności transportu osób i towarów,
- harmonijny rozwój miasta przy zapewnieniu odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańcom i innym uczestnikom ruchu,
- wzrost atrakcyjności obszaru objętego planem zrównoważonej mobilności miejskiej i tym samym jego postrzegania jako interesującego miejsca do życia.

Istotnym celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu, takich jak transport rowerowy i pieszy oraz przy zachowaniu odpowiednich wymogów w zakresie ochrony środowiska.

Odpowiednio prowadzona polityka mobilności w mieście powinna docelowo przynieść następujące korzyści:

- zmniejszenie emisji CO₂,
- ograniczenie zjawiska kongestii (zatłoczenia) na drogach,
- ograniczenie spadku liczby podróżujących komunikacją miejską,
- poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców,
- zmniejszenie natężenia ruchu w centrum,
- uspokojenie ruchu na osiedlach,
- rozwój przestrzeni publicznych w mieście.

1.4 ZAKRES MERYTORYCZNY I PRZESTRZENNY OPRACOWANIA

1.4.1 ZAKRES MERYTORYCZNY

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2016-2023 składa się z:

- części diagnostycznej, opisującej stan mobilności oraz tło społeczno-gospodarcze KKBOF,
- analizy SWOT, określającej mocne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia dla rozwoju mobilności KKBOF,
- części zawierającej wskazania projektowe, realizujące zagadnienia zrównoważonej mobilności KKBOF,
- analizy strategicznej systemu transportowego,
- analizy zaproponowanych inwestycji w kontekście istniejących dokumentów planistycznych i strategicznych,
- systemu wdrażania i monitorowania planu.

Struktura dokumentu ma na celu zdiagnozowanie mobilności KKBOF, wyciągnięcie wniosków z analiz oraz wskazanie działań, które powinny zostać wykonane celem rozwoju zrównoważonej mobilności, z uwzględnieniem sposobu realizacji i monitorowania tych działań.

1.4.2 ZAKRES PRZESTRZENNY

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF) utworzono na terenie gmin, które znajdują się w obrębie obszarów funkcjonalnych trzech głównych ośrodków miejskich: Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu. Wśród tych trzech, dominującym ponadregionalnym ośrodkiem jest Koszalin.

KKBOF obejmuje terytorium 19 jednostek terytorialnych:

- miasta rdzenne: Koszalin, Kołobrzeg i Białogard,
- gminy: Będzino, Białogard, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg, Manowo, Mielno, Polanów, Sianów, Siemyśl, Świeszyno, Tychowo i Ustronie Morskie,

położonych w północno-zachodniej Polsce, w województwie zachodniopomorskim, nad południowym wybrzeżem Morza Bałtyckiego. KKBOF obejmuje trzy powiaty: koszaliński, białogardzki oraz kołobrzeski bez gminy Rymań.

Łączna powierzchnia analizowanego obszaru funkcjonalnego liczy 3 175 km² i zajmuje 13,8% obszaru województwa zachodniopomorskiego.

Obszar objęty opracowaniem przedstawiony jest na mapie poniżej.

Wyróżniony powyżej obszar sąsiaduje z czterema powiatami województwa zachodniopomorskiego: gryfickim, świdwińskim, szczecineckim, stawieńskim oraz z dwoma powiatami województwa pomorskiego: słupskim i bytowskim.



Mapa 1. Terytorium obejmujące Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny

Źródło: opracowanie własne

2 PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią niezwykle istotny element badania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, konsultacje i akcje informacyjne będą przeprowadzane na każdym etapie powstawania dokumentu, od początku i przez czas opracowywania planu. Podejście to sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko i ułatwia realizację planu.

2.1 PLANOWANE DZIAŁANIA W RAMACH PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ

Ze względu na konieczność dotarcia do wielu grup odbiorców, konieczne było zastosowanie szerokiego zakresu narzędzi. Poniżej przedstawione zostały sposoby dotarcia do mieszkańców i interesariuszy, celem przeprowadzenia procesu konsultacji społecznych.

Tabela 2. Działania z zakresu partycypacji społecznej zrealizowane w ramach opracowania dokumentu

Działanie	Liczba sztuk/uczestników	Pozostałe informacje
Ulotki (w tym kolportaż)	5 000 sztuk (kolportowane w kluczowych miejscach o priorytetowym znaczeniu dla układu komunikacyjnego obszaru objętego planem, z uwzględnieniem wszystkich gmin KKBOF)	Format A6, projekt zatwierdzony przez Zamawiającego Treść miała na celu informowanie mieszkańców o procesie powstawania dokumentu i zawierała link (wraz z kodem QR) do ankiety CAWI
Plakaty (w tym kolportaż)	50 sztuk (kolportowane na terenie wszystkich gmin KKBOF)	Format A3, projekt zatwierdzony przez Zamawiającego
Ogłoszenia internetowe	Strony www/fanpage poszczególnych gmin	Treść zatwierdzona przez Zamawiającego
Ankietyzacja PAPI, CATI oraz CAWI	Liczebność próby badawczej PAPI - 700 sztuk. Ankieterzy byli rozlokowani w kluczowych miejscach o priorytetowym znaczeniu dla układu komunikacyjnego obszaru objętego planem. Szczegóły próby badawczej umieszczone zostały w dalszej części dokumentu. Liczebność próby badawczej CATI - 50 sztuk. Ankieta w formie telefonicznej (CATI) zrealizowana została z przedstawicielami przedsiębiorstw z badanego regionu, które w działalności wykorzystują transport drogowy. W tym celu sporządzony został oddzielny kwestionariusz ankiety. Ankieta CAWI została zamieszczona (w formie linku) na stronach internetowych gmin wchodzących w skład KKBOF.	Ankietyzacja przeprowadzona zostanie z wykorzystaniem metody PAPI oraz CAWI. Implementacja ankiety CAWI na strony gmin polegała na umieszczeniu linku do serwisu zewnętrznego (przez co zapobiegnie się ewentualnemu problemowi niezgodności systemów danych)

Działanie	Liczba sztuk/uczestników	Pozostałe informacje
Organizacja spotkań konsultacyjnych	3 spotkania	Po jednym spotkaniu w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie
Wywiady TDI z pracownikami samorządu	19 wywiadów, po 1 na każdą gminę. Dobór respondentów celowy	Dobór respondentów po konsultacji z Zamawiającym

Źródło: opracowanie własne

Zastosowanie wyżej wymienionych metod dotarcia do mieszkańców i interesariuszy pokrywa się tym samym z instrukcją dotyczącą metod partycypacyjnych zawartych w *Wytycznych(...)* Komisji Europejskiej, wskazujących dobre praktyki w zakresie sporządzania tego typu dokumentu.

W przypadku badania ankietowego PAPI zrealizowano 700 ankiet. Dobór próby losowy, próba reprezentatywna, wg poniższych założeń:

- liczebność populacji (dane wg Banku Danych Lokalnych GUS na 2014r.): 298 740,
- poziom ufności: 0,95,
- szacowana wielkość frakcji: 0,5,
- błąd maksymalny: 0,04.

Ankiety realizowane były na obszarze wszystkich gmin wchodzących w skład KKBOF. Liczba ankiet przydzielona została proporcjonalnie do liczby mieszkańców poszczególnych gmin.

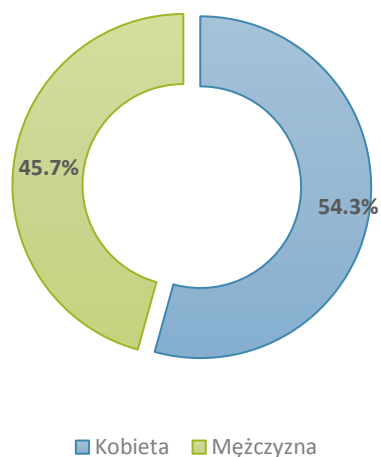
Uzupełnieniem ankietyzacji PAPI jest metoda CAWI. Ankieta CAWI polegała na umieszczeniu kwestionariusza na stronie internetowej tak, aby był dostępny z poziomu przeglądarki internetowej. Respondent wypełniał ankietę z poziomu strony www, co zapewniało mu pełną anonimowość. Wsparcie promocji ankiety w postaci plakatów, ulotek i Internetu pozwoliła na zwiększenie liczebności próby badawczej. Wyniki były uzupełnieniem badania PAPI (wykorzystany został ten sam kwestionariusz).

W przypadku spotkań konsultacyjnych, przewidziano się organizację 3 spotkań: po jednym w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie. Zaproszeni zostali przedstawiciele JST, mieszkańcy i przedstawiciele organizacji pozarządowych, zarówno z danego miasta, jak i pobliskich gmin.

2.2 BADANIE PAPI

2.2.1 METRYCZKA

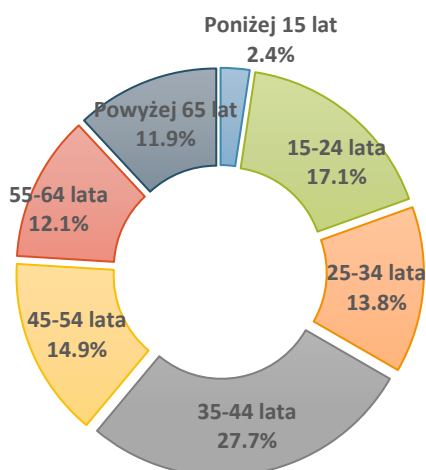
W badaniu udział wzięło łącznie 700 respondentów, z czego ponad połowę stanowiły kobiety (380, tj. 54,3%), a pozostały odsetek mężczyźni (320 tj. 45,7%).



Wykres 1. Płeć respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

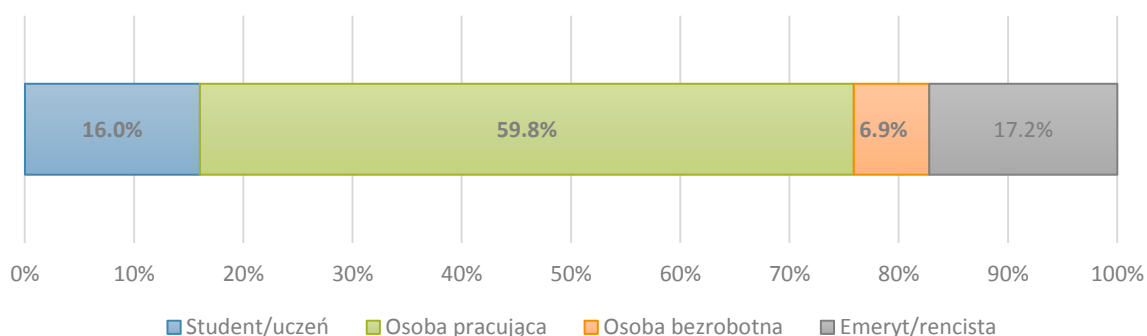
Najczęstszą grupą badanych byli mieszkańcy pomiędzy 35 a 44 rokiem życia (193, tj. 27,7%). Nieco mniej odnotowano osób w wieku 15-24 lata (119, tj. 17,1%), 45-54 lata (104, tj. 14,9%) oraz 25-34 lata (96, tj. 13,8%). Najmniejszy odsetek przypadł na respondentów poniżej 15. roku życia (17, tj. 2,4%). Szczegółowe dane przedstawiono na poniższym wykresie.



Wykres 2. Wiek respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

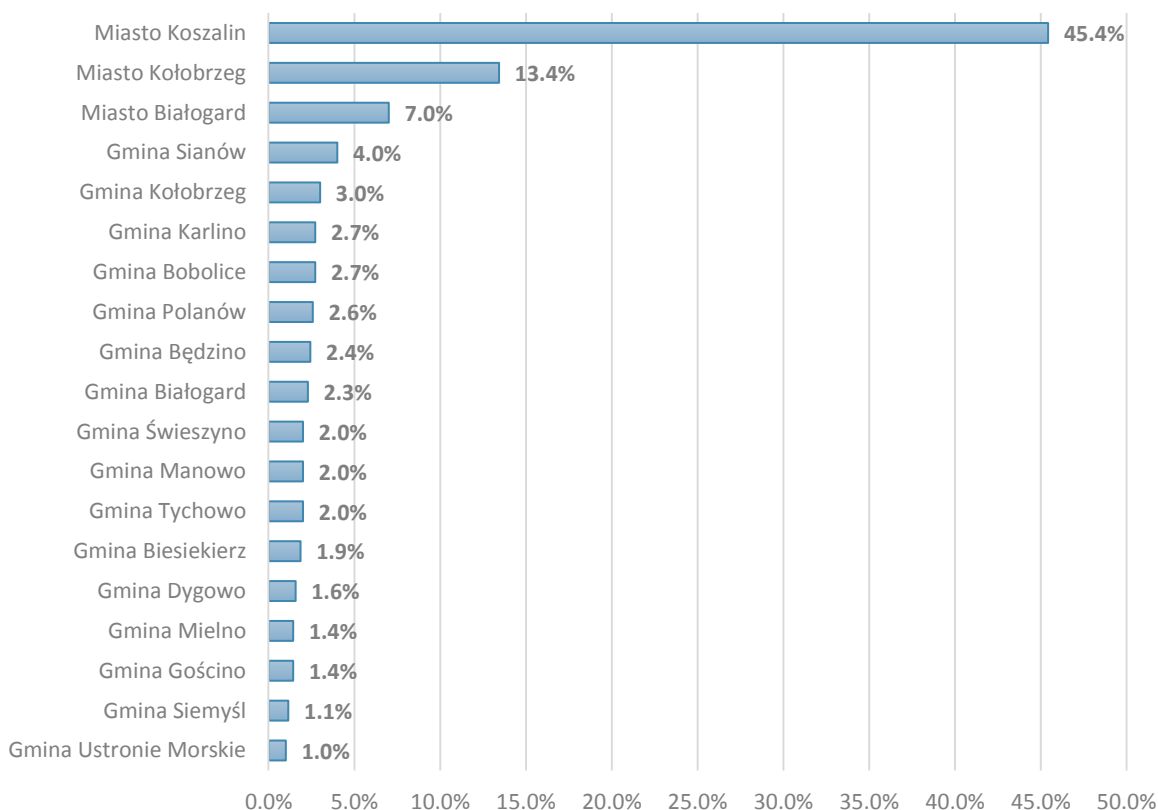
Ponad połowę badanych stanowiły osoby pracujące (414, tj. 59,8%). Mniejszy odsetek przypadł na studentów/ uczniów (111, tj. 16,0%) oraz emerytów/ rencistów (119, tj. 17,2%), a najmniej odnotowano osób bezrobotnych (48, tj. 6,9%).



Wykres 3. Status zawodowy badanych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Dominującą grupą badanych byli mieszkańcy Koszalina (318, tj. 45,4%). Ponad trzykrotnie mniej odnotowano mieszkańców Kołobrzegu (49, tj. 13,4%) oraz Białogardu (49, tj. 7,0%). Poniżej 30 badanych było mieszkańcami gmin: Sianów, Kołobrzeg, Bobolice, Karlino, Polanów, Będzino, Białogard, Tychowo, Manowo, Świeszyno, Biesiekierz, Dygowo, Gościno, Mielno, Siemyśl oraz Ustronie Morskie.

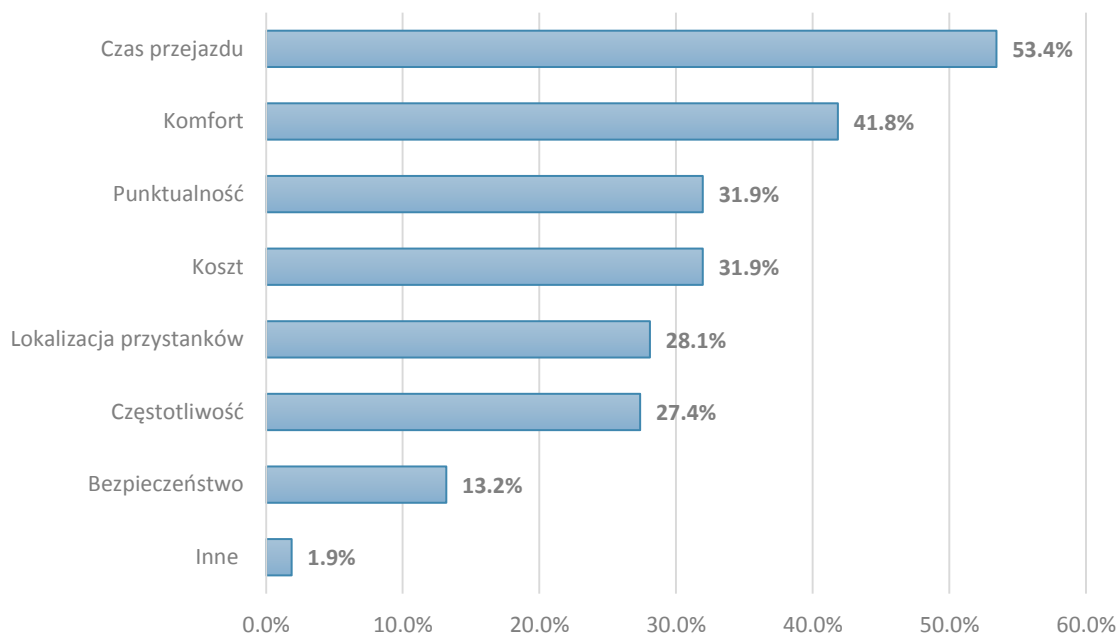


Wykres 4. Miejsce zamieszkania respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

2.2.2 ANALIZA WYNIKÓW

Najważniejszymi według respondentów czynnikami wpływającymi na wybór środka transportu jest czas przejazdu (odpowiedź tą wybrała ponad połowa badanych - 53,4%) oraz komfort jazdy (41,8% wskazań). Prawie 1/3 badanych (31,9%) odpowiedziała, że na decyzje o transporcie wpływa punktualność oraz koszt dojazdu (np. cena biletu). 28,1% ankietowanych za ważny czynnik uważa lokalizację przystanków, zaś za istotnością częstotliwości kursowania danego środka transportu opowiedziało się 27,4% badanych.



Wykres 5. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu? (pytanie wielokrotnego wyboru, wyniki nie sumują się do 100%)

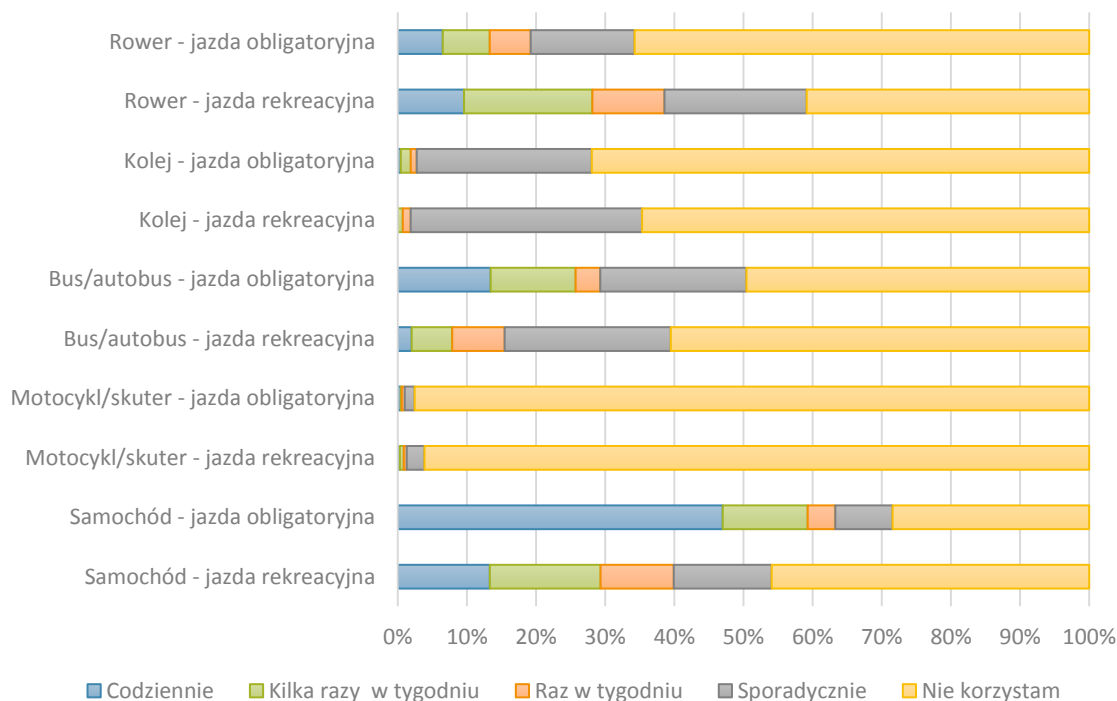
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Respondenci zostali także zapytani o wybór środków transportu w podziale ze względu na jazdę rekreacyjną (jazda „dla przyjemności”) i obowiązkową (np. dojazd do pracy lub szkoły). Spośród wymienionych środków komunikacji, do jazdy obowiązkowej badani wybierają najczęściej samochód (71,6%) oraz autobus (50,4%). 34,3% odpowiadających wskazało, że do szkoły lub pracy dojeżdża rowerem, natomiast motocykl do tego typu jazdy wybrało jedynie 2,4%.

Samochód jest środkiem, który w prawie połowie przypadków używany jest codziennie (dla porównania autobusem jeździ codziennie 13,4% respondentów). Do sporadycznej jazdy obowiązkowej badani najczęściej korzystają z kolei (25,3%) oraz busów/autobusów (21,1%).

Do jazdy rekreacyjnej badani wybierali najczęściej rower - na ten środek transportu wskazało prawie 60% osób. Ponad połowa respondentów do tego typu jazdy wybiera samochód. Podobnie jak wyżej, zdecydowanie niewielki odsetek badanych do celów rekreacyjnych wybiera motocykl bądź skuter (niecałe 4% wskazań).

W przeciwieństwie do jazdy obowiązkowej, rekreacyjnie badani poruszają się raczej sporadycznie - taki wariant przeważał w przypadku wszystkich środków transportu, zwłaszcza zaś kolei (33,5%), autobusu (24,0%) oraz roweru (20,6%).



Wykres 6. Jak często korzysta Pan/Pani z poszczególnych środków transportu (w podziale na jazdę rekreacyjną i obowiązkową - np. dojazd do pracy/szkoły)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Badanych zapytano również o to na jakich trasach najczęściej poruszają się na rowerze. Najczęściej w tym kontekście wskazywano na miasto lub jego okolice (41,3% wskazań), nieco rzadziej na gminę oraz jej pobliskie tereny (16,7%). Spora grupa respondentów wskazała również na ścieżki rowerowe (8,4%), okolice Góry Chełmskiej (6,9%) oraz trasę z Koszalina do Mielna (5,6%). Pojedyncze odpowiedzi dotyczyły natomiast tras leśnych i parkowych, okolic strefy ekonomicznej oraz pasa nadmorskiego, a także konkretnych odcinków. Szczegółowe dane zawiera poniższa tabela.

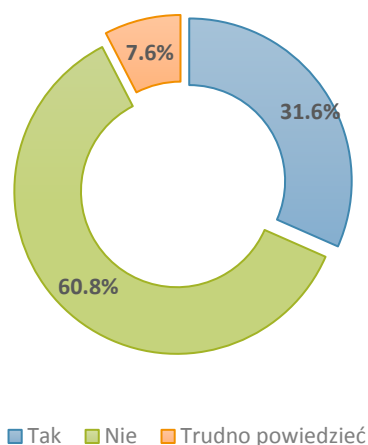
Tabela 3. Na jakich trasach najczęściej się Pan/i porusza na rowerze? (pytanie otwarte, suma wszystkich wskazań to 521)

Trasa	% wskazań
Po lub w okolicach miasta	41,30%
Po lub w okolicach gminy	16,7%
Po ścieżkach rowerowych	8,4%
Okolice Góry Chełmskiej	6,9%
Trasa Koszalin - Mielno	5,6%
Po lasach	2,3%
Okolice jeziora Jamno	2,1%
Okolice obwodnicy	1,9%
Trasa Kołobrzeg - Zieleniewo	1,9%
Okolice koszalińskiej strefy ekonomicznej	1,7%
Okolice plaży/pasa nadmorskiego	1,7%
Trasa Kołobrzeg - Dzwirzyno	1,5%

Trasa	% wskazań
Inne	1,2%
Trasa Zieleniewo - Grzybowo	1,0%
Trasa Kołobrzeg - Ustronie Morskie	1,0%
Trasa Ustronie Morskie - Mielno	0,8%
Po parku miejskim	0,8%
Trasa Koszalin - Darłowo	0,6%
Trasa Kołobrzeg - Dygowo	0,6%
Trasa Rokosowo - Niekłonice	0,4%
Trasa Mielno - Unieście	0,4%
Trasa Kołobrzeg - Sianożęty	0,4%
Trasa Koszalin - Tychowo	0,2%
Trasa Białogard - Tychowo - Koszalin	0,2%
Trasa Karlino - Gościno	0,2%
Trasa Białogard - Byszyno	0,2%
Trasa Mielenko - Mielno	0,2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Respondenci zostali zapytani o ewentualne korzystanie z roweru miejskiego lub regionalnego, gdyby taki funkcjonował na ich obszarze. Ponad 60% (tj. 426) badanych odpowiedziało, że nie korzystałoby z roweru miejskiego. Prawie 1/3 badanych (31,6%, tj. 221) zdecydowałaby się na ten środek transportu, zaś 7,6% (53) osób stwierdziło, że nie potrafi odpowiedzieć na to pytanie.



Wykres 7. Czy korzystałaby Pani/korzystał Pan z roweru miejskiego/regionalnego gdyby funkcjonował?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

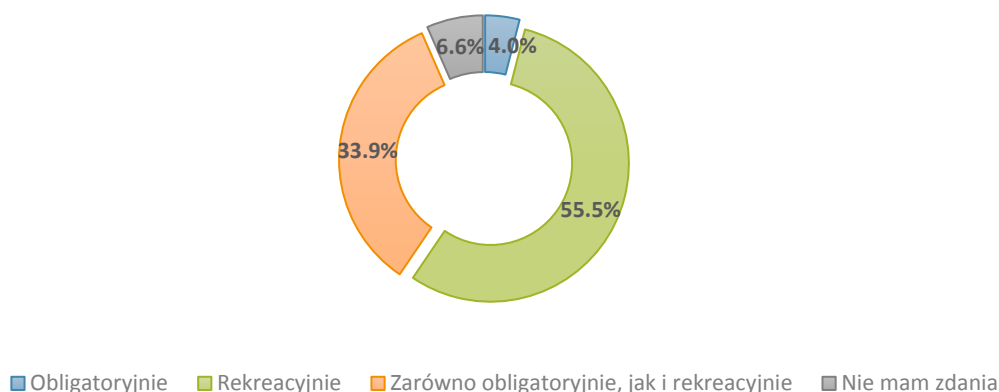
Najczęściej wskazywaną lokalizacją dla roweru miejskiego/ regionalnego były centra miast/ gmin (38,2%). Wysoki odsetek badanych zasugerował również okolice portu (18,4%) oraz dworców PKS/ PKP (13,0%). Nieco rzadziej wskazywano natomiast na okolice centrów handlowych (6,1%), promenadę i tereny nadmorskie (5,2%), okolice poczty (3,8%), a także pomiędzy miastami a pobliskimi gminami (3,1%). Pojedyncze wskazania dotyczyły również m.in. okolic centrów kultury, cmentarzy, kościołów czy osiedli mieszkaniowych.

Tabela 4. W jakich lokalizacjach uważa Pani/Pan, że mógłby taki rower funkcjonować? (pytanie otwarte, suma wszystkich wskazań to 475)

Lokalizacja	% wskazań
W centrach miast/ gmin	38,2%
W okolicach portu	18,4%
W okolicach dworców PKS/PKP	13,0%
W okolicach centrów handlowych	6,1%
Promenada nad morzem/ tereny nadmorskie	5,2%
W okolicach poczty	3,8%
Pomiędzy miastami a pobliskimi gminami	3,1%
W okolicach centrów kultury (bibliotek, amfiteatru, domów kultury, świetlic)	2,5%
W obrębie całego miasta/ gminy	2,1%
W okolicy Góry Chełmskiej	1,9%
W okolicy cmentarzy	1,3%
W okolicach terenów rekreacyjnych (stadion, basen)	0,8%
W okolicy kościołów	0,4%
W okolicy szpitali	0,4%
Osiedla mieszkaniowe, w tym:	
Osiedle Morskie (Koszalin)	0,6%
Osiedle Przylesie (Koszalin)	0,4%
Osiedle Północ (Koszalin)	0,4%
Osiedle Podczele (Kołobrzeg)	0,2%
Osiedle Ogrody (Kołobrzeg)	0,2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

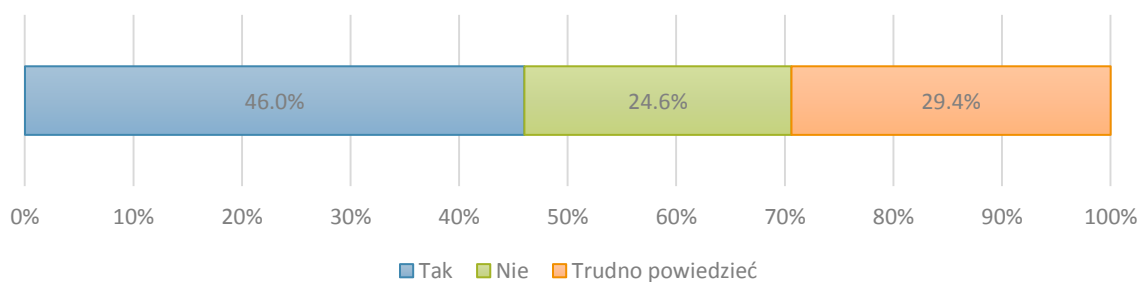
Badani, którzy zadeklarowali ewentualne korzystanie z roweru miejskiego/regionalnego, korzystaliby z niego raczej sporadycznie - taką odpowiedź wskazała ponad połowa respondentów. 33,9% osób stwierdziło, że korzystaloby z roweru zarówno rekreacyjnie jak i obowiązkowo, zaś jedynie obowiązkowo wykorzystywałoby go 11 osób, czyli 4,0% badanych.



Wykres 8. Czy korzystałaby Pani/korzystałby Pan z takiego roweru rekreacyjnie czy obligatoryjnie?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Prawie połowa badanych (46% spośród tych, którzy korzystaliby z roweru miejskiego) stwierdziła, że byłaby zainteresowana także odpłatnym korzystaniem z tego środka transportu. 67 osób (24,6%) twierdzi, że nie wykorzystywałaby roweru odpłatnie, a 29,4% respondentów nie potrafi odpowiedzieć na to pytanie jednoznacznie.

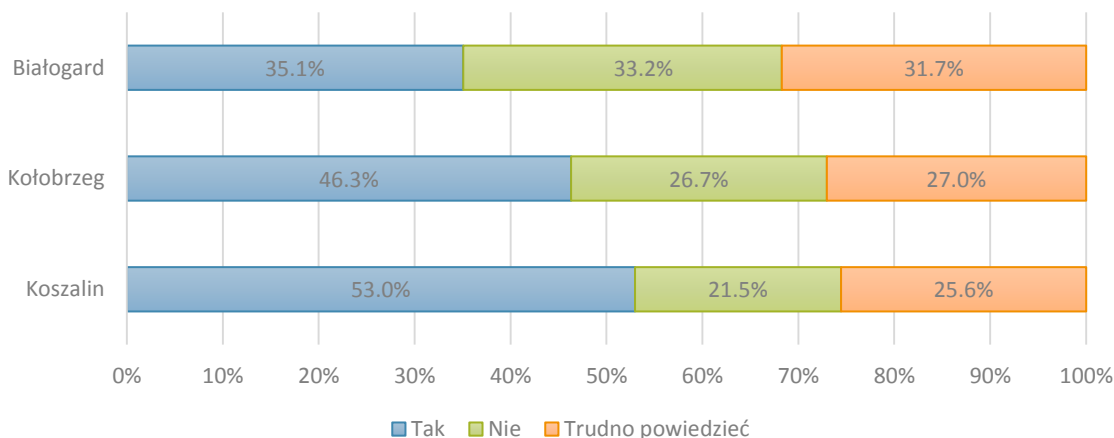


Wykres 9. Czy byłaby Pani zainteresowana/byłby Pan zainteresowany odpłatnym wykorzystywaniem takiego roweru np. powyżej 15 minut?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Badani zostali zapytani, czy, przyjeżdżając do miasta własnym samochodem, byłoby skłonni przesiąść się na rower miejski lub inny środek komunikacji miejskiej. Największe poparcie takiego sposobu dojazdu zadeklarowały osoby dojeżdżające do Koszalina (53%). 46,3% osób dojeżdżających do Kołobrzegu również byłoby skłonnych na wybór takiej możliwości. 33,2% dojeżdżających do Koszalina i 26,7% dojeżdżających do Kołobrzegu stwierdziło, że nie zdecydowałoby się na zostawienie samochodu i zmianę środka komunikacji. Każde z tych miast posiada także znaczą grupę niezdecydowaną.

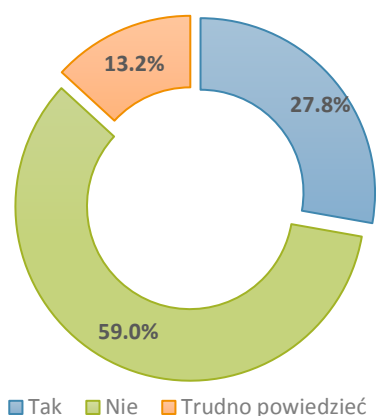
Odpowiedzi wśród dojeżdżających do Białogardu rozkładają się dość równomiernie - poparcie pomysłu przesiadki wyraziło 35,1% osób, niechęć 33,2%, zaś niezdecydowanie 31,7% respondentów.



Wykres 10. Czy przyjeżdżając do miasta (docelowo Koszalin/Kołobrzeg/Białogard*) swoim samochodem skłonna/y byłaby/byłby Pani/Pan go zostawić na parkingu przesiadając się na rower regionalny/miejski lub na inny środek komunikacji miejskiej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Badanych poproszono o wypowiedź na temat wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast. 27,8% osób popiera ten pomysł, zaś 59% respondentów (412 osób) jest przeciwnikiem takiego rozwiązania. 13,2% badanych nie potrafi odpowiedzieć na to pytanie jednoznacznie.



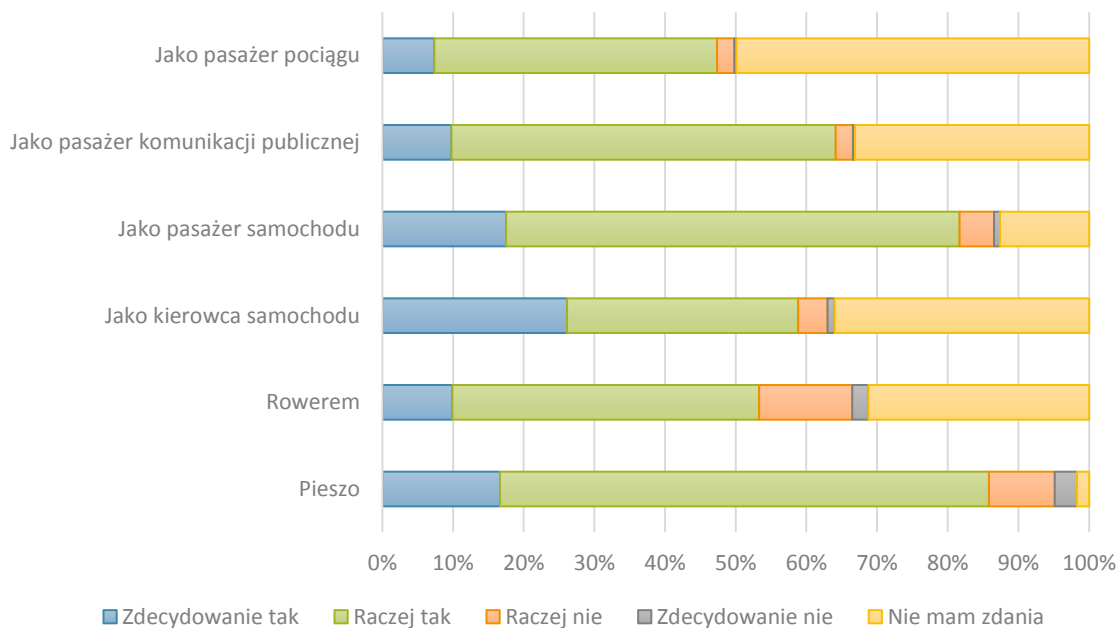
Wykres 11. Czy jest Pani/Pan zwolennikiem wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Badanym zadano pytanie, czy czują się bezpiecznie podczas poruszania się na obszarze gminy². Z odpowiedzi wynika, że najbezpieczniej czują się oni poruszając się pieszo (85,8% wskazań „zdecydowanie tak” i „raczej tak”) oraz jako pasażer samochodu (81,68% wskazań odpowiedzi twierdzących), jednak zauważyć należy, że pozostałe sposoby poruszania się również uważane są za raczej bezpieczne.

Niewielką liczbę stanowią odpowiedzi wskazujące na poczucie niebezpieczeństwa - najczęściej negatywnych wskazań uzyskało poruszanie się pieszo oraz rowerem (12,46% i 15,47%). Znaczny odsetek ankietowanych nie ma zdania na temat bezpieczeństwa poruszania się na obszarze gminy (w przypadku podróży koleją jest to aż połowa odpowiedzi).

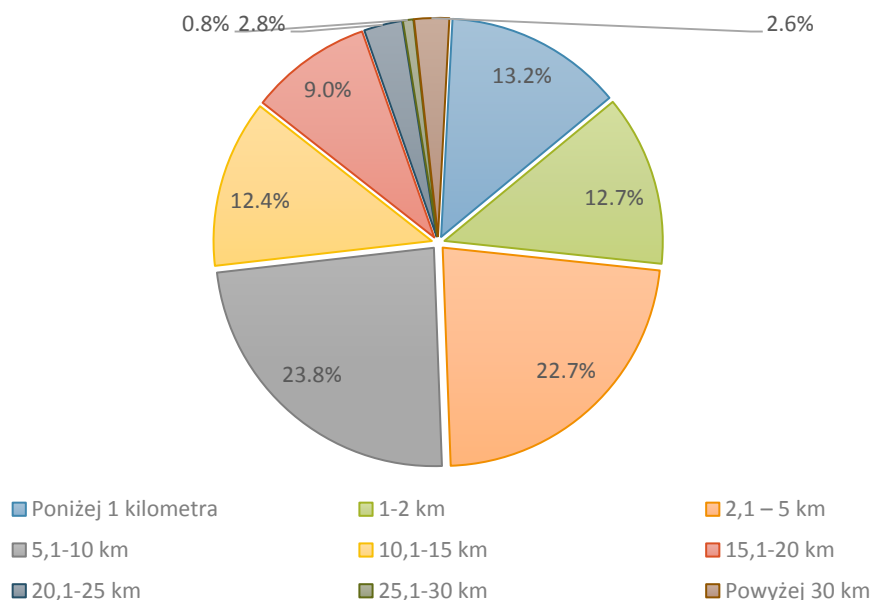
² W opisie połączono odpowiedzi "zdecydowanie tak" i "raczej tak" oraz "raczej nie" i "zdecydowanie nie".



Wykres 12. Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas poruszania się na obszarze gminy:

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

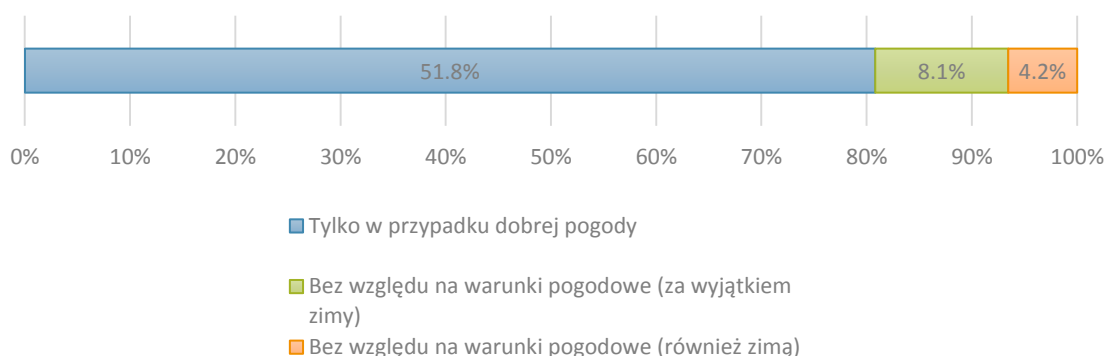
Badani korzystający z roweru w ramach dojazdów obligatoryjnych zostali zapytani o średni dystans, jaki pokonują nim jednego dnia. Najwięcej osób stwierdziło, że pokonuje średnio od 2 do 10 kilometrów (22,7% dla przedziału 2,1-5 km i 23,8% dla przedziału 5,1-10km). Dystans poniżej dwóch kilometrów przejeżdża 25,1% respondentów. Zdecydowanie niewielka liczba badanych pokonuje dziennie więcej niż 20 km - takie odpowiedzi wskazało łącznie 24 respondentów.



Wykres 13. Jaki średni dystans pokonuje Pan/Pani rowerem (w ciągu jednego dnia, w którym Pan/Pani korzysta z tego środka transportu)?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=387

Ponad połowa badanych korzysta z roweru jedynie w przypadku dobrej pogody (359 osób). 8,1% osób twierdzi, że warunki pogodowe (za wyjątkiem zimy) nie są czynnikiem decydującym o rezygnacji z tego środka transportu, natomiast 4,2% korzysta z roweru nawet zimą.

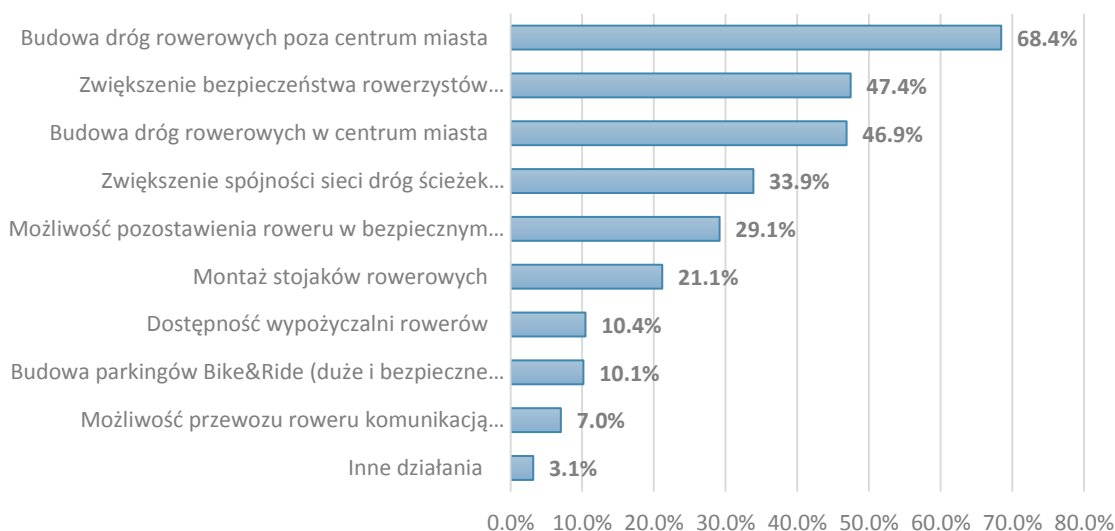


Wykres 14. W jakich przypadkach korzysta Pan/Pani z roweru?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Respondentów zapytano także o działania, jakie ich zdaniem usprawniłyby podróżowanie rowerem. Najważniejszym według nich działaniem byłaby budowa dróg rowerowych - prawie 70% badanych odpowiedziało, że byłaby to budowa dróg rowerowych, którymi można dojechać poza centrum miasta, zaś 46,9% wskazań dotyczyło budowy dróg rowerowych w centrum miasta. Mniej niż połowa osób twierdzi także, że do usprawnienia podróżowania przyczyniłoby się zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poruszających się poza ścieżkami rowerowymi. Innymi często wybieranymi odpowiedziami było zwiększenie spójności sieci ścieżek rowerowych (33,9%), możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym miejscu (29,1%) oraz montaż stojaków rowerowych (21,1%).

Jako inne ważne działania badani wymienili między innymi wprowadzenie rowerów miejskich, oznaczenie ścieżek rowerowych, naukę jazdy rowerem poza miastem, oddzielenie chodników od ścieżek oraz remont dróg publicznych.



Wykres 15. Jakie działania Pana/Pani zdaniem usprawniłyby podróżowanie rowerem? (pytanie wielokrotnego wyboru wyniki nie sumują się do 100%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Niewiele ponad 1/4 badanych uznała, że zasadne jest stworzenie na terenie KKBOF centrów przesiadkowych (28,1%). Przeciwnego zdania było 35,0% respondentów, a 37,0% nie miało zdania na ten temat. Osoby, które były za utworzeniem tego typu węzłów wśród proponowanej ich lokalizacji wskazywały: centra miast, dworce PKS/PKP, obrzeża miast/ tereny podmiejskie, wjazdy do miast, tereny osiedli mieszkaniowych, okolice centrów handlowych oraz dużych parkingów, a także port i większe zakłady pracy.

Tabela 5. Czy Pana/Pani zdaniem, na terenie gmin wchodzących w skład Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF) zasadne jest stworzenie centrów przesiadkowych (miejsc umożliwiających np. pozostawienie samochodu/roweru i kontynuowanie podróży komunikacją publiczną)?

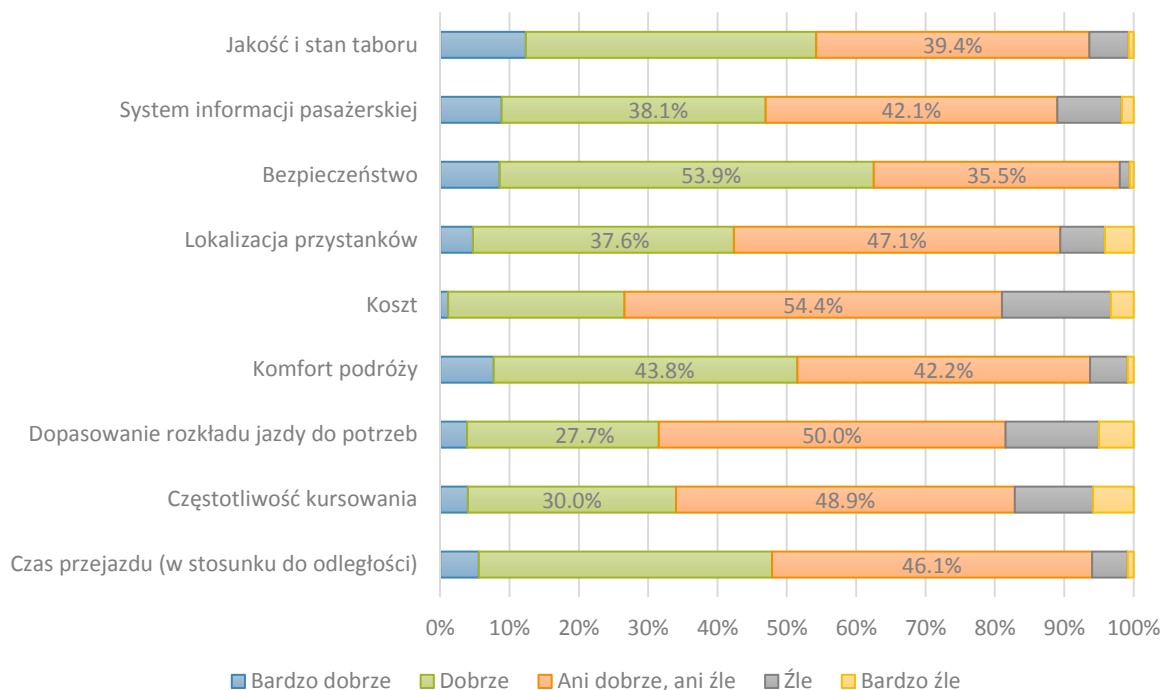
Odpowiedzi	%
Tak, lokalizacje:	28,1%
– Centrum miasta - 31,3%	
– Dworzec PKS/ PKP - 24,6%	
– Na obrzeżach miast/ tereny podmiejskie -17,1%	
– Przy wjazdach do miasta - 8,5%	
– Na terenie osiedli mieszkaniowych - 5,7%	
– Przy centrach handlowych - 4,7%	
– Przy dużych parkingach - 2,8%	
– Przy porcie - 2,8%	
– Przy większych zakładach pracy - 2,4%	
Nie	35,0%
Nie wiem/ trudno powiedzieć	37,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Badani zostali poproszeni o ocenę komunikacji publicznej w zamieszkiwanej gminie. Niewielka jest liczba osób oceniających jej stan jako zły lub bardzo zły.

Najgorzej oceniany jest koszt korzystania z komunikacji publicznej, dopasowanie rozkładu do potrzeb oraz częstotliwość kursowania - uważa tak niespełna 20% badanych. Najlepiej oceniane jest bezpieczeństwo (62,53% odpowiedzi pozytywnych), jakość i stan taboru (54,26%), komfort podróży (51,48%) oraz czas przejazdu (47,89%).

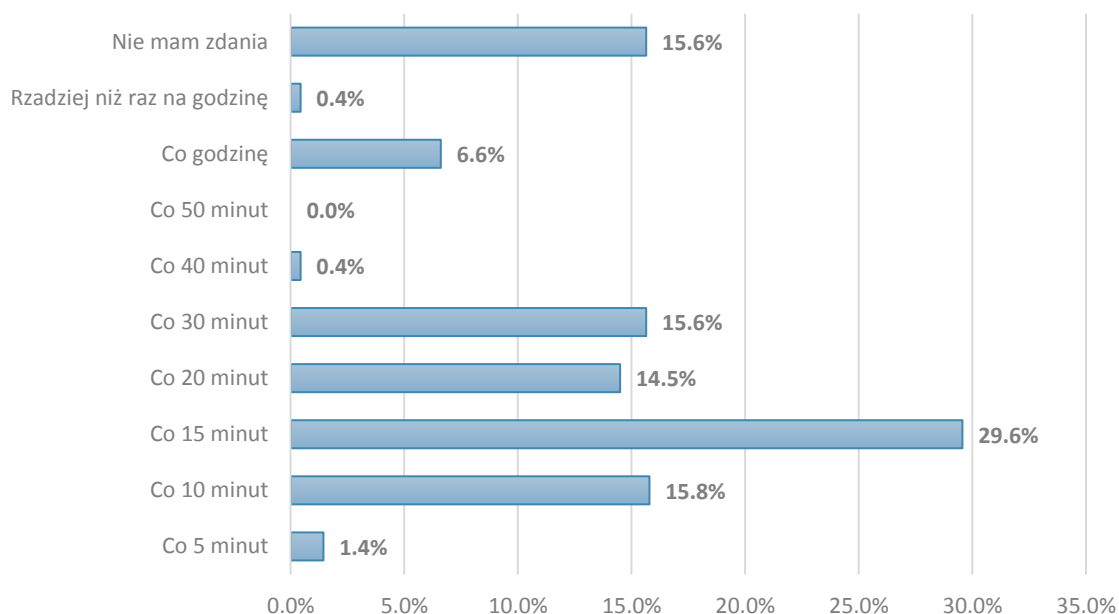
Znaczny jest także odsetek ludzi oceniających komunikację publiczną (w każdym jej wymiarze) ani dobrze, ani źle - taką odpowiedź podawała nawet połowa osób.



Wykres 16. Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną Pana/Pani gminy?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

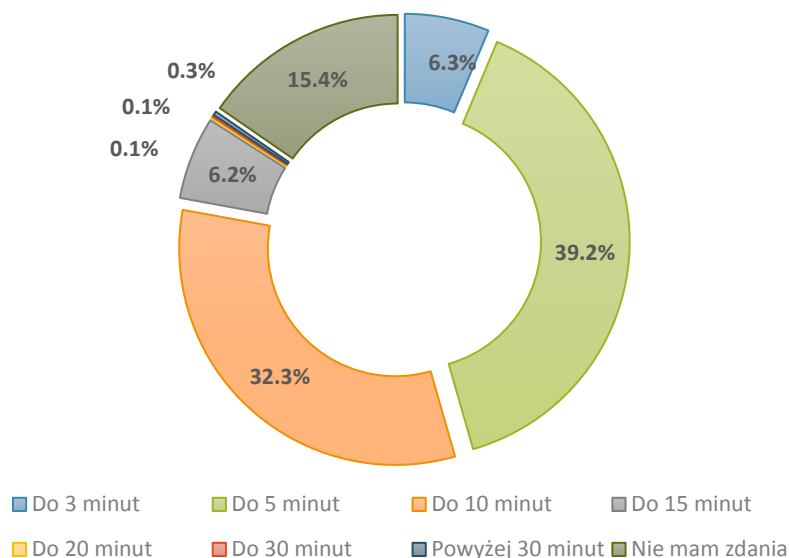
Odpowiedzi respondentów dotyczące preferowanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej są podzielone. Najczęściej podawanym wariantem jest kurs co 15 minut - odpowiedziało tak 29,6% badanych. Podobny odsetek odpowiedzi otrzymały pozycje "co 10 minut", "co 20 minut" oraz "co 30 minut" (około 15% zaznaczeń każdego z wariantów). 109 osób nie ma na ten temat zdania. Jedynie trzy osoby stwierdziły, że komunikacja powinna kursować rzadziej niż raz na godzinę.



Wykres 17. Ile powinna wynosić Pana/Pani zdaniem częstotliwość kursowania komunikacji publicznej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Zapytani o akceptowalny czas dotarcia na przystanek komunikacji publicznej, 39,2% badanych wskazało czas „do 5 minut”, zaś odpowiedź "do 10 minut" wskazało 32,3% osób. Znikoma liczba respondentów stwierdziła, że akceptowalnym czasem jest czas powyżej 15 minut (łącznie 0,5% odpowiedzi). 107 osób nie miało na ten temat zdania.



Wykres 18. Jaki jest dla Pana/Pani akceptowalny czas dotarcia na przystanek komunikacji publicznej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Za największe problemy transportu publicznego badani uznali: brak dogodnych połączeń (18,7%), duże natężenie ruchu, które powoduje korki (15,9%) oraz wysokie ceny biletów uprawniających do przejazdu (12,2%). Wysoki odsetek wskazań dotyczył również niedopasowania rozkładu jazdy do potrzeb mieszkańców (9,4%), a także nieodpowiedniej lokalizacji przystanków (9,4%), która utrudnia korzystanie z transportu publicznego. Nieco rzadziej wskazywano na stan dróg, duży tłok w pojazdach, opóźnienia autobusów, brak komfortu podróżowania (w tym hałas, nieprzyjemny zapach, mała liczba miejsc siedzących) czy klimatyzacji w pojazdach.

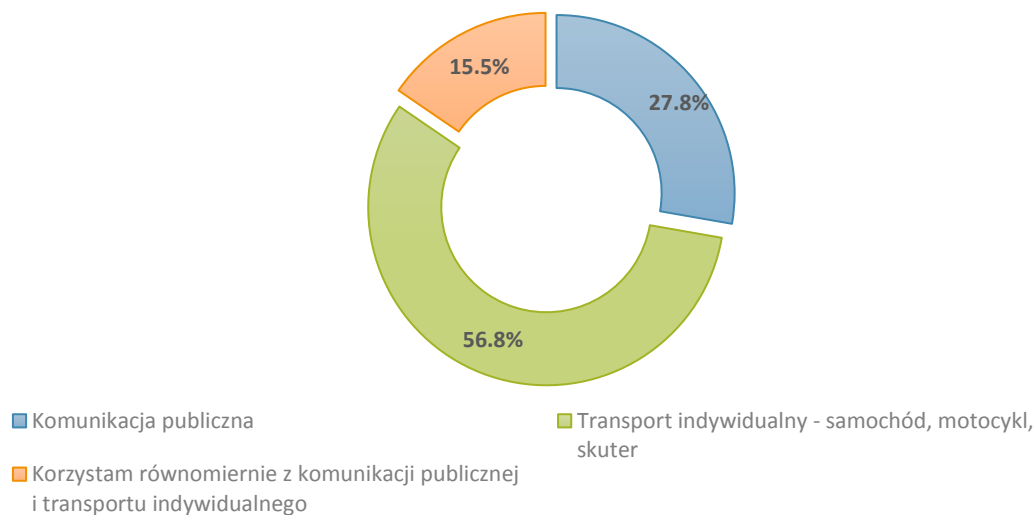
Tabela 6. Co Pana/Pani zdaniem stanowi największy problem transportu publicznego na terenie Pana/Pani gminy? (pytanie otwarte, suma wskazań to 540)

Problemy	% wskazań
Brak dogodnych połączeń	18,7%
Korki/ duże natężenie ruchu	15,9%
Wysokie ceny biletów	12,2%
Zbyt rzadkie przejazdy/ niedopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb	9,6%
Nieodpowiednia lokalizacja przystanków	9,4%
Stan dróg	5,0%
Duży tłok w pojazdach	4,4%
Brak problemów	4,1%
Opóźnienia autobusów	3,1%

Zły stan techniczny pojazdów	3,0%
Niesympatyczni kierowcy oraz kontrolerzy	2,6%
Brak transportu publicznego	2,4%
Brak komfortu podróżowania (nieprzyjemne zapachy, hałas)	2,0%
Nie mam zdania/ trudno powiedzieć	1,9%
Brak specjalnych pasów dla komunikacji publicznej	1,5%
Brak klimatyzacji	1,1%
Długi czas przejazdu	0,7%
Brak kursów nocnych	0,7%
Denerwujące reklamy w pojazdach	0,7%
Osoby kupujące bilet u kierowcy lub pytające o trasę (wydłużanie kursu)	0,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

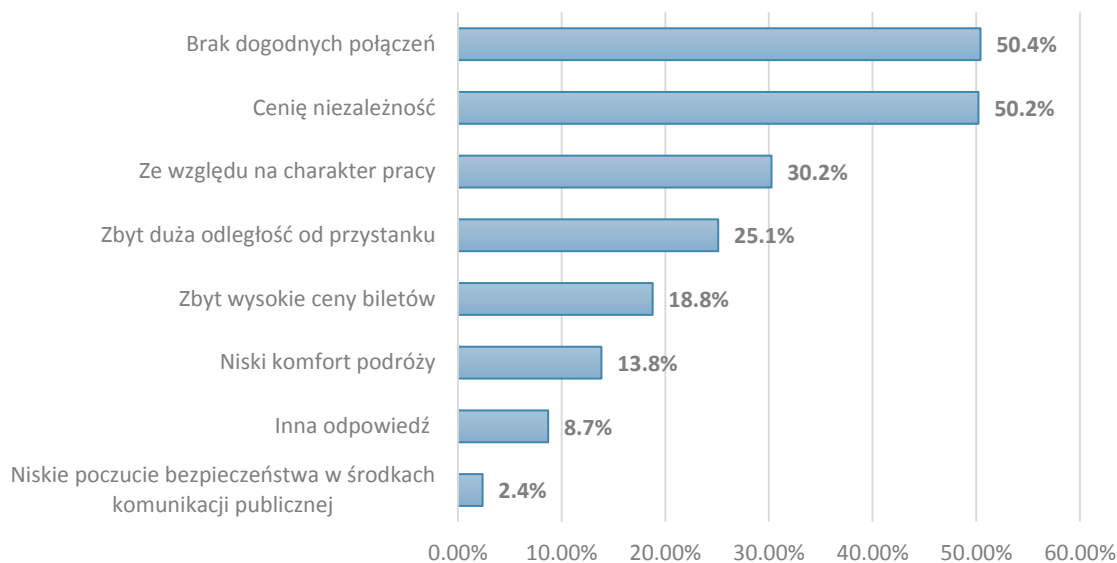
Badania pokazują, że najczęściej używanym rodzajem transportu jest transport indywidualny (samochód, motocykl lub skuter). Taką odpowiedź wskazało 56,8% osób. 27,8% badanych stwierdziło, że korzysta jedynie z komunikacji publicznej (autobusów, busów, kolei). 15,5% respondentów łączy komunikację publiczną z transportem indywidualnym, korzystając z nich równomiernie.



Wykres 19. Z którego rodzaju transportu korzysta Pan/Pani na co dzień?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Badani wypowiedzieli się, dlaczego nie korzystają z komunikacji publicznej częściej. Jako najważniejsze powody wskazywali oni brak dogodnych połączeń (50,4%) a także niezależność związaną z transportem indywidualnym (50,2%). 30,2% osób stwierdziło, że na ich decyzję wpływ ma charakter wykonywanej pracy, natomiast 25,1% ankietowanych argumentowało taki wybór zbyt dużą odległością od przystanku. 8,7% badanych wskazało inne powody, między innymi chęć chodzenia pieszo, jazdę rowerem, bliskość najczęściej odwiedzanych miejsc, wygodę, brak komunikacji oraz niepełnosprawność.



Wykres 20. Dlaczego nie korzysta Pan/Pani częściej z komunikacji publicznej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

37,7% badanych stwierdziło, że do rezygnacji z podróży indywidualnym środkiem transportu mogłaby skłonić ich większa częstotliwość kursowania komunikacji publicznej. Podobna liczba respondentów twierdzi, że mogłaby zmienić decyzję po rozbudowaniu siatki połączeń komunikacji publicznej (35,7%). Odpowiednio 27,6% i 26,8% osób stwierdziło, że zmieniliby środek transportu, gdyby obniżono ceny biletów, a przystanki byłyby dogodnie zlokalizowane. Niewielka jest liczba wskazań takich czynników, jak podniesienie komfortu, powstanie węzłów przesiadkowych czy parkingów typu Park&Ride.

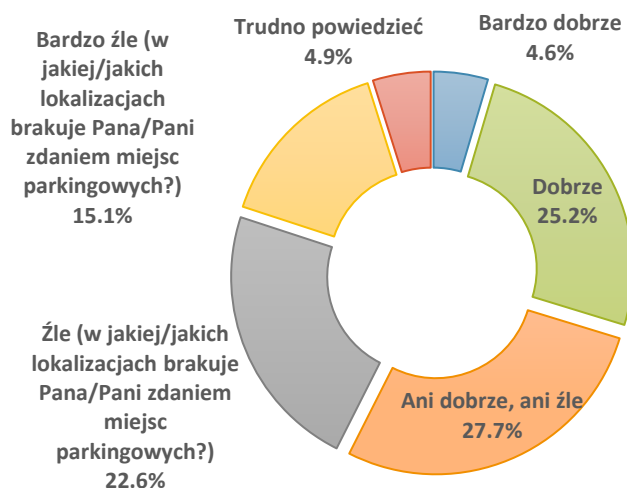
Aż 32,7% respondentów odpowiedziało, że nic nie jest w stanie skłonić ich do korzystania z komunikacji publicznej.



Wykres 21. Co mogłoby Pana/Panią skłonić do rezygnacji z podróży indywidualnym środkiem transportu na rzecz komunikacji publicznej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Badani zostali zapytani o ocenę dostępności parkingów na terenie swojej gminy. Odpowiedzi rozkładały się dość równomiernie - zdania, że dostępność ta jest dobra lub bardzo dobra było razem 29,8% respondentów. 27,7% osób uważa, że nie jest ona ani dobra ani zła, natomiast 37,7% badanych ocenia dostępność parkingów źle lub bardzo źle.



Wykres 22. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani gminy?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Osoby, które oceniły dostępność parkingów źle lub bardzo źle, zostały poproszone o podanie lokalizacji, w których takich miejsc brakuje. Zarówno wśród osób, które podały odpowiedź „źle” jak i tych, które zaznaczyły „bardzo źle” dominowało zdanie, że największy problem braku miejsc parkingowych dotyczy centrum miast/gmin (ponad połowa odpowiedzi). Dość znaczny odsetek ankietowanych (zwłaszcza wśród odpowiedzi „źle”) twierdził także, że takich miejsc brakuje również na terenach osiedli mieszkaniowych (łącznie 25,6% osób) oraz przy dworcach PKP i PKS (łącznie 15,6% wskazań).

Dodatkowo badani uważali, że parkingi powinny znaleźć się obok budynków użyteczności publicznej - szpitali, urzędów, kościołów, instytucji kultury oraz w strefie portowej i pasie nadmorskim.

Tabela 7. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani gminy? (odpowiedzi źle i bardzo źle)

Źle, w jakich lokalizacjach brakuje miejsc parkingowych?	
W centrum miast/ gmin	50,0%
Na terenach osiedli mieszkaniowych	20,7%
Przy dworach PKS, PKP	4,3%
W okolicach szpitali/ przychodni zdrowia	4,3%
W strefie portowej	3,8%
Wszędzie	3,3%
W okolicach urzędów/ poczty	2,7%
W okolicach kościołów	2,7%
Przy bibliotekach, świetlicach, domach kultury	2,2%
Przy pasie nadmorskim	2,2%
Przy sklepach	1,6%
Na obrzeżach miejscowości	1,1%
Przy placówkach edukacyjnych	1,1%
Bardzo źle, w jakich lokalizacjach brakuje miejsc parkingowych?	
W centrum miast/ gmin	55,6%
Przy dworach PKS, PKP	11,3%
Wszędzie	10,6%
W strefie portowej	5,6%
Na terenach osiedli mieszkaniowych	4,9%
W okolicach urzędów/ poczty	3,5%
W okolicach szpitali/ przychodni zdrowia	2,8%
Przy pasie nadmorskim	2,1%
Przy ośrodkach kulturalnych (kino, teatr)	1,4%
W okolicach kościołów	0,7%
Przy sklepach	0,7%
Na obrzeżach miejscowości	0,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Do najważniejszych problemów komunikacji w zakresie transportu indywidualnego badani zaliczyli: korki/ wysokie natężenie ruchu (19,0%), brak parkingów lub małą ich liczbę (17,0%), a także zły stan dróg (16,1%). Wysoki odsetek wskazań dotyczył także nieodpowiednich rozwiązań komunikacyjnych (m.in. brak rond, sygnalizacji świetlnych czy obwodnic - 8,5%), zbyt małej liczby ścieżek rowerowych lub ich całkowity brak (przede wszystkim na terenach podmiejskich), a także niskiej jakości usług komunikacji publicznej (niepunktualność, niedopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb). Rzadziej odnotowano takie problemy jak: wysokie koszty biletów, remonty dróg czy brak węzłów przesiadkowych.

Tabela 8. Co Pana/Pani zdaniem stanowi główny problem komunikacyjny Pana/Pani gminy, w zakresie transportu indywidualnego? Pytanie otwarte, suma wskazań to 728

Problem	% wskazań
Korki, wysokie natężenie ruchu	19,0%
Brak parkingów lub zbyt mała ich liczba	17,0%
Zły stan dróg	16,1%
Nieodpowiednie rozwiązania komunikacyjne (brak rond, obwodnic, wąskie gardła itd.)	8,5%
Brak problemów	7,7%
Nie wiem/ trudno powiedzieć	7,1%
Zbyt mała liczba lub brak ścieżek rowerowych	5,1%
Niska jakość usług komunikacji publicznej (niepunktualność, rozkłady jazdy niedopasowane do potrzeb itd.)	4,4%
Duża liczba samochodów	2,5%
Niska kultura jazdy kierowców	2,5%
Zła organizacja ruchu	2,3%
Zbyt duża prędkość samochodów	2,1%
Wysokie koszty biletów (dot. komunikacji miejskiej)	1,6%
Mało chodników lub ich brak (dot. przede wszystkim terenów wiejskich)	1,1%
Zła infrastruktura przydrogowa	0,8%
Remonty dróg	0,7%
Brak węzłów przesiadkowych	0,5%
Duża liczba pieszych/ turystów	0,5%
Często kontrole radarowe	0,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

Respondenci zostali zapytani o występowanie na terenie ich gminy problemów związanych z ruchem pieszych. Ponad połowa badanych (57,3%) nie zauważyła takiego problemu. 28,8% osób było odmiennego zdania. Osoby te twierdziły, że głównymi problemami są brak lub zła jakość chodników (34% spośród odpowiedzi twierdzących), przechodzenie w miejscach niedozwolonych (co związane jest ze zbyt małą liczbą przejść dla pieszych lub ich nieodpowiednim usytuowaniem), korzystanie uczestników ruchu z nieodpowiednich ścieżek, nieostrożni piesi oraz kultura kierowców (m.in. nie zatrzymywanie się na przejściach). 13,9% ankietowanych nie potrafi odpowiedzieć na to pytanie.

Tabela 9. Czy Pana/Pani zdaniem na terenie Pana/Pani gminy występują problemy związane z ruchem pieszych?

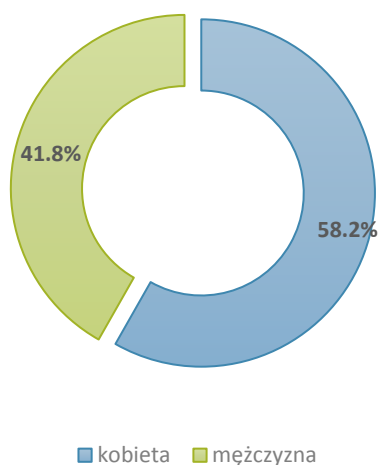
Odpowiedź	% wskazań
Tak, problemy:	28,8%
– brak lub zła jakość chodników	34,0%
– przechodzenie w miejscach niedozwolonych (zbyt mała liczba przejść dla pieszych lub ich nieodpowiednie usytuowanie)	14,7%
– korzystanie uczestników ruchu z nieodpowiednich ścieżek (piesi z rowerowych i jezdni, rowerzyści z chodników)	15,2%
– kultura kierowców (nie zatrzymywanie się przed przejściami dla pieszych itd.)	7,1%
– parkowanie samochodów na chodnikach	1,0%
– brak poboczy	1,5%
– nieostrożni piesi (wchodzenie na jezdnię, nieprzestrzeganie znaków itd.)	15,2%
– zbyt duża prędkość samochodów	0,5%
– brak sygnalizacji świetlanych lub mała ich liczba	4,1%
– duże natężenie ruchu samochodowego	1,5%
– brak oświetlenia ulic oraz wczesne ich wyłączenie w sezonie letnim	2,5%
– duże natężenie ruchu pieszego w okresie wakacyjnym	1,5%
– brak parkingów	1,0%
Nie	57,3%
Trudno powiedzieć	13,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, N=700

2.3 BADANIE CAWI

2.3.1 METRYCZKA

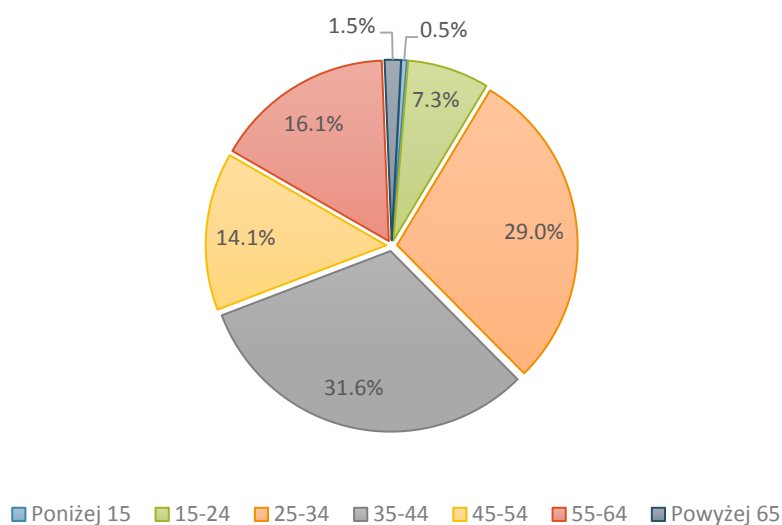
W ankiecie zapytaliśmy respondentów o cechy społeczno- demograficzne. W badaniu udział wzięło nieco więcej kobiet. Było ich 58,2%. Niższy odsetek ankietowanych stanowili mężczyźni - 41,8%.



Wykres 23. Płeć

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

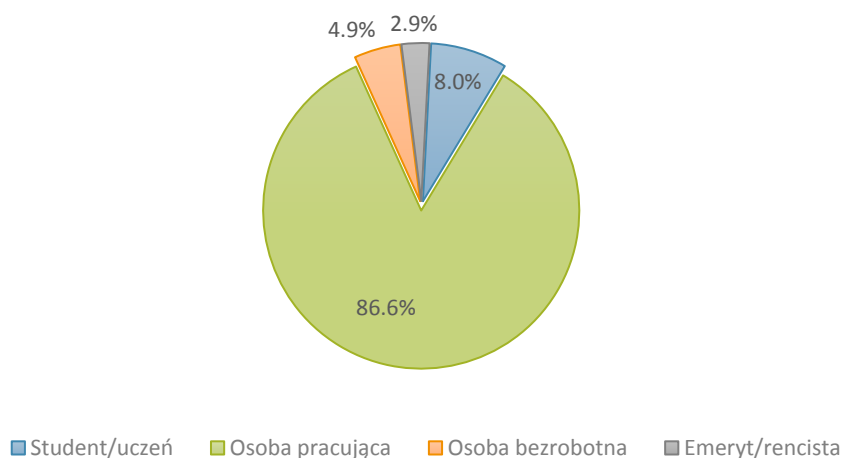
Blisko 1/3 grupę badanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym 35-44 (31,6%). Nieco mniej ankietowanych było między 25. a 34. rokiem życia (29,0%). Zdecydowanie mniej, jednak odsetek nadal pozostaje wysoki, stanowiły osoby w przedziale wiekowym 55-64 (16,1%) oraz 45-54 (14,1%). Stosunkowo niski odsetek ankietowanych było między 15 a 24 (7,3%) oraz powyżej 65 (1,5%) i poniżej 15. roku życia (0,5%).



Wykres 24. Wiek

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

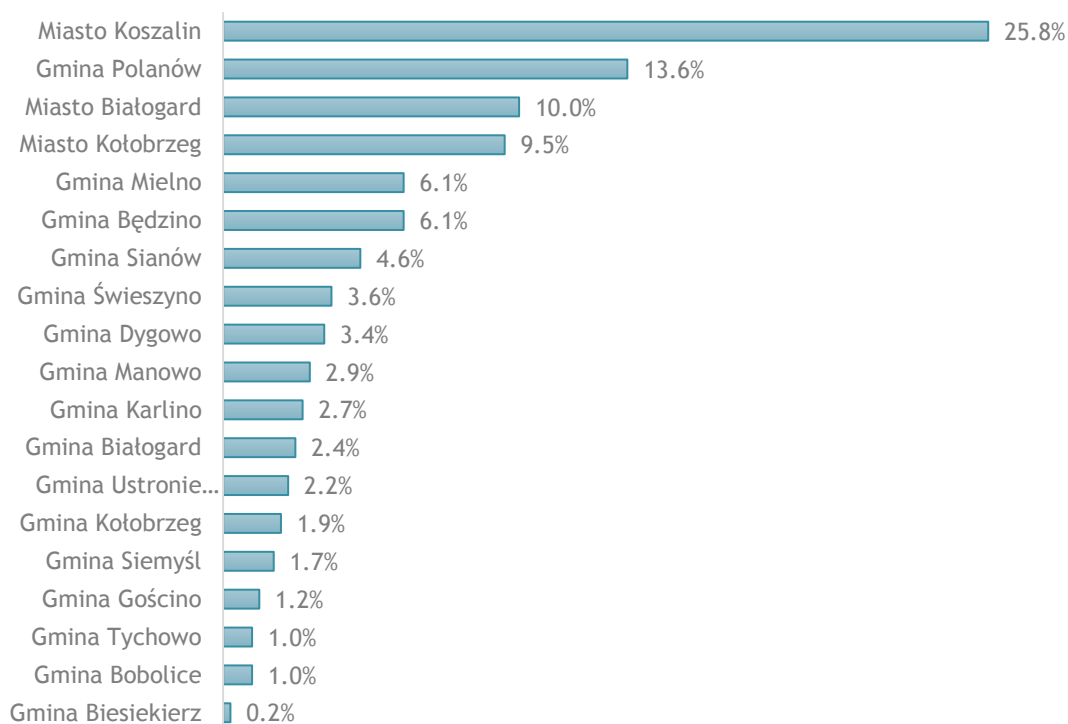
Zdecydowanie najwięcej, bo ponad 4/5 ankietowanych, stanowiły osoby pracujące. Odsetek ich wyniósł 86,6%. Następnie w badaniu udział wzięli: studenci/ uczniowie (8,0%), osoby bezrobotne (4,9%) oraz emeryci i renciści (3,0%).



Wykres 25. Status zawodowy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Najwięcej respondentów, biorących udział w badaniu, mieszkało w mieście Koszalin. Było ich blisko 1/4 ankietowanych. Nieco mniej osób zamieszkiwało gminę Polanów (13,6%) oraz dwa miasta - Białogard (10,0%) i Kołobrzeg (9,5%). Następnie respondenci byli mieszkańcami gmin: Mielno (6,1%), Będzino (6,1%), Sianów (4,6%), Świeszyno (3,6%) oraz Dygowo (3,4%). Poniżej 12 respondentów było z gmin: Manowo, Karlino, Białogard, Ustronie Morskie, Kołobrzeg, Siemyśl, Gościno, Tychowo, Bobolice oraz Biesiekierz.



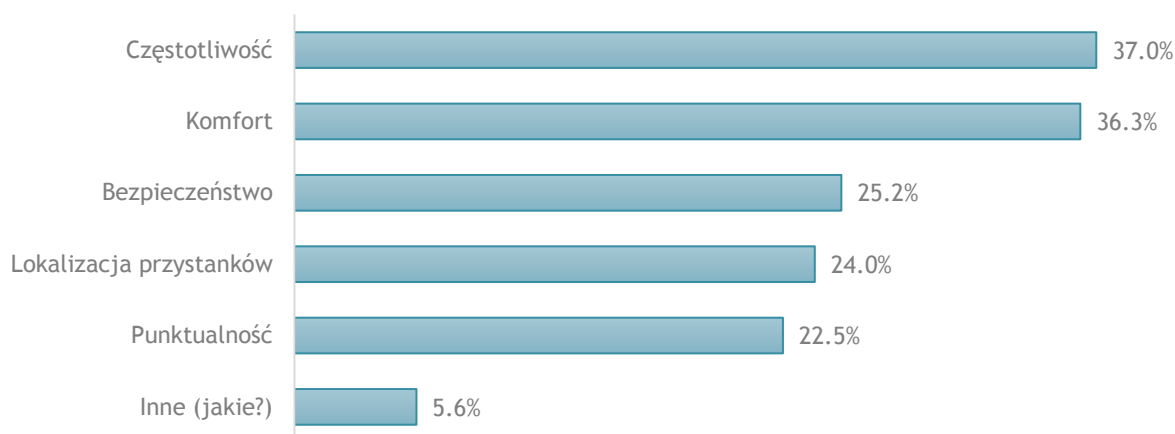
Wykres 26. Miejsce zamieszkania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

2.3.2 ANALIZA WYNIKÓW

Respondenci zapytani o to, co w głównej mierze wpływa na ich wybór środka transportu odpowiedzieli, że jest to częstotliwość (37%) oraz komfort przejazdu (36,3%). Dla 1/4 badanych istotne jest bezpieczeństwo, a dla 22,5% punktualność środków transportu. 5,6% zapytanych wybrało odpowiedź „inne”, w tym:

- nic nie wpływa ale nie mam innej możliwości dojazdu/konieczność;
- brak własnego pojazdu;
- generowanie zanieczyszczeń;
- zdrowie;
- brak komunikacji autobusowej;
- brak połączeń z miejscowości peryferyjnych do siedziby gminy, czy powiatu;
- choroba lokomocyjna;
- brak własnego transportu;
- upodobanie do rowerowych wycieczek;
- brak połączeń w określonych godzinach: do pracy i z pracy;
- niezależność;
- klimatyzacja;
- pewność kursowania;
- możliwość bezpośredniego dojazdu.



Wykres 27. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu? (brak sumowania do 100% ze względu na możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

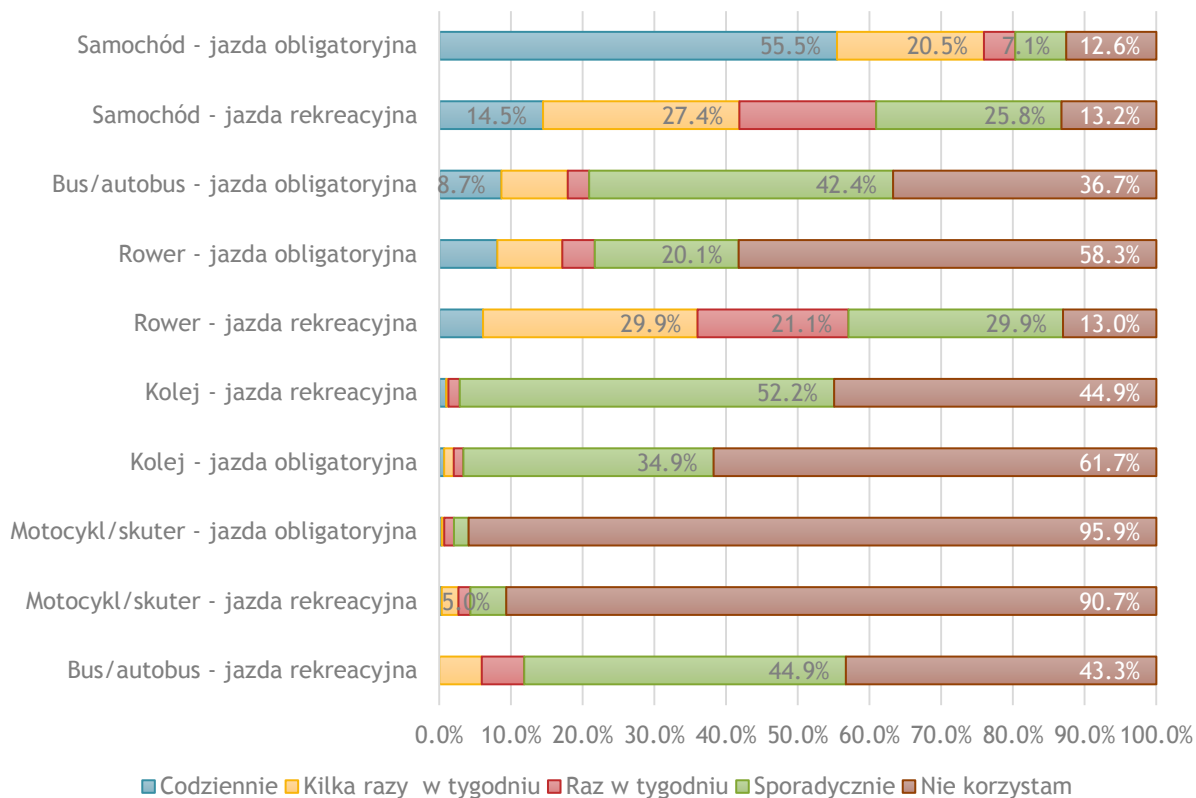
Badani zostali poproszeni o scharakteryzowanie częstotliwości korzystania z poszczególnych środków transportu. 55,0% badanych korzysta z samochodu w celach obligatoryjnych codziennie, a 20,5% kilka razy w tygodniu. 14,5% respondentów codziennie wybiera auto w celach rekreacyjnych, 27,4% robi to kilka razy w tygodniu. 12,6% nigdy nie korzysta z samochodu w celach obligatoryjnych, a 13,2% nigdy nie wybiera go w celach rekreacyjnych.

W celach obligatoryjnych autobus sporadycznie wybiera 42,4%, natomiast 36,7% nie robi tego nigdy. 8,7% mieszkańców robi to codziennie. 43,3% badanych nigdy nie podróżuje autobusami rekreacyjnie, a 44,9% robi to sporadycznie.

Z kolei w celach rekreacyjnych nie korzysta 44,9% respondentów, a w celach obligatoryjnych 61,7%. Sporadycznie z tego rodzaju transportu korzysta 52,2% w celach rekreacyjnych i 34,9% w celach obligatoryjnych.

Rekreacyjna jazda na rowerze wybierana jest kilka razy w tygodniu przez 29,9% respondentów, a raz w tygodniu przez 21,1%. W celach obligatoryjnych rower służy 20,1% badanych sporadycznie, 58,3% nie korzysta z niego w tym celu nigdy.

90,7% zbadanych nie korzysta z motocykla lub skutera w celach rekreacyjnych, a 95,9% nie wybiera go w celach obligatoryjnych.



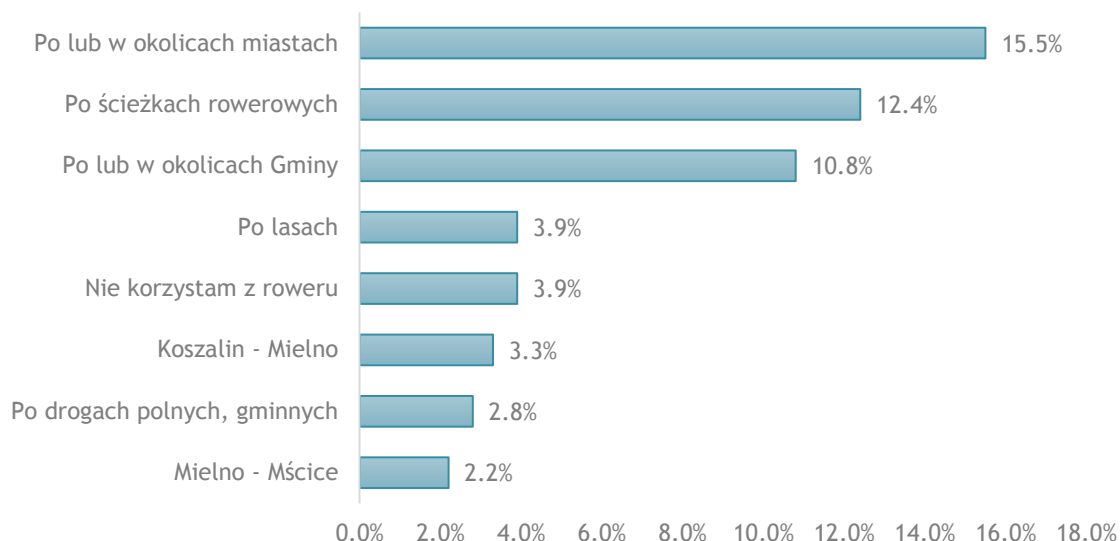
Wykres 28. Jak często korzysta Pan/Pani z poszczególnych środków transportu?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Respondenci zostali poproszeni o wyznaczenie tras, po jakich najczęściej poruszają się na rowerze. 15,5% z nich jeździ po mieście lub w jego okolicach, a 10,8% po lub w okolicach gminy. 12,4% mieszkańców wybiera miejsca, w których są ścieżki rowerowe, natomiast 2,8% korzysta z dróg polnych lub gminnych. Trasa Mielno - Mścice cieszy się uznaniem wśród 2,2% zapytanych, a 3,3% porusza się po drodze łączącej Mielno z Koszalinem. 3,9% badanych nie korzysta z roweru.

Wśród rzadziej wymienianych przez badanych tras znajdują się:

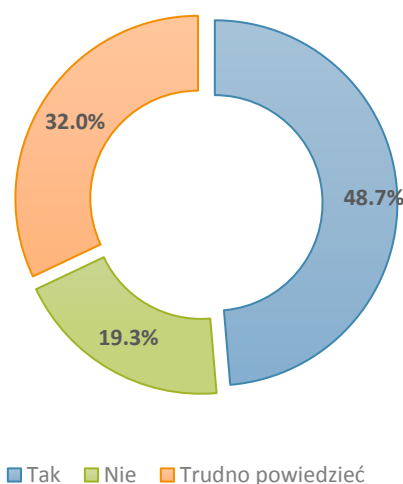
- Ustronie Morskie - Kołobrzeg,
- Góra Chełmska,
- Koszalin - Mścice - Będzino/Kołobrzeg,
- Trasy nadmorskie,
- Okolice jeziora Jamna,
- twarde drogi,
- Polanów - Koszalin przez Sianów lub Kościernice,
- Mielno - Kołobrzeg,
- Białogard - Tychowo - Koszalin,
- Karlino - Gościna.



Wykres 29. Na jakich trasach najczęściej porusza się Pani/Pan na rowerze?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Badani zostali zapytani o to, czy korzystaliby z roweru miejskiego/regionalnego gdyby taki funkcjonował. Blisko połowa (48,7%) z nich odpowiedziała, że tak. 19,3% respondentów nie jest zainteresowanych taką formą transportu, a 32,0% nie ma na ten temat zdania.



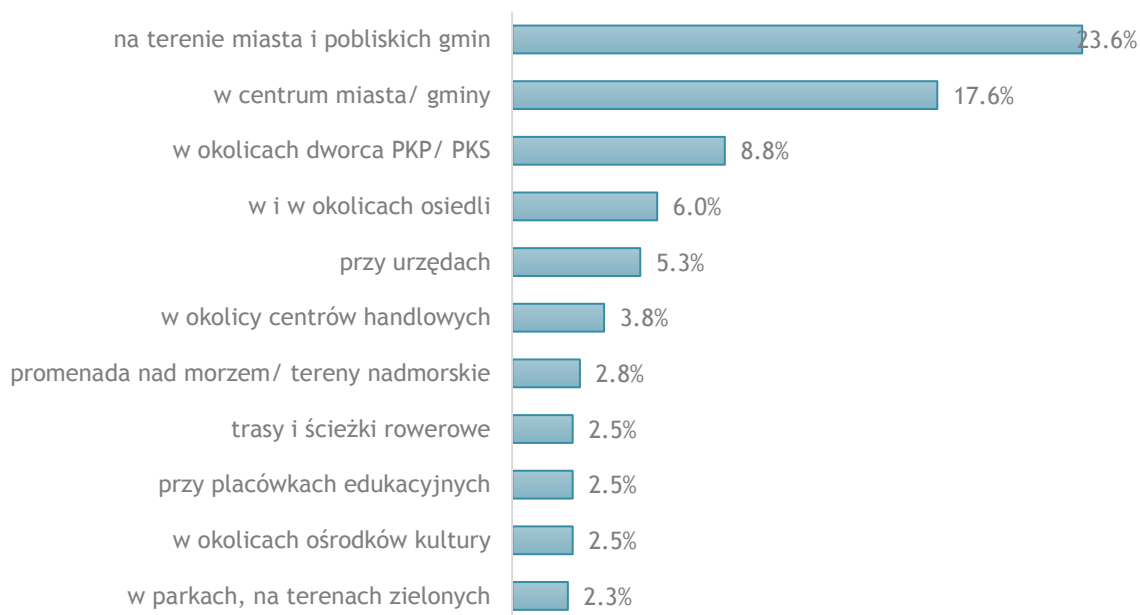
Wykres 30. Czy korzystałaby Pani/korzystał Pan z roweru miejskiego/regionalnego gdyby funkcjonował?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

23,6% entuzjastów roweru miejskiego/regionalnego uważa, że powinien on funkcjonować na terenie całego miasta i pobliskich gmin. 17,6% sądzi, że możliwość wypożyczenia roweru powinna być dostępna w centrum miasta lub gminy, natomiast 8,8% uważa, że rowery najbardziej przydatne byłyby w okolicach dworców PKP i PKS. 6% twierdzi, że rower miejski powinien funkcjonować w okolicach osiedli, 5,3%, że przy urzędach, a 3,8% opowiedziało się za okolicami centrów handlowych. Dla 2,8% zbadanych najlepszym miejscem dla roweru miejskiego byłyby tereny nadmorskie, a po 2,5% opowiedziało się za: trasami i ścieżkami rowerowymi, okolicami placówek edukacyjnych, ośrodkami kultury oraz terenami zielonymi.

Wśród rzadziej wymienianych przez respondentów lokalizacji znajdują się:

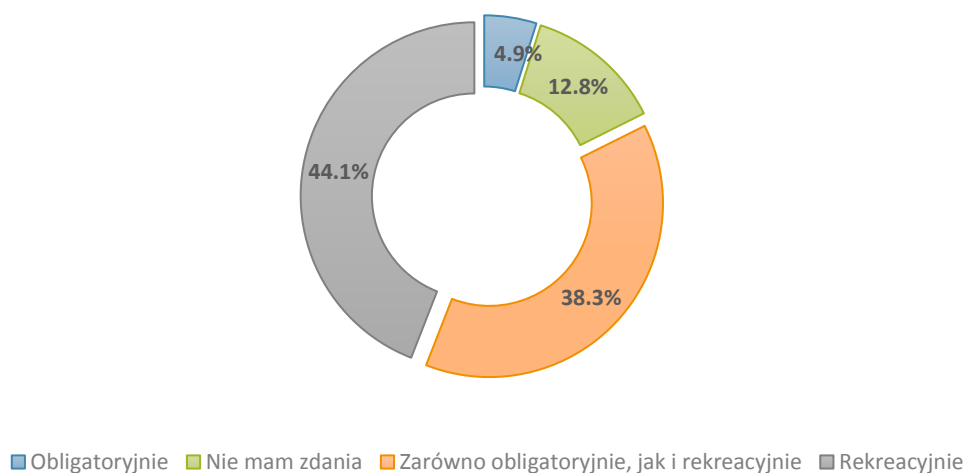
- okolice parkingów,
- okolice stacji benzynowych,
- na wyjazdach z miast,
- na granicach gmin,
- przy urzędach.



Wykres 31. W jakich lokalizacjach uważa Pani/Pan, że mógłby taki rower funkcjonować?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

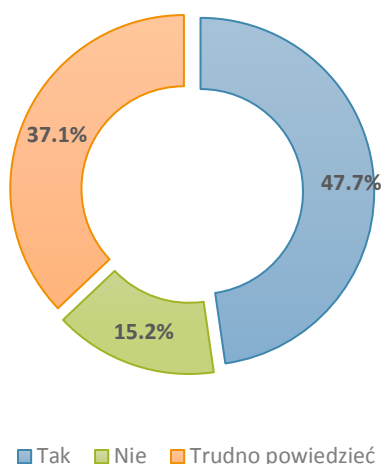
44,1% zapytanych korzystałoby z takiego roweru rekreacyjnie. O wiele mniej (4,9%) używałoby go obligatoryjnie, a 12,8% nie ma na ten temat zdania. 38,3% respondentów korzystałoby z roweru miejskiego zarówno w celach rekreacyjnych, jak i obligatoryjnych.



Wykres 32. Czy korzystałaby Pani/korzystałby Pan z takiego roweru rekreacyjnie czy obligatoryjnie?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

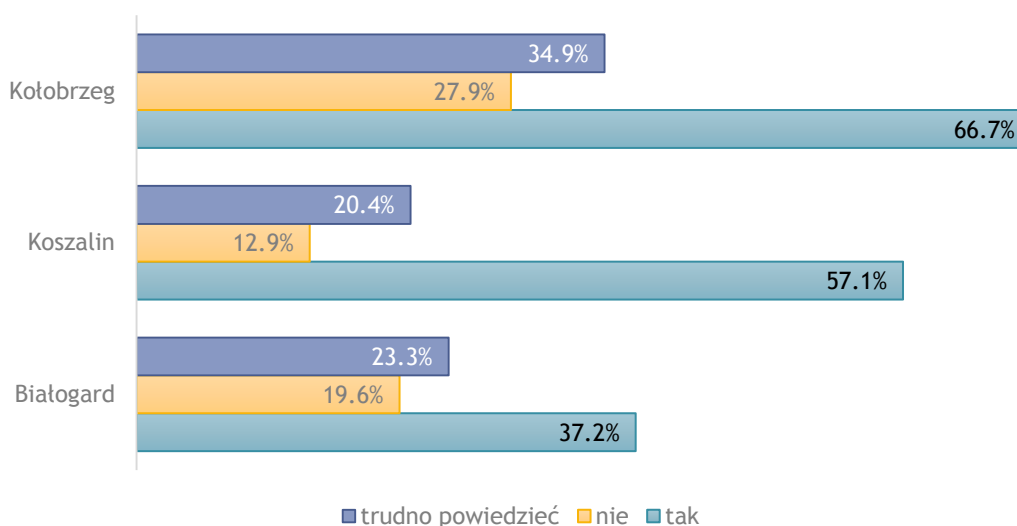
Niespełna połowa badanych (47,7%) byłaby skłonna zapłacić za wykorzystanie takiego roweru, w momencie użytkowania go powyżej 15 minut. 15,2% nie byłaby zainteresowana uiszczaniem opłat, a 37,1% nie ma na ten temat zdania.



Wykres 33. Czy byłaby Pani zainteresowana/byłby Pan zainteresowany odpłatnym wykorzystywaniem takiego roweru np. powyżej 15 minut?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

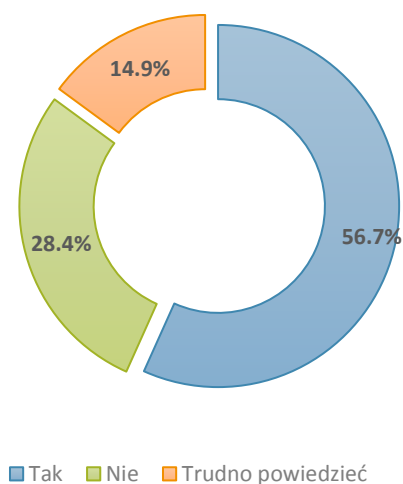
Badani zostali zapytani również o to, czy w przypadku przyjazdu do miast samochodem, byłby skłonni pozostawić go na parkingu i przesiąść się na rower regionalny lub skorzystać z innego środka komunikacji miejskiej. 66,7% respondentów byłoby gotowych postąpić w ten sposób w Kołobrzegu, 57,1% w Koszalinie, a 37,2% w Białogardzie. Na taki krok w Kołobrzegu nie zdecydowałoby się 27,9% badanych, 19,6% w Białogardzie oraz 12,9% w Koszalinie.



Wykres 34. Czy przyjeżdżając do miasta (docelowo Koszalin/Kołobrzeg/Białogard*) swoim samochodem skłonna/y byłaby/byłby Pani/Pan go zostawić na parkingu przesiadając się na rower regionalny/miejski lub na inny środek komunikacji miejskiej? (brak sumowania do 100%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

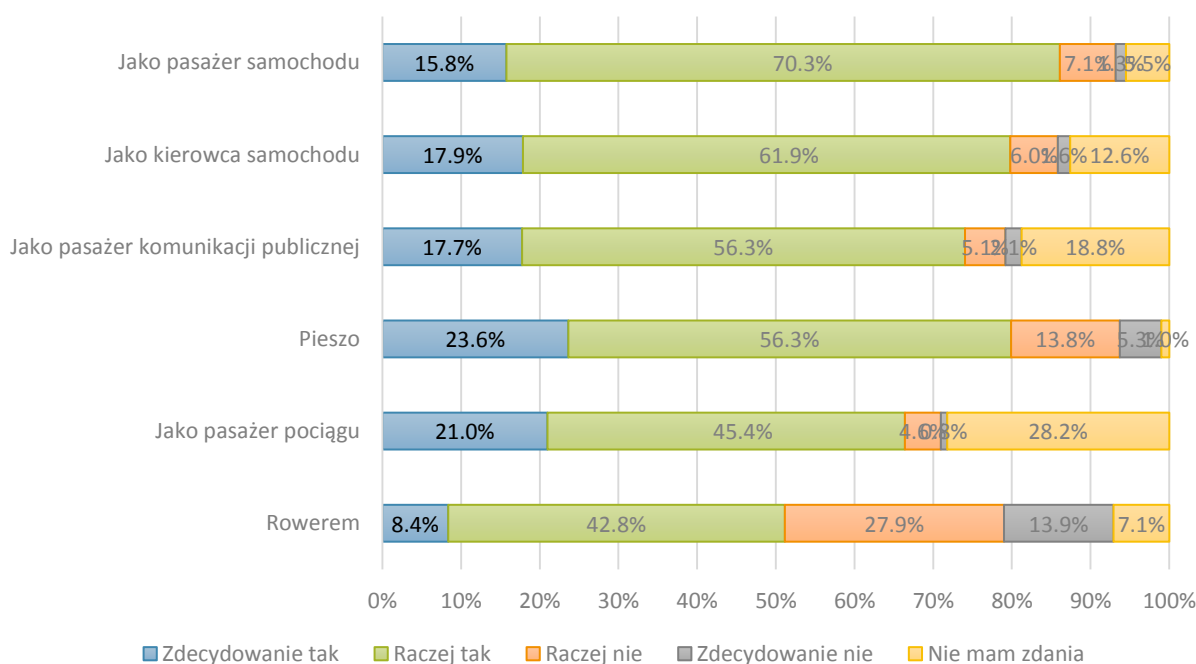
Respondentów poproszono również o zastanowienie się nad zagadnieniem wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast. 56,7% badanych okazało się być zwolennikami tego pomysłu, 28,4% jest mu natomiast przeciwnych. 14,9% wybrało natomiast odpowiedź „trudno powiedzieć”.



Wykres 35. Czy jest Pani/Pan zwolennikiem wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

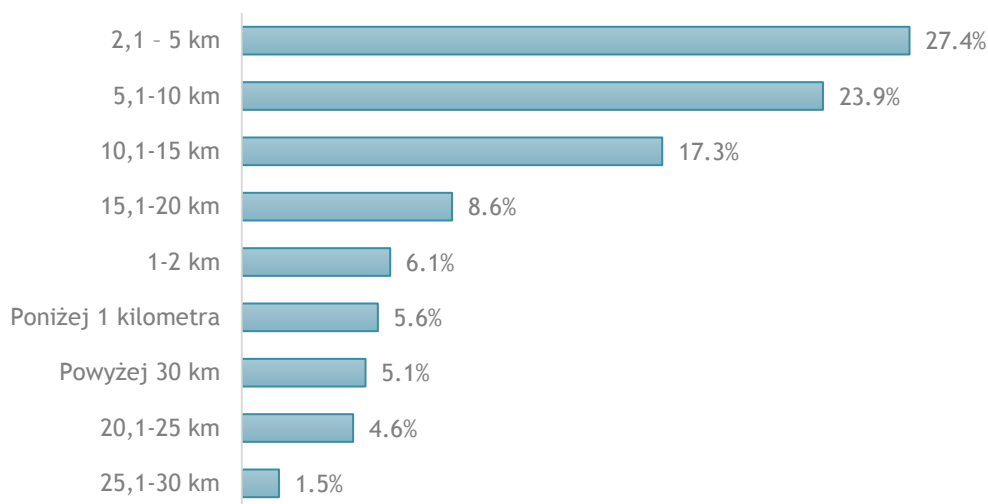
Badani odpowiedzieli na pytanie dotyczące poczucia bezpieczeństwa podczas poruszania się na obszarze gminy. Mieszkańcy najbezpieczniej czują się jako pasażerowie samochodu (70,3% wskazań „raczej tak” i 15,8% wskazań „zdecydowanie tak”) oraz kierowcy aut (61,9% „raczej tak” oraz 17,9% „zdecydowanie tak”). 79,9% respondentów czuje się bezpiecznie przemieszczając się pieszo, w tym 23,6% ocenia swoje poczucie bezpieczeństwa jako silne. Najmniej bezpieczni czują się natomiast wybierając transport rowerowy - 27,9% czuje się raczej niebezpiecznie, a 13,9% zdecydowanie niebezpiecznie.



Wykres 36. Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas poruszania się na obszarze gminy?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

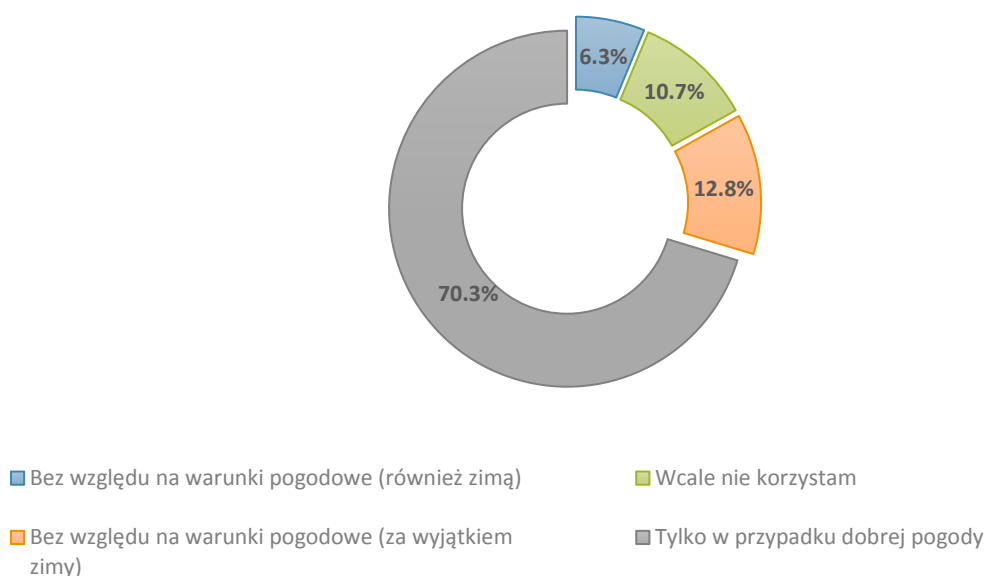
Rowerzyści korzystający ze swoich pojazdów w ramach dojazdów obligatoryjnych poproszeni zostali o oszacowanie średniego pokonywanego dystansu. W dniach, w których korzystają z tego środka transportu, pokonują zazwyczaj 2,1 - 5 km (27,4% badanych), 5,1 - 10 km (23,9%) lub 10,1 - 15 km (17,3%). Najmniej osób pokonuje dystans 25,1 - 30 km (1,52%) choć warto w tym miejscu podkreślić, że 5,1% zapytanych, dziennie pokonuje powyżej 30 kilometrów.



Wykres 37. Jaki średni dystans pokonuje Pan/Pani rowerem (w ciągu jednego dnia, w którym Pan/Pani korzysta z tego środka transportu)?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Spośród osób korzystających z roweru, większość (70,3%) robi to tylko w przypadku dobrej pogody. 12,8% badanych wybiera ten sposób przemieszczania się bez względu na warunki pogodowe, lecz z wyłączeniem pory zimowej. Najniższy odsetek respondentów (6,3%) korzysta z roweru nie zważając na warunki pogodowe, również zimą.

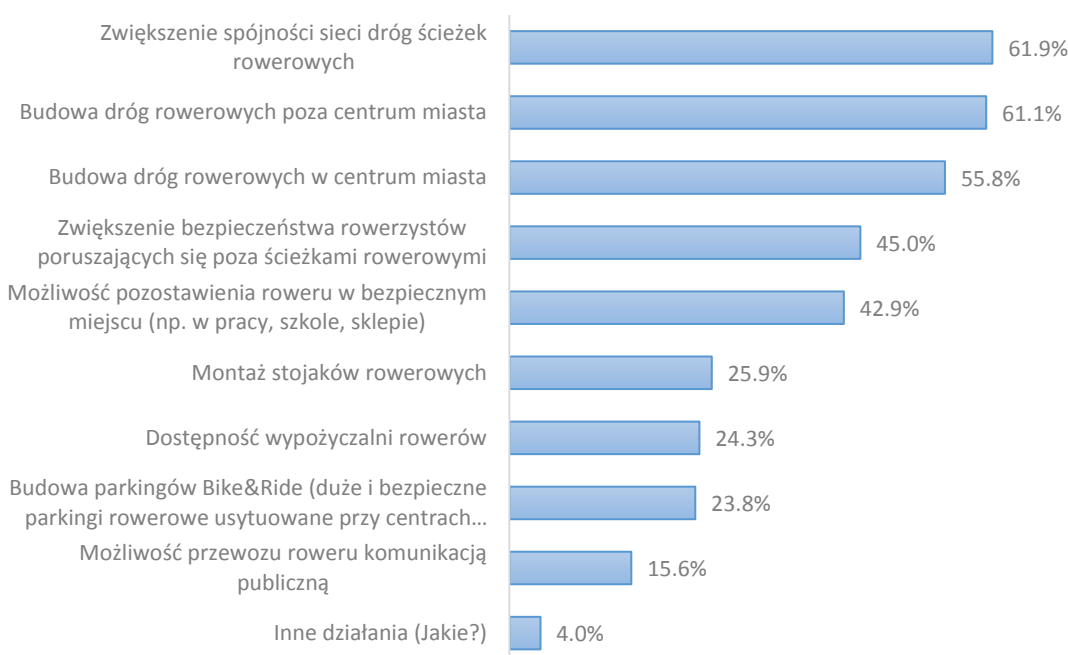


Wykres 38. W jakich przypadkach korzysta Pan/Pani z roweru?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Według respondentów, podróżowanie rowerem zostałyby usprawnione poprzez zwiększenie spójności sieci dróg ścieżek rowerowych (61,9% wskazań), budowę dróg rowerowych poza oraz w centrum miasta (kolejno 61,1% i 55,8%). Dla badanych pożądane jest również zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów, którzy nie poruszają się po ścieżkach rowerowych (45% mieszkańców), możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym miejscu (42,9%) oraz związany z tym montaż stojaków rowerowych (25,9%). Podróżowanie rowerem usprawniłaby również dostępność wypożyczalni rowerów (24,3% wskazań), budowa parkingów Bike&Ride (23,8%) oraz możliwość przewozu roweru komunikacją publiczną (15,6%). 4% badanych wybrało odpowiedź „inne”, sugerując:

- edukację rowerzystów,
- rewitalizację obecnych dróg rowerowych,
- umieszczenie oznakowań na ścieżkach rowerowych.



Wykres 39. Jakie działania Pana/Pani zdaniem usprawniłyby podróżowanie rowerem?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

40,7% badanych uważa, że na terenie gmin wchodzących w skład KKBOF zasadne jest stworzenie centrów przesiadkowych, czyli miejsc umożliwiających np. pozostawienie samochodu/roweru i kontynuowanie podróży komunikacją publiczną. Największy odsetek entuzjastów tego pomysłu (15,7%) sądzi, że powinny one powstać w okolicach dworca kolejowego. 9,6% twierdzi, że najlepszą lokalizacją byłyby okolice przystanków i dworców autobusowych, 7,3% za odpowiednie miejsce uznaje obrzeża miasta, a 6,2% centrum miasta. 7,9% respondentów twierdzi, że centra przesiadkowe powinny zostać utworzone w Kołobrzegu, 7,3% wskazuje na Mielno, 5,6% - Polanów, a 4,5% Białogard.

Wśród rzadziej wymienianych przez respondentów lokalizacji znajdują się:

- okolice parkingów,
- okolice terenów zielonych,
- okolice urzędów,
- Mścice,
- Gmina Polanów,
- Gmina Dygowo,
- Zieleniewo,
- Gmina Będzino,
- Karlino.

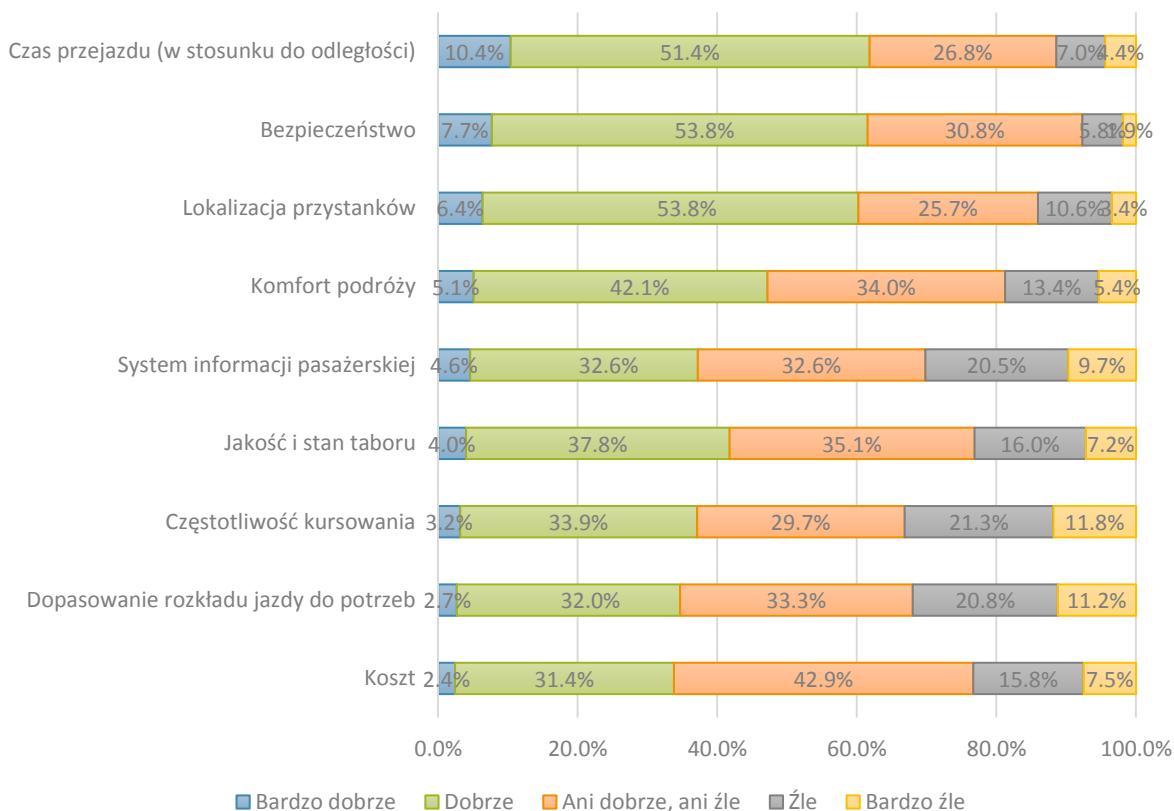


Wykres 40. Czy Pana/Pani zdaniem, na terenie gmin wchodzących w skład Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF) zasadne jest stworzenie centrów przesiadkowych (miejsc umożliwiających np. pozostawienie samochodu/roweru i kontynuowanie podróży komunikacją publiczną)?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Badani zostali poproszeni o ocenę poszczególnych aspektów komunikacji publicznej na terenie gminy. Najwyżej oceniony został czas przejazdu w stosunku do odległości - 10,4% mieszkańców oceniło go bardzo dobrze, a 51,4% dobrze. Respondenci czują się w komunikacji publicznej bezpieczni - 53,8% poziom bezpieczeństwa ocenia jako dobry, a 7,7% jako bardzo dobry. 60,2% pozytywnie ocenia lokalizację przystanków (w tym 6,4% uznaje ją za bardzo dobrą).

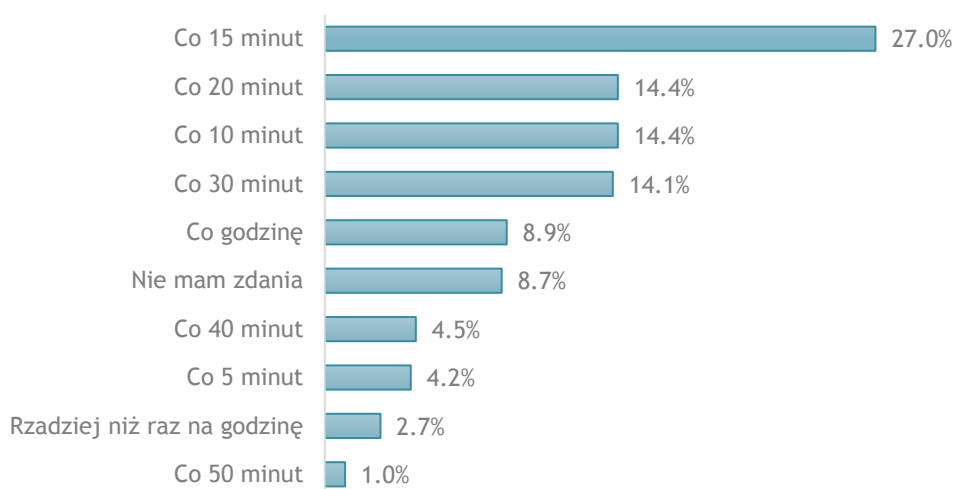
Najwięcej negatywnych opinii dotyczy częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej (21,3% ocenia ją jako złą, a 11,8% jako bardzo złą). Podróżujący są niezadowoleni z dopasowania rozkładu do potrzeb mieszkańców (32% negatywnych odpowiedzi, w tym 11,2% odpowiedzi „bardzo źle”) oraz systemu informacji pasażerskiej (20,5% odpowiedzi „źle” oraz 9,7% - „bardzo źle”).



Wykres 41. Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną Pana/Pani gminy?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

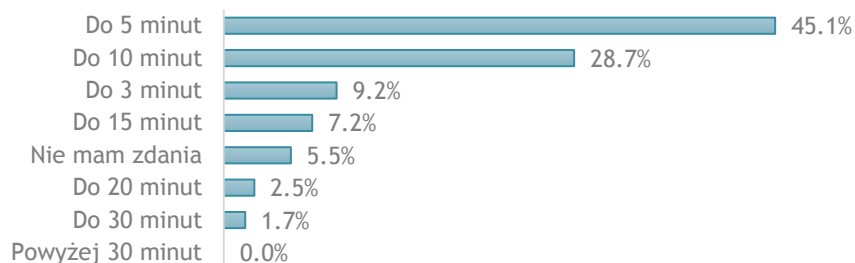
Badani zostali poproszeni również o zaproponowanie pożądanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej. Ponad 1/4 badanych (27%) uważa, że pojazdy powinny jeździć do 15 minut. Po 14,4% sądzi iż najlepszym rozwiązaniem byłoby, gdyby kursowały one co 20 lub co 10 minut. Najmniej mieszkańców uważa, że autobusy powinny jeździć rzadziej niż raz na godzinę (2,7%) lub co 50 minut (1,0%). 8,7% natomiast nie ma na ten temat zdania.



Wykres 42. Ile powinna wynosić Pana/Pani zdaniem częstotliwość kursowania komunikacji publicznej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Akceptowalny czas dotarcia na przystanek komunikacji publicznej dla 45,1% respondentów wynosi do 5 minut. Do 10 minut poświęcić może 28,7% badanych. 9,2% mieszkańców zależy na dotarciu na przystanek w czasie krótszym niż 3 minuty. Najmniejsza liczba respondentów jest gotowa poświęcić na dotarcie do 20 minut (2,5%) lub do 30 minut (1,7%). 5,5% badanych nie ma na ten temat zdania. Nikt nie wybrał odpowiedzi „powyżej 30 minut”.



Wykres 43. Jaki jest dla Pana/Pani akceptowalny czas dotarcia na przystanek komunikacji publicznej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

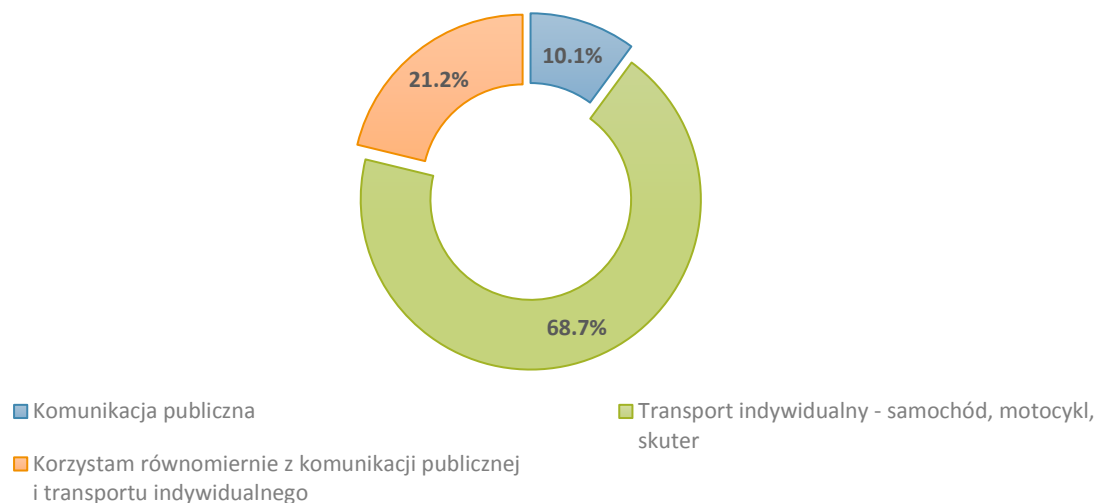
Respondenci zostali zapytani o największy problem transportu publicznego na terenie gminy. Z poniżej przedstawionego wykresu wynika, że 16,3% ankietowanych uznało, że są to zbyt rzadkie przejazdy autobusów / mała częstotliwość ich kursowania. Nieco mniej osób za problem uznało brak dogodnych połączeń (11,7%) i zły stan techniczny pojazdów (8,0%). Respondenci wskazywali również na brak funkcjonowania komunikacji publicznej (7,0%), zbyt wysokie ceny biletów (5,7%) czy brak kursów weekendowych lub nocnych (5,3%). Poniżej 13 wskazań odnotowały odpowiedzi: stan dróg, zła lokalizacja przystanków, brak komfortu podróży czy autobusów w okresie wakacyjnym lub zimowym, monopol prywatnych przewoźników. 9 respondentów uznało, że w badanej kwestii nie ma zdania.



Wykres 44. Co Pana/Pani zdaniem stanowi największy problem transportu publicznego na terenie Pana/Pani gminy?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

68,7% badanych na co dzień korzysta z transportu indywidualnego (samochodu, motocykla lub skutera). Tylko 10,1% przemieszcza się wyłącznie za pomocą komunikacji publicznej, a 21,2% korzysta równomiernie z komunikacji publicznej i transportu indywidualnego.

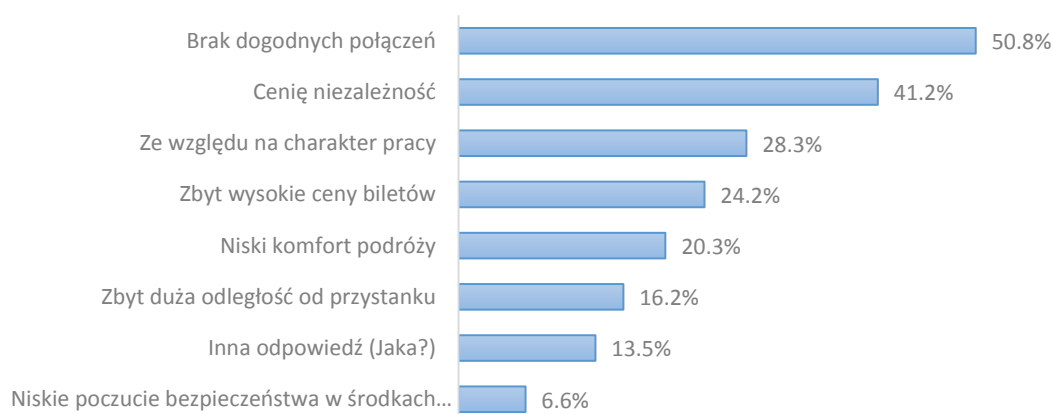


Wykres 45. Z którego rodzaju transportu korzysta Pan/Pani na co dzień?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Respondenci, którzy nie korzystają z komunikacji publicznej (lub korzystają sporadycznie), jako powód swojego wyboru podają brak dogodnych połączeń (50,8% badanych), charakter swej pracy (28,3%), zbyt wysokie ceny biletów (24,2%), niski komfort podróży (20,3%) oraz zbyt dużą odległość od przystanku (16,2%). 41,2% ceni niezależność i dlatego wybiera indywidualną formę transportu. Tylko 6,6% jako przyczynę swojego wyboru podaje niskie poczucie bezpieczeństwa w środkach komunikacji publicznej. 13,5% wybrało odpowiedź „inne”, podając za przyczynę:

- wysłużony tabor;
- duży natłok pasażerów;
- brak czasu;
- brak udogodnień dla niepełnosprawnych;
- konieczność załatwienia wielu spraw po drodze z pracy, w tym zakupów;
- brak komunikacji.



Wykres 46. Dlaczego nie korzysta Pan/Pani częściej z komunikacji publicznej? (brak sumowania do 100% ze względu na możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Respondenci korzystający z indywidualnych środków transportu zostali zapytani o to, co mogłoby ich skłonić do wyboru komunikacji publicznej. 55,8% poczułoby się bardziej zachęcane do wyboru tego rodzaju przemieszczania się, gdyby pojazdy komunikacji publicznej kursowały częściej. Dla 47,8% takim czynnikiem byłoby rozbudowanie siatki połączeń, a dla 38,7% obniżka cen biletów. Dogodniej zlokalizowane przystanki skłoniłyby 22,7% osób, dla 21,5% mieszkańców ważne byłoby powstanie parkingów typu Park&Ride, 19,9% oczekuje podniesienia komfortu, a 16,9% utworzenia węzłów przesiadkowych. Nic nie jest w stanie skłonić do korzystania z komunikacji publicznej 10,5% respondentów, a 5% wybrało odpowiedź „inne”, proponując między innymi:

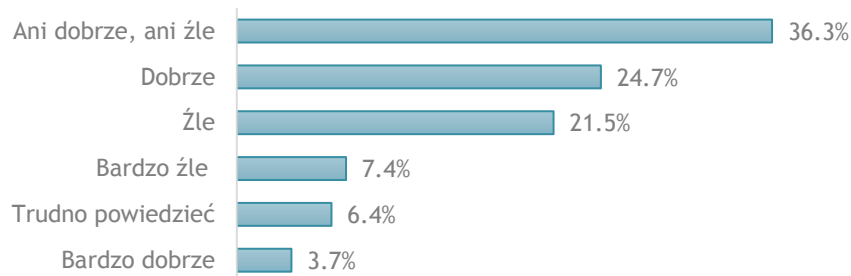
- udogodnienia dla niepełnosprawnych,
- wprowadzenie biletów czasowych,
- wprowadzenie większej kontroli nad działalnością przewoźników,
- utworzenie internetowej wyszukiwarki połączeń.



Wykres 47. Co mogłoby Pana/Panią skłonić do rezygnacji z podróży indywidualnym środkiem transportu na rzecz komunikacji publicznej? (brak sumowania do 100% ze względu na możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

36,3% respondentów poproszonych o ocenę dostępności parkingów na terenie gminy uważa, że nie jest ona ani dobra, ani zła. Niespełna 1/4 (24,7%) badanych ocenia ją jako dobrą, a 3,7% jako bardzo dobrą.



Wykres 48. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani gminy?

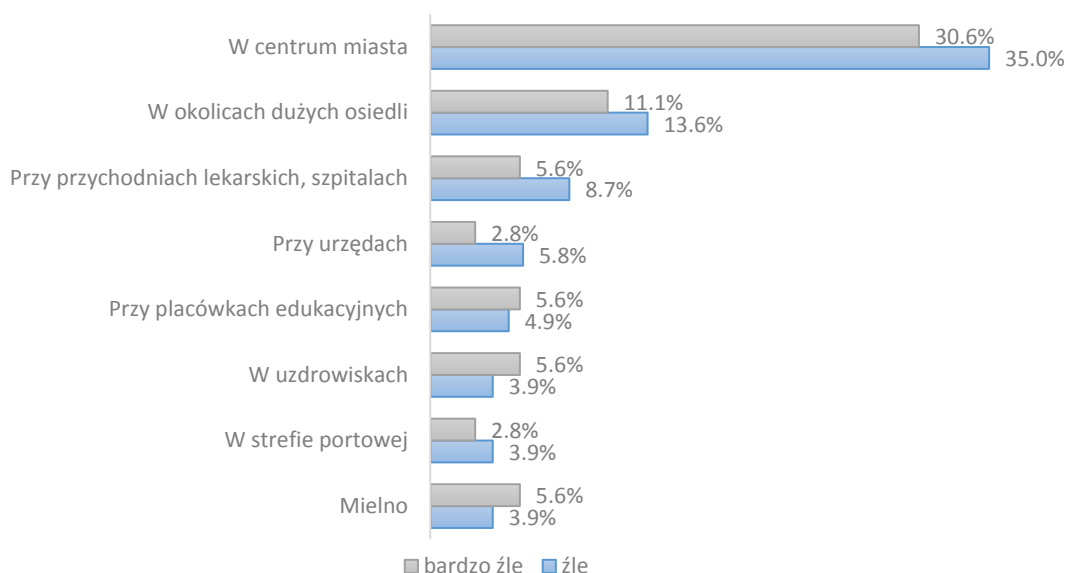
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Ankietowani w powyższym pytaniu mogli wskazać, przy wyborze odpowiedzi „źle” lub „bardzo źle”, w jakich lokalizacjach brakuje miejsc parkingowych. Grupa 28,9% mieszkańców wybrała tego rodzaju odpowiedzi. Poniższy wykres prezentuje miejsca, które były najczęściej wskazywane przez respondentów.

Według badanych, miejsc parkingowych brakuje:

- w centrum miasta,
- w okolicach dużych osiedli,
- przy ośrodkach zdrowia,
- przy urzędach,
- przy placówkach edukacyjnych,
- w uzdrowiskach,
- w strefie portowej,
- na terenie gminy Mielno.

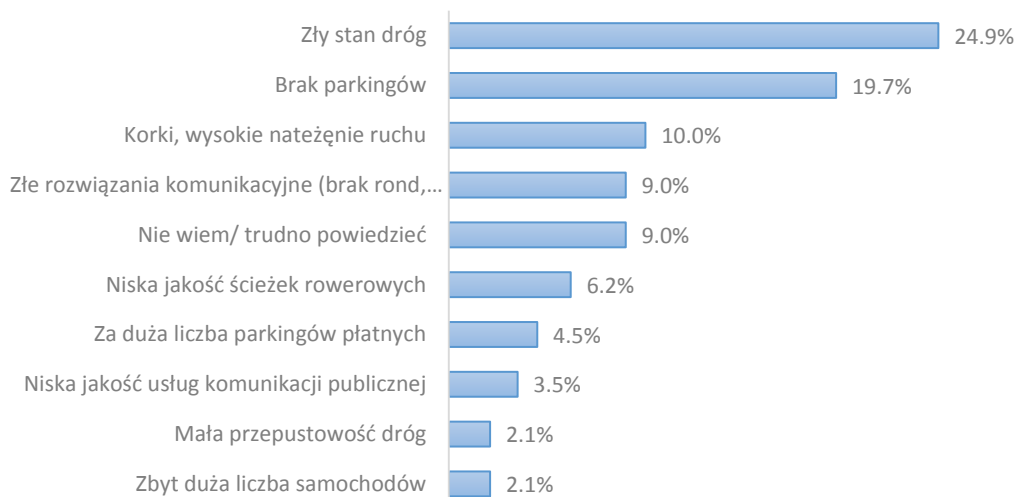
Pojawiały się również odpowiedzi, że miejsc parkingowych brakuje wszędzie, w szczególności tych bezpłatnych.



Wykres 49. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani gminy?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

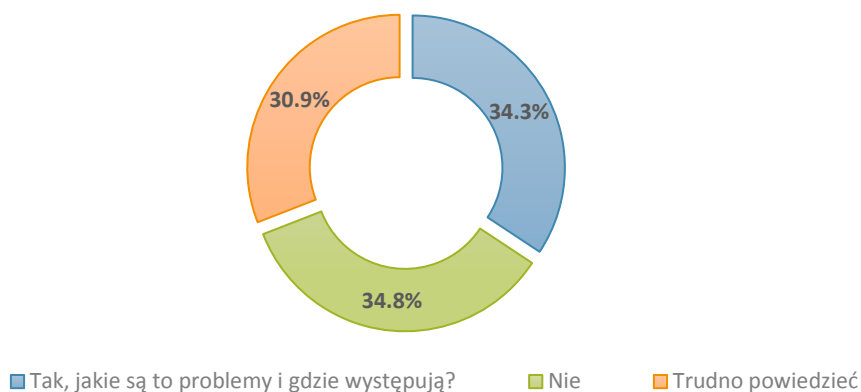
Ankietowani uznali, że największym problemem w zakresie transportu indywidualnego jest zły stan dróg (24,9%). Blisko co czwarte wskazanie dotyczyło tej odpowiedzi. Następnie mieszkańcy uznali, że jest to brak miejsc parkingowych (19,7%). Zdecydowanie mniej wskazywało na: korki na drogach i wysokie natężenie ruchu (10,0%), złe rozwiązania komunikacyjne na terenie gmin i miast (9,0%). Również 9,0% zaznaczeń dotyczyło odpowiedzi „nie wiem/ trudno powiedzieć”. Poniżej 18 ankietowanych uznało, że do problemów komunikacyjnych w zakresie transportu indywidualnego zaliczyć można: niską jakość ścieżek rowerowych oraz usług komunikacji publicznej, zbyt dużą liczbę samochodów czy płatnych parkingów oraz małą przepustowość dróg.



Wykres 50. Co Pana/Pani zdaniem stanowi główny problem komunikacyjny Pana/Pani gminy, w zakresie transportu indywidualnego?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Liczba wskazań na poszczególne odpowiedzi rozkłada się proporcjonalnie. Najwięcej, bo 34,8% respondentów uznało, że problemy związane z ruchem pieszych nie występują na terenie gminy. Zbliżony odsetek ankietowanych zaznaczyło odpowiedź twierdzącą. Natomiast blisko co trzeci mieszkaniec uznał, że trudno odpowiedzieć na to pytanie.



Wykres 51. Czy Pana/Pani zdaniem na terenie Pana/Pani gminy występują problemy związane z ruchem pieszych?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Ankietowani, którzy w powyższym pytaniu zaznaczyli odpowiedź „tak”, proszeni byli o wskazanie miejsc oraz rodzaju problemu związanego z ruchem pieszych. Najwięcej, bo 47,1% mieszkańców uznało, że przede wszystkim jest to brak lub zła jakość chodników. Szczególnie tego rodzaju problem występuje na terenach wiejskich. Następnie zdecydowanie mniej respondentów wskazało, że jest to: przechodzenie w miejscach niedozwolonych (13,2%), brak lub niebezpieczne pobocza (8,1%) oraz długi czas oczekiwania na sygnalizację świetlną (6,6%). Inne odpowiedzi dotyczyły kwestii braku ścieżek rowerowych, korzystania w sposób nieodpowiedni z ścieżek dla pieszych i rowerzystów, parkowania samochodów na chodnikach oraz dużego natężenie ruchu samochodowego.

Respondenci wskazywali również miejsca, w których omawiamy problem najczęściej występuje. Szczególnie dotyczy on terenów w obrębie miasta (23 wskazania), a następnie terenów wiejskich (19). Tylko 4 wskazania dotyczyły centrum.



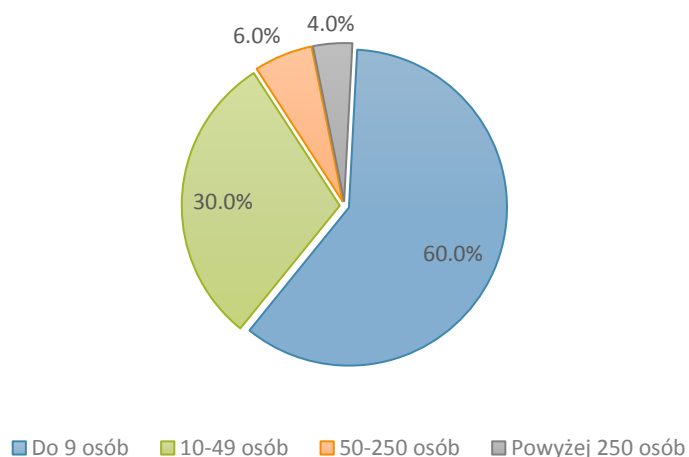
Wykres 52. Czy Pana/Pani zdaniem na terenie Pana/Pani gminy występują problemy związane z ruchem pieszych?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

2.4 BADANIE CATI

W celu zebrania potrzebnych do analizy danych, przeprowadzono 50 wywiadów techniką CATI (Computer Assisted Telephone Interview), tj. wywiadów telefonicznych, wspomaganych przy pomocy komputerów.

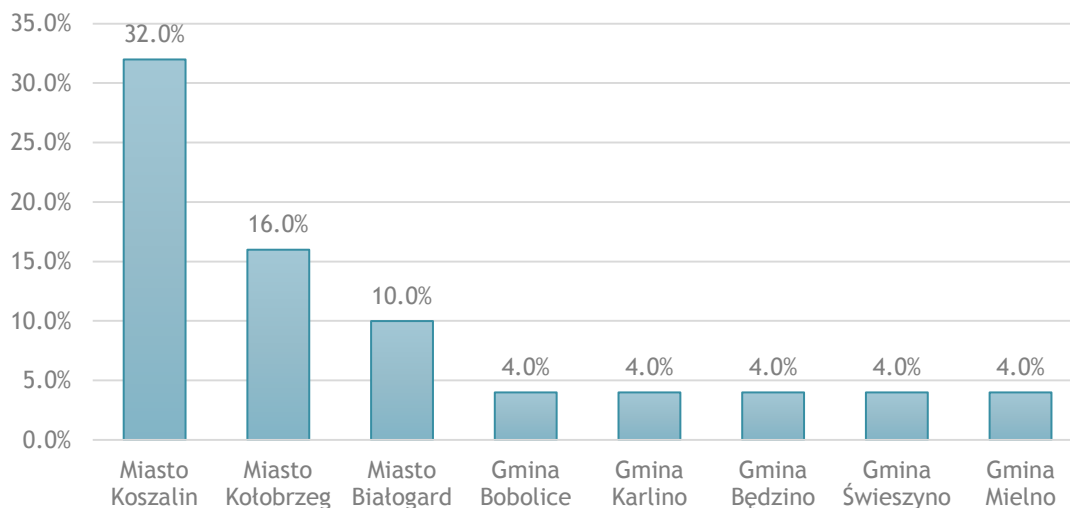
Badanych poproszono o udzielenie informacji dotyczących prowadzonych przez nich działalności. Większość (60%) respondentów to osoby zatrudniające do 9 osób, natomiast 30% prowadzi średniej wielkości przedsiębiorstwa, w których pracuje od 10 do 49 osób. Respondenci zatrudniający powyżej 50 osób stanowią 10% zbadanych.



Wykres 53. Wielkość zatrudnienia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

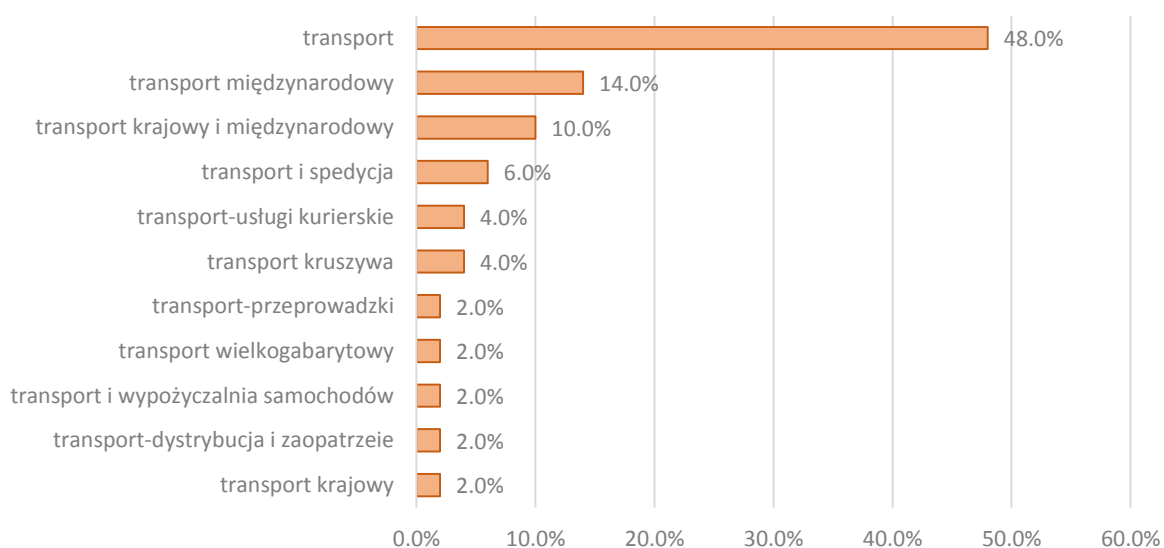
32% respondentów swoją działalność prowadzi w Koszalinie, 16% w Kołobrzegu, a 10% w Białogardzie. Po 4% badanych pracuje na terenie gmin Bobolice, Karlino, Będzino, Świeszyno i Mielno, natomiast w gminach: Sianów, Kołobrzeg, Polanów, Białogard, Tychowo, Manowo, Biesiekierz, Dygowo, Gościno, Siemyśl i Ustronie Morskie działalność prowadzi po 2% respondentów.



Wykres 54. Miejsce prowadzenia działalności

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

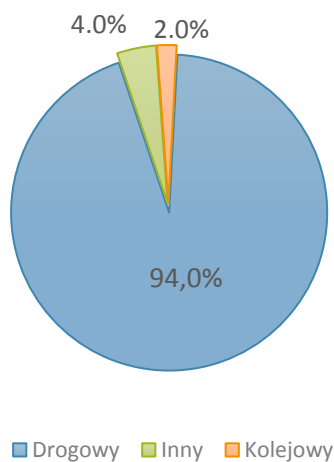
48% respondentów poproszonych o scharakteryzowanie branży, w której pracuje, określa ją ogólnie jako „transport”. 14% zbadanych zajmuje się transportem międzynarodowym, 10% pracuje w kraju i poza jego granicami, a 6% zajmuje się transportem i spedycją. 4% badanych to osoby świadczące usługi kurierskie, tyle samo transportuje kruszywo. Pozostali respondenci zajmują się przeprowadzkami, transportem wielkogabarytowym, wypożyczaniem samochodów oraz dystrybucją i zaopatrzeniem (po 2%).



Wykres 55. Branża

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

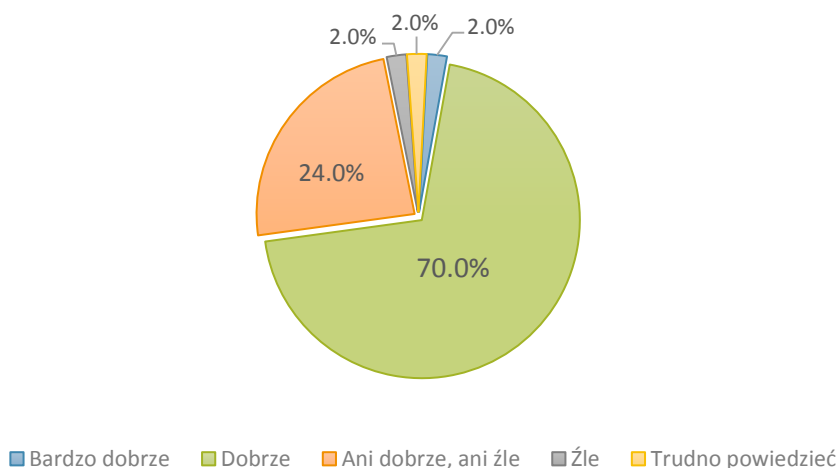
Zdecydowana większość (94%) respondentów w prowadzeniu swojej działalności gospodarczej wykorzystuje transport drogowy. Przewóz kolejowy wykorzystywany jest przez 2% badanych, natomiast 4% wykorzystuje inny rodzaj transportu (w tym morski).



Wykres 56. Jaki rodzaj transportu wykorzystujecie Państwo w swojej działalności gospodarczej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

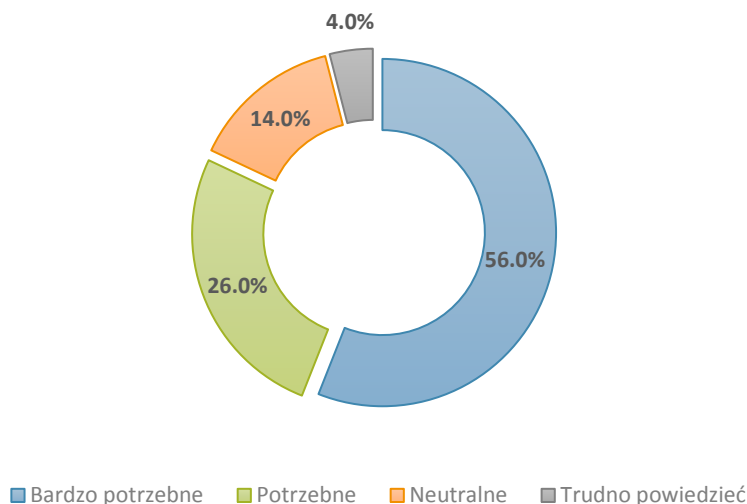
Badani zostali poproszeni o ocenę istniejącej sieci transportowej gminy pod względem potrzeb wynikających z prowadzonej przez nich działalności. Większość (70%) respondentów uważa ją za dobrą. 24% twierdzi, że nie jest ani dobra, ani zła, a 2% nie ma na ten temat zdania. 2% badanych sądzi, że sieć transportowa jest bardzo dobra, taki sam odsetek uważa ją za złą. Nikt natomiast nie ocenia jej jako bardzo złej.



Wykres 57. Jak ocenia Pan/Pani istniejącą sieć transportową gminy pod względem potrzeb wynikających z prowadzonej działalności?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Respondenci ocenili również potrzebę utworzenia na terenie gminy parkingów towarowych. Ponad połowa (56%) uważa je za bardzo potrzebne, a niewiele ponad 1/4 (26%) za potrzebne. 18% badanych nie ma na ten temat zdania lub potrzebę ocenia jako neutralną. Żaden z badanych nie uznał, że utworzenie tego typu parkingu jest niepotrzebne.

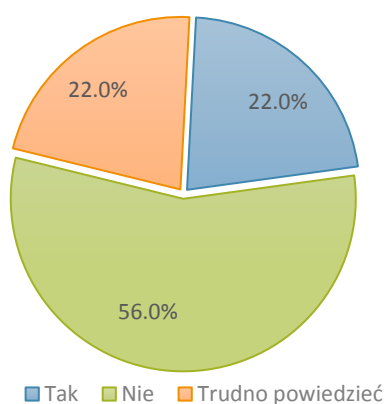


Wykres 58. Jak ocenia Pan potrzebę utworzenia na terenie gminy parkingów towarowych?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

22% respondentów uważa, że na terenie ich gminy nie istnieją problemy związane z funkcjonowaniem logistyki pod kątem przewozów towarowych, tyle samo nie ma na ten temat zdania. 56% zbadanych natomiast utrudnienia takie dostrzega, a wśród nich wymienia:

- zbyt wysokie płatności,
- brak parkingów,
- niedostosowane dla samochodów ciężarowych ronda,
- wąskie, korkujące się w mieście drogi,
- zbyt małą ilość magazynów przeladunkowych.

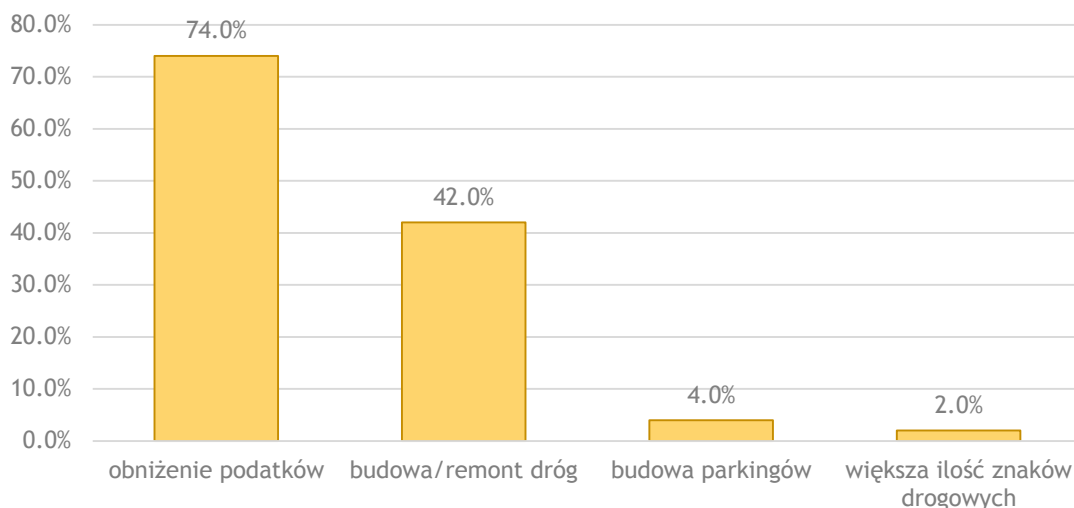


Wykres 59. Czy zauważa Pan/Pani problemy związane z funkcjonowaniem logistyki gminy pod kątem przewozów towarowych?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Zdaniem respondentów władze gminy mogą wpłynąć na rozwój i usprawnienie przewozów towarowych poprzez:

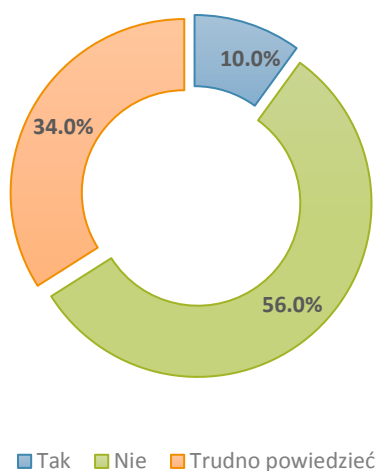
- obniżenie podatków (74% wskazań),
- budowę i remont dróg (42%),
- budowę większej ilości parkingów (4%),
- ustawienie większej ilości znaków drogowych (2%).



Wykres 60. W jaki sposób władze gminy, w ramach polityki transportowej, mogłyby wpłynąć na rozwój i usprawnienie przewozów towarowych? (Pytanie wielokrotnego wyboru, procenty nie sumują się do 100)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

56% badanych nie rozważało nigdy wprowadzenia taboru niskoemisyjnego (tj. hybrydowego, elektrycznego, CNG lub LPG). 10% zastanawiało się nad tym, natomiast 34% wybrało odpowiedź „trudno powiedzieć”.



Wykres 61. Czy rozważali Państwo wprowadzenie taboru niskoemisyjnego (hybrydowy, elektryczny, CNG, LPG)?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

2.5 WYWIADY TDI

2.5.1 OCENA STANU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Respondenci zostali poproszeni o ocenę stanu infrastruktury transportowej w ich gminie. W ogólnej ocenie stan ten został uznany za średni. Według nich część dróg jest w dobrym stanie, część zaś wymaga modernizacji, w tym zwłaszcza utwardzenia dróg gruntowych. Badani wskazują, że w gorszym stanie niż drogi gminne są niezależne od nich drogi powiatowe.

Średnio, może nie jest ona idealna, nie jest także bardzo dobra, jest w stanie średnim, w niektórych miejscach nawet drogi są w bardzo złym stanie, szczególnie jeśli chodzi o drogi powiatowe.

uważam, że jest dość dobrze, chociaż na pewno wymagałoby to jakiegoś poprawienia, ponieważ część dróg mamy już poremontowanych, część jeszcze na pewno wymaga tego, żeby poprawić stan nawierzchni.

(...) oczywiście te braki w dobrej jakości infrastruktury drogowej to drogi przede wszystkim nieutwardzone, gruntowe nasze gminne. Cały czas walczymy, utrzymujemy na bieżąco, ale jest potrzebna przebudowa, gruntowna przebudowa.

Oprócz stanu dróg, dla badanych ważne jest również usytuowanie gminy wzdłuż innych, strategicznych dróg krajowych oraz wojewódzkich. Dzięki nim poprawia się mobilność mieszkańców, mają oni dostęp do większej liczby środków komunikacji. Jedynie dwóch respondentów wypowiedziało się również o stanie ścieżek rowerowych. Zauważają oni, że dróg takich nie ma w ogóle lub brak im ciągłości i są w złym stanie technicznym.

Jeżeli chodzi o sieć osobowo -transportową to wiadomo, że nie mamy własnych gminnych autobusów, tylko korzystamy z przewoźników, którzy zapewniają transport przewozowy dla mieszkańców. Są oczywiście braki, są oczywiście luki w transporcie publicznym, ale to jest zależne oczywiście od transportu od firm prywatnych (...).

Jeśli chodzi o komunikację publiczną, to mamy przestarzały tabor autobusowy zdecydowanie, natomiast jeśli chodzi generalnie o mobilność, to brak ścieżek rowerowych, dróg dla rowerów na terenie miasta.

2.5.2 KOMUNIKACJA PUBLICZNA - PROBLEMY I SPOSOBY NA ZWIĘKSZENIE JEJ WYKORZYSTANIA

Respondenci zostali zapytani o problemy związane z komunikacją publiczną na terenie ich gminy. Według nich największym problemem jest brak własnych przewoźników, a tym samym znacznie ograniczony wpływ na ilość oraz kierunki połączeń oferowanych przez przewoźników prywatnych. Badani twierdzą, że do części miejscowości nie dociera żadna komunikacja publiczna, mieszkańcy zaś muszą korzystać z własnego transportu samochodowego, rowerowego lub poruszać się pieszo. Miejscami szczególnie zaniedbanymi komunikacyjnie są obszary oddalone od dróg wojewódzkich i krajowych. Dużym problemem dla wielu gmin jest również brak dostępu do kolei.

Okresem najbardziej problemowym jest czas poza sezonem letnim, gdy prywatni przewoźnicy oraz koleje zawieszają połączenia z częścią miejscowości i zmniejszają liczby kursów w ciągu dnia.

Do części gminy żadna komunikacja publiczna nie dociera. Są to miejscowości takie jak Łazy, Gąski, do których nic nie dojeżdża poza sezonem letnim, bo w sezonie letnim coś tam kursuje, natomiast poza sezonem letnim tam nie jeździ nic.

No na pewno przydałoby się większa ilość przewoźników, którzy dojeżdżaliby do miejscowości tam, gdzie nie dojeżdża transport publiczny, ponieważ raczej większość tych busów czy autobusów kieruje się w kierunku drogi krajowej. Część oczywiście dojeżdża do tych większych miejscowości, ale niestety część mieszkańców musi korzystać z własnego transportu.

Respondenci wskazują, że zamiast wzrostu, zauważalny jest spadek liczby połączeń autobusowych między gminami. Problemem jest zwłaszcza czas poza godzinami szczytu. Brak wieczornych kursów powoduje, że mieszkańcy nie są w stanie wrócić do domu jedynie za pomocą komunikacji publicznej.

Połączenia z Koszalinem dla tych, którzy nie mają samochodu jest słabe. Słaba jest komunikacja PKS, więc mieszkańcy transport prywatny często wybierają sami. W godzinach porannych połączenia komunikacyjne są dosyć dobre, ale połączenia wieczorne praktycznie nie istnieją, także jeśli chodzi o te powiązania to nie wygląda to najlepiej (...)

Badani twierdzą, że starają się negocjować z przewoźnikami liczbę połączeń oraz wydłużenie tras do oddalonych miejscowości, jednak zdają sobie sprawę, że ich decyzja zależna jest od czynnika ekonomicznego - tego, czy zwiększenie liczby połączeń będzie się danemu przewoźnikowi opłacać.

Mamy problemy, oczywiście, że mamy, bo jeśli chodzi o MKK Koszalin, to mamy tylko jedną linię tylko do ogrodów działkowych. Cały czas trwają rozmowy z Koszalinem o przywrócenie linii Koszalin - Świeszyno, żeby tutaj w jakiś sposób mieszkańcom ulepszyć życie (...).

(...) są oczywiście braki, są oczywiście luki w transporcie publicznym, ale to jest zależne oczywiście od transportu od firm prywatnych, a są dwie firmy, które świadczą takie usługi. To, co my możemy robić, to są rozmowy, negocjacje z nimi, a reszta jest zależna od czynnika rynku ekonomicznego, czy jest to opłacalne dla nich.

Gmina Kołobrzeg jest gminą okalającą Kołobrzeg, w związku z tym gmina stara się przy porozumieniu z komunikacją miejską w Kołobrzegu ten problem rozwiązać i pojawiły się nowe linie łączące miejscowości najbliższe Kołobrzegowi, przyległe do Kołobrzegu (...).

Respondenci zostali również zapytani o rozwiązania wpływające na zwiększenie wykorzystania komunikacji publicznej przez mieszkańców. Prawie wszyscy badani wskazują, że szczególnie pozytywnie wpłynęłoby wspomniane wcześniej wydłużenie tras do miejscowości, do których do tej pory nie docierały żadne środki transportu publicznego oraz zwiększenie liczby kursów, zwłaszcza poza godzinami szczytu.

Respondenci wskazują również, że prywatni przewoźnicy nie zawsze odpowiedzialnie wywiązują się z ogłaszanych wcześniej rozkładów jazdy. Dość często zdarza się, że nie przyjeżdżają na czas lub omijają przystanki, na których nie opłaca im się zatrzymywać.

(...) chodzi o to, żeby mieszkańcy mieli pewność, że komunikacja jeździ faktycznie według rozkładu. U nas w tej chwili wszystko jest obsługiwane przez prywatnych przewoźników, którzy po prostu jeżdżą tak, jak im dyktuje ich interes komercyjny i na przykład pomijają jakieś przystanki, gdzie im się nie opłaca zatrzymać, bo mają już pełno. Albo wisi rozkład co nie znaczy, że będzie jechał autobus, albo niekoniecznie się zatrzyma.

Jeżeli chodzi o transport publiczny, to powinno się zwiększyć częstotliwość przejazdu, tym bardziej można by było zaktywizować ludzi z głębin sołectw (...). Gdyby ta częstotliwość była większa, gdyby transport miał większe możliwości, był bardziej elastyczny i dobry jakościowo oraz był bardziej opłacalny, to na pewno zainteresowanie transportem byłoby większe, bo możliwości mamy, mamy przystanki, mamy sieć przesiadkową i z tym nie ma problemu, tylko za rzadko jeżdżą.

Respondenci wskazują, że na korzystanie z komunikacji publicznej pozytywnie wpłynęłyby również rozwój infrastruktury drogowej, między innymi parkingów oraz ścieżek rowerowych, dzięki którym mieszkańcy odległych miejscowości mogliby dojechać do miejsc obsługiwanych przez komunikację publiczną.

Ważne, żeby był większy dostęp do komunikacji z tych miejscowości, które są bardziej wykluczone. Myślę, że też rozwój na przykład dróg dla rowerów, który umożliwiłby dojazd mieszkańców do miejsc, gdzie mogliby się na taką komunikację przesiąść.

(...) zdecydowanie większa mobilność, jeśli chodzi o ścieżki rowerowe i stacje, które umożliwiłyby przesiadkę, czy wypożyczalnie rowerów. Coś, co powodowałoby możliwość pozostawienia roweru, żeby potem kontynuować podróż czy do pracy, czy do centrum kultury, czy na zakupy środkami komunikacji miejskiej.

Inną poruszaną przez badanych kwestią jest atrakcyjna cena biletu w porównaniu z kosztami ponoszonymi podczas korzystania z samochodu. Według nich obniżenie kosztów dojazdu do pracy czy szkoły spowodowałoby zamianę transportu własnego na transport publiczny.

Ja myślę, że należałoby spojrzeć na atrakcyjną cenę biletu, w porównaniu z kosztami, które ponoszą mieszkańcy korzystając z własnych środków transportu. By się okazało, że dojazd autobusem z miejscowości do miejscowości, do której muszę się dostać, wyjdzie taniej niż swoim autem.

Na zwiększenie komunikacji na pewno cena, jeśli chodzi o cenę biletów, jeżeli była by niższa, to przeniósłbym się na komunikację publiczną (...).

2.5.3 CENTRA PRZESIADKOWE NA TERENIE KKBOF

Respondenci zostali zapytani o zasadność tworzenia centrów przesiadkowych na terenie KKBOF. Ich zdaniem utworzenie centrów przesiadkowych znacznie ułatwiłoby mobilność mieszkańców badanych gmin. Dotyczy to zwłaszcza dużych miast zlokalizowanych na badanym terenie - Koszalin, Kołobrzegu oraz Białogardu. Centra te powinny być tworzone przy dworcach kolejowych oraz autobusowych. Organizacja takich miejsc ułatwiłaby codzienny dojazd do pracy, szkoły, ale również centrów kultury czy galerii handlowych.

(...) tylko Koszalin, ponieważ tutaj (Manowo), większość mieszkańców dojeżdża do pracy w Koszalinie, również mieszkańcy Koszalina korzystają z miejsc pracy znajdujących się na terenie naszej gminy, więc tutaj w naszym przypadku to akurat Koszalin.

Gdzie miałyby być takie centra przesiadkowe? Na przykład przy dworcu, a konkretnie jeśli chodzi o gminę Białogard jest taka miejscowość Kościernica, gdzie wiem, że wielu mieszkańców dojeżdża do przystanku PKP, zostawia tam swoje własne środki transportu i przesiada się do pociągu.

Tak, na pewno tak, w głównych miastach, czyli w Koszalinie, w Białogardzie, w Kołobrzegu.

Wielu respondentów uważa także, że takie miejsca przesiadkowe przydałyby się również w większych (zwłaszcza nadmorskich) miejscowościach danych gmin, między innymi Gościnnie, Sianowie, Ustroniu Morskim, Mielnie czy Świeszynie. Badani zwracają uwagę na dużą liczbę turystów odwiedzających dane tereny. Pociągi oraz autobusy dojeżdżają jedynie do części miejsc, by zaś dostać się do dalszych miejscowości nadmorskich, okoliczni mieszkańcy oraz turyści muszą radzić sobie sami. Z tego powodu znaczna część osób rezygnuje z transportu publicznego na rzecz własnego samochodu.

Na pewno w Mielnie jest zasadność stworzenia takiego centrum przesiadkowego, ponieważ zwłaszcza w sezonie letnim mamy dosyć poważne utrudnienia komunikacyjne, ponieważ większość porusza się komunikacją indywidualną, czyli samochodami osobowymi. Mamy linię

kolejową, pociągi jeżdżą do Mielna, dojeżdżają autobusy dalekobieżne i tutaj właśnie mamy pomysł, żeby stworzyć miejsce przesiadkowe po to, żeby jak najwięcej turystów i mieszkańców Koszalina, którzy także licznie korzystają z wypoczynku nad morzem, żeby oni też dojeżdżali przede wszystkim pociągiem, komunikacją miejską i komunikacją autobusową dalekobieżną i z tego centrum przesiadkowego mieli możliwość jakimiś mniejszymi pojazdami, autobusami po prostu rozjechać się po miejscowościach nadmorskich.

Według badanych mniejsze centra przesiadkowe powinny być zlokalizowane w oddalonych od większych ośrodków miejskich miejscowościach, do których dojeżdża komunikacja. Tam wskazane byłyby parkingi dla samochodów osobowych oraz rowerów, którymi okoliczni mieszkańcy mogliby dojeżdżać do środków komunikacji publicznej. Przy parkingach mogłyby zostać utworzone wypożyczalnie rowerów, z których mogliby korzystać okoliczni mieszkańcy. Takie rozwiązanie wiązałoby się jednak z koniecznością rozwoju ścieżek rowerowych.

Myślę, że jest zasadne tworzenie takich centrów, bo przyczyni się to też do tego, że ludzie przestaną korzystać z własnych środków transportu. Będą mogli wykorzystywać drogi rowerowe, które z tego projektu powstaną i na takim centrum przesiadkowym będą mogli zmienić środek transportu np. z roweru na autobus, bądź pociąg.

(...) na pewno centra przesiadkowe rozumiane też jako możliwość wypożyczenia roweru, czyli na pewno przydało by się, aby ten system wypożyczalni był zintegrowany i dotyczył nie tylko Kołobrzegu, ale można pomyśleć o innych gminach, gdzie te odległości nie są zbyt dalekie, a ci ludzie dosyć swobodnie poruszają się rowerami 20, 30 km i nie stanowi to jakiegoś większego problemu. A więc chodzi o taki zintegrowany system przesiadkowy, gdzie klient, mieszkaniec czy nawet turysta mógł w każdej chwili w tych centach się przesiąść, pozostawić rower i kontynuować dalszą podróż, przy okazji oczywiście uatrakcyjniłoby to rejon turystyczny.

2.5.4 WYKORZYSTANIE ROWERU W CODZIENNEJ KOMUNIKACJI

Badani podkreślają, iż w celu zachęcenia mieszkańców do regularnego i częstszego wykorzystywania roweru w codziennej komunikacji, konieczna jest przede wszystkim budowa ścieżek rowerowych w miejscach, w których ich nie ma (lub też ich długość jest niewystarczająca).

Dobrze by było wybudować taką drogę, która umożliwi mieszkańcom dotarcie do Koszalina, bez korzystania z drogi krajowej, która niestety jest wąska i niebezpieczna.

Dobudowanie ścieżek w miejscach, gdzie ich brakuje.

Przede wszystkim tworzenie ścieżek dla rowerów.

Już następuje zwiększenie wykorzystania rowerów, ośrodki posiadają swoje wypożyczalnie, turyści przyjeżdżają ze swoimi rowerami, myślę że po prostu rozbudowanie ścieżek rowerowych.

Na wybór roweru jako środka komunikacji wpłynąć może również tworzenie punktów, w których pojazd można wypożyczyć. Dzięki temu mieszkańcy nie musieliby martwić się o zaparkowanie swojego jednoślada, mogliby również wybierać różne rodzaje transportu w zależności od warunków atmosferycznych czy poziomu zmęczenia.

Chcielibyśmy aby powstał u nas rower miejski albo coś na kształt wypożyczalni rowerów.

Koszalin powinien podjąć działania w kierunku utworzenia roweru miejskiego z objęciem naszej gminy, tak żeby mieszkańcy Koszalina mogli przyjechać do Mielna rowerem, a wrócić na przykład pociągiem lub odwrotnie, w zależności od warunków atmosferycznych czy od zmęczenia, od pory. Ważne, żeby nie musieli wracać rowerem, tylko mogli sobie wrócić autobusem czy pociągiem.

Istotne jest również tworzenie możliwości dla łączenia transportu rowerowego z komunikacją miejską. Dzięki temu mieszkańcy mogliby część trasy pokonać jednośladem, a następnie skorzystać z pociągu czy autobusu. W tym celu należałoby zainwestować w budowę centrów przesiadkowych. Możliwym rozwiązaniem jest obniżenie cen za wypożyczenie roweru lub opłaty za bilet komunikacji miejskiej (w sytuacji, w której mieszkaniec korzysta z obu form przemieszczania się).

Ważne, by powstały centra przesiadkowe, gdzie można będzie zostawić bezpiecznie swój rower i przesiąść się w inny środek komunikacji.

Skorzystanie z tego, że mieszkańcy będą mogli dojechać do Polanowa i później chociażby wsiąść w autobus i pojechać do Koszalina czy też gdzieś indziej.

No i ewentualnie też skorzystanie z pakietu połączenia takiego biletu miejskiego. Na przykład gdyby rower miał być za darmo - ktoś dojeżdża do przystanku autobusowego i przesiada się na MZK na przykład.

Alternatywnymi pomysłami, które rozpropagowałyby korzystanie z transportu rowerowego są ograniczenia w ruchu samochodowym lub wręczanie mieszkańcom darmowych rowerów.

Organizacja ruchu, która by zakazywała w pewnym stopniu korzystanie z samochodu, to dotyczy bardziej samego Kołobrzegu, a nie gminy.

Rower oczywiście, jeśli dać mieszkańcom na początek usługę w zakresie darmowego korzystania i pokazania, że można dojeżdżać inaczej, niekoniecznie korzystając z komunikacji prywatnej w sensie swoich samochodów.

2.5.5 LICZBA MIEJSC PARKINGOWYCH

Według zbadanych mieszkańców gmin, liczba miejsc parkingowych na ogół nie jest wystarczająca.

Nie, zdecydowanie nie.

Nie, nie jest wystarczająca, bo praktycznie nie mamy miejsc parkingowych

Miejsc parkingowych brakuje zwykle przy zakładach pracy i w miejscach charakteryzujących się dużą liczbą turystów, takich jak lokale gastronomiczne czy ośrodki wypoczynkowe.

Przy takich instytucjach to raczej miejsca parkingowe są, ale myślę, że też jakieś pojedyncze by się przydały gdzieś przy miejscach turystycznych czy przy zakładach pracy. Być może troszeczkę więcej tych miejsc parkingowych tym bardziej, że na chwilę obecną dużo tych samochodów porusza się po terenie gminy.

Parkingów brakuje przy wszystkich ośrodkach o charakterze turystyczno - wypoczynkowym, przy gastronomiach, wzdłuż ulic, ponieważ jest tu zabudowa bardzo wąska, gęsto obsiana domostwami no i tu jest problem.

Problem dla mieszkańców stanowi również zajmowanie miejsc parkingowych przez turystów. Rozwiązaniem tej trudności byłoby zorganizowanie miejsc parkingowych dla przyjezdnych przez właścicieli hoteli i ośrodków wypoczynkowych.

Nie, zdecydowanie nie, dlatego, że turystycznie ruch jest duży, z roku na rok jest większy, Ośrodki turystyczne budują te pensjonaty, ośrodki, hotele nawet powstają i też nie zabezpieczają dostatecznych miejsc parkingowych.

2.5.6 PROBLEMY ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM TOWAROWYM

Ocena rozwiązań związanych z transportem towarowym jest ściśle związana z faktem istnienia obwodnicy lub jej brakiem. Badani mieszkający w okolicy obwodnicy (lub też drogi krajowej, będącej w dobrym stanie) nie zauważają problemów na tym polu.

Akurat to nie jest jakiś wielki problem u nas, mamy dość dobrze tą sieć rozbudowaną, więc z takimi ważniejszymi ośrodkami jak Koszalin mamy bezpośrednie połączenie drogą krajową, więc tutaj raczej nie ma problemu.

No w tej chwili nie, bo mamy obwodnicę, która bardzo ułatwia przejazd transportu towarowego, samochodów ciężkich, to trochę nam pomogło i ułatwiło tą sytuację.

Raczej nie, bo jest zbudowana obwodnica.

Mieszkańcy gmin, którzy zauważają utrudnienia związane z transportem drogowym, proponują jedno rozwiązanie dla tego problemu, mianowicie budowę obwodnic i remont dróg gminnych i powiatowych.

Tak, istnieją takie problemy. Jak można im zaradzić? Budując obwodnice, przez gminę Białogard bezpośrednio z miasta Białogard w kierunku miasta Karlino czy w kierunku Kołobrzegu jest bardzo duży ruch transportu towarowego jadącego na przykład z Poznania do Kołobrzegu, do tych miejscowości nadmorskich. Można temu zaradzić budując inną drogę, która omijałaby bezpośrednio te miejscowości.

Drogi, które mamy na terenie gminy, nie są przystosowane do ruchu ciężkich pojazdów i właśnie przez zły stan nawierzchni jest problem z tym transportem, uszkodzają dodatkowo te drogi. Jeżeli by były wyremontowane i przeliczone na przenoszenie większych obciążeń, to problem byłby rozwiązany.

Należy również zauważyć, że problematyczne bywa nie tylko przemieszczanie się samochodów dostawczych czy ciężarówek. Utrudnienia mogą powstawać również w związku z parkowaniem i rozładunkiem towarów.

Parkowanie przede wszystkim samochodów dostawczych, które w czasie sezonu dowożą towar do obiektów gastronomicznych, w tym jest problem, bo muszą zatrzymać się 15, 20 min na rozładowanie towaru i tu się zaczyna problem.

2.5.7 PROBLEMY ZWIĄZANE Z RUCHEM PIESZYCH

Główne utrudnienia dla pieszych powstają w związku ze złym stanem technicznym chodników lub ich brakiem. Bywa, że mieszkańcy w celu dotarcia do miejsca pracy lub miejsca zamieszkania, muszą korzystać z pobocza lub nawet samej jezdni (w przypadku, gdy brakuje również pobocza). Taki sposób przemieszczania się jest potencjalnie zagrażający zdrowiu lub życiu pieszych, wpływa więc na brak poczucia bezpieczeństwa mieszkańców.

Na pewno by się przydała w niektórych miejscowościach budowa chodników, ponieważ tutaj mieszkaniec musi korzystać z drogi, żeby dotrzeć do swojego miejsca zamieszkania.

Stan tych chodników na terenie naszej gminy jest słaby i też jest ich jeszcze mało w stosunku do innych miejscowości.

Nie wszędzie są chodniki i tutaj pieszy może się nie dość bezpiecznie czuć na drogach zarówno gminnych jak i powiatowych, bo to głównie przy tych drogach w miejscowości brakuje chodników.

Są takie przewężenia, że brakuje w ogóle pobocza.

Problem stanowić może również brak dostatecznej liczby przejść dla pieszych.

Na przykład Mielno jest złożone z dwóch części, gdzie w zasadzie z jednej części do drugiej są tylko dwa ciągi komunikacyjne i na przedłużeniu tych ciągów komunikacyjnych są przejścia dla pieszych, które po prostu powodują, że potok pieszych jest praktycznie ciągły i to z kolei wpływa na powstawanie korków, ponieważ w zasadzie cały ten ruch kanalizuje się na dwóch przejściach dla pieszych.

Bardzo ważne jest również usprawnienie komunikacji pomiędzy pieszymi, rowerzystami i kierowcami samochodów. Odpowiednia organizacja ruchu oraz rozbudowa infrastruktury (powstawanie ścieżek rowerowych, poprawa stanu technicznego chodników czy poszerzanie pobocza) pozwolą uniknąć kolizji i innych sytuacji konfliktowych.

Jest kwestia zorganizowania ruchu samochodów, powiększenia pola parkingowego do ich pozostawiania i jeszcze raz podkreślę, zwiększenia poziomu infrastruktury związanej ze ścieżkami rowerowymi, bo tutaj kolizje występują na linii piesi-rowerzyści i jeszcze korzystający z samochodów.

Ostatnim z czynników negatywnie wpływających na ruch pieszych jest wakacyjny handel na ulicach. Często odbywa się on w miejscach do tego niedostosowanych, utrudniając przy tym przemieszczanie się zarówno mieszkańcom, jak i turystom.

Jest bardzo poważny problem w okresie sezonu tylko i wyłącznie, ponieważ wtedy trwa działalność handlowa na ulicach, są zajęcia, ludzie prywatni też prowadzą swoje punkty handlowe tuż przy chodniku, nierzadko łamią przepisy. Działanie policji i urzędu i innych instytucji kontrolujących nie wystarczają, bo trzeba by było pilnować 24 godziny na dobę.

2.6 PODSUMOWANIE BADAŃ

2.6.1 OPINIE MIESZKAŃCÓW

Wyniki uzyskane z badań PAPI oraz CAWI w dużej mierze są zbieżne i definiują potrzeby mieszkańców KKBOF w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

Przede wszystkim dla mieszkańców badanego obszaru w komunikacji zbiorowej najistotniejszy jest komfort, a także częstotliwość przejazdów, punktualność oraz koszt. W podróży codziennych badani korzystają przede wszystkim z samochodu, rzadziej z autobusu, natomiast do jazdy rekreacyjnej wybierają rower. Podróże rowerem odbywają najczęściej w mieście i okolicach, rzadziej na terenach wiejskich, choć wpływ na taki wynik miał prawdopodobnie większy udział mieszkańców miast w badaniu (próba statystyczna określona była proporcjonalnie do liczby mieszkańców danej gminy).

Mniej niż połowa respondentów deklaruwała korzystanie z roweru miejskiego w przypadku jego uruchomienia. Korzystaliby oni z tego środka transportu zarówno obligatoryjnie, jak i rekreacyjnie, głównie w centrach miast, ale także na obszarach wiejskich, w pobliżu portu i dworców. Większość tych osób byłaby skłonna korzystać z roweru miejskiego nawet odpłatnie powyżej 15 minut.

Ponadto badani chętnie korzystaliby z parkingów typu P&R i B&R.

W przypadku pytania o zgodę na wyłączenie ruchu w centrum miasta odpowiedzi w ankietach PAPI i CAWI są rozbieżne - mieszkańcy, którzy wypełnili ankiety papierowe w większości są przeciwni wyłączeniu ruchu w centrum, natomiast respondenci, którzy wypełnili ankiety na stronie internetowej są przychylni temu przedsięwzięciu.

W kwestii bezpieczeństwa w ruchu miejskim najmniej pewnie czują się użytkownicy rowerów oraz piesi. Wskazuje to na konieczność poprawy infrastruktury, zarówno w postaci poprawy nawierzchni chodników oraz wyznaczenia dróg rowerowych, jak i w kwestii oświetlenia.

Respondenci podróżują rowerem przede wszystkim wtedy, gdy jest ładna pogoda, na odległości średnio między 2 a 10 km dziennie. Według nich na wzrost atrakcyjności transportu rowerowego wpłynęłaby budowa nowych dróg rowerowych, dążąca do utworzenia spójnej sieci oraz poprawa bezpieczeństwa użytkowników tego środka transportu.

Badani wskazują na konieczność utworzenia centrów przesiadkowych, głównie w centrach miast oraz przy dworcach, z podkreśleniem konieczności utworzenia takiego punktu w Koszalinie.

W kategorii komunikacji publicznej najgorzej oceniane są: częstotliwość kursowania pojazdów, niedostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb użytkowników, koszt oraz system informacji pasażerskiej. Z kolei najlepiej oceniono następujące aspekty: bezpieczeństwo, jakość i stan taboru, komfort, czas przejazdu oraz lokalizacja przystanków. Pożądaną częstotliwością kursowania komunikacji publicznej według respondentów byłby przedział czasowy od 10 do 30 minut, przy czym najwięcej ankietowanych wskazało na 15 minut. Jednocześnie większość respondentów określa akceptowany czas dojścia do przystanków na 5-10 minut.

Za największe problemy komunikacji publicznej na terenie KKBOF badani wskazują małą częstotliwość przejazdów, brak dogodnych połączeń, korki i wysokie ceny. Jednocześnie twierdzą, że nie korzystają częściej z transportu publicznego ze względu na brak dogodnych połączeń oraz potrzebę niezależności. Do częstszych podróży komunikacją zbiorową zachęciłoby ich zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów oraz większy zasięg.

W kwestii parkingów respondenci zwracają uwagę na ich niedostateczną ilość, szczególnie w centrach miast, przy obiektach użyteczności publicznej oraz w strefie nadmorskiej. Poza brakiem miejsc parkingowych jako problemy w komunikacji samochodowej badani wskazują także korki oraz zły stan dróg, natomiast w przypadku komunikacji pieszej problemem jest zły stan chodników lub ich brak.

Podsumowując, wyniki wskazują przede wszystkim na zły stan infrastruktury na terenie KKBOF, a także brak konkurencyjności transportu zbiorowego względem komunikacji samochodowej. W celu realizacji zasad zrównoważonej mobilności na badanym terenie należałoby przede wszystkim poprawić stan dróg i chodników, rozszerzyć sieć dróg rowerowych oraz dostosować ofertę przewozową komunikacji publicznej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Niewątpliwym odciążeniem komunikacyjnym będzie wybudowanie dróg ekspresowych, które przejmą ruch tranzytowy, pozostawiając pozostałe drogi do dyspozycji mieszkańców oraz użytkowników przestrzeni Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Uzyskane wyniki badań zostaną wzięte pod uwagę przy planowaniu inwestycji w gminach KKBOF w nadchodzących latach.

2.6.2 OPINIE PRZEDSIĘBIORCÓW

O ocenę mobilności na terenie KKBOF zapytano także przedsiębiorców z branży transportowej, działających na analizowanym obszarze. Większość pytanym firm zajmuje się transportem drogowym. Przedsiębiorcy pozytywnie oceniają obecną sieć transportową obszaru. Badanie pokazało natomiast zdecydowaną potrzebę utworzenia na terenie gmin parkingów towarowych. Przedsiębiorcy wskazują także utrudnienia związane z funkcjonowaniem logistyki, przede wszystkim zbyt wysokie płatności oraz utrudnienia w ruchu drogowym (m.in. brak parkingów, małe ronda, korki). Według respondentów władze gmin mogą poprawić ten stan poprzez

obniżenie podatków oraz budowę i remonty dróg. Sytuacja na pewno ulegnie poprawie także po zrealizowaniu inwestycji w zakresie dróg ekspresowych. Ponadto większość firm na chwilę obecną nie planuje inwestycji w tabor niskoemisyjny.

2.6.3 WYWIADY TDI

Przedstawiciele władz samorządowych gmin odpowiadali na pytania dotyczące siedmiu obszarów transportu: infrastruktury, komunikacji publicznej, centrów przesiadkowych, miejsc parkingowych, transportu towarowego oraz ruchu pieszego i rowerowego. Ocena stanu istniejącego różniła się zazwyczaj w zależności od statusu i wielkości gminy.

Odpowiedzi dotyczące problemów w infrastrukturze transportowej wskazywały na konieczność modernizacji i remontów, zwłaszcza w zakresie utwardzenia dróg gruntowych. W wielu miejscach wyróżniono także braki w infrastrukturze rowerowej oraz jej fragmentaryczny charakter.

Głównymi problemami w obszarze komunikacji zbiorowej są wciąż wykorzystywane w niej przestarzałe i awaryjne autobusy, a także zmienności w liczbie i jakości połączeń w zależności od sezonu turystycznego oraz brak zorganizowanego systemu przesiadkowego. Gminy mają świadomość uzależnienia od prywatnych przewoźników, jednak widzą możliwości negocjacji oferty - zwiększenia liczby kursów poza sezonem, wydłużenia tras czy zadbania o połączenia w godzinach wieczornych. Sposobem na połączenie różnych środków transportu jest uzupełnianie infrastruktury drogowej i rowerowej oraz budowa zintegrowanych parkingów z możliwością przesiadki.

Rozwinięciem tego pomysłu jest cel stworzenia centrów przesiadkowych. Przedstawiciele gmin doceniają taką możliwość, a jako główne ośrodki prowadzące taką działalność wskazują trzy główne miasta - Koszalin, Kołobrzeg i Białogard; podejmują także możliwość wprowadzenia mniejszych węzłów do miejscowości oddalonych od większych miast, gdzie dojeżdża także komunikacja publiczna. Uzupełnieniem sieci komunikacyjnej mogłyby być także rowery, a dokładniej wspólny system wypożyczalni rowerów.

Takie rozwiązanie, zdaniem przedstawicieli gmin, wpłynęłoby na rozwój komunikacji rowerowej wykorzystywanej w codziennych, obowiązkowych podróżach. Dodatkowo wskazano możliwość połączenia abonamentu/biletu rowerowego z rozwiązaniem biletu miejskiego dla komunikacji zbiorowej. Podstawą jest jednak budowa infrastruktury rowerowej. Stwierdzono, że samo wykorzystanie rowerów konsekwentnie się zwiększa mimo braku w pewnych miejscowościach dróg i ścieżek. Dodatkowe zadbanie o wydłużanie sieci rowerowej mogłoby ten trend dodatkowo spotęgować. Uwzględniona została także możliwość ograniczenia ruchu samochodowego, dotycząca jednak głównie gmin miejskich.

Zdecydowanie stwierdzono o niedostatecznej liczbie miejsc parkingowych. Często nie wynika to bezpośrednio z zaniedbania urzędu, a prywatnych inwestorów - w okolicach obiektów turystycznych i wypoczynkowych.

Nie wyróżniono większych niedogodności związanych z transportem towarów. Szczególnie w gminach posiadających obwodnice jest on nieuciążliwy, a w obszarach, gdzie zauważono związanie z nim problemy, wskazuje się jako rozwiązanie właśnie budowę obwodnic i dostosowanie standardu dróg do większych obciążeń.

W niektórych miejscowościach komunikacja piesza nie charakteryzuje się bezpieczeństwem i komfortem - brakuje chodników, a czasem nawet poboczy. Wskazano także konieczność dogęszczania przejść dla pieszych oraz zadbanie o istniejące chodniki i ulice - np. w zakresie organizacji handlu ulicznego.

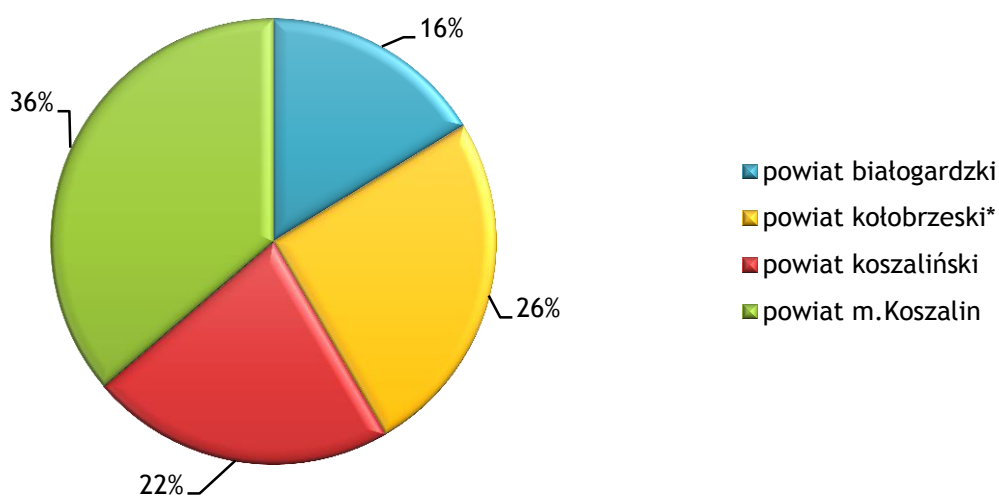
3 DIAGNOZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM

3.1 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Poniższe analizy przedstawione są z dokładnością do gmin bądź powiatów. W przypadku danych z dokładnością dla powiatów, powiat kołobrzeski występuje z wyłączeniem gminy Rymań, która nie wchodzi w skład KKBOF. W każdym takim przypadku przy powiecie kołobrzeskim występuje gwiazdka (*).

3.1.1 UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE

Według danych statystycznych³, w 2015 r. ogólna liczba ludności Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego wynosiła 297 739 osób. Było to około 17% ogółu populacji zamieszkującej województwo zachodniopomorskie. Dane te przedstawia poniższy wykres.



Wykres 62. Liczba ludności KKBOF w 2015 roku

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

W 2015 roku zdecydowanie największa część ludności KKBOF (36%) zamieszkiwała Koszalin, a ponad dwie trzecie wybrało za miejsce zamieszkania miasta.

W strukturze ludności Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego w roku 2015 przeważały kobiety, stanowiły one niecałe 52% mieszkańców.

³ Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Portal Informacyjny, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/>; powiat kołobrzeski nie obejmuje liczby osób gminy Rymań;

Poniższa tabela przedstawia zmiany w liczbie ludności mieszkańców gmin wchodzących w skład KKBOF w latach 2010-2015.

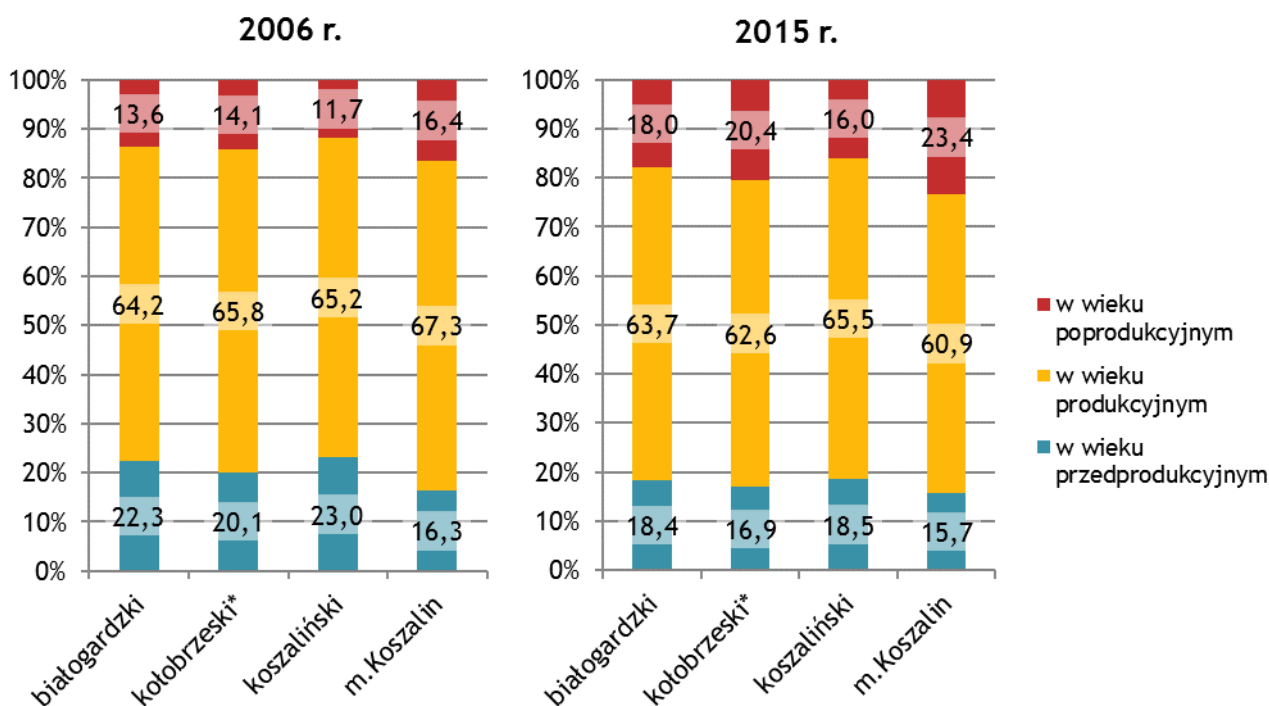
Tabela 10. Zmiany liczby ludności KKBOF w latach 2010-2015

Gmina	Zmiany liczby ludności w latach 2010-2015	Liczba ludności w latach					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
m. Białogard		24 927	24 861	24 794	24 722	24 571	24 437
Białogard		8 026	8 015	7 984	7 853	7 833	7 818
Karlino		9 438	9 405	9 347	9 307	9 316	9 267
Tychowo		7 078	7 022	7 059	7 017	6 959	6 926
m. Kołobrzeg		47 103	47 078	46 951	46 897	46 720	46 671
Dygowo		5 584	5 591	5 594	5 640	5 648	5 632
Gościno		5 209	5 218	5 276	5 235	5 186	5 163
Kołobrzeg		10 004	10 152	10 260	10 334	10 485	10 613
Siemyśl		3 671	3 702	3 758	3 758	3 758	3 735
Ustronie Morskie		3 643	3 652	3 668	3 665	3 697	3 663
Będzino		8 472	8 505	8 548	8 555	8 591	8 576
Biesiekierz		6 003	6 144	6 283	6 420	6 473	6 556
Bobolice		9 832	9 807	9 720	9 583	9 450	9 380
Manowo		6 737	6 809	6 825	6 870	6 881	6 836
Mielno		5 092	5 103	5 011	5 056	5 082	5 006
Polanów		9 203	9 183	9 147	9 080	9 010	8 922
Sianów		13 681	13 649	13 665	13 758	13 734	13 757
Świeszyno		6 386	6 518	6 614	6 659	6 741	6 811
m. Koszalin		109 302	109 233	109 343	109 170	108 605	107 970
KKBOF		290 188	290 464	290 700	290 499	289 730	288 817

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

W większość gmin KKBOF w ostatnich latach notowano spadek liczby mieszkańców. Najbardziej znaczący dotyczy miast - Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu, a także gmin: Białogard, Karlino, Tychowo, Gościno, Bobolice i Polanów. Regularny wzrost liczby ludności notują gminy: Kołobrzeg, Biesiekierz i Świeszyno. Z kolei gminy: Dygowo, Siemyśl, Ustronie Morskie, Będzino oraz Manowo w ostatnim roku zanotowały spadek liczby ludności po jej wcześniejszym regularnym wzroście. W gminach Sianów i Mielno zauważalne są nieregularne wahania, przy czym gmina Sianów zanotowała wzrost liczby ludności w stosunku do roku 2010, natomiast gmina Mielno - spadek. Sumarycznie liczba ludności KKBOF regularnie spada.

Poniżej przedstawiona jest analiza liczby ludności w poszczególnych przedziałach wieku ekonomicznego w latach 2006 i 2015.



Wykres 63. Struktury ludności KKBOF w roku 2006 i 2015

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Udział poszczególnych grup wiekowych w powiatach białogardzkim, kołobrzесьkim i koszalińskim kształtuje się podobnie, przy czym białogardzki i koszaliński charakteryzują się największym udziałem ludności do lat 17 w porównaniu z pozostałymi obszarami. W roku 2006 największym udziałem osób w wieku produkcyjnym charakteryzowało się miasto Koszalin. Z kolei w roku 2015 wartość ta jest najmniejsza spośród analizowanych obszarów, przy czym jednocześnie w Koszalinie wzrasta udział osób w wieku emerytalnym. Dane te odzwierciedlają powszechne zmiany, jakie zachodzą w strukturze ludności w ostatnich latach: starzenie się społeczeństwa, które jest bardziej zauważalne na obszarach miejskich, a także wyludnianie się miast na obrzeża i strefy podmiejskie (zjawisko suburbanizacji) oraz migracje ekonomiczne młodych ludzi.

Po dokonanej analizie danych, można stwierdzić, w Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym obserwuje się spadek liczby ludności i taki trend ma się utrzymać w przyszłości, co m.in. będzie skutkiem procesu starzenia się społeczeństwa. Liczba osób w wieku poprodukcyjnym stale będzie wzrastać, dlatego w najbliższej przyszłości można spodziewać się spotęgowania wydatków związanych z utrzymaniem osób starszych przy równoczesnym wzroście ich zapotrzebowania na usługi opieki socjalno-zdrowotnej. Może to także sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

Rozpatrując wskaźnik salda migracji z 2014 r. widać tendencje odpływu mieszkańców z miast na tereny wiejskie oraz na obszary miejsko-wiejskie. Wszystkie gminy miejskie KKBOF zanotowały przewagę wymeldowań (Białogard -118, Kołobrzeg -65, Koszalin -168). Wśród gmin wiejskich największy napływ ludności miał miejsce w gminie Kołobrzeg (141 osób), kolejno w gminach Świeszyno (94) i Biesiekierz (84). Przypuszczać można, że podstawową przyczyną tego stanu są obecne trendy suburbanizacji - wybieranie spokojnego otoczenia zamieszkania z relatywnie dobrym połączeniem z ośrodkami miejskimi.

**Tabela 11. Wskaźnik salda migracji na rok 2014, gdzie
(1) oznacza gminę miejską, (2) - wiejską, (3) - miejsko-wiejską**

Nazwa gminy	Wskaźnik salda migracji [os.]
Koszalin (1)	-168
Białogard (1)	-118
Bobolice (3)	-101
Polanów (3)	-67
Kołobrzeg (1)	-65
Tychowo (3)	-51
Karlino (3)	-22
Białogard (2)	-19
Gościno (3)	-16
Dygowo (2)	-11
Sianów (3)	-11
Ustronie Morskie (2)	1
Mielno (2)	5
Będzino (2)	10
Siemyśl (2)	20
Biesiekierz (2)	84
Świeszyno (2)	94
Kołobrzeg (2)	141

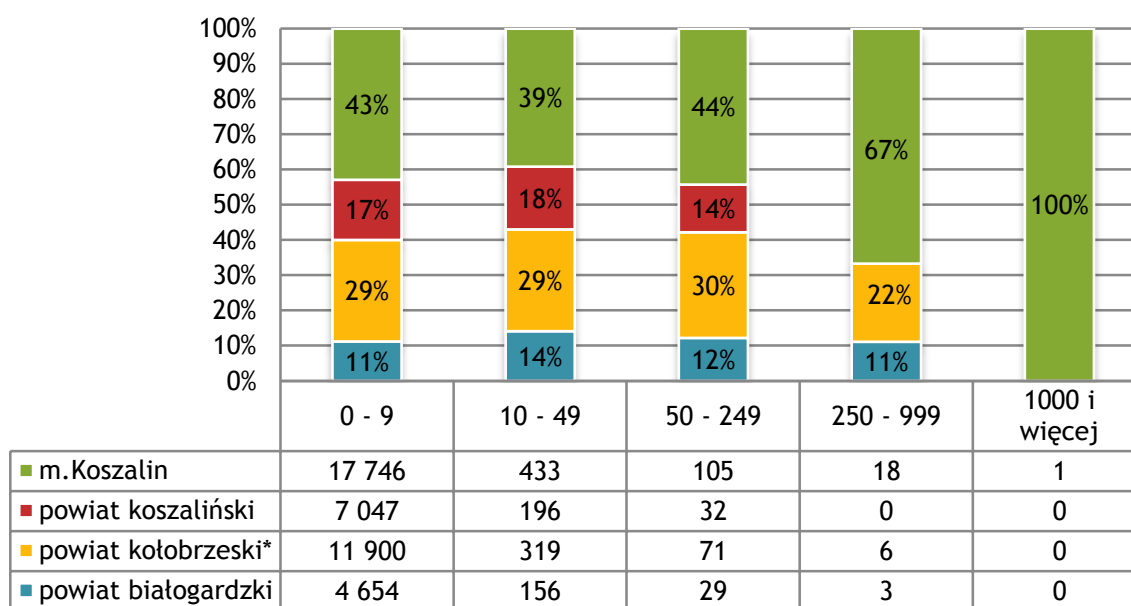
Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

3.1.2 UWARUNKOWANIA EKONOMICZNE

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny to jeden z dwóch głównych obszarów wpływających na rozwój całego województwa zachodniopomorskiego. W 2015 r. liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON w granicach KKBOF wynosiła 42 649. To prawie 19% wszystkich jednostek gospodarczych województwa zachodniopomorskiego. Blisko połowa (43%) podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na KKBOF zlokalizowanych jest w Koszalinie. Ze względu na tak duży ich udział w tym mieście, stanowi ono najważniejszy ośrodek rozwojowy całego omawianego terenu. Miasto Koszalin wyróżnia się występowaniem jednego przedsiębiorstwa, które zatrudnia ponad 1000 osób.

Oceniając podmioty gospodarcze pod względem klas wielkości w obrębie każdego powiatu wchodzącego w skład KKBOF, zauważyć można, że im większa była liczba zatrudnionych, tym mniejszy był udział podmiotów gospodarczych. Najwięcej zarejestrowanych jednostek prawnych (tzw. mikroprzedsiębiorstw zatrudniających nie więcej niż 9 osób), zlokalizowanych było w rejonie koszalińskim (60%). W tym rejonie, wśród innych obszarów badania, duży procent (67%) stanowiły także podmioty gospodarcze o liczbie pracujących między 250 a 999, tzw. duże przedsiębiorstwa.

Dane te przedstawia poniższy wykres.



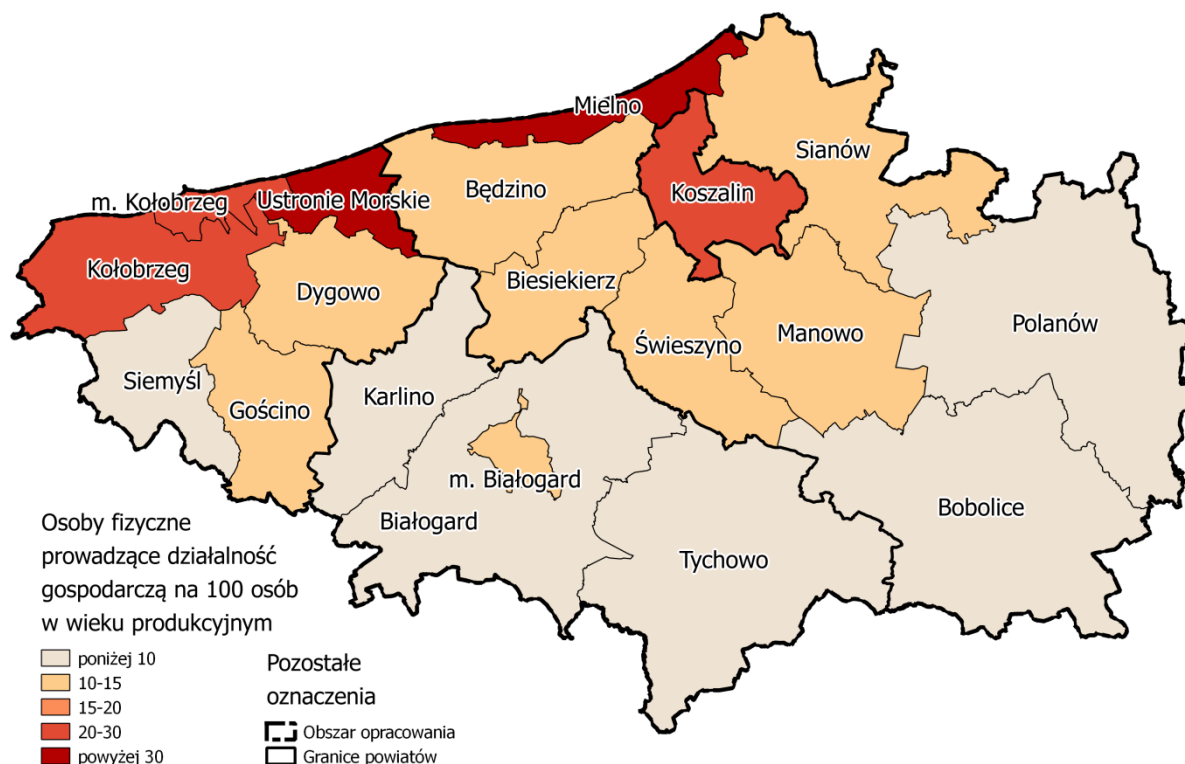
Wykres 64. Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości wpisanych do rejestru REGON funkcjonujących na terenie KKBOF w 2015 r.

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

W roku 2015 na obszarach wiejskich, mikroprzedsiębiorstwa i małe przedsiębiorstwa znacznie dominowały tylko w gminie Kołobrzeg, odpowiednio w liczbie 1764 i 39. Pośród wszystkich gmin wiejskich wchodzących w skład KKBOF tylko na terenie wiejskim gminy Kołobrzeg i Ustronie Morskie, zarejestrowane były duże przedsiębiorstwa (po jednym w każdej z tych jednostek administracyjnych). W żadnej gminie wiejskiej nie odnotowano bardzo dużego podmiotu.

Przedstawiony rozkład przedsiębiorstw wg liczby pracowników, uwydatnia wyraźną rolę sektora mikro, małych i średnich przedsiębiorstw w kształtowaniu rynku pracy i siły gospodarczej Koszalińsko-Koło-brzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Największe jednostki gospodarcze (≥ 250 osób) koncentrują się w rdzennych ośrodkach analizowanego terenu, czyli w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie.

Aktywność gospodarczą w KKBOF ocenić można na podstawie wskaźnika przedsiębiorczości mieszkańców, wyrażonego liczbą osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym każdej gminy należącej do omawianego terenu. Dane te przedstawione są na poniższej mapie, co pozwala dokładniej wskazać zależności przestrzenne wpływające na rozkład tego wskaźnika.



Mapa 2. Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym w KKBOF w 2015 r.

Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS

Gminy, które w 2015 r. wykazywały najwyższą wartość wskaźnika liczby osób prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym to: gminy wiejskie Ustronie Morskie i Mielno (o wskaźniku kolejno 35,3 i 36,7), gmina wiejska Kołobrzeg (22,5) oraz miasta Kołobrzeg i Koszalin (po 20,4). Najmniejsza liczba osób prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym cechowała gminy położone w południowym pasie (Tychowo, Białogard, Karlino, Bobolice, Polanów).

Podobnie na terenie KKBOF rozkładał się wskaźnik dla podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. ludności. Na podstawie tego miernika na rok 2015, powyżej 1 500 przedsiębiorstw na 10 tys. mieszkańców zlokalizowanych było w gminach wiejskich Mielno (2 901), Ustronie Morskie (2 719) i Kołobrzeg (1 726) oraz w gminach miejskich Kołobrzeg (1 755) i Koszalin (1 695). Natomiast wartość poniżej 1 000 podmiotów gospodarczych wykazywały przede wszystkim gminy miejsko-wiejskie (5 takich jednostek administracyjnych) i gminy wiejskie (5 gmin).

Obszary, gdzie w 2015 r. było najmniej podmiotów gospodarczych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców, to przestrzenie cechujące się niewielkim potencjałem dla rozwoju przemysłu czy innych branż gospodarczych. Dlatego istotą dla tego typu gmin jest zachowanie ciągłości prowadzenia działań wspierających rozwój ich przedsiębiorczości oraz walki z występującym wśród mieszkańców bezrobociem, m.in. poprzez przekwalifikowanie osób z rolniczymi umiejętnościami zawodowymi na branże pozarolnicze, czy też poprzez reorganizację działalności rolniczej.

Analiza obu wskaźników wykazuje, że w 2015 r. najbardziej przedsiębiorczymi osobami byli mieszkańcy gmin nadmorskich. Ich działalność związana była przede wszystkim z usługami turystycznymi. Dużą aktywność gospodarczą wykazywały także osoby działające w branży gastronomicznej i handlowej. Gminy położone w południowo-wschodniej części KKBOF wyróżniają się pod kątem przedsiębiorstw związanych z rolnictwem, łowiectwem, leśnictwem i rybactwem.

Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny cechuje się dużym zatrudnieniem w tradycyjnym dla tego regionu sektorze rybołówstwa i rybactwa, skoncentrowanego w pasie wybrzeża Morza Bałtyckiego. Jednakże, obecna infrastruktura portowa nie spełnia nowoczesnych standardów ich obsługi, dlatego konieczne jest przeprowadzenie prac modernizacyjnych w nadmorskich miejscowościach obsługujących powyższe branże. Najbardziej liczącym się portem KKBOF jest ten zlokalizowany w Kołobrzegu przy ujściu rzeki Parsęty. W latach 2005-2007 kołobrzESCO port rybacki przeszedł renowację, dzięki czemu został wyposażony w współczesną infrastrukturę techniczną. Port ten ma duży potencjał dla rozwoju gospodarczego całego obszaru funkcjonalnego, jednak nie może on być do końca wykorzystany ze względu na słabe lądowe połączenia komunikacyjne⁴.

⁴ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego - 4.1. Podmioty gospodarcze, Lider Projekt

3.1.3 TURYSTYKA

Ze względu na dużą atrakcyjność przyrodniczą omawianego terenu, w 2014 roku w miejscowościach Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego ruch turystyczny stanowił 9% całości ruchu turystycznego województwa zachodniopomorskiego i 3,2% ruchu turystycznego całego kraju⁵.



Mapa 3. Liczba noclegów udzielonych turystom odwiedzającym KKBOF w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS

Najwięcej turystów, zarówno krajowych, jak i zagranicznych, odwiedziło miasto Kołobrzeg (424 604). 142 239 osób wybrało za miejsce podróży Mielno, a 84 320 - gminę Kołobrzeg. Większa liczba turystów nocowała również w Ustroniu Morskim (65 605) i Koszalinie (50 161).

Turystyka rekreacyjno-lecznicza głównie odbywała się w miejscowościach położonych w gminach nadmorskich, takich jak: Kołobrzeg, Mielno i Ustronie Morskie⁶.

⁵ Strategia ZIT KKBOF - 7.3. Ruch turystyczny i stan bazy noclegowej

⁶ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego - 7.3. Ruch turystyczny i stan bazy noclegowej.

3.1.4 BEZROBOCIE

Poniżej przedstawiono tabelę ze wskaźnikiem udziału bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym (nie jest to wskaźnik równoznaczny stopie bezrobocia).

Tabela 12. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2015r.

Nazwa gminy	Udział bezrobotnych [%]
m. Kołobrzeg	4,53
Siemyśl	4,99
Kołobrzeg	5,00
Dygowo	5,43
Gościno	5,90
m. Koszalin	6,34
Ustronie Morskie	6,59
Biesiekierz	6,77
Manowo	7,51
Mielno	7,92
Świeszyno	9,39
Sianów	9,96
Będzino	10,26
m. Białogard	11,24
Bobolice	11,68
Polanów	12,15
Karlino	14,11
Białogard	15,78
Tychowo	16,08

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS na rok 2015

Najmniejsze bezrobocie na podstawie wspomnianego wskaźnika ma miejsce w mieście Kołobrzegu (4,53%). Wiele gmin charakteryzuje się bezrobociem powyżej 10%; są to gminy wiejskie: Będzino, Bobolice, Polanów, Karlino, Białogard, Tychowo oraz gmina miejska Białogard. Obszarami o najgorszej sytuacji pod tym względem są porównywalne gminy jak w przypadku wskaźnika liczby osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym.

3.1.5 UKŁAD DROGOWY

Posiadanie dobrej infrastruktury, to jeden z zasadniczych elementów zrównoważonego rozwoju danego obszaru. Prawdopodobnie rozbudowana sieć komunikacyjna ma znaczący wpływ na wewnętrzne procesy rozwojowe regionu. Ponadto, konsekwencje rozwoju infrastruktury transportowej w dużej mierze oddziałują na aspekty społeczno-gospodarcze.

Województwo zachodniopomorskie cechuje występowanie międzynarodowych i krajowych szlaków transportowych. Głównym jego ośrodkiem, gdzie następuje styk wszystkich sieci transportowych jest Szczecin, podczas gdy pozostałe części tego województwa pozostają poza dogodnym dostępem transportowym⁷. Do tych obszarów należy m.in. KKBOF.

Na terenie KKBOF jest słabo rozwinięta infrastruktura transportowa. Przede wszystkim nie gwarantuje ona odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do jego poszczególnych ośrodków osadniczych, nie tylko z obrębu województwa zachodniopomorskiego, ale także z sąsiednich regionów kraju.

Obecny stan sieci transportowej KKBOF silnie oddziałuje na jakość komunikacji wewnątrzregionalnej, jak i połączeń międzyregionalnych. W kwestii osiągnięcia dogodnych połączeń, niezbędna będzie interwencja samorządów lokalnych omawianego obszaru. Dzięki ich zaangażowaniu, możliwa będzie poprawa niekorzystnej sytuacji transportowej KKBOF. Im lepiej będzie rozwinięta sieć komunikacyjna, tym większe istnieją szanse na:

- pozyskanie nowych inwestorów, również tych z kapitałem zagranicznym;
- wzrost mobilności społeczeństwa;
- poprawę głównych gałęzi gospodarczych (w tym zwłaszcza branży turystycznej), które odgrywają istotną rolę w procesie rozwoju regionu;
- utrzymanie niskoemisyjnej gospodarki.

Pomorze Środkowe, w którego obrębie zlokalizowany jest Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny, zaliczane jest do regionów o najniższej dostępności drogowo-kolejowej. Z tej przyczyny został on określony jako „obszar strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz zwiększenia dostępności transportowej”⁸.

Do najważniejszych układów transportowych w obrębie KKBOF zalicza się sieć dróg utworzoną przez drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Głównymi drogami przebiegającymi przez omawiany teren są:

- droga krajowa nr 6 relacji granica państwa - Kołbaskowo - Szczecin - Goleniów - Płoty - Koszalin - Słupsk - Lębork - Reda - Gdynia - Gdańsk - Straszyn - Łęgowo (w strukturze dróg międzynarodowych oznaczona jest jako E-28 i planuje się przekształcenie jej na drogę ekspresową S6);
- droga krajowa nr 11 relacji Kołobrzeg - Koszalin - Szczecinek - Piła - Poznań - Kluczbork - Lubliniec - Bytom (planuje się przekształcenie jej na drogę ekspresową, która ma zapewnić połączenie konurbacji Górnego Śląska z Wybrzeżem Środkowym);
- droga krajowa nr 25 relacji Bobolice - Człuchów - Bydgoszcz - Konin - Kalisz - Ostrów Wielkopolski - Oleśnica⁹.

⁷ SRWZ do roku 2020, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, 2005, Szczecin.

⁸ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r., Warszawa

⁹ Strategia ZIT KKBOF - 8.2. Komunikacja drogowa, Lider Projekt

Droga krajowa nr 6 jest najważniejszą trasą drogową Pomorza i należy do najważniejszych ogniw krajowego systemu komunikacyjnego. Łączy największe miasta Polski Północnej: Szczecin, Gdańsk, Gdynię, Słupsk, Koszalin. Stanowi połączenie drogowe polskich portów morskich, od Świnoujścia i Szczecina, do portów Trójmiasta. Od niej odchodzą na północ drogi obsługujące tereny turystyczne. Stanowi ona także część korytarza transportowego, łączącego obwód Kaliningradzki z Europą Zachodnią oraz połączenie na Litwę - do Kowna i Wilna.

GDDKiA na terenie KKBOF planuje budowę drogi ekspresowej nr 6.

Realizacja inwestycji podzielona jest na etapy i jest przewidziana na lata:

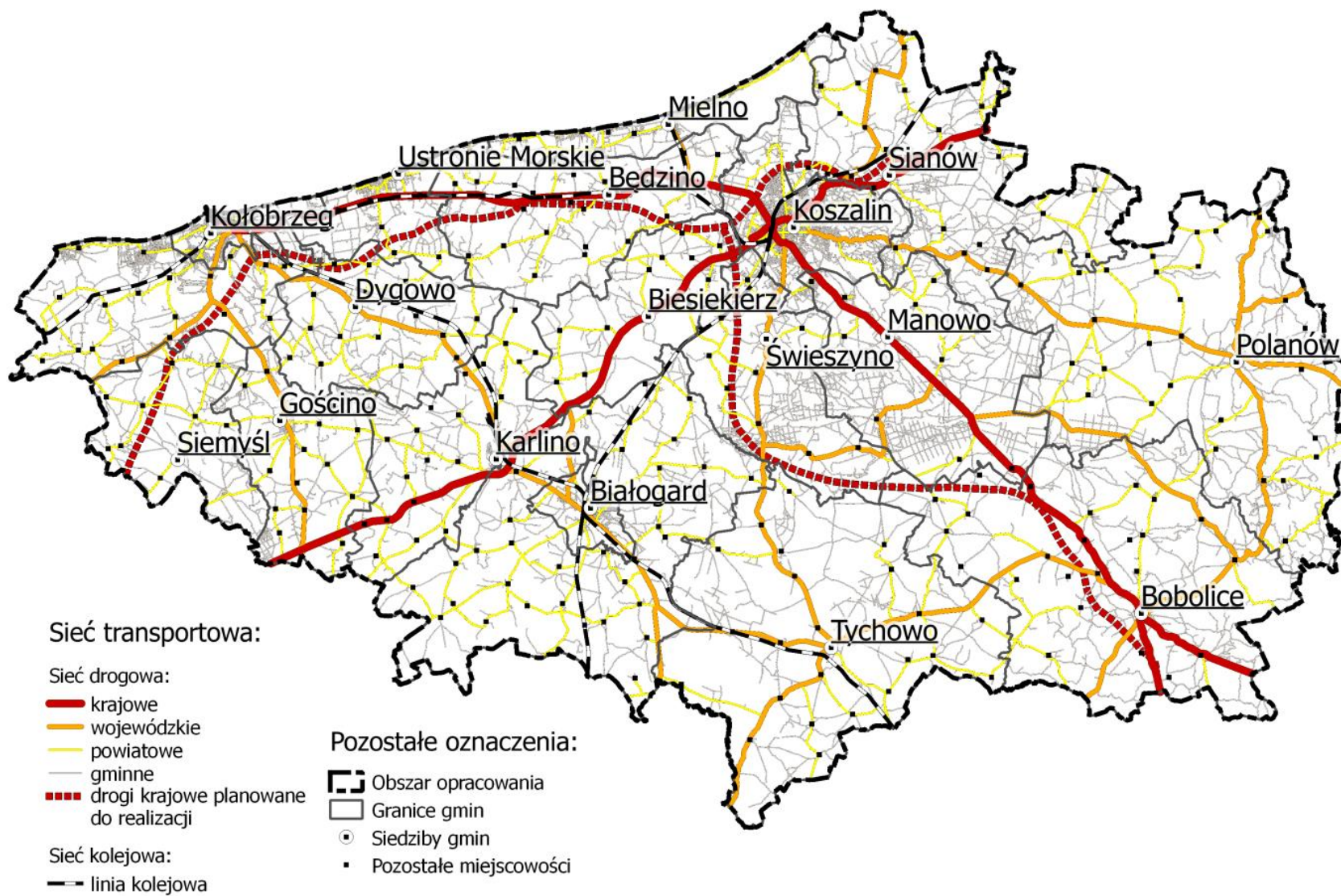
- 2015-2019 na odcinku Kiełpino Koszalin,
- 2016-2018 na odcinku obwodnicy Koszalina i Sianowa,
- 2017-2020 na odcinku Sianów - Słupsk.

Planowana droga ma biec na ww. odcinkach w nowym śladzie.

Na lata 2019-2023 planowana jest również do realizacji budowa drogi S11. Droga ta połączy środkowe wybrzeże Bałtyku z Górnym Śląskiem. Odcinek od Koszalina do Szczecinka będzie zaczynał się na węźle Koszalin z drogą ekspresową S6, natomiast kończył na włączeniu w projektowaną obwodnicę Szczecinka.

Przez KKBOF przebiegają również drogi gminne i powiatowe. Pod względem lokalnym drogi te mają bardzo duże znaczenie, ponieważ stanowią one główne szlaki komunikacyjne dla mieszkańców analizowanego rejonu.

Poniższa mapa przedstawia kompletną sieć transportową KKBOF (drogową i kolejową), wraz z oznaczeniem planowanych przebiegów projektowanych dróg ekspresowych.



Mapa 4. Układ transportowy KKBOF

Źródło: opracowanie własne na podstawie CODGiK

3.1.6 UKŁAD KOLEJOWY

W Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym realizowane są również przewozy kolejowe. Pomimo, że obszar ten położony jest skrajnej, północnej części Polski, posiada on dość dobrze rozbudowany układ linii kolejowych. Do podstawowych tras kolejowych łączących miasta powiatowe KKBOF z innymi miejscowościami są linie o numerach:

- 202 - relacji Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński, łącząca Koszalin z Białogardem,
- 402 - relacji Koszalin - Goleniów, łącząca Koszalin z Kołobrzegiem,
- 404 - relacji Szczecinek - Kołobrzeg, łącząca Białogard z Kołobrzegiem,
- 427 - relacji Mścice - Mielno.

Jednakże obecny stan transportu szynowego wymaga przeprowadzenia modernizacji. Jedną z przyczyn realizacji usprawnień istniejącej infrastruktury kolejowej w obrębie całego terenu KKBOF jest jej słaba przepustowość. Linie kolejowe są jednotorowe, co znacznie utrudnia organizowanie częstszego ruchu taboru szynowego. Związku z tym problemem miasta rdzeniowe, które tworzą główne kolejowe węzły transportowe w środkowo-północnej Polsce, zostały wskazane w dokumencie pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”, jako miejsca, gdzie należy udoskonalić system komunikacyjno-przesiadkowy między pociągami oraz między pociągami a innymi środkami transportu publicznego¹⁰.

3.1.7 LOTNISKA

Na terenie KKBOF funkcjonują 2 lotniska. Są to:

- Lotnisko Kołobrzeg-Bagicz - cywilne lotnisko w miejscu dawnego lotniska wojskowego; znajduje się w granicach administracyjnych gminy Ustronie Morskie oraz miasta Kołobrzeg,
- Lotnisko Koszalin-Zegrze - lądowisko położone w Zegrzu Pomorskim, w gminie Świeszyno; obecnie pod opieką Aeroklubu Koszalińskiego; prowadzone są wysiłki zmierzające do uruchomienia portu lotniczego.

¹⁰ Strategia ZIT KKBOF - 8.3. Transport publiczny, Lider Projekt.

3.1.8 DOJAZDY DO PRACY

Kierunki przemieszczania się mieszkańców poszczególnych gmin określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pn. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

W niniejszym opracowaniu rozpatrzono dwa przypadki - kiedy gminy obszaru opracowania stanowią miejsce zamieszkania osób pracujących poza ich granicami (na terenie analizowanym i poza nim) oraz kiedy są one miejscem pracy dla mieszkańców innych gmin.

3.1.8.1 KKBOF JAKO MIEJSCE PRACY

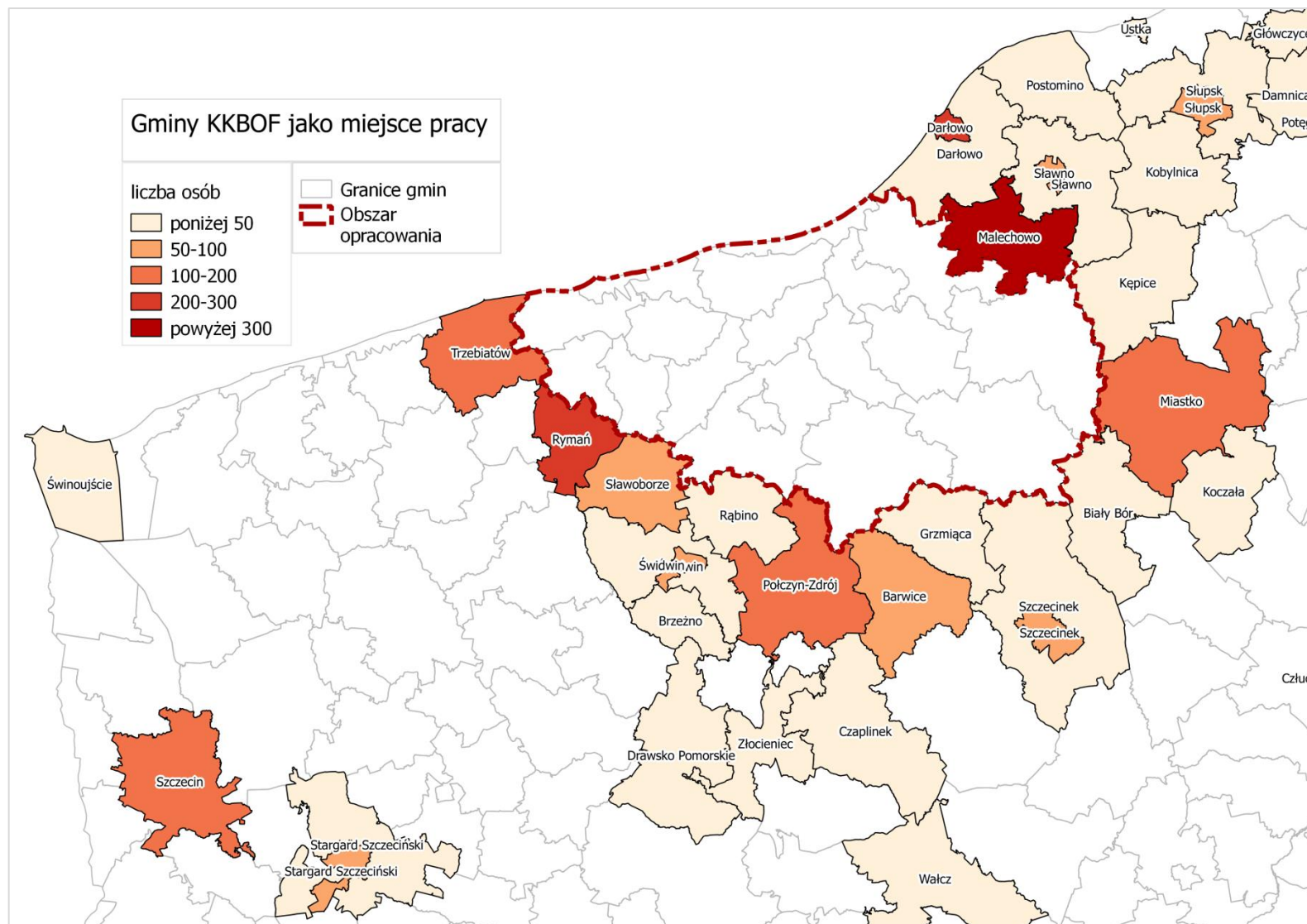
Mapa nr 5 obrazuje natężenie przemieszczania się mieszkańców okolicznych gmin w celu pracy, do gmin zawierających się w granicach KKBOF. Nie analizowano przepływów pomiędzy jednostkami gminnymi analizowanego terenu.

Największa liczba pracowników spoza granic KKBOF mieszka w pobliskich gminach. Przewoduje tutaj Malechowo (352), kolejno Darłowo (245) i Rymań (221). Z pozostałych gmin dojeżdża mniej niż 200 osób.

3.1.8.2 KKBOF JAKO MIEJSCE ZAMIESZKANIA

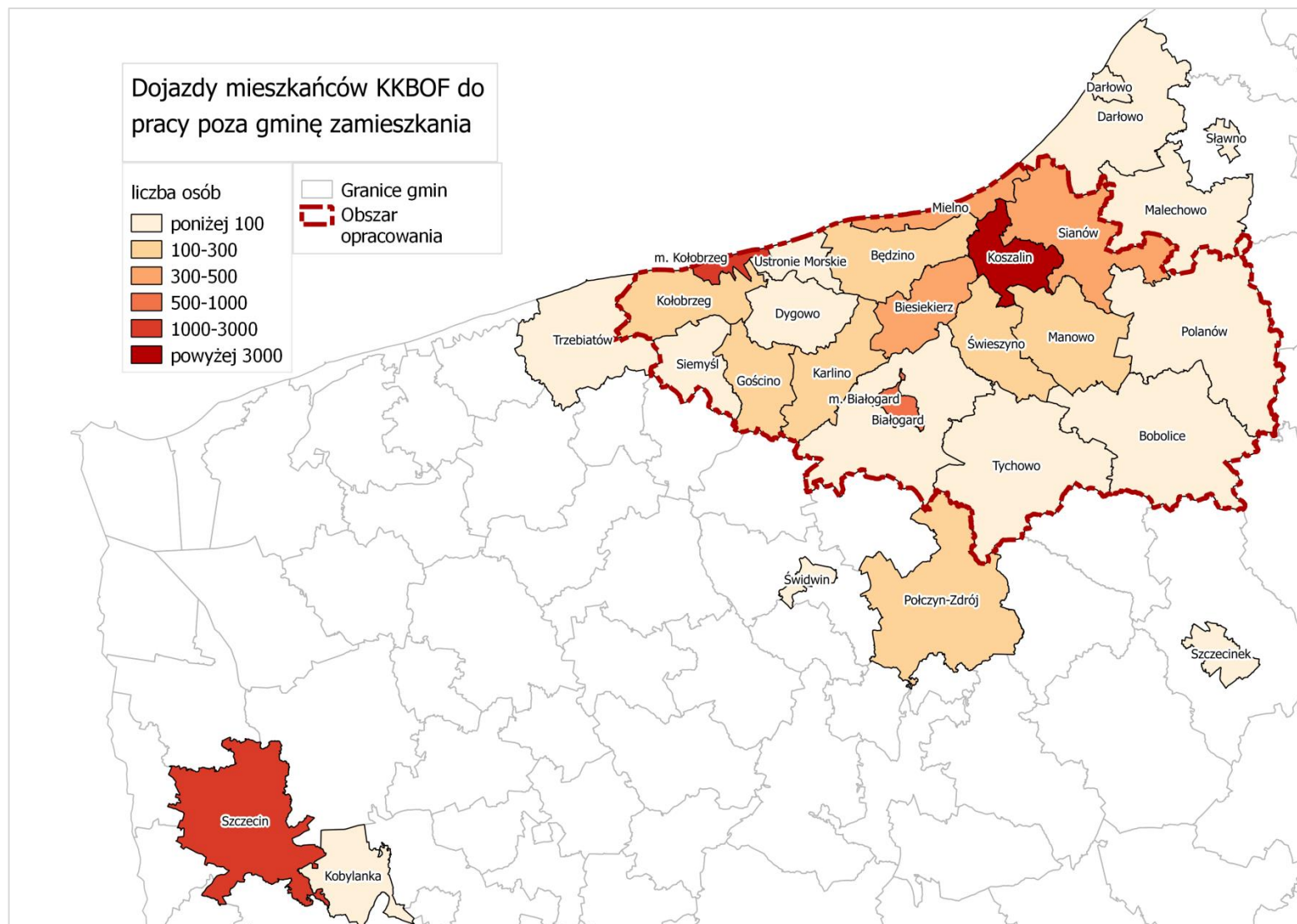
Mapa nr 6 przedstawia wyjazdy mieszkańców analizowanego obszaru w celach zarobkowych poza gminę zamieszkania. Tym razem rozproszenie jest zdecydowanie większe, są to także znacznie większe przepływy. Oddalony o około 100 km Szczecin zatrudnia 2 421 osób mieszkających na terenie KKBOF. Pracownicy migrują też w granicach obszaru funkcjonalnego. W takiej sytuacji najwięcej z nich znajduje pracę w największych miastach KKBOF - Koszalinie (4 817 osób), Kołobrzegu (2 160) i Białogardzie (982). Relatywnie duża liczba zatrudniona jest także w gminach sąsiadujących z nimi - Biesiekierzu (452), Sianowie (423) i Mielnie (382).

Mapy obu analiz znajdują się poniżej.



Mapa 5. Dojazdy do pracy ludności w sytuacji, gdy obszar KKBOF jest miejscem pracy

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014



Mapa 6. Dojazdy do pracy ludności w sytuacji, gdy KKBOF jest miejscem zamieszkania

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

3.2 ANALIZA ZGODNOŚCI ZASAD ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU Z DOTYCHCZASOWĄ POLITYKĄ PLANISTYCZNĄ

Analiza zagospodarowania przestrzennego badanego obszaru jest jednym z kluczowych uwarunkowań zrównoważonej mobilności. W przypadku niniejszego planu istotnymi elementami są: sieć transportowa, lokalizacja oraz charakter terenów mieszkaniowych i przemysłowych. Transport jest jednym z tych obszarów, które spajają poszczególne gałęzie i pozwalają na jeszcze lepsze wypełnianie zasad zrównoważonego rozwoju. Z tego powodu dokumenty zostały również porównane pod kątem tego paradygmatu.

Czynniki analizowano w zakresie stanu istniejącego oraz przyszłego. Aby zachować zgodność nowego dokumentu z wytyczonymi wcześniej kierunkami rozwoju, analizie poddano dokumenty planistyczne na szczeblu krajowym, wojewódzkim i regionalnym oraz uwzględniono zapisy dokumentów poszczególnych gmin.

3.2.1 KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU DO 2030 R.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (dalej również jako KPZK) uwzględnia zasady zawarte w wewnętrznych i międzynarodowych aktach prawnych oraz wnioski wynikające z paradygmatu zrównoważonego rozwoju. Jest on wyjątkowo ważny w obecnych i następujących latach, aby dzięki ujednoczonym działaniom zapewnić dobrobyt nie tylko obecnemu społeczeństwu, ale wykreować też długotrwały system gospodarczy i utrzymać jakość środowiska dla przyszłych pokoleń.

Dla polityki transportowej oznacza to umiejętne wdrażanie systemu komunikacyjnego wzmacniającego oddziaływania gospodarcze pomiędzy jednostkami, który uwzględnia preferencje i komfort społeczeństwa, a zarazem wprowadzany jest z poszanowaniem warunków przyrodniczych. Kurcząca się wolna przestrzeń ma wyjątkowe znaczenie; powinna być zagospodarowywana oszczędnie i z namysłem, a zajmowanie wartościowych terenów - z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego - powinno odbywać się w uzasadnionych przypadkach.

Analizując postulaty KPZK, należy zaznaczyć, że rozwój systemu transportowego jest nieodzownym elementem kształtującym aspekty spójności czy integracji przestrzennej i funkcjonalnej, a także struktury przestrzenne, społeczne czy gospodarcze. Nie można także pomniejszać jego roli w utrzymywaniu odpowiedniego stanu środowiska naturalnego.

System komunikacyjny jest motorem napędowym zmian gospodarczych i rozwoju mniejszych miejscowości. Również w granicach gmin ma to niebagatelne znaczenie; za pośrednictwem subregionalnych ośrodków miejskich i ich odpowiedniego poziomu komunikacji z obszarem gmin, możliwy jest wpływ na rozwój sołectw i wsi. W takiej sytuacji większe ośrodki pełnią zazwyczaj rolę centrum tworzenia funkcji pozarolniczych i aktywizujących otaczające tereny. Należy także pamiętać o powinności gmin do wspomagania obszarów o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług - w przypadku usług podstawowych mieszkańcy nie powinni być zmuszeni do pokonywania odległości wymagających więcej niż 30 minut dojazdu, natomiast do usług wyższego rzędu należy zapewnić dojazd trwający maksymalnie 1,5 godziny. Takie działanie jest gwarancją funkcjonalnej, przestrzennej i społecznej spójności tych obszarów.

Według postulatów KPZK, gminy powinny dążyć także do zmniejszania kosztów transportu - nie tylko ekonomicznych, ale też środowiskowych; oznacza to uwzględnianie alternatywnych środków transportu i związanej z nim infrastruktury w strategiach oraz planach. Silną rolę systemu komunikacyjnego jest wpływ na kształtowanie przestrzeni oraz zmian urbanizacyjnych.

Za pomocą odpowiedniego projektowania sieci, można kreować rozwój, między innymi zapobiegając niekontrolowanemu rozlewaniu się obszarów zurbanizowanych.

3.2.2 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2010-2020: REGIONY, MIASTA, OBSZARY WIEJSKIE

Według Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego, polskie regiony będą lepszym miejscem dzięki odpowiedniej integracji gospodarczej, społecznej i przestrzennej. Za sprawą poszerzenia zasady partnerstwa i subsydiarności, zwiększy się samorządność jednostek.

Silnym motorem rozwoju i zwiększenia spójności terytorialnej, a zarazem aspektem umożliwiającym przepływ wiedzy i innowacji, jest odpowiedni system komunikacyjny łączący jednostki samorządowe. Takie działania wpływają także na wzrost konkurencyjności gospodarki.

Nowa polityka regionalna zakłada inwestowanie głównie w wykorzystanie mocnych stron i najważniejszych potencjałów poszczególnych obszarów. Zaleca podejście do wzmocnienia oddziaływania silnych ośrodków, ale zarazem dążenie do przetamywania barier rozwojowych. Jednym z aspektów takiego działania jest system transportowy, którego tworzenie już samo w sobie porusza zagadnienie efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie. Stworzenie dopasowanej do potrzeb społeczeństwa komunikacji wpływa także na wzmocnienie spójności gospodarczej i przestrzennej.

3.2.3 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)

Jednym z celów tego dokumentu jest zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania się osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie transportu do i z obszarów zewnętrznych. W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

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

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania zjawiska kongestii poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych,
- promocję ruchu pieszego i rowerowego,
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

3.2.4 STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO ROKU 2020

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 wyznacza szereg zjawisk charakteryzujących transport na obszarze województwa. Identyfikuje Koszalin i Kołobrzeg jako główne ośrodki miejskie regionu, a połączenie między nimi drogą krajową nr 11 jako kluczowe dla komunikacji z ośrodkami letniskowymi wzdłuż wybrzeża. Z tego powodu, w okresie wakacyjnym można zaobserwować znaczne sezonowe obciążenie DK 11 oraz dróg doprowadzających do miejscowości turystycznych. Sytuację tę pogłębia niedostateczny stan ciągów i linii kolejowych.

Strategicznymi celami rozwoju województwa zachodniopomorskiego w aspekcie transportu są:

- poprawa konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem komunikacji indywidualnej poprzez modernizację infrastruktury i taboru,
- modernizacja sieci drogowej oraz rozbudowa systemu ścieżek rowerowych,
- zwiększanie roli regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego,
- modernizacja obszarów portowych oraz infrastruktury kolejowej służącej ich obsłudze.

Bezpośrednie postulaty, które odnoszą się do sfery komunikacyjnej opracowanego obszaru, to:

- rozwój przestrzenny aglomeracji koszalińskiej (gmin: Koszalin, Będzino, Biesiekierz, Manowo, Mielno, Sianów, Świeszyno), ukierunkowany na wykorzystanie walorów bliskości morza oraz budowę infrastruktury turystycznej,
- modernizacja i rozbudowa układu komunikacyjnego i sieci powiązań, w tym szczególnie dróg krajowych 6 i 11,
- poprawa skomunikowania Szczecina z Koszalinem oraz tych miast z resztą kraju,
- budowa i modernizacja infrastruktury drogowej ważniejszych dróg krajowych (nr 3, 6, 10, 11), budowa obwodnic miast, w tym Koszalina i Kołobrzegu.

3.2.5 STRATEGIA ROZWOJU SEKTORA TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO ROKU 2020

Strategia określa rozwój transportu na kilku płaszczyznach. W aspekcie komunikacji drogowej bezpośrednio wskazuje na poprawę dostępności Koszalina z resztą kraju i budowę jego obwodnicy oraz wprowadzenie dróg ekspresowych S6 i S11. Za istotną uznano implementację systemów wspomagających multimodalne sterowanie ruchem, w celu zmniejszenia przeciążenia dróg. Za miejsca istotne do wdrożenia takiego systemu uznano Koszalin oraz Kołobrzeg.

W kwestii komunikacji kolejowej, Kalisz, Kołobrzeg i Białogard uznano za stacje obsługujące potoki 0,3-1 mln osób. Podjęto konieczność rozszerzenia oferty przewozów kolejowych dla Białogardu. Wskazuje się także możliwość przekształcenia czynnych dworców w komunikacyjne węzły integrujące różne środki transportu poprzez zastosowanie systemu „Parkuj i jedź”.

Ważną gałęzią jest transport zbiorowy, który na linii Szczecin-Kołobrzeg zidentyfikowano jako bardzo ubogi. Z kolei Koszalin i Kołobrzeg oznaczono jako pełniące rolę węzłów komunikacyjnych w skali regionalnej, krajowej i międzynarodowej.

3.2.6 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego wyznacza działania zwiększające udział transportu zbiorowego. Są to:

- a) z zakresu organizacji ruchu drogowego:
 - ograniczanie w centrach miast średnich i dużych liczby miejsc parkingowych,
 - ograniczanie dostępności ścisłego centrum dla ruchu samochodowego,
 - budowanie parkingów przy węzłach komunikacyjnych, łącznie z udogodnieniami dla kierowców zostawiających tam swoje pojazdy,
 - wyznaczanie pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej na odcinkach kluczowych dla transportu zbiorowego, na których tworzą się zatory w ruchu drogowym;
- b) z zakresu organizacji komunikacji autobusowej:
 - tworzenie wspólnego systemu taryfowego obejmującego wszystkie środki lokomocji na danym obszarze,
 - zwiększenie częstotliwości na trasach postulowanych przez podróżnych,
 - wraz z właścicielami lub zarządcami przystanków i dworców należy poprawić estetykę i wizerunek dworców oraz przystanków autobusowych;
- c) z zakresu organizacji komunikacji kolejowej:
 - optymalizacja sieci kolejowej transportu pasażerskiego - dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb przewozowych, w szczególności zwiększenie liczby kursów na liniach o wysokim potencjale,
 - wraz z zarządcą infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., właścicielem dworców - PKP S.A. oraz samorządami lokalnymi dążyć do przebudowy stacji i przystanków kolejowych z równoczesnym przybliżeniem ich do centrów miast i wsi; poprawy estetyki i wizerunków dworców i przystanków kolejowych,
 - połączenie autobusowymi liniami dowozowymi dworców oraz przystanków kolejowych z centrami i generatorami potoków podróżnych w obszarach zurbanizowanych.

3.2.7 PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Głównym celem *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (PZPWZ)* w zakresie infrastruktury transportowej jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego. Z tego powodu wyznaczone są takie kierunki, jak rozbudowa infrastruktury transportowej i dopasowanie systemu komunikacji do oczekiwań społeczności, ale też rozwój gospodarczy, likwidacja problemów społecznych czy ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego.

PZPWZ wyznacza zadania niezbędne do osiągnięcia zamierzeń. Są to przede wszystkim:

- przebudowa i kontynuacja przebudowy dróg krajowych 3, 6, 10 i 11 do standardu dróg ekspresowych,
- modernizacja szeregu odcinków dróg wojewódzkich,
- reaktywacja połączeń pasażerskich na wielu liniach kolejowych znaczenia regionalnego,
- modernizacja dworców kolejowych wraz z ich dostosowaniem do potrzeb pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej,
- rewitalizacja linii wąskotorowych i ich dostosowanie do potrzeb ruchu turystycznego,
- rozwój pasażerskiej komunikacji kolejowej w relacjach regionalnych i ponadregionalnych poprzez wdrożenie systemu Szybkiej Kolei Regionalnej.

3.2.8 STRATEGIA ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH KOSZALIŃSKO - KOŁOBRZESKO - BIAŁOGARDZKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF) wizualizuje swój teren jako zintegrowany i dobrze skomunikowany, dzięki czemu tworzy region wykorzystujący swój potencjał i walory środowiska do stworzenia dobrego miejsca do życia i prowadzenia działalności.

W strategii wskazuje 3 główne cele:

- CEL 1. Zintegrowany i zrównoważony transport
- CEL 2. Innowacyjna gospodarka, czerpiąca z endogenicznych potencjałów
- CEL 3. Edukacja i wychowanie, dostosowane do współczesnych wymogów cywilizacyjnych

Opisując właściwości KKBOF, wskazuje się na takie słabe strony jak najniższe wskaźniki dostępności komunikacyjnej w kraju, niedostosowaną infrastrukturę drogową i jej zły stan, brak dobrego połączenia terenów inwestycyjnych i infrastruktury logistyczno-przetwórczej (z naciskiem na sytuację w kołobrzESKIM PORCIE) oraz niewystarczające połączenia KKBOF z największymi ośrodkami miejskimi w Polsce.

Jako rozwiązanie podane jest przeniesienie części obciążenia transportowego z komunikacji indywidualnej na transport zbiorowy. Do tego ma przyczynić się szereg multimodalnych rozwiązań, które z największym naciskiem należałoby wprowadzić w postaci zintegrowanych centrów przesiadkowych w miastach powiatowych - Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie. Nieprzerwanie postuluje się też o wymianę taboru na komfortowy oraz bardziej przyjazny środowisku.

Uzupełnieniem tego może być wprowadzenie inteligentnych rozwiązań komunikacyjnych usprawniających przepływ ruchu i komfort podróżowania (wprowadzanie systemów ITS, buspasów itp.). Planowany jest również zakup nowoczesnych, niskoemisyjnych autobusów (w tym zasilanych CNG oraz energią elektryczną).

Oprócz komunikacji publicznej, istotnym kierunkiem rozwoju jest także transport rowerowy. Wskazuje się dalszy rozwój sieci ciągów rowerowych oraz konieczność ich zintegrowania. Dodatkowo budowa dróg rowerowych powinna być połączona z budową infrastruktury towarzyszącej (miejsc postojowych, wiat, parkingów B&R oraz systemu wypożyczalni rowerów).

Należy wskazać, że cel, jakim jest zapewnienie zintegrowanego i zrównoważonego transportu, koreluje z pozostałymi zamierzeniami, gdyż system transportowy praktycznie powiązany jest ze wszystkimi biegunami rozwoju.

Bezpośrednio w dokumencie wskazano działania:

- a) projekty związane z rozbudową systemów komunikacji publicznej w miastach rdzeniowych KKBOF (miasto Koszalin, miasto Kołobrzeg);
- b) projekty służące poprawie komfortu i bezpieczeństwa podróżujących, a także zwiększenia efektywności środowiskowej transportu publicznego, poprzez zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego (miasto Białogard, miasto Kołobrzeg, miasto Koszalin, gmina Gościno);
- c) projekty związane z budową punktów i przystanków węzłowych w gminach KKBOF, służących poprawie dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych z miastami rdzeniowymi (gmina Gościno, gmina Mielno);
- d) budowy dróg rowerowych bezpośrednio łączących obszary podmiejskie z miastami rdzeniowymi KKBOF (miasto Białogard, gmina Białogard, gmina Kołobrzeg, gmina Manowo);
- e) budowa dróg rowerowych na obszarach peryferyjnych dowiązanych z przystankami i dworcami komunikacji miejskiej (gmina Sianów, gmina Siemyśl, gmina Świeszyno, gmina Polanów, gmina Dygowo, gmina Karlino, gmina Tychowo, gmina Ustronie Morskie, gmina Gościno);
- f) projekty sprzyjające rozwojowi i zwiększonemu wykorzystaniu infrastruktury portowej (Projekt miasta Kołobrzeg służący skomunikowaniu Portu Morskiego w Kołobrzegu i obszarów produkcyjnych zlokalizowanych w jego okolicy z budowaną trasą S6, stanowiącą element sieci TEN-T oraz drogą krajową Nr 11);
- g) projekty służące lepszemu skomunikowaniu z zewnętrznym układem transportowym, poprzez dowiązanie dróg lokalnych z drogami nadrzędnymi, tj. realizowanymi trasami S6 i S11, należącymi do kompleksowej sieci transportowej TEN-T (gmina Bobolice, gmina Ustronie Morskie, gmina Będzino, gmina Sianów);
- h) projekty służące poprawie dostępności komunikacyjnej stref i terenów inwestycyjnych (gmina Biesiekierz).

3.2.9 STRATEGIE ROZWOJU GMIN

Dokumenty strategiczne na poziomie gmin pozwolą wyodrębnić poglądy i kierunki rozwoju wspólne dla obszaru opracowania oraz te zupełnie odmienne. W tym celu poddano analizie 15 obowiązujących strategii rozwoju gmin.

Strategia Rozwoju Gminy Będzino na lata 2016-2022 (projekt)

Gmina Będzino dąży do tego, aby jeszcze lepiej wykorzystywać swój potencjał turystyczny oraz by stworzyć miejsce konkurencyjne dla potencjalnych mieszkańców, wraz z wprowadzeniem innowacyjnego rolnictwa. Podkreślono również konieczność rozwoju w sposób zrównoważony, z zachowaniem wartości środowiskowych.

Skupiając się na wyzwaniach rozwoju transportu, wskazano potrzebę modernizacji dróg z naciskiem na pierwszeństwo dróg gminnych łączących się z drogami wyższego rzędu. Wspomniano także o komunikacji rowerowej. Stwierdzono o podjęciu takich działań jak włączenie pasa nadmorskiego w system nadmorskich szlaków rowerowych, opracowanie wspólnej koncepcji szlaków - tras i ścieżek turystycznych - pieszych i rowerowych.

Strategia Rozwoju Miasta Białogard do roku 2030

W strategii wskazuje się problemy, które należy wyeliminować; są to między innymi brak ścieżek rowerowych wzdłuż ważnych ciągów drogowych, brak zintegrowanego węzła kolejowo-autobusowego, przestarzały tabor autobusowy oraz niewielka liczba linii autobusowych na tle miast podobnej wielkości.

Aby zmienić ten stan określono cele i działania. W zakresie transportu są to takie zadania, jak: remonty oraz budowy dróg i ścieżek rowerowych, wymiana taboru autobusowego, modernizacja bazy technicznej i sprzętowej ZKM oraz budowa węzła przesiadkowego.

Strategia Rozwoju Gminy Biesiekierz na lata 2015-2020

Strategia wyznacza 4 priorytety rozwoju w zakresie infrastruktury publicznej, gospodarki, kapitału społecznego i usług publicznych. Działaniem strategicznym, które dotyczy obszaru transportu i komunikacji, jest rozwój infrastruktury drogowej (dział. 1.1.). Metoda wyznaczania szczegółowych zadań to karty opisu projektów. W ten sposób zgłoszono już poszczególne poddziałania, jak: przebudowa i remont dróg w m. Stare Bielice, drogi łączącej Nowe Bielice i Laski Koszalińskie, budowa ekologicznych ciągów pieszo-jezdnych w m. Stare Bielice i inne.

Strategia Rozwoju Gminy Dygowo 2015-2025

Strategia identyfikuje atuty i mankamenty gminy. Jednymi z barier są braki w infrastrukturze - głównie jako punktowe braki chodników czy ławek przy ciągach pieszych. Za problemy o dużym znaczeniu uznano także niedostateczne połączenia ścieżek rowerowych w jedną sieć oraz brak połączeń komunikacji publicznej z terenów wiejskich do miasta.

Jednym z celów operacyjnych jest poprawa warunków komunikacyjnych z naciskiem na poprawę infrastruktury drogowej, budowę ścieżek rowerowych i wypożyczalni rowerów, co doprowadzić ma do przyjaznego odbioru gminy przez inwestorów i turystów.

Strategia Rozwoju Gminy Gościno na lata 2015-2025

Na terenie Gościna wyróżnia się drogi gminne i powiatowe, których stan określany jest jako bardzo zły. Aby to zmienić, wyznaczono jako cel budowę i przebudowę odcinków dróg, w tym wskazano konkretne fragmenty z pierwszeństwem działania.

Dodatkowo postuluje się o oznakowanie tras turystycznych, w tym pieszych i rowerowych.

Strategia Rozwoju Gminy Kołobrzeg Na Lata 2016-2026

Komunikacja zbiorowa na terenie gminy zapewnia połączenia niemal wszystkim miejscowościom w jej granicach. Słabą stroną jest zbyt duże obciążenie dróg w sezonie letnim oraz ich zły stan.

Gmina Kołobrzeg w swoim działaniu kieruje się zasadami zrównoważonego rozwoju, a jednym z jego filarów jest rozwój transportu. Z tego powodu w celach strategicznych pojawił się zapis o stworzeniu nowoczesnego systemu infrastruktury, w tym poprawieniu jakości dróg, ulic i ścieżek rowerowych. Działaniami realizującymi te zamierzenia są budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i towarzyszącej, prowadzenie działań związanych z poprawą komunikacji pomiędzy miejscowościami gminy, rozbudowa i przebudowa obiektów infrastruktury towarzyszącej (chodników, poboczy, oświetlenia, ścieżek rowerowych).

Strategia Rozwoju Miasta Kołobrzeg do roku 2020

Niewątpliwie dużym atutem miasta jest największy port morski w subregionie; niemniej jego połączenie z lądowymi szlakami komunikacyjnymi uznaje się za niedostateczne. Można stwierdzić, że cały obszar miasta położony jest peryferyjnie wobec ważnych węzłów drogowych, kolejowych i powietrznych.

Strategia nakreśla ramy działania, które na poziomie celu operacyjnego wskazują na zwiększenie dostępności komunikacyjnej Kołobrzegu.

Strategia Rozwoju Koszalina

Dokonując analizy obszaru zauważono przekroczenie norm hałasu i zanieczyszczenia powietrza, brak sprawnego systemu komunikacji (drogowej, kolejowej i lotniczej) łączącego Koszalin z resztą kraju i konieczność poprawy układu komunikacyjnego miasta.

W swojej wizji Koszalin przedstawia się jako miasto dobrze zorganizowane komunikacyjnie. Aby to osiągnąć, wyznaczono cel strategiczny - Koszalin sprawny komunikacyjnie - a kolejno cele operacyjne, które mówią o: rozbudowie i modernizacji ciągów oraz systemu zarządzania i sterowania ruchem, podnoszeniu atrakcyjności oferty transportu publicznego, dążeniu do poprawy zewnętrznej dostępności miasta oraz rozwoju komunikacji pieszej i rowerowej.

Strategia Rozwoju Gminy Manowo na lata 2014 - 2020

Gmina Manowo charakteryzuje się niską jakością dróg gminnych, ale dobrym stanem dróg powiatowych i krajowych; stan dobry przypisano również infrastrukturze towarzyszącej - chodnikom, oświetleniu, drogom dojazdowym. Wyróżniono także dobrze rozwiniętą sieć połączeń autobusowych z Koszalinem, ale tylko w dni pracujące.

Niezbędnym czynnikiem zrównoważonego rozwoju gminy Manowo jest optymalna sieć infrastruktury drogowej dobrej jakości. Warunkuje nie tylko rozwój gospodarczy, ale również wysoką jakość życia mieszkańców. Stąd wyznaczono cel strategiczny - tworzenie wysokiej jakości przestrzeni i infrastruktury. W jego ramach zawarto cele operacyjne, w tym rozbudowę i poprawę jakości infrastruktury - czyli modernizację dróg i chodników oraz wymianę oświetlenia drogowego.

Strategia Rozwoju Gminy Mielno na lata 2014-2022

Za wizję gmina Mielno przyjęła stworzenie przyjaznego miejsca do mieszkania, pracy i aktywnego wypoczynku dla mieszkańców i turystów. Aby wypełnić to zamierzenie, wytyczono cele dotyczące między innymi systemu transportowego. W ramach rozwoju przyjaznej i atrakcyjnej przestrzeni do życia i pracy dla mieszkańców, wyznaczono cel szczegółowy - stworzenie kompletnego, spójnego oraz multimodalnego systemu transportowego. Poszczególne zadania tego celu skupiają się na poprawie stanu dróg, stworzeniu systemu parkowania, rozwoju transportu zbiorowego oraz stworzeniu spójnych sieci tras komunikacji pieszej i rowerowej. W ramach rozwoju komunikacji publicznej wskazano powinność utworzenia centrum przesiadkowego w ramach stacji kolejowej.

Strategia Rozwoju Gminy Polanów na lata 2016-2025

Jako jeden z celów strategicznych podjęto chęć doskonalenia stanu infrastruktury technicznej i społecznej. Jednym z działań zmierzających do wypełnienia tego postanowienia jest rozbudowa i modernizacja dróg, chodników, parkingów oraz energooszczędnych obwodów oświetleniowych. Mimo braku bezpośredniego wpływu, postanawia się też działać na rzecz poprawy stanu dróg ponadgminnych (głównie wojewódzkich 205 i 206 oraz budowy obwodnicy Polanowa).

Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Sianów na lata 2015-2020

Gmina Sianów ma dogodnie połączenia z dużymi ośrodkami miejskimi, jednak przebiegająca droga krajowa stanowi utrudnienie w ruchu kołowym i jest uciążliwością dla mieszkańców. Komunikacja autobusowa została określona jako niezadowalająca - nie dociera do wszystkich miejscowości w gminie, a liczba kursów i godziny odjazdów nie są w pełni dopasowane do potrzeb mieszkańców.

Cel główny, jakim jest poprawa jakości życia oraz warunków rozwoju gminy, został uzupełniony o cele szczegółowe, z czego jeden bezpośrednio odnosi się do obszaru transportu z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju. Jest to rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie środowiska naturalnego. W kierunkach stwierdzono konieczność zwiększenia dostępności drogowej do regionalnych ośrodków wzrostu i obszarów wykluczonych oraz ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją zbiorową.

Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Siemysł na lata 2000-2016

W strategii rozwoju wyznaczono słabe i mocne obszary. Przede wszystkim gmina charakteryzuje się słabą siecią dróg o złej nawierzchni.

W celu naprawienia tego stanu, wyznaczono kierunki działań. Jednym z nich jest likwidacja zapóźnień w zakresie infrastruktury technicznej, co obejmuje między innymi naprawę nawierzchni polnych dróg we wsiach, modernizację ciągów, organizację poboczy, budowę i modernizację chodników oraz uzupełnienie oświetlenia.

Strategia Rozwoju Gminy Świeszyno na lata 2014-2020

W trakcie oceny stanu istniejącego stwierdzono, że transport zbiorowy w gminie jest zorganizowany na dobrym poziomie. Słaby stan techniczny dotyczy dróg powiatowych i wojewódzkich; niewystarczająca infrastruktura dotyczy także systemu komunikacji rowerowej.

Jednym z celów strategicznych jest zintegrowana i nowoczesna infrastruktura techniczna. W tym zakresie wyznaczono takie cele operacyjne, które podejmują temat uczestnictwa we wdrażaniu nowej oferty usług transportu lotniczego w Zegrzu Pomorskim, rozwoju infrastruktury drogowej oraz technologii komunikacyjnych.

Strategia Rozwoju Gminy Tychowo na lata 2014-2020

Głównym celem rozwoju gminy Tychowo jest podniesienie standardów i jakości życia mieszkańców. Kolejne cele szczegółowe dotyczą pięciu obszarów. W obszarze przestrzeni i infrastruktury wyznaczono między innymi modernizację infrastruktury komunikacyjnej, co porusza działania modernizacji i budowy nowych ciągów komunikacyjnych, utwardzanie dróg gruntowych, tworzenie nowych miejsc parkingowych, budowę i modernizację chodników oraz dbałość o klimat akustyczny.

3.3 ZBIOROWY TRANSPORT PASAŻERSKI

3.3.1 DROGOWY

W strukturze przestrzennej Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, trzy rdzenne ośrodki miejskie, czyli Koszalin, Kołobrzeg i Białogard, tworzą skoncentrowany zespół miast. Konurbacja ta objęta została w dokumencie pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025...”¹¹, który wskazuje na utworzenie zintegrowanego i funkcjonalnego transportu publicznego pomiędzy głównymi miastami rejonu a gminami ościennymi.

W gminach KKBOF samochodowe usługi przewozowe świadczone są przede wszystkim przez przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej, w tym PKS i miejskie zakłady komunikacyjne oraz przez przewoźników prywatnych obsługujących busy i mikrobusy.

Tabela 13. Przewoźnicy publiczni transportu publicznego świadczący usługi w rdzeniowych miastach KKBOF

Zakład komunikacji miejskiej	Zasięg usług przewozowych	Liczba połączeń	Liczba autobusów
Miejski Zakład Komunikacji w Koszalinie Sp. z o.o.	miasto Koszalin, gmina Manowo, gmina Świeszyno	13 linii miejskich i 2 linie podmiejskie	57
Komunikacja Miejska w Kołobrzegu Sp. z o.o.	miasto Kołobrzeg	8 linii	26
Zakład Komunikacji Miejskiej w Białogardzie Sp. z o.o.	miasto Białogard	3 linie	9

Źródło: Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego - 8.3. Transport publiczny, Lider Projekt

Miejskim zakładem komunikacyjnym oferującym przewozy poza granice miasta, jest tylko MZK w Koszalinie. Podmiot ten realizuje całoroczne usługi do gmin położonych na południe od Koszalina, czyli gminy Świeszyno i gminy Manowo¹². W sezonie letnim organizowane są również połączenia do innych gmin, szczególnie do tych położonych w pasie wybrzeża Morza Bałtyckiego, np. gminy Mielno i Będzino, które razem generują bardzo duży ruch komunikacyjno-turystyczny (jeden z większych w województwie zachodniopomorskim).

¹¹Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla miasta Koszalin i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego

¹²Strategia ZIT KKBOF - 8.3. Transport publiczny, Lider Projekt.

Co więcej, miasto Koszalin skomunikowane jest także z aglomeracjami położonymi poza KKBOF. Ponadregionalne przewozy autobusowe wykonywane są głównie przez Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS), spółki prawa handlowego, przekształcone z przedsiębiorstw państwowych. Z kolei połączenia międzynarodowe przede wszystkim realizowane są przez podmioty prywatne. Najważniejszą polsko-zagraniczną trasą poprowadzoną przez Koszalin jest o relacji: Hamburg/Berlin (Niemcy) - Szczecin - Koszalin - Gdańsk - Kaliningrad (Rosja)¹³.

3.3.2 KOLEJOWY

Głównymi stacjami kolejowymi na analizowanym obszarze są stacje: Koszalin, Kołobrzeg oraz Białogard. Na tych stacjach zatrzymują się pociągi dwóch przewoźników:

- PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne),
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Poniżej przedstawiono połączenia kolejowe dostępne na każdej z tych stacji według rozkładu jazdy pociągów na okres 12.06. - 03.09.2016.

3.3.2.1 KOSZALIN

W Koszalinie w dni robocze dostępne są pociągi dalekobieżne kategorii InterCity, TLK, Express InterCity oraz Express Intercity Premium:

- 1 para pociągów *InterCity* „Malczewski” relacji Przemysł Główny - Słupsk,
- 1 para pociągów *TLK* „Polaris” relacji Białystok - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Albatros” relacji Gdańsk Główny - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Mars” relacji Kołobrzeg - Kraków Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Żuławy” relacji Olsztyn Główny - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów *Express InterCity* „Jantar” relacji Warszawa Zachodnia - Kołobrzeg,
- 1 para pociągów *TLK* „Gwarek” relacji Ustka - Katowice,
- 1 para pociągów *TLK* „Rybak” relacji Białystok - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Gryf” relacji Olsztyn Główny - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów *TLK* „Słowiniec” relacji Warszawa Zachodnia - Kołobrzeg,
- 1 para pociągów *TLK* „Urania” relacji Białogard - Ustka,
- 1 para pociągów *TLK* „Astra” relacji Hej - Wrocław Główny,
- 1 para pociągów *Express InterCity Premium* relacji Kołobrzeg - Kraków Główny.

Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne dostępne w Koszalinie zatrzymują się na zdecydowanej większości stacji i przystanków na swojej drodze. Przewoźnik oferuje w dni robocze połączenia, które pozwalają na bezpośredni przejazd do Kołobrzegu, Szczecina, Poznania, Słupska, Białogardu oraz Mielna.

¹³Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla miasta Koszalin i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego

3.3.2.2 KOŁOBRZEG

W Kołobrzegu w dni robocze dostępne są pociągi dalekobieżne kategorii InterCity, TLK, Express InterCity oraz Express Intercity Premium:

- 1 para pociągów TLK „Polaris” relacji Białystok - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów TLK „Mars” relacji Kołobrzeg - Kraków Główny,
- 1 para pociągów Express InterCity „Jantar” relacji Warszawa Zachodnia - Kołobrzeg,
- 1 para pociągów TLK „Słowiniec” relacji Warszawa Zachodnia - Kołobrzeg,
- 1 para pociągów TLK „Urania” relacji Białogard - Ustka,
- 1 para pociągów Express InterCity Premium relacji Kołobrzeg - Kraków Główny,
- 1 para pociągów TLK „Galaxis” relacji Kołobrzeg - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów TLK „Tetyda” relacji Kołobrzeg - Łódź Kaliska,
- 1 para pociągów TLK „Ganimedes” relacji Kołobrzeg - Bielsko-Biała Główna,
- 1 para pociągów TLK „Moniuszko” relacji Kołobrzeg - Piła Główna,
- 1 para pociągów InterCity „Szkuner” relacji Kołobrzeg - Kraków Główny.

Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne dostępne w Kołobrzegu zatrzymują się na zdecydowanej większości stacji i przystanków na swojej drodze. Przewoźnik oferuje w dni robocze połączenia, które pozwalają na bezpośredni przejazd do Koszalina, Słupska, Białogardu, Szczecinka, Poznania oraz Szczecina.

3.3.2.3 BIAŁOGARD

W Białogardzie w dni robocze dostępne są pociągi dalekobieżne kategorii InterCity oraz TLK:

- 1 para pociągów TLK „Polaris” relacji Białystok - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów TLK „Urania” relacji Białogard - Ustka,
- 1 para pociągów TLK „Tetyda” relacji Kołobrzeg - Łódź Kaliska,
- 1 para pociągów TLK „Ganimedes” relacji Kołobrzeg - Bielsko-Biała Główna,
- 1 para pociągów TLK „Moniuszko” relacji Kołobrzeg - Piła Główna,
- 1 para pociągów InterCity „Szkuner” relacji Kołobrzeg - Kraków Główny,
- 1 para pociągów TLK „Astra” relacji Hej - Wrocław Główny,
- 1 para pociągów TLK „Gwarek” relacji Ustka - Katowice,
- 1 para pociągów InterCity „Malczewski” relacji Przemyśl Główny - Słupsk,
- 1 para pociągów TLK „Albatros” relacji Gdańsk Główny - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów TLK „Żuławy” relacji Olsztyn Główny - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów TLK „Rybak” relacji Białystok - Szczecin Główny,
- 1 para pociągów TLK „Gryf” relacji Olsztyn Główny - Szczecin Główny,

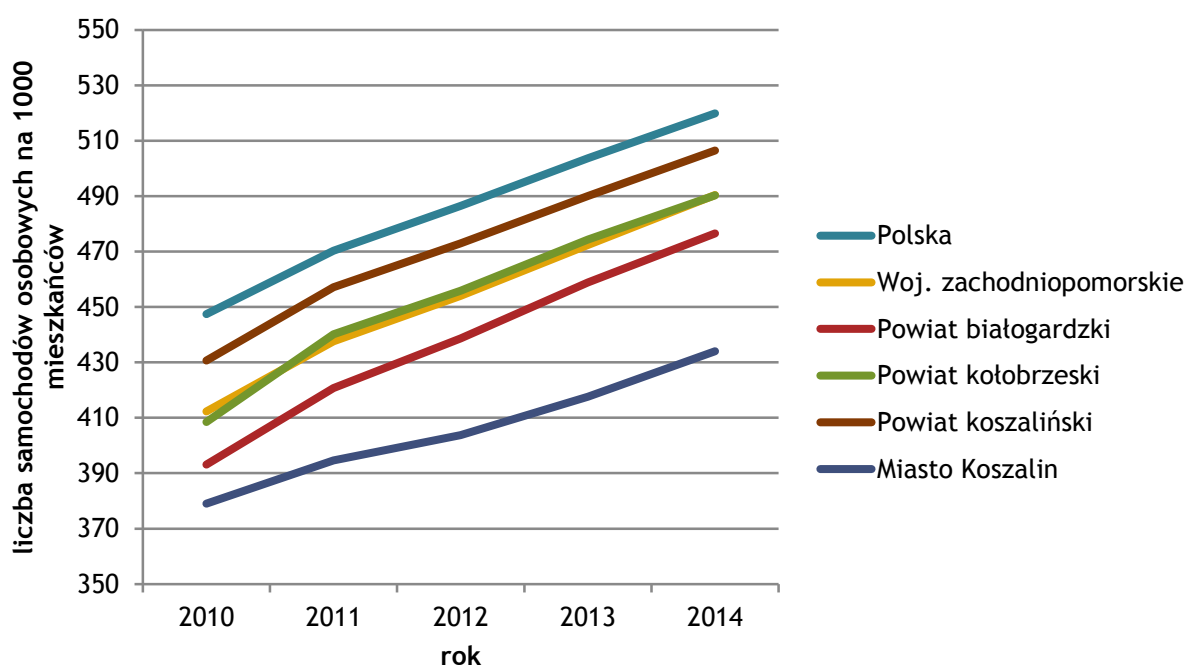
Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne dostępne w Białogardzie zatrzymują się na zdecydowanej większości stacji i przystanków na swojej drodze. Przewoźnik oferuje w dni robocze połączenia, które pozwalają na bezpośredni przejazd do Koszalina, Słupska, Kołobrzegu, Szczecinka, Poznania oraz Szczecina.

3.4 TRANSPORT SAMOCHODOWY

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg, potęgowanym obecnie zjawiskiem suburbanizacji i problemami społecznymi - choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

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

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla Koszalina, powiatu koszalińskiego, powiatu kołobrzeskiego i powiatu białogardzkiego w latach 2009 - 2014 oraz - dla porównania - wskaźniki dla zachodniopomorskiego oraz Polski.



Wykres 65. Wskaźnik motoryzacji dla Koszalina, powiatu koszalińskiego, powiatu kołobrzeskiego, powiatu białogardzkiego, województwa zachodniopomorskiego oraz Polski w latach 2009-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2009-2014 wskaźnik motoryzacji we wszystkich analizowanych jednostkach terytorialnych stale rósł. W najwolniejszym tempie roście wskaźnik motoryzacji w Koszalinie, tam też jego wartość jest najniższa. Wskaźnik motoryzacji województwa zachodniopomorskiego, tak jak i jego analizowanych powiatów, jest niższa od wskaźnika motoryzacji dla całego kraju. Według krajowych prognoz, wskaźnik motoryzacji będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie. Rosnący wskaźnik motoryzacji, przy zwiększającej się liczbie ludności oznacza, że przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

Poniższa tabela przedstawia wyniki pomiarów średniego dobowego ruchu samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach krajowych przechodzących przez analizowany obszar w 2005, 2010 oraz 2015 roku. W 2015 roku w porównaniu do poprzednich pomiarów powstało kilka nowych punktów pomiarowych.

Tabela 14. Średni dobowy ruch samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach krajowych znajdujących się na terenie KKBOF w 2005, 2010 oraz 2015 roku

Nr drogi	Odcinek	Średni dobowy ruch samochodów osobowych oraz mikrobusów w roku		
		2005	2010	2015
6	Skrzydłowo - dr. woj. 162	4 399	5 242	6 404
6	dr. woj. 162 - Karlino	4 038	4 985	5 491
6a	Karlino (obwodnica)	4 692	6 030	6 840
6	Karlino (przejście)	bd.	bd.	3 905
6	Karlino - dr. woj. 166	4 638	5 564	6 622
6	dr. woj. 166 - Nosowo	7 352	8 738	9 945
6	Nosowo - Koszalin	8 443	10 956	12 658
6	Koszalin - Sianów	7 358	8 537	10 512
6	Sianów - Malechowo	5 215	6 184	7 498
11	Kołobrzeg (przejście)	bd.	bd.	22 232
11	Kołobrzeg (przejście)	11 324	11 562	12 543
11	Kołobrzeg - Mścice	5 556	6 228	7 225
11	Mścice - Koszalin	11 862	13 872	13 760
11	Koszalin - Manowo	6 681	7 853	7 981
11	Manowo - Mostowo	4 525	5 669	5 816
11	Mostowo - Bobolice	bd.	bd.	5 600
11	Bobolice - Szczecinek	3 221	4 732	4 844
25	Bobolice - Biały Bór	2 131	2 429	2 522

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Badania natężenia ruchu przeprowadzane przez GDDKiA co 5 lat odzwierciedlają wzrost liczby samochodów w Polsce. Przez poszczególne punkty pomiaru w 2015 roku przejechało o wiele więcej pojazdów niż w 2005 roku. Każde kolejne badanie ukazywało znaczny wzrost ruchu w poszczególnych punktach pomiarowych. Jedyńm punktem, w którym doszło do spadku średniego dobowego ruchu, jest punkt „Mścice - Koszalin” na drodze krajowej nr 11. Największa wartość została zaobserwowana w Kołobrzegu na drodze krajowej nr 6, gdzie w 2015 roku w ciągu doby przejechały średnio 22 232 samochody osobowe i mikrobusy.

W poniższej tabeli przedstawiono wyniki pomiarów średniego dobowego ruchu samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach wojewódzkich przechodzących przez analizowany obszar 2010 oraz 2015 roku (pominięto rok 2005 ze względu na brak danych).

Tabela 15. Średni dobowy ruch samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach wojewódzkich znajdujących się na terenie analizowanego obszaru w 2010 oraz 2015 roku

Nr drogi	Odcinek	Średni dobowy ruch	
		2010	2015
102	granica powiatu - Rościęcino	3 271	3 785
102	Rościęcino - Kołobrzeg	8 653	10 133
102	Kołobrzeg (przejście)	15 577	16 830
162	Rościęcino - Gościno	3 797	4 225
162	Gościno - dr. kraj. nr 6	2 396	2 867
163	Kołobrzeg - Dygowo	4 385	4 115
163	Dygowo - Karlino	3 812	3 654
163	Karlino - Białogard	5 003	4 684
163	Białogard (przejście)	8 290	8 954
163	Białogard - Byszyno	4 808	5 000
163	Byszyno - Buślary	3 208	2 729
165	Mielno - Mścice	7 411	7 256
166	Gdaniec - Białogard	3 965	4 005
167	Koszalin - Niedalino	2 471	2 624
167	Niedalino - Tychowo	1 159	1 171
167	Tychowo - Ogartowo	469	582
168	Niedalino - dr. kraj. nr 11 (Wyszewo)	986	1 100
168	dr. kraj. nr 11 (Mostowo) - Drzewiany	211	213
169	Byszyno - Tychowo	1 038	1 048
169	Tychowo - dr. kraj. nr 11 (Głodowa)	649	976
171	Bobolice - Grzmiąca	612	618
203	Koszalin - Iwięcino	3 319	3 751
203	Iwięcino - Darłowo	2 488	2 888
205	Ostrowiec - Polanów	1 362	1 376
205	Polanów - Drzewiany	1 307	1 320
205	Drzewiany - Bobolice	809	929
206	Koszalin - Naclaw	1 867	1 945
206	Naclaw - Polanów	1 649	1 768
206	Polanów - gr. woj.	718	1 190
208	gr. woj. - dr. woj. nr 205	185	187

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Podobnie jak w przypadku dróg krajowych, na drogach wojewódzkich również obserwuje się wzrost średniego dobowego ruchu. Mimo kilku punktów, w których wartość średniego dobowego ruchu w 2015 roku jest niższa niż w 2010, w zdecydowanej większości punktów pomiarowych wartość ta wzrosła. Podobnie jak w przypadku dróg krajowych, największa wartość została zaobserwowana w Kołobrzegu na drodze wojewódzkiej nr 102, gdzie w 2015 roku w ciągu doby przejechało średnio 16 830 samochodów osobowych i mikrobusów.

3.5 POLITYKA PARKINGOWA

Prawidłowo prowadzony system transportowy charakteryzuje się także konsekwentnie realizowaną polityką parkingową, zapewniającą możliwość sprawnego pozostawienia środka transportu w różnych punktach miasta. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest nie tylko konieczna w pobliżu generatorów ruchu, ale także miejsc przesiadki z jednej formy transportu w drugi, czyli na węzłach przesiadkowych.

Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na przykładzie obszaru KKBOF uwidacznia się ta niedogodność. Szczególnie cierpią pod tym względem miasta turystyczne, gdzie samochody odwiedzających często pozostają w na jednym miejscu nawet przez okres kilku godzin. Dodatkowy postój na pasie drogowym przyczynia się do powstawania zatorów w ruchu. Pozornie wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem będzie budowa nowych parkingów, jednak przykłady europejskie pokazują, że takie podejście powoduje większy popyt na miejsca parkingowe i wzrost zatłoczenia centrów miast.

Obecnie wprowadzone bądź nadal wprowadzane są w analizowanych gminach strefy płatnego parkowania. Uchwalono je między innymi w Koszalinie (Uchwała Rady Miejskiej nr XV/185/2011 z dnia 27 października 2011 r.) i Kołobrzegu (Uchwała nr XLIX/626/14 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 25 lipca 2014 r.). Występują także płatne parkingi prywatnych inwestorów.

3.6 TRANSPORT TOWARÓW

Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy, stanowi istotny problem dla miejskiego ruchu drogowego. Poniższa tabela prezentuje dane dotyczące ruchu ciężarowego pochodzące z generalnego pomiaru ruchu (GPR) z 2015 roku.

Tabela 16. Ruch ciężarowy na drogach krajowych i wojewódzkich KKBOF w 2015 r.

nr drogi	odcinek	średni dobowy ruch 2015		
		lekkie samochody ciężarowe	samochody ciężarowe bez przycz.	samochody ciężarowe z przycz.
6	Skrzydłowo - dr. woj. 162	580	216	1200
6	dr. woj. 162 - Karlino	715	236	1150
6a	Karlino (obwodnica)	734	339	1312
6	Karlino (przejście)	297	78	28
6	Karlino - dr. woj. 166	818	292	1136
6	dr. woj. 166 - Nosowo	606	275	1149
6	Nosowo - Koszalin	1228	406	1115
6	Koszalin - Sianów	1169	405	964
6	Sianów - Malechowo	1031	301	892
11	Kołobrzeg (przejście)	1116	341	224
11	Kołobrzeg (przejście)	962	230	179
11	Kołobrzeg - Mścice	716	156	191
11	Mścice - Koszalin	1146	264	260
11	Koszalin - Manowo	655	279	798
11	Manowo - Mostowo	621	270	765
11	Mostowo - Bobolice	579	268	886
11	Bobolice - Szczecinek	463	105	463
25	Bobolice - Biały Bór	315	132	561
102	granica powiatu - Rościcino	271	69	73
102	Rościcino - Kołobrzeg	506	225	157
102	Kołobrzeg (przejście)	977	263	207
162	Rościcino - Gościno	273	112	151
162	Gościno - dr. kraj. nr 6	210	81	149
163	Kołobrzeg - Dygowo	293	65	42
163	Dygowo - Karlino	165	70	157
163	Karlino - Białogard	327	109	191
163	Białogard (przejście)	560	173	234
163	Białogard - Byszyno	283	85	193
163	Byszyno - Buślary	153	49	77
165	Mielno - Mścice	294	46	23

nr drogi	odcinek	średni dobowy ruch 2015		
		lekkie samochody ciężarowe	samochody ciężarowe bez przycz.	samochody ciężarowe z przycz.
166	Gdaniec - Białogard	389	97	70
167	Koszalin - Niedalino	150	32	26
167	Niedalino - Tychowo	145	32	32
167	Tychowo - Ogartowo	83	26	30
168	Niedalino - dr. kraj. nr 11 (Wyszewo)	57	7	8
168	dr. kraj. nr 11 (Mostowo) - Drzewiany	12	4	5
169	Byszyno - Tychowo	144	31	118
169	Tychowo - dr. kraj. nr 11 (Głodowa)	99	42	179
171	Bobolice - Grzmiąca	81	51	43
203	Koszalin - Iwięcino	241	37	25
203	Iwięcino - Darłowo	143	25	19
205	Ostrowiec - Polanów	81	21	73
205	Polanów - Drzewiany	101	34	73
205	Drzewiany - Bobolice	101	39	59
206	Koszalin - Naclaw	101	35	28
206	Naclaw - Polanów	106	33	41
206	Polanów - gr. woj.	107	48	81
208	gr. woj. - dr. woj. nr 205	19	13	6

Źródło: GPR 2015 na drogach krajowych i wojewódzkich

Powyższe wyniki pomiarów pokazują bardzo duże natężenie ruchu na drogach krajowych, szczególnie na drodze krajowej nr 6.

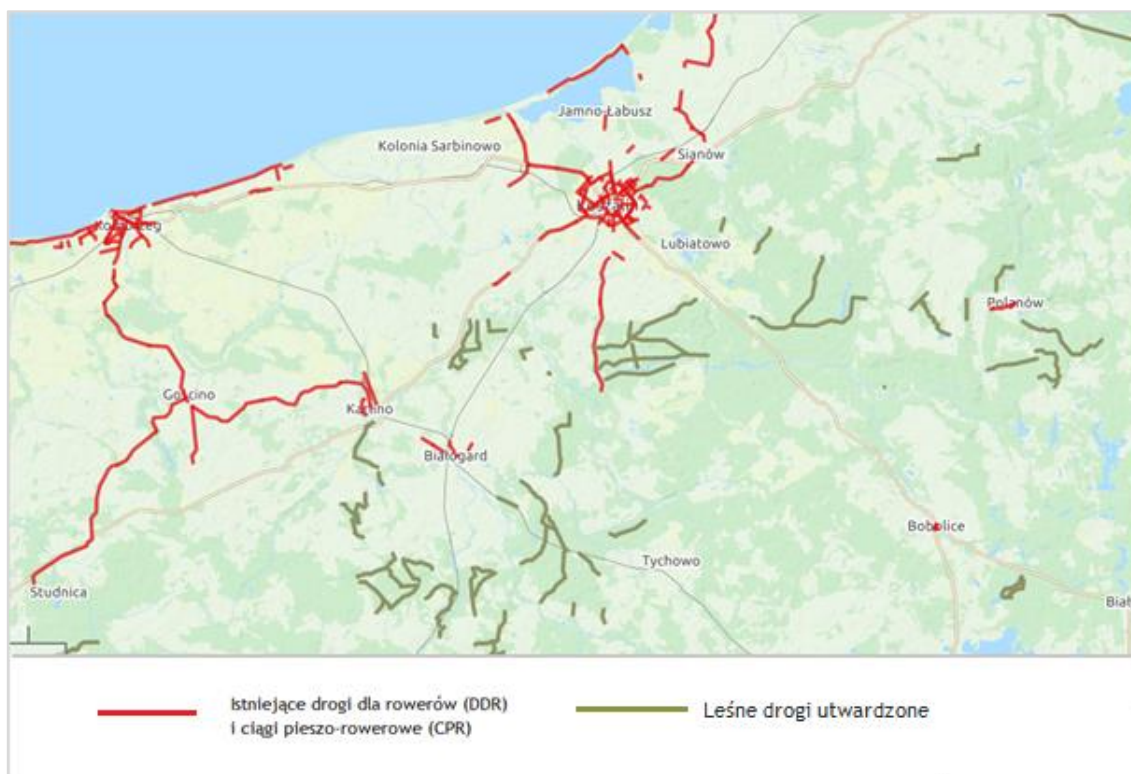
Spośród dróg wojewódzkich w KKBOF największe natężenie ruchu pojazdów ciężarowych obserwuje się na drogach prowadzących do Kotobrzegu: 102, 162 i 163.

Ponadto, co podkreśla również *Strategia ZIT KKBOF*, na badanym obszarze obecnie brakuje dobrego połączenia terenów inwestycyjnych i infrastruktury logistyczno-przeładunkowej, szczególnie w kotobrzesckim porcie. Sytuację może poprawić planowane powstanie drogi ekspresowej nr 6, a także realizacja miejskich obwodnic.

3.7 TRANSPORT ROWEROWY

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego zrealizowało projekt pn. „Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego” (przyjęty przez Zarząd Województwa 1 grudnia 2015 r.), w ramach którego przeprowadziło inwentaryzację infrastruktury transportowej na całym obszarze województwa, czego efektem jest poniższa mapa aktualnych dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych. Uwzględniono również leśne drogi utwardzone, które stanowią zarówno przyjazne dukty rekreacyjne jak i połączenia funkcjonalne pomiędzy generatorami ruchu.

Sieć rowerowa w Koszalinie i Kołobrzegu jest relatywnie gęsta i powiązana zarówno na terenie oraz wokół miasta, jak i z mniejszymi ośrodkami nieco oddalonymi. Warto zauważyć, że istnieje już znaczna część infrastruktury, stanowiąca załączek do stworzenia kompleksowego połączenia pomiędzy trzema najważniejszymi miastami.



Mapa 7. Istniejące ciągi rowerowe

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, <http://www.rowery.rbgp.pl/>

3.8 RUCH PIESZY

Ruch pieszy stanowi jeden ze sposobów przemieszczania się. To nieodłączny element poruszania się, nawet jeżeli jest tylko dojściem do/z przystanku czy parkingu. Częściej wybierany na krótkich dystansach oraz w sytuacjach, gdy trasa podróży cechuje się odpowiednim poziomem bezpieczeństwa, atrakcyjnością i komfortem przemieszczania się. Ruch pieszy pełni też istotną rolę w rozwoju lokalnej gospodarki - to właśnie na trasach, którymi często poruszają się mieszkańcy tworzą się przestrzenie publiczne z punktami handlu i usług. Duży udział ma w tym przypadku ruch pieszy o charakterze turystycznym. Dobrze rozwinięte przestrzenie publiczne powodują wzrost atrakcyjności miejsc i powodują, że ludzie częściej przemieszczają się rowerem lub pieszo, łącząc często te podróże z przejazdami komunikacją zbiorową.

Swoistą niedogodność w podróżach pieszych stanowią bariery przestrzenne, przede wszystkim linie kolejowe, rzeki (i zbiorniki wodne), a także ruchliwe, szerokie arterie, niedostosowane do ruchu pieszego poprzez np. brak odpowiedniej infrastruktury lub sporadyczne przejścia dla pieszych.

Problemy wpływ na ruch pieszy na obszarze objętym planem mają drogi krajowe, które koncentrują ruch lokalny i tranzytowy. Natężenie ruchu, w tym ciężkiego, na drogach przechodzących przez centrum i między zabudowaniami stanowią istotną barierę w poruszaniu się, a ponadto degradują atrakcyjność przestrzeni publicznej hałasem i spalinami. W efekcie utrudnia to poruszanie się pieszo.

Drugim powszechnym typem bariery w podróżach pieszych są linie kolejowe. Na obszarze objętym planem występują różnego typu przejścia i przejazdy kolejowe. Najniebezpieczniejsze z punktu widzenia ruchu pieszego są tunele pod wiaduktami kolejowymi bez wyodrębnionej strefy pieszej, jak w przypadku wiaduktu kolejowego na ul. Batalionów Chłopskich w Koszalinie. Ponadto należy zadbać o odpowiednie wydzielenie (chodniki z nawierzchnią przyjazną osobom niepełnosprawnym w okolicy przejścia kolejowego) i oświetlenie takich miejsc. Pozostałe punkty styku ruchu pieszego i kolejowego na obszarze są odpowiednio zabezpieczone pod kątem bezpieczeństwa pieszych.

Stan chodników na obszarze jest bardzo zróżnicowany. Część ciągów jest zadbaną, o dobrym stanie nawierzchni i dostatecznym oznakowaniu. Niemniej widocznym problemem są też chodniki wyłożone starą i nierówną płytką. W najlepszym stanie są chodniki w miastach oraz na obszarach o dobrze rozwiniętej infrastrukturze paraturystycznej.

3.8.1 MOBILNOŚĆ OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ

Odrębną kwestią jest przemieszczanie się osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Do tej grupy należą osoby z dysfunkcjami ruchu, osoby niedostępujące i niedowidzące, ale także osoby starsze oraz matki z dziećmi. Osoby te są najbardziej wrażliwe na wszelkie niedogodności związane z przemieszczaniem się.

W kwestiach mobilności istotne jest, żeby zapewnić osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej sprawnego dostępu do środków komunikacji zbiorowej. W komunikacji autobusowej przejawia się to poprzez odpowiednią infrastrukturę przystankową oraz niskopodłogowy tabor.

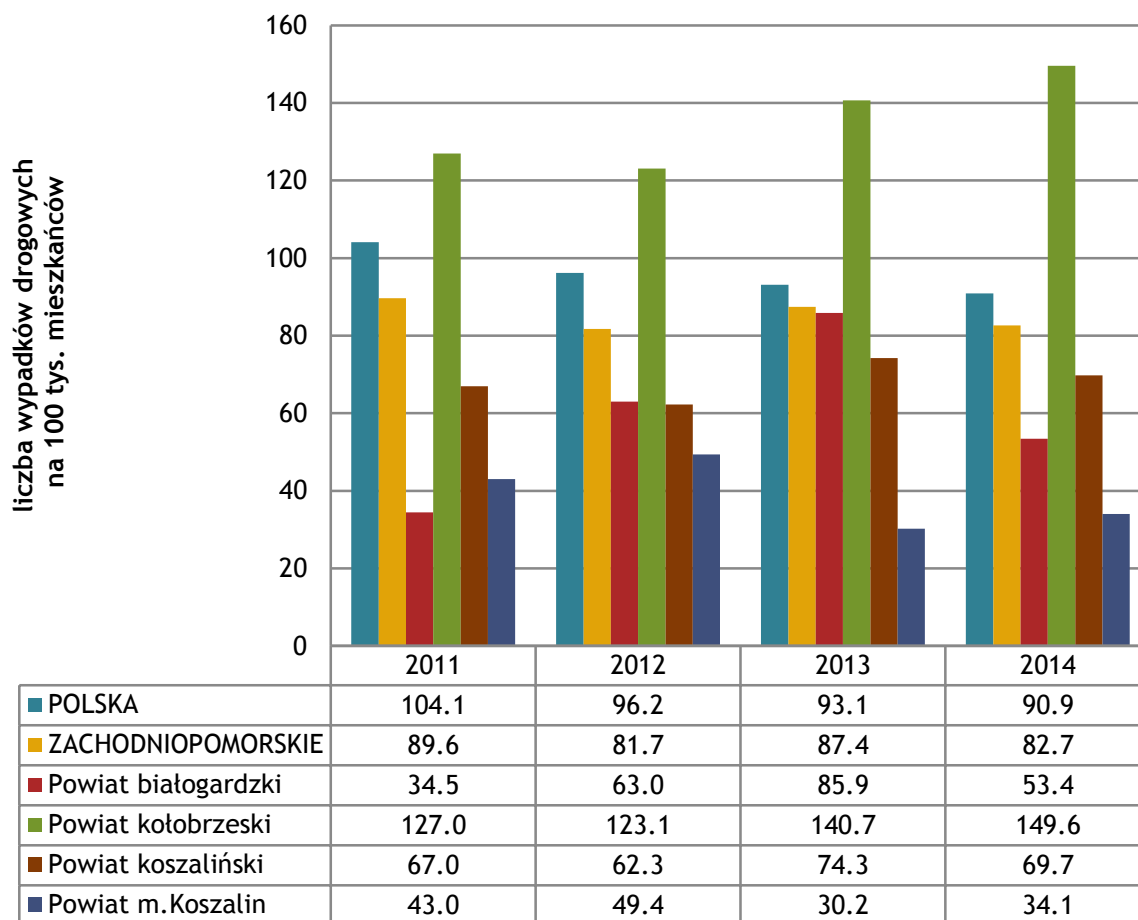
Na co dzień dużą uciążliwość w poruszaniu się po mieście stanowią również wysokie krawężniki oraz brak ramp i podjazdów umożliwiających pokonanie różnic poziomów. Obecnie standardem jest budowa chodników ze stosownymi obniżeniami krawężnika w miejscach przejść dla pieszych. Spotyka się także specjalne płyty z wypustkami, które ułatwiają niewidomym zlokalizowanie przejścia dla pieszych i zatrzymanie się na nim.

W tym względzie najlepszą infrastrukturą odznaczają się miejscowości atrakcyjne turystycznie, a szczególnie te o charakterze uzdrowiskowym.

3.9 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

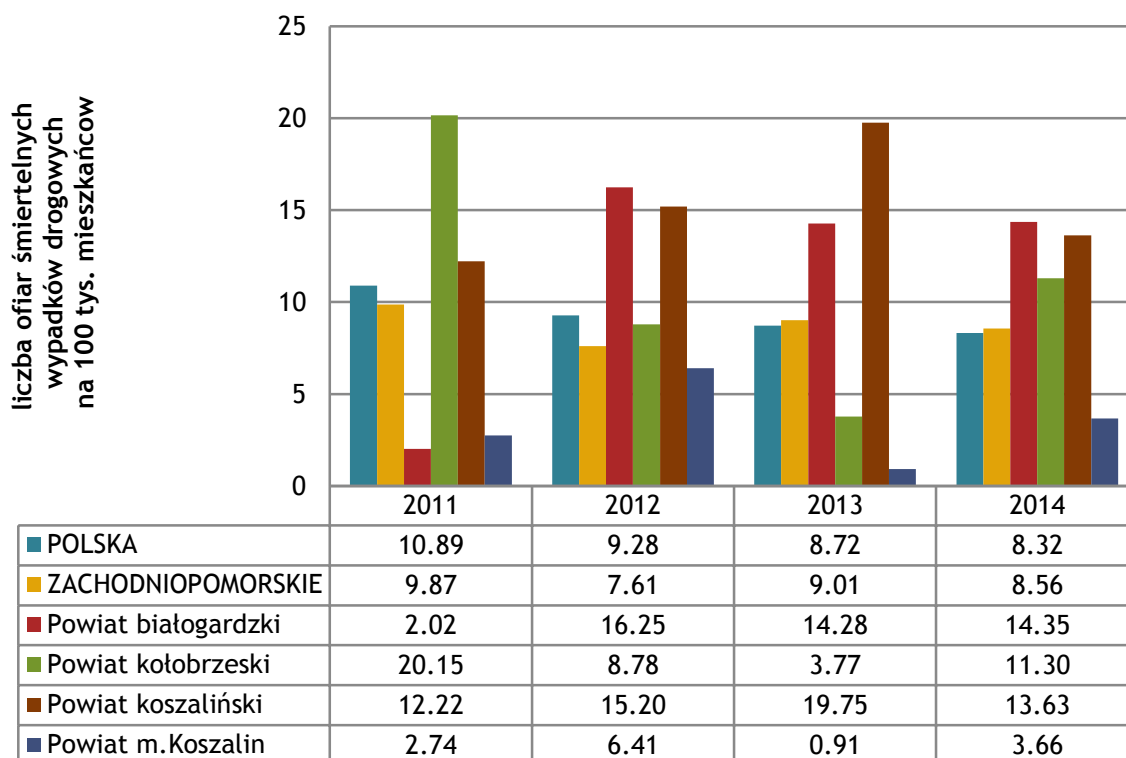
Na bezpieczeństwo ruchu drogowego wpływ ma wiele elementów: stan techniczny dróg i pojazdów, rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu, a także świadomość wszystkich uczestników ruchu. Podmiotami kreującymi odpowiedni poziom bezpieczeństwa na drogach nie są jedynie zarządcy dróg, ale też jednostki Policji, Straży, Inspekcja Transportu Drogowego oraz sami użytkownicy. Na szczeblu krajowym ochronę bezpieczeństwa drogowego sprawuje Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; stworzyła ona Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020. Za główne cele stawia on ograniczenie rocznej liczby zabitych o co najmniej 50% i ciężko rannych o co najmniej 40% do roku 2020. Do ich osiągnięcia prowadzić ma odpowiednia edukacja i szkolenia uczestników ruchu, dyscyplina w przestrzeganiu reguł i konsekwencje ich łamania, utrzymanie odpowiednich prędkości na drogach, prawidłowy stan techniczny pojazdów oraz dróg.

Na poniższych wykresach przedstawiono wskaźniki liczby wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców. Porównanie obejmuje lata 2011-2014, podano także wskaźniki dla kraju i województwa.



Wykres 66. Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 67. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków w kraju powoli (ale konsekwentnie) spada. Ma to związek z szeregiem działań podejmowanych przez policję i inne służby, a także z oddawaniem do użytku dróg ekspresowych i autostrad (na których praktycznie nie ma możliwości wypadku z udziałem pieszych i rowerzystów). W województwie zachodniopomorskim widoczne są wahania obu wskaźników, z lekką tendencją malejącą. W powiatach objętych planem sytuacja wygląda nieco gorzej. W kwestii liczby wypadków negatywnie wyróżnia się nadmorski powiat kołobrzegi, w którym wskaźnik liczby wypadków jest najwyższy (dla porównywanych obszarów) i rośnie, dla pozostałych powiatów wskaźnik ten jest niższy niż w kraju i województwie, charakteryzuje się jednak wahaniami. Wskaźniki dotyczące liczby ofiar śmiertelnych są bardzo nieregularne i dla powiatów objętych planem, w zależności od roku, przyjmują wartości od poniżej 1 do powyżej 20 ofiar. W większości przypadków liczba ofiar w przeliczeniu na mieszkańców jest wyższa lub znacznie wyższa od wskaźników krajowych i wojewódzkich.

3.10 STAN ŚRODOWISKA NATURALNEGO

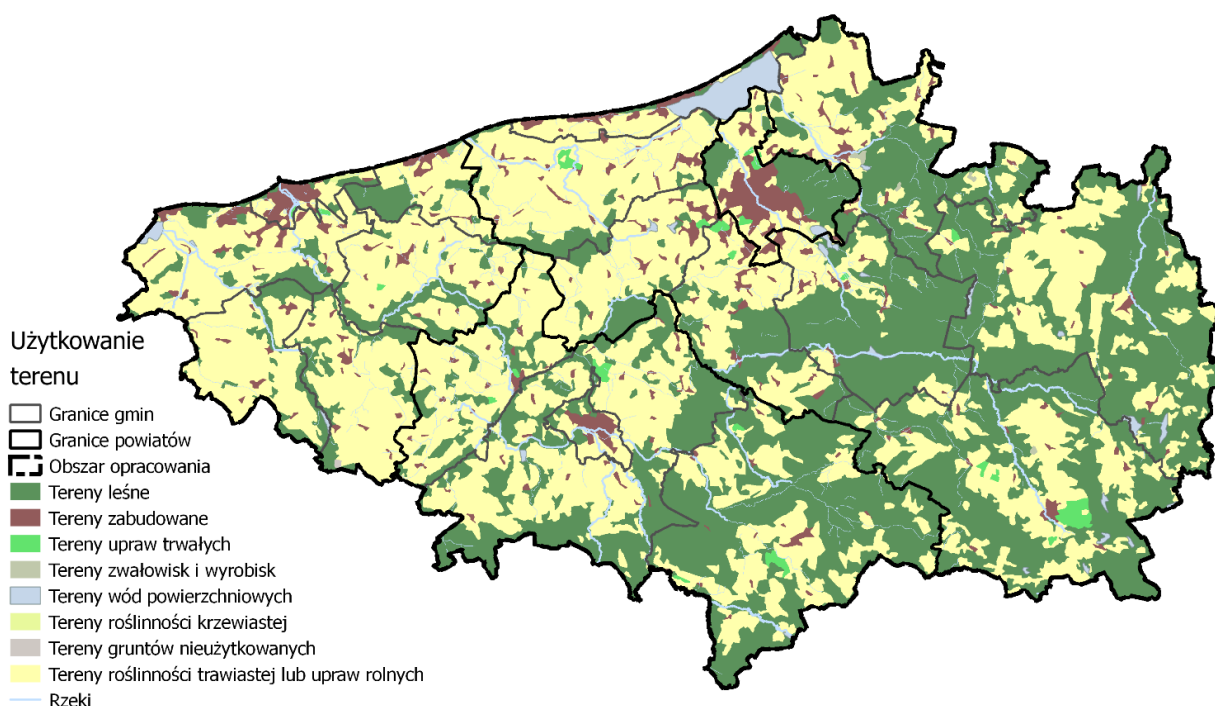
Środowisko naturalne jest ważnym elementem w zrównoważonym zarządzaniu rozwojem. Podatne jest też na zmiany w systemie transportowym i komunikacyjnym.

Tereny mogą cechować się walorami środowiskowymi i krajobrazowymi. Jednymi z elementów systemu przyrodniczego są tereny leśne, rolnicze oraz wody śródlądowe i ich otoczenie. Komponenty te połączone są sieciami zadrzewień, korytarzy ekologicznych. Tereny zieleni stanowią siedliska flory i fauny, ale także wpływają na stan jakości środowiska życia i rozwoju gospodarczego. Te składowe tworzą krajobraz.

3.10.1 ZASOBY PRZYRODNICZE

Region kraju, na którym położone są gminy tworzące Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny, jest bardzo atrakcyjny pod względem przyrodniczym. Szczególne znaczenie mają uwarunkowania geograficzne, a także elementy środowiska ożywionego i nieożywionego.

Omawiany obszar leży na granicy dwóch jednostek krajobrazowych, jakimi są: strefa brzegowa Bałtyku i nadmorski pas wysoczyzny. Krajobraz ten wyróżnia się urozmaiconą rzeźbą terenu płaskich wysoczyzn morenowych, pomiędzy którymi wykształciły się liczne wzgórza moren czołowych. Spośród tych wzgórz najwyższymi szczytami jest Góra Chełmska o wysokości 136 m n.p.m. oraz Krzywogóra o wysokości 133 m n.p.m. Co więcej, są to najwyższe wzniesienia całego Pobrzeża Południobałtyckiego. Dla tego krajobrazu charakterystyczne jest także występowanie krawędzi czynnych klifów, wydm nadmorskich i innych form deflacyjnych ukształtowanych w obrębie pasa brzegu morskiego.



Mapa 8. Użytkowanie terenu w granicach KKBOF

Źródło: opracowanie na podstawie CODGiK

Atrybutem krajobrazu województwa zachodniopomorskiego, w tym obszarze KKBOF, jest występowanie różnych form obiektów wodnych, na które składają się atrakcyjne akweny i ciekły wraz z malowniczymi terenami do nich przyległymi. Szczególną rolę w kształtowaniu środowiska naturalnego tego rejonu pełnią wody Morza Bałtyckiego, dorzecza rzeki Parsęty oraz wielu jezior, jak np. Jamno, Rosnowskie i Lubiatowskie. Inną cechą krajobrazu regionu KKBOF jest duży udział terenów leśnych na pasmach wzgórz i wzniesień. Według danych BDL obszary leśne na analizowanym obszarze stanowią 38,4% powierzchni¹⁴. Najbardziej zalesione gminy należące do obszaru funkcjonalnego to gminy leżące na jego południowym wschodzie. Należą do nich Tychowo, Bobolice, Manowo i Polanów.

¹⁴ Udział gruntów leśnych odniesiony został do powierzchni lądowej gminy - dane za 2014 r., ogólny wskaźnik lesistości kraju - 30,6%; Bank Danych Lokalnych, GUS;

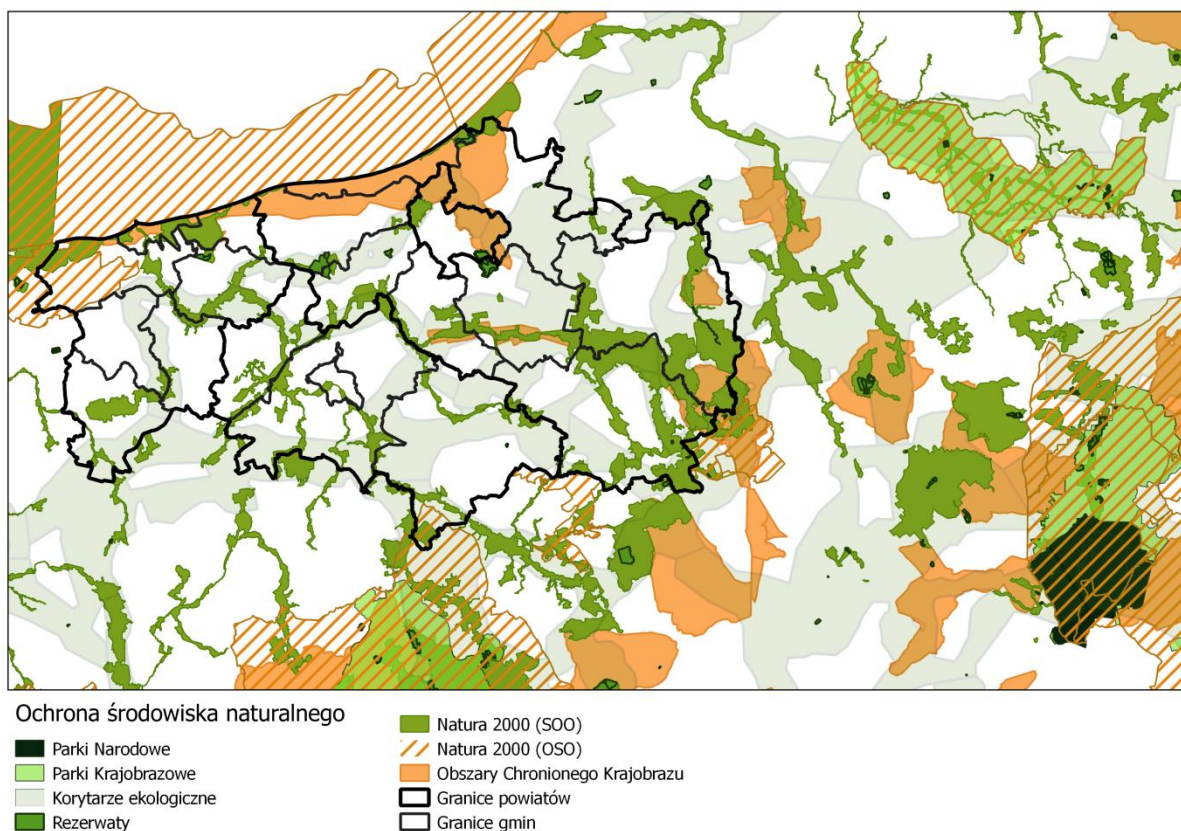
Ponadto, omawiany region bogaty jest w złoża wód mineralnych, solanek z pokładów osadów piaszczystych piaskowcowych jury dolnej i środkowej oraz pokładów torfów borowinowych. Zalegają one m.in. w okolicach Kołobrzegu i wykorzystywane są głównie do przeprowadzania różnych zabiegów leczniczych wykonywanych w licznych obiektach wypoczynkowo-uzdrowiskowych.

3.10.2 OBSZARY CHRONIONE

W obrębie Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego występują formy ochrony przyrody, są to:

- Obszar Chronionego Krajobrazu:
 - „Pas Pobrzeża na zachód od Ustki” - 35,33 km²,
 - „Koszaliński Pas Nadmorski” - 375,71 km²,
 - „Dolina Radwi” (Mostowo-Zegrze) - 37,55 km²,
 - „Okolice Polanowa” - 19,61 km²,
 - „Okolice Żydowo-Biały Bór” - 124,58 km²,
- Rezerwat:
 - „Łazy” 2,20 km²,
 - „Wierzchomińskie Bagno” - 0,44 km²,
 - „Parnowo” - 0,62 km²,
 - „Jezioro Lubiatowskie im. profesora Józefa Górskiego” - 3,72 km²,
 - „Stramniczka” - 0,94 km²,
 - Jodły Karnieszewickie 0,37 km²,
- Obszar Natura 2000 - ostoja ptasia:
 - „Ostoja Drawska” - 1539,06 km² (południe powiatu białogardzkiego),
 - Wybrzeże Trzebiatowskie - 317,57 km² (zachód gminy Kołobrzeg).
- Obszar Natura 2000 - obszar siedliskowy:
 - „Jezioro Bukowo” - 32,63 km² (powiat koszaliński),
 - „Bukowy Las Górki - 9,65 km² (powiat koszaliński, miasto Koszalin),
 - „Warnie Bagno” - 10,12 km² (powiat koszaliński),
 - „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli” - 218,62 km² (powiaty koszaliński i białogardzki),
 - „Dorzecze Parsęty” 277,10 km² (powiaty: białogardzki, koszaliński i kołobrzesci),
 - „Jezioro Bobęcińskie” 33,83 km² (powiat koszaliński),
 - „Bobolickie Jeziora Lobeliowe” 47,59 km² (powiat koszaliński),
 - „Jeziora Szczecineckie” 64,79 km² (powiat koszaliński),
 - „Dolina Grabowej” 82,55 km² (powiat koszaliński),
 - „Trzebiatowsko-Kołobrzesci Pas Nadmorski” 174,69 km² (powiat kołobrzesci),
 - „Kemy Rymańskie” 26,45 km² (powiat kołobrzesci),
 - „Dorzecze Regi” 148,28 km² (powiat kołobrzesci),
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy:
 - „Dolina rzeki Chocieli” 1,33 km² (powiat koszaliński),
 - „Wąwozy Grabowe” 0,13 km² (powiat koszaliński),
- liczne użytki ekologiczne,
- liczne pomniki przyrody ożywionej i nieożywionej (w 2013 r. zarejestrowanych było 543 pomników, w tym m.in. kilkusetletnie dęby, aleje drzew i gązdy narzutowe¹⁵).

¹⁵ Strategia ZIT KKBOF - 7.1. Walory przyrodnicze.



Mapa 9. Formy ochrony przyrody w obrębie KKBOF

Źródło: opracowanie na podstawie CODGiK

Wymienione formy ochrony kształtują zróżnicowane ekosystemy przyrodnicze, dzięki którym zachodzi wiele procesów środowiskowych podtrzymujących rozwój bioróżnorodności regionu. Ekosystemy te pełnią również funkcje korytarzy ekologicznych - ważnych przede wszystkim pod względem zachowania ciągłości przyrodniczej i możliwości przemieszczania się zwierząt i roślin. Co więcej, ustanowione formy ochrony stanowią idealne przestrzenie do uprawiania różnego rodzaju aktywności turystycznych.

3.10.3 STAN I ZAGROŻENIA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie zachodniopomorskim jest emisja związana z działalnością człowieka, na którą składa się emisja z działalności przemysłowej, emisja z sektora bytowego oraz emisja komunikacyjna ze środków transportu samochodowego.

W oddziaływaniu na jakość powietrza wciąż rośnie znaczenie emisji powierzchniowej z sektora bytowego oraz emisji liniowej z transportu samochodowego. Natomiast emisja punktowa z sektora przemysłowego wykazuje tendencję malejącą. Spadek emisji z zakładów szczególnie uciążliwych w województwie zachodniopomorskim ma związek przede wszystkim z inwestycjami proekologicznymi zrealizowanymi w ostatnich latach w sektorze energetycznym, głównie przez Zakłady Elektrowni Dolna Odra (ZEDO) i Szczecińską Energetykę Ciepłą (SEC).¹⁶

¹⁶ WIOŚ Szczecin

Obecnie pomiary powietrza prowadzone są pod kątem ochrony zdrowia (11 substancji) i ochrony roślin (3 substancje). Dla każdego z zanieczyszczeń określone są poziomy dopuszczalne albo stężenia, które nie powinny być przekraczane. Na terenie województwa zachodniopomorskiego pomiary mają miejsce na 9 stacjach, w czym dwie znajdują się na terenie Koszalina. Są to stacje Koszalin Armii Krajowej prowadząca badania automatyczne i manualne oraz Koszalin Spasowskiego, który wykonuje pomiary manualne oraz pasywne. Poniższa tabela przedstawia wyniki dla stacji Koszalin Armii Krajowej.

Tabela 17. Wybrane pomiary zanieczyszczeń powietrza dla stacji Koszalin Armii Krajowej w roku 2015

CZAS	SO ₂	NO ₂	NO _x	NO	PM10
	Dwutlenek siarki	Dwutlenek azotu	Tlenki azotu	Tlenek azotu	Pył zawieszony PM10
	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]
Styczeń	3,5	22	42	13	24
Luty	4,4	28	65	24	39
Marzec	3,5	29	57	18	33
Kwiecień	3,0	28	58	20	22
Maj	2,0	25	46	14	17
Czerwiec	2,4	26	54	18	16
Lipiec	2,3	27	52	17	16
Sierpień	2,2	23	36	9	21
Wrzesień	2,5	24	54	19	16
Październik	3,9	25	53	19	33
Listopad	4,4	22	46	15	25
Grudzień	2,9	23	47	16	21
wartość średnia	3,1	25	51	17	24
	(poz. dop.: 20 µg/m ³)	(poz. dop.: 40 µg/m ³)	(poz. dop.: 30 µg/m ³)	-	(poz. dop.: 40 µg/m ³)
minimum	2,0	22	36	9	16
maksimum	4,4	29	65	24	39

Źródło: WIOŚ Szczecin [<http://powietrze.wios.szczecin.pl/>]

W pobliżu Koszalina przekroczone zostały wartości dla tlenków azotu; praktycznie w każdym miesiącu są one ponad normę. Najgorsza sytuacja ma miejsce w lutym, marcu i kwietniu. Pozostałe wartości mieszczą się w dopuszczalnym zakresie. Niemniej, w przypadku PM10 są one jedynie o krok od ich przekroczenia. Należy wskazać także, że na terenie województwa obszar miasta Koszalina jako jedyny zanotował dopuszczalne wartości dla benzo(a)pirenu w pyłe PM10. Pozostałe obszary przekroczyły je nawet kilkukrotnie.

Zanieczyszczenia powietrza mają swoje źródło także w transporcie - jako emisja pierwotna i wtórna. Pierwotna to zanieczyszczenia pochodzące bezpośrednio ze spalania paliw - zależy ona od doboru tego paliwa oraz stanu technicznego pojazdu. Wtórna natomiast jest wynikiem porywania pyłu z drogi i ścierania opon. Wielkość tych emisji zależy więc nie tylko od samych pojazdów, ale też stanu nawierzchni, natężenia ruchu i płynności przejazdu. Warto zwrócić uwagę na zdecydowanie większą szkodliwość zanieczyszczeń pochodzących z transportu dla zdrowia mieszkańców - pod względem specyfikacji spalin, ale też bliskiego położenia terenów mieszkaniowych względem ciągów.

3.10.4 HAŁAS

Z transportem wiąże się emisja hałasu, która może być czynnikiem szkodliwym dla ludzi i środowiska naturalnego. Zanieczyszczenie hałasem w transporcie determinowane jest poprzez takie czynniki, jak natężenie ruchu i struktura strumienia pojazdów, szczególnie udział pojazdów ciężkich, płynność ruchu oraz organizacja ruchu. Ważny jest także stan nawierzchni i nachylenie jezdni. Z tego powodu okresowo prowadzone są badania natężenia hałasu oraz, w razie konieczności, wprowadzane rozwiązania go zmniejszające.

Z racji braku aktualnych danych pominięto rozważania dotyczące ewentualnego przekroczenia norm hałasu. Jednak opierając się na działaniach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, można stwierdzić, że zauważono potrzebę rozwoju systemów transportu o obniżonej emisji hałasu.

3.10.5 PODSUMOWANIE

Na terenie KKBOF można wyróżnić obszary cenne przyrodniczo, w tym także te objęte prawną ochroną. Znaczną uwagę należy zwrócić na tereny Natura 2000, które jednak obejmują niewielkie tereny. Prowadzenie systematycznego monitoringu jakości powietrza może zapewnić szybką reakcję na wystąpienie jego krańcowych wielkości. Jako że wartości te w wybranych pomiarach są bliskie przekroczenia normy, warto już teraz wprowadzać rozwiązania w obszarze transportu, które pozwolą na utrzymanie bądź poprawę istniejącego stanu.

System transportowy rozwijający się chaotycznie i bez perspektywicznego wglądu, może nieść ze sobą wiele aspektów, które negatywnie wpłyną na stan środowiska. Jednak należy rozważyć, że odpowiednie planowanie rozwoju komunikacji, stosowanie odpowiednich zabezpieczeń technicznych i prawnych może wręcz doprowadzić do poprawy jego jakości.

Analizując sytuację obszarów chronionych i ewentualnego wpływu systemu komunikacyjnego, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, jeśli jego stan zostanie uwzględniony podczas planowania inwestycji i zmian komunikacyjnych.

3.11 INWENTARYZACJA GENERATORÓW RUCHU

Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny zawiera w swym obrębie jednostki, które w województwie zachodniopomorskim i poza nim stanowią jedno z największych ośrodków generujących ruch. Czynniki, które determinują przemieszczanie wewnątrz KKBOF, można ocenić na podstawie wskaźników społecznych, infrastrukturalnych lub gospodarczych.

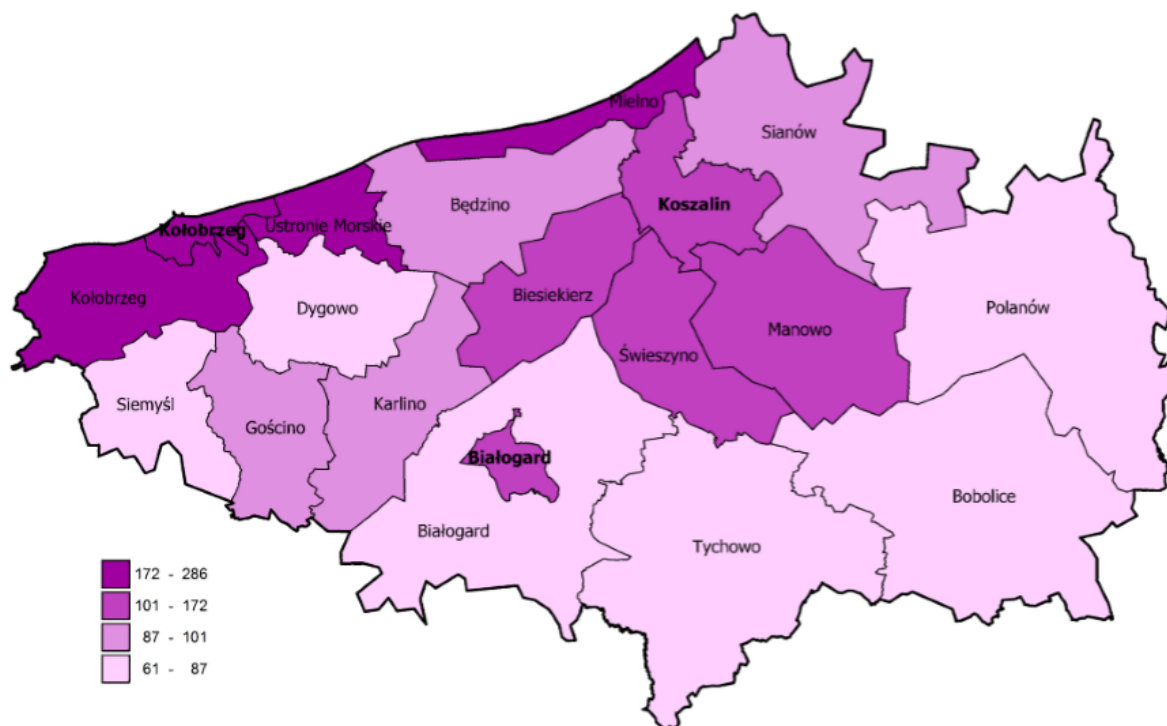
Jednym z nich są, przytoczone w rozdziale 3. dojazdy do pracy. Wskazują one zarówno na ruch poza granice KKBOF, jak i wewnątrz. W drugim przypadku można wyróżnić silne powiązania gmin należących do KKBOF z jego miastami rdzennymi. Tak wysoki wskaźnik świadczy o silnym, ekonomicznym powiązaniu mieszkańców wskazanych gmin z głównymi ośrodkami miejskimi. Skutkiem tego jest częsta zmiana lokalizacji zamieszkania mieszkańców z obszarów wiejskich - do gmin podmiejskich, skąd nadal muszą codziennie dojeżdżać do pracy.

Wskaźnikiem z zakresu gospodarki jest liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w gminach KKBOF. Wskaźnik ten obrazuje skalę rozwoju przedsiębiorczości, na co składa się:

- aktywność gospodarcza ludności,
- potencjał społeczno-gospodarczy gminy.

Analiza tego miernika pokazała, że w 2014 r. najbardziej przedsiębiorczym obszarem była gmina Mielno. Na jej terenie odnotowano 285,22 podmiotów gospodarczych przypadających na 1000 mieszkańców. Na drugim miejscu uplasowała się gmina Ustronie Morskie z 271,84 podmiotami. Wartości dla tych obu gmin były wyższe niż dla miast rdzennych KKBOF głównie z powodu trzech czynników:

- położenia geograficznego - lokalizacji na wybrzeżu Morza Bałtyckiego,
- silnej zależności z usługami branży turystycznej.



Mapa 10. Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON na 1000 mieszkańców w gminach KKBOF w 2014 r.

Źródło: Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego - 2.1. Delimitacja obszaru funkcjonalnego Koszalina Kołobrzegu oraz Białogardu, Lider Projekt

Czynnik związany z obsługą turystyczną jest jednym z nadrzędnych generatorów przemieszczania się ludzi. Wzmożenie ruchu turystycznego w danych miejscowościach staje się impulsem dla ich mieszkańców do tego, aby założyć własne przedsiębiorstwo świadczące usługi turystyczno-handlowe. Do podstawowych elementów obsługi ruchu turystycznego niewątpliwie należy baza noclegowa w postaci hoteli, pensjonatów, domów wczasowych, prywatnych kwater itp.

Dowodem na atrakcyjność danej gminy są np. odnotowane w jej obrębie wartości dotyczące ogólnej liczby turystów i udzielonych noclegów, dla porównania - w 2004 i 2014 roku. Wyrażna dominacja miasta Kołobrzeg w ruchu turystycznym wynika z jego wyjątkowego charakteru, w tym pełnienia funkcji uzdrowskiej. Kołobrzeg zalicza się do miast Polski, które dysponują naturalnymi czynnikami leczniczymi, jakimi są wody mineralne i wartości klimatyczne. Poza nim, w tym rankingu gmina Mielno wyprzedziła wszystkie pozostałe miejscowości, w tym miasto Koszalin i Białogard.

Tabela 18. Porównanie liczby turystów oraz ilości udzielonych noclegów w gminach KKBOF pomiędzy 2004 a 2014 rokiem

Jednostka KKBOF	turyści		udzielone noclegi	
	2004	2014	2004	2014
m. Kołobrzeg	192 137	424 604	1 766 834	3 246 825
Mielno	97 838	142 239	825 522	995 970
Kołobrzeg	34 032	84 320	273 861	505 708
Ustronie Morskie	34 130	65 605	294 530	475 547
Koszalin	36 163	50 161	51 059	83 407
Świeszyno	595	4 122	812	11 184
m. Białogard	913	4 053	1 930	9 680
Karlino	7 079	3 650	13 049	6 904
Biesiekierz	10 159	3 134	12 937	4 285
Białogard	0	2 504	0	5 230
Polanów	4 955	2 472	9 285	5 155
Manowo	244	1 222	1 167	3 151
Sianów	1 614	1 076	4 365	2 455
Będzino	40	780	40	3 332
Gościno	-	126	-	576
Dygowo	1 962	86	20 342	565
Bobolice	144	66	2 340	277

Źródło: opracowanie własne na podstawie - Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, Portal Informacyjny, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/>

Najwięcej turystów oraz udzielonych noclegów w 2014 roku miało miejsce w mieście Kołobrzegu. Kolejno plasują się gmina Mielno, Kołobrzeg i Ustronie Morskie. To te 4 jednostki generują największy ruch turystyczny, z czego nieporównywalnie odznacza się jednostka miejska. Warto także zwrócić uwagę na znaczny przyrost tych wartości w 10-ciu latach, gdzie dla niektórych jednostek jest to aż kilkaset procent.

W Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym miejsce zamieszkania ma podstawowy wpływ na kolejno wynikające przepływy komunikacyjne. Zjawisko przemieszczania się ludności do gmin będących najbardziej atrakcyjnymi do zamieszkania zostało przedstawione w diagnozie demograficznej jako saldo migracji.

Przedstawione powyżej wskaźniki są tylko przykładowymi miernikami obrazujące czynniki, które generują powstawanie ruchu w Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym. Innymi generatorami przemieszczania się społeczeństwa są również:

- obszary produkcyjno-usługowe,
- lokalizacje najważniejszych urzędów, obiektów służby zdrowia, placówek edukacyjnych (przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea) i szkół wyższych,
- lokalizacje liczących się w regionie obiektów usługowo-biurowych,
- jakość i gęstość sieci transportu komunikacyjnego, w tym stan transportu publicznego.

4 ANALIZA SWOT

Analiza SWOT to kompleksowe narzędzie oceny stanu wewnętrznego i zewnętrznego środowiska danej organizacji. W tym przypadku analizie podlegać będą mocne i słabe strony Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego pod względem poszczególnych komponentów systemu transportowego oraz szanse i zagrożenia płynące z uwarunkowań zewnętrznych.

Czynniki te będą uwzględnione zgodnie z analizą PESTEL - w kontekście politycznym (prowadzone polityki rozwoju, zagospodarowanie przestrzenne, współpraca terytorialna), ekonomicznym (finansowym), społecznym (świadomość, odpowiedzialność społeczna, bezpieczeństwo), technologicznym (stan techniczny, możliwości innowacyjne), środowiskowym (stan, zagrożenia i ochrona środowiska) oraz legislacyjnym (dokumenty wyższego szczebla, uwarunkowania prawne).

Wszystkie poniżej wskazane aspekty, wpływające kolejno na stan transportu drogowego, kolejowego, publicznego oraz pieszego i rowerowego, są wynikiem analiz dokumentów strategicznych i planistycznych oraz obserwacji i badań dotyczących natężenia ruchu i obecnego działania systemu transportowego.

TRANSPORT DROGOWY	
Czynniki wewnętrzne	
Mocne strony	Słabe strony
<p>Korzystny stopień skomunikowania drogowego poszczególnych jednostek (m.in. na kierunku Koszalin - Kołobrzeg);</p> <p>Średni wskaźnik gęstości sieci drogowej w skali kraju;</p> <p>W większości dobra jakość dróg powiatowych i krajowych;</p> <p>Zagospodarowane układy komunikacyjne miast;</p>	<p>Braki w infrastrukturze drogowej o charakterze punktowym (np. luster zapewniających widoczność, ciągów pieszych-chodników);</p> <p>Stan techniczny niektórych dróg powiatowych i gminnych wymagający poprawy ;</p> <p>Niedostateczna dostępność komunikacyjna, szczególnie w sezonie turystycznym;</p> <p>Nadmierne zatłoczenie dróg w sezonie letnim;</p> <p>Niewystarczająca przepustowość dróg krajowych i wojewódzkich;</p> <p>Region o jednej z najniższych w kraju czasowych dostępności transportowych do miast wojewódzkich transportem kołowym;</p> <p>Niewystarczająca liczba miejsc parkingowych szczególnie przy zakładach pracy i w miejscach turystycznych;</p> <p>Brak parkingów wielopoziomowych;</p> <p>Obawy gmin względem zagrożenia integralności gminy (względem włączenia w obszar większych miast), co prowadzi do ograniczenia współpracy;</p>
Czynniki zewnętrzne	
Szanse	Zagrożenia
<p>Korzystne plany rozwoju infrastruktury drogowej i oczekiwana poprawa dostępności regionu poprzez budowę drogi ekspresowej nr S6 i elementów drogi ekspresowej nr S11;</p> <p>Możliwość wykorzystania zewnętrznych źródeł finansowania (m.in. w ramach RPO 2014-2020 i PROW 2014-2020);</p> <p>Inwestycje w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego;</p> <p>Możliwość współdziałania pomiędzy gminami w zakresie infrastruktury wykorzystywanej wspólnie;</p> <p>Możliwość tworzenia wspólnych programów rozwoju z miastami i pomiędzy gminami;</p> <p>Możliwość tworzenia partnerstw JST w celu wspólnego rozwiązywania ponadlokalnych problemów oraz pozyskiwania środków na wspólne przedsięwzięcia;</p>	<p>Procedury lokalizacji inwestycji oraz ograniczenia ich realizacji ze względu na istniejące programy ochrony środowiska (np. Natura 2000);</p> <p>Możliwość wzrostu kosztów inwestycji przez wzgląd na kształtowanie strefy podmiejskiej (chaotyczna zabudowa usługowa i mieszkaniowa wzdłuż istniejącej drogi krajowej);</p> <p>Niewystarczająca ilość środków na remonty i modernizację infrastruktury komunikacyjnej;</p> <p>Brak celowej współpracy z powiatem w zakresie finansowania inwestycji drogowych;</p> <p>Brak kontynuacji polityki w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej dotyczącej dróg ekspresowych S6 i S11.</p>

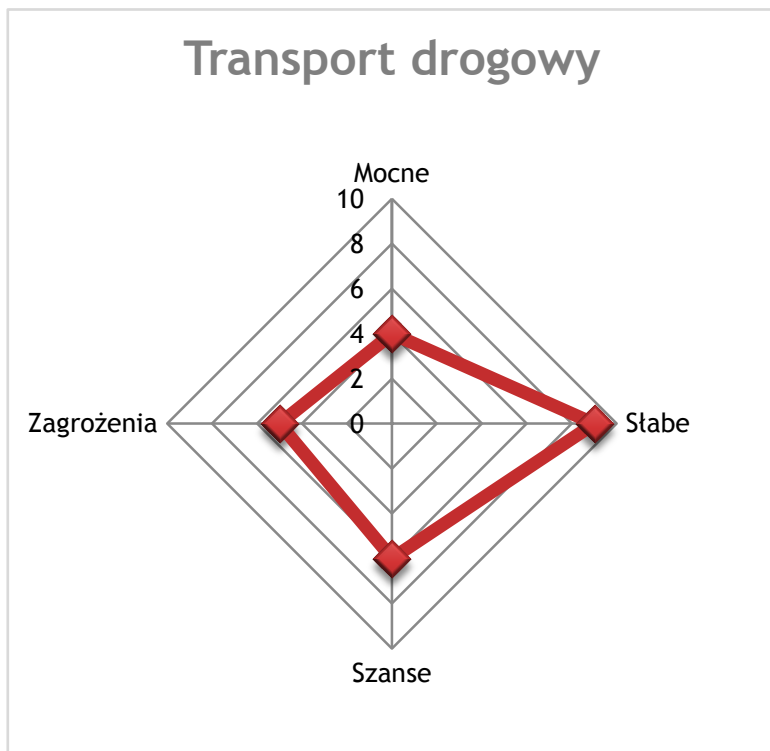
TRANSPORT PUBLICZNY	
Czynniki wewnętrzne	
Mocne strony	Słabe strony
<p>Istniejące krajowe połączenie autobusowe prowadzące od Zakopanego do Kołobrzegu;</p> <p>Systematyczna wymiana taboru autobusowego miejskich zakładów komunikacji na tabor spełniający restrykcyjne normy środowiskowe;</p> <p>Istniejąca, szkieletowa baza sieci komunikacji publicznej;</p> <p>Rozwinięta komunikacja autobusowa, w tym przewoźnicy prywatni, łącząca miejscowości w wybranych gminach z większymi ośrodkami terytorialnymi;</p>	<p>Niespójny system komunikacji publicznej; niewystarczający stopień integracji transportu publicznego w węzłach komunikacyjnych, komunikacja lokalna oparta na rozdrobnionej ofercie małych przewoźników;</p> <p>Brak w pełni zintegrowanego węzła przesiadkowego;</p> <p>Niedostateczne powiązania w większości obszarów gmin z jej siedzibami;</p> <p>Niezadawalająca liczba połączeń autobusowych i dopasowanie przebiegu linii;</p> <p>Nadal wykorzystywany przestarzały tabor autobusowy w komunikacji zbiorowej;</p> <p>Problemy wynikające z zapewnienia dowozu dzieci do szkół;</p> <p>Mała liczba wieczornych kursów;</p> <p>Istniejące tereny nieobjęte komunikacją (szczególnie oddalone od dróg wojewódzkich i krajowych);</p>
Czynniki zewnętrzne	
Szanse	Zagrożenia
<p>Możliwość wykorzystania zewnętrznych źródeł finansowania (m.in. w ramach RPO 2014-2020 i PROW 2014-2020), szczególnie w zakresie wprowadzania nowych wzorców mobilności;</p> <p>Rozwój partnerstwa publiczno-prywatnego;</p> <p>Możliwość przeniesienia intensywnego ruchu drogowego (np. wzdłuż drogi krajowej Koszalin - Kołobrzeg, drogi wojewódzkiej Mścice - Mielno) na transport zbiorowy (szczególnie w sezonie turystycznym);</p> <p>Możliwość podjęcia współpracy z zakładami pracy w celu organizacji dojazdu dla pracowników publicznym transportem zorganizowanym;</p> <p>Możliwość tworzenia wspólnych programów rozwoju z miastami i pomiędzy gminami;</p> <p>Możliwość tworzenia licznych partnerstw JST w celu wspólnego rozwiązywania ponadlokalnych problemów oraz pozyskiwania środków na wspólne przedsięwzięcia;</p> <p>Możliwość nawiązania połączeń ze zmodernizowanym Portem Morskim w Kołobrzegu;</p> <p>Możliwość nawiązania połączeń z lotniskiem w Zegrzu Pomorskim po jego uruchomieniu;</p>	<p>Zmiany w polityce transportowej na szczeblu rządowym;</p> <p>Możliwość wzrostu kosztów inwestycji przez postępujące zjawisko suburbanizacji;</p> <p>Wzrost kosztów w transporcie publicznym (wynikający z rosnących wymagań dotyczących m.in. bezpieczeństwa i ekologii);</p> <p>Brak wystarczającej współpracy pomiędzy jednostkami w celu koordynacji i planowania rozwoju gmin oraz rozwiązywania problemów o charakterze ponadlokalnym;</p> <p>Obawy gmin względem zagrożenia integralności gminy (względem włączenia w obszar większych miast), co prowadzi do ograniczenia współpracy;</p> <p>Brak pełnego wywiązania się przewoźników ze zobowiązań;</p>

TRANSPORT KOLEJOWY	
Czynniki wewnętrzne	
Mocne strony	Słabe strony
<p>Działające przejazdy turystyczne koleją wąskotorową w sezonie wakacyjnym;</p> <p>Organizowane na poziomie lokalnym połączenia sezonowe Koszalin - Mielno Koszalińskie;</p> <p>Wprowadzenie nowego szybkiego połączenia (Pendolino) na trasie Kołobrzeg - Kraków</p>	<p>Region o jednej z najniższych w kraju czasowych dostępności transportowych do miast wojewódzkich transportem szynowym;</p> <p>Niedostateczna liczba połączeń na liniach kolejowych;</p> <p>Brak sprawnego systemu komunikacji kolejowej łączącej obszar z resztą kraju;</p> <p>Szlaki kolejowe w regionie są jednotorowe - ograniczona przepustowość;</p> <p>Brak dostępu do kolei w wielu gminach;</p>
Czynniki zewnętrzne	
Szanse	Zagrożenia
<p>Możliwość przeniesienia intensywnego ruchu drogowego (m.in. wzdłuż drogi krajowej Koszalin - Kołobrzeg, drogi wojewódzkiej Mścice - Mielno) na transport szynowy (szczególnie w sezonie turystycznym);</p> <p>Rozwój partnerstwa publiczno-prywatnego;</p> <p>Możliwość współdziałania pomiędzy gminami w zakresie infrastruktury wykorzystywanej wspólnie;</p> <p>Możliwość tworzenia wspólnych programów rozwoju z miastami i pomiędzy gminami;</p> <p>Możliwość tworzenia licznych partnerstw JST w celu wspólnego rozwiązywania ponadlokalnych problemów oraz pozyskiwania środków na wspólne przedsięwzięcia;</p> <p>Prężnie działające stowarzyszenie Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej w Koszalinie;</p> <p>Postępująca reaktywacja wąskotorowej linii kolejowej;</p> <p>Oczekiwana poprawa dostępności transportowej regionu poprzez modernizację linii kolejowych;</p> <p>Wzrost znaczenia transportu kolejowego do przewozu towarów;</p> <p>Starania o przywrócenie utraconych połączeń kolejowych;</p>	<p>Brak wystarczającej współpracy pomiędzy jednostkami w celu koordynacji i planowania rozwoju gmin oraz rozwiązywania problemów o charakterze ponadlokalnym;</p> <p>Obawy gmin względem zagrożenia integralności gminy (względem włączenia w obszar większych miast), co prowadzi do ograniczenia współpracy;</p> <p>Procedury lokalizacji inwestycji oraz ograniczenia ich realizacji ze względu na istniejące programy ochrony środowiska (np. Natura 2000);</p> <p>Brak bezpośredniego wpływu na ofertę;</p>

TRANSPORT ROWEROWY I PIESZY	
Czynniki wewnętrzne	
Mocne strony	Słabe strony
<p>Relatywnie dobrze rozwinięta sieć ciągów rowerowych i pieszych w Kołobrzegu i Koszalinie;</p> <p>Dobra baza ścieżek rowerowych w wybranych gminach;</p> <p>Wiele dobrej jakości turystycznych szlaków pieszych i rowerowych;</p> <p>Systematycznie modernizowany system oświetlenia ulic;</p> <p>Aktywność samorządów w pozyskiwaniu środków zewnętrznych .</p>	<p>Brak ciągłości ścieżek;</p> <p>Niewystarczająca liczba ścieżek pieszo- rowerowych i ścieżek rowerowych na terenie niektórych gmin;</p> <p>Brak w pełni zorganizowanej sieci ciągów rowerowych;</p> <p>Niewystarczająca długość chodników i deptaków;</p> <p>Braki w punktowej infrastrukturze towarzyszącej;</p> <p>Mała ilość dróg zgodnych ze standardami europejskimi;</p> <p>Niski poziom bezpieczeństwa pieszych ze względu na niedostateczną infrastrukturę bądź jej brak w biegu drogi.</p>
Czynniki zewnętrzne	
Szanse	Zagrożenia
<p>Niski stopień zanieczyszczenia środowiska, czyste powietrze, poprawa stanu czystości wód;</p> <p>Bogate zasoby dziedzictwa przyrodniczego oraz przebieg ważnych korytarzy ekologicznych;</p> <p>Atrakcyjne okolice pod względem turystycznym - pas nadmorski, jeziora, szlaki piesze i rowerowe;</p> <p>Rozwój turystyki kwalifikowanej, w tym aktywnej, poznawczej, kulturowej z wykorzystaniem tradycji obszarów wiejskich;</p> <p>Możliwość wykorzystania zewnętrznych źródeł finansowania (m.in. w ramach RPO 2014-2020 i PROW 2014-2020, EWT), szczególnie w zakresie wprowadzania nowych wzorców mobilności;</p> <p>Możliwość wykorzystania zewnętrznych źródeł finansowania programów profilaktyki zdrowotnej oraz promocji i edukacji w zdrowiu;</p> <p>Rozwój partnerstwa publiczno-prywatnego;</p> <p>Możliwość tworzenia wspólnych programów rozwoju z miastami i pomiędzy gminami;</p> <p>Możliwość tworzenia licznych partnerstw JST w celu wspólnego rozwiązywania ponadlokalnych problemów oraz pozyskiwania środków na wspólne przedsięwzięcia;</p> <p>Rozwój świadomości ekologicznej mieszkańców;</p> <p>Popularyzacja transportu rowerowego jako trendu (zdrowie, ekologia) na skalę globalną;</p> <p>Wzrost przychodów dla lokalnej gospodarki, dzięki otwieraniu coraz większej liczby ulic z priorytetem ruchu pieszego i rowerowego; większe możliwości rozwoju dla lokalnych punktów usługowych i handlowych;</p>	<p>Brak wystarczającej współpracy pomiędzy jednostkami w celu koordynacji i planowania rozwoju gmin oraz rozwiązywania problemów o charakterze ponadlokalnym;</p> <p>Obawy gmin względem zagrożenia integralności gminy (względem włączenia w obszar większych miast), co prowadzi do ograniczenia współpracy;</p> <p>Niski poziom edukacji ekologicznej mieszkańców;</p> <p>Problemy z wykupem gruntów pod budowę nowych fragmentów ciągów pieszo- rowerowych;</p> <p>Brak akceptacji społeczeństwa na rozbudowę dróg rowerowych kosztem ograniczeń w ruchu samochodowym;</p> <p>Niewystarczające środki na infrastrukturę rowerową;</p>

4.1.1 PODSUMOWANIE

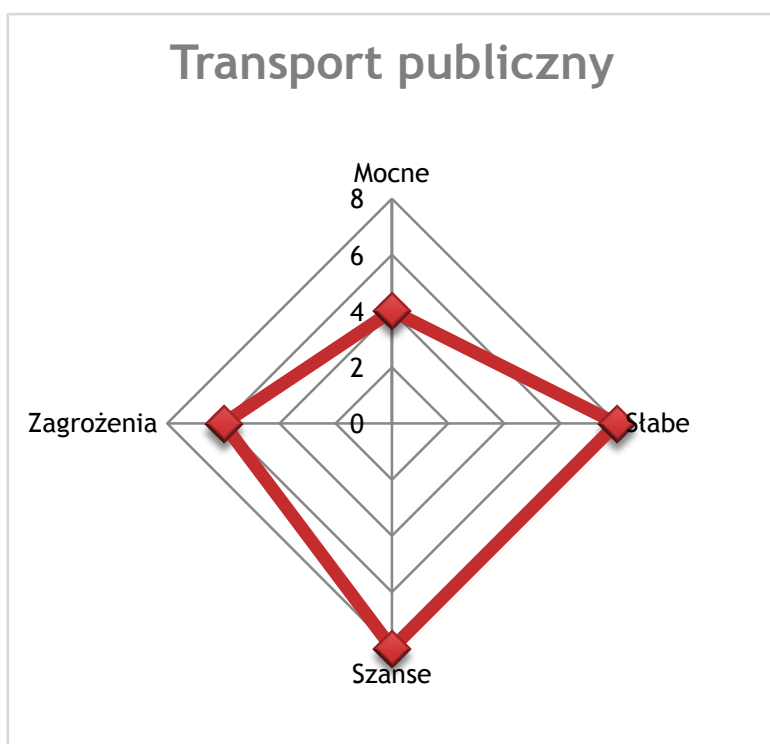
W KKBOF zidentyfikowano znaczną liczbę zjawisk przypisanych jako słabe strony (w sumie 29), jednocześnie wyznaczono wiele szans, które oferuje otoczenie (36). Dokładniejsze analizy przeprowadzono dla każdego z opisywanych obszarów.



Dla transportu drogowego wskazano 9 słabych stron. W głównej mierze skupiają się one na brakach w infrastrukturze technicznej - niedostatecznej długości i jakości dróg oraz infrastruktury towarzyszącej.

Warto wykorzystać szanse do ich likwidacji oraz do zrównoważenia zagrożeń; dzięki możliwości dofinansowania i współpracy samorządowej można sfinansować te niedociągnięcia.

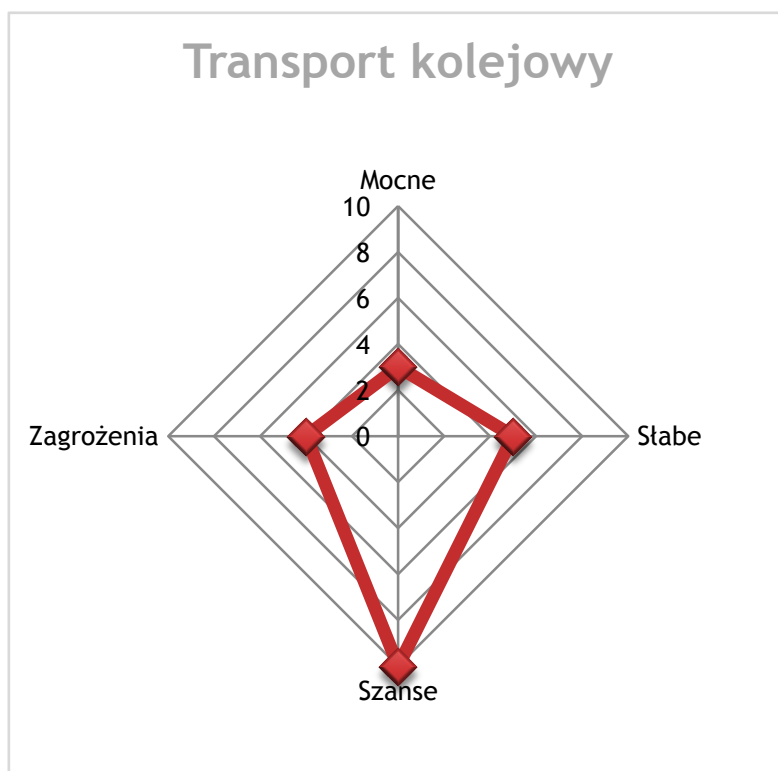
Należy zwrócić uwagę na sposób kształtowania systemu, aby ograniczyć występujące procesy suburbanizacji, by zapobiec wzrostowi kosztów późniejszej budowy infrastruktury.



Największymi problemami w obszarze transportu publicznego są niedostateczne powiązania komunikacyjne (między innymi pozwalające na komfortowe przesiadki) oraz niedostateczna liczba i częstotliwość połączeń.

W tym aspekcie najsilniej mogą zadziałać szanse związane z podejmowaniem współpracy pomiędzy jednostkami samorządowymi w celu stworzenia spójnego systemu komunikacyjnego oraz zlecenia zadań organizacyjnych.

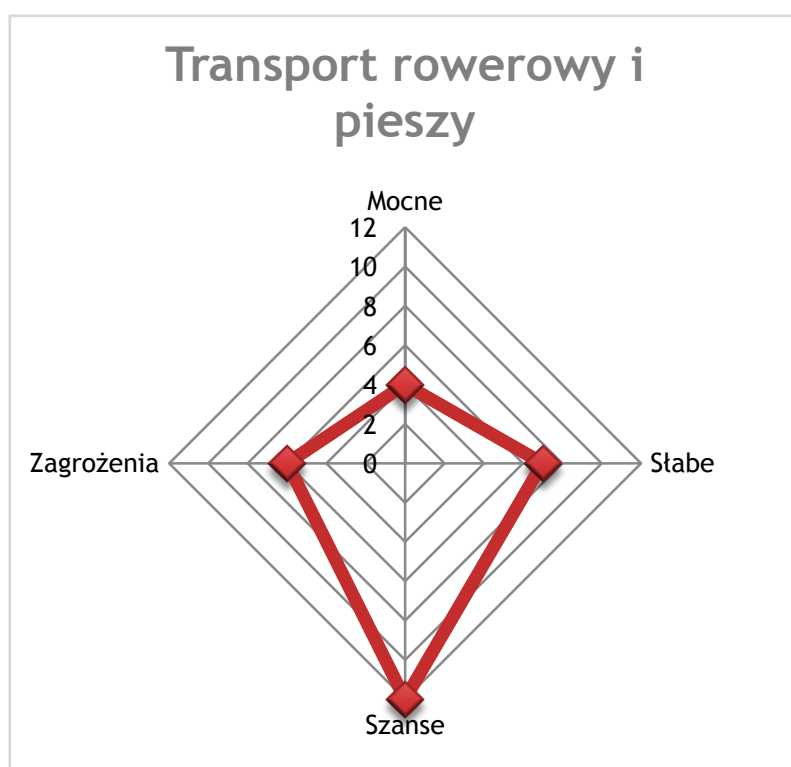
Tutaj również ważną rolę gra możliwość dofinansowań do planowanych inwestycji.



Rozwinięty transport kolejowy może wspomóc rozproszyć ruch pasażerski; jest też istotną alternatywą dla transportu towarów.

W tym aspekcie KKBOF nie może podjąć bezpośrednich działań, jednak w sposób pośredni, między innymi lobbując swoje pomysły czy zawiązując formy współpracy, może wspomóc rozwój połączeń kolejowych na swoim terenie.

Istotna jest także idea kolei wąskotorowej świadczącej usługi głównie o charakterze turystycznym.



Niektóre obszary KKBOF cieszą się relatywnie dobrym stanem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Niemniej w wielu jednostkach nadal widoczne są istotne jej braki.

Wykorzystując szanse jakie dają współpraca i możliwość dofinansowania oraz zasoby dziedzictwa i środowiska naturalnego.

Na równi z modernizacją i budową infrastruktury, warto rozwijać świadomość ekologiczną i odpowiedzialność społeczną mieszkańców, aby w pełni wykorzystać stworzony potencjał.

Podsumowując, strategia rozwoju transportu może polegać na eliminacji słabych stron obszaru poprzez wykorzystanie nadarzających się okazji. Jednocześnie warto ograniczać możliwe pogłębienie ich w przypadku zaistnienia zagrożeń.

5 ROZWÓJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

5.1 ISTOTA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

W zgodności z postanowieniami globalnymi, wraz z ratyfikacją wytycznych europejskich, Polska zobowiązała się do uwzględnienia zasad zrównoważonego rozwoju w dokumentach strategicznych oraz do przeniesienia ich na grunt dobrych praktyk. Oznacza to także rozwój zrównoważonego transportu. Najlepiej można opisać taki stan poprzez zachowanie równowagi między czynnikiem ekonomicznym i aspektami związanymi z ochroną środowiska przy zapewnieniu jak najbardziej komfortowych możliwości transportowych dla uczestników ruchu. Należy zachować spójność i zadbać o rozwiniętą koordynację pomiędzy dokumentami strategicznymi i planistycznymi, które uwzględniają zagadnienia transportowe.

System transportowy powinien cechować się harmonią na poziomach:

- zewnętrznym, opartym na minimalizowaniu konfliktów ze środowiskiem naturalnym,
- wewnętrznym, zapewniającym sprawne funkcjonowanie różnych gałęzi transportu.

Uwzględnienie obu tych czynników w praktyce oznacza rozwój gałęzi transportu, które w najmniejszym stopniu oddziałują negatywnie na środowisko. Cechy te dotyczą w głównej mierze ruchu pieszego, rowerowego, a także transportu zbiorowego. Niemniej należy pamiętać o rozwoju infrastruktury drogowej dostosowanej także do indywidualnego ruchu samochodowego. Zachowanie dobrego stanu nawierzchni oraz obiektów towarzyszących pozwala na minimalizację zanieczyszczenia środowiska. Połączenie tych wysiłków z dążeniem do rozwoju technologicznego i kierowania się w stronę rozwiązań ekologicznych pozwala na stworzenie nowoczesnego systemu komunikacyjnego.

Z takiej analizy możliwe jest określenie wizji Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego:

W roku 2023, po wdrożeniu zasad Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny rozwija w praktyce idee ekologicznego transportu i zrównoważonego rozwoju, a mieszkańcy oraz turyści z otwartością wykorzystują istniejącą infrastrukturę rowerową i pieszą w codziennych oraz rekreacyjnych celach. Popularnością cieszy się także dopasowany do potrzeb lokalnej społeczności i turystów transport zbiorowy. Te wysiłki doprowadziły do polepszenia stanu środowiska, ładu przestrzennego, a w efekcie także do zwiększenia poziomu zadowolenia wśród osób korzystających z systemu komunikacyjnego Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.

Do takiego stanu doprowadzi realizacja wskazanej misji:

Misją jest prowadzenie polityki zrównoważonej mobilności uwzględniającej preferencje i inicjatywy mieszkańców. Wprowadzając nowoczesne i ekologiczne technologie oraz alternatywne środki transportu, dąży się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Aby system mobilności miejskiej nazwać zrównoważonym oraz dopasowanym do potrzeb mieszkańców, warto dążyć do koordynacji wszystkich środków transportu. Do spełnienia tych postanowień doprowadzi realizacja celów strategicznych i operacyjnych w obszarach systemów komunikacji zbiorowej, samochodowej, rowerowej, pieszej i kolejowej.

5.2 ROZWÓJ TRANSPORTU PUBLICZNEGO

5.2.1 INFORMACJE WSTĘPNE

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp do infrastruktury komunikacyjnej i środków publicznego transportu zbiorowego, sprawna, wydajna i zoptymalizowana sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych to wysoki standard pożądaný przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która innowacyjnością, nowoczesnością oraz przystępnością może zwiększyć grono użytkowników.

5.2.2 ZASADY REALIZACJI POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Najistotniejszym celem wspomagającym rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej KKBOF jest zwiększenie roli komunikacji zbiorowej w przemieszczaniu się ludności. Sieć linii autobusowych i kolejowych musi obsługiwać rejony obszaru o największych skupiskach ludności oraz uwzględniać odpowiednią liczbę bezpośrednich połączeń pomiędzy osiedlami a generatorami ruchu

5.2.3 REALIZACJA POSTULATÓW TRANSPORTOWYCH

Poprzez swoje działania organizator publicznego transportu zbiorowego KKBOF dąży do zapewnienia możliwie najwyższego i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców obszaru standardu usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Planuje się podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji zbiorowej przede wszystkim dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości. W poniższej tabeli przedstawione są działania, które planuje się podjąć w celu podwyższenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 19. Realizacja postulatów przewozowych

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Bezpośredniość połączeń	Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy siedzibami gmin a Koszalinem i Kołobrzegiem. Zapewnienie wszystkich istotnych, ekonomicznie uzasadnionych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich.
Częstotliwość kursowania autobusów	Zapewnienie optymalnej częstotliwości kursowania autobusów na liniach, dostosowanej do faktycznych potrzeb transportowych.
Dostępność infrastruktury	Utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na liniach. Zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty (określenie standardów wyposażenia poszczególnych przystanków na podstawie liczby i struktury korzystających z nich pasażerów). Wprowadzanie do eksploatacji autobusów niskopodłogowych. Zapewnienie oczekiwanej przez mieszkańców obsługi komunikacyjnej miejscowości rozwijających się, o wzrastającej gęstości zabudowy. Lokalizowanie przystanków możliwie najbliżej największych generatorów ruchu.

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
Informacja dla pasażerów	<p>Przeprowadzanie okresowo np. co 2 lata badań marketingowych identyfikujących zakres oczekiwanej informacji o usługach i brakach w istniejącej ofercie.</p> <p>Utrzymanie i rozwijanie kanałów informacji pasażerskiej o usługach transportu zbiorowego w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) oraz na przystankach węzłowych.</p> <p>Wprowadzenie dynamicznej informacji w miastach i na wytypowanych przystankach węzłowych poza ich obszarem.</p> <p>Zwiększenie zakresu informacji eksponowanych w pojazdach - wyświetlacze wewnętrzne z przebiegiem trasy (kolejne przystanki) we wszystkich pojazdach publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Kompletna informacja o przesiadkach na środki transportu regionalnego w węzłach przesiadkowych.</p>
Niezawodność funkcjonowania	<p>Uzyskanie jak najwyższego wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów.</p> <p>Poprawa współpracy służb miejskich z innymi jednostkami w zakresie przeciwdziałania zakłóceniom w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej, spowodowanym np. anomaliami pogodowymi (intensywne opady śniegu), remontami infrastruktury drogowej lub w czasie organizowania różnych imprez masowych.</p>
Prędkość komunikacyjna	<p>Utrzymanie co najmniej obecnego średniego dla całej sieci transportu zbiorowego poziomu prędkości komunikacyjnej.</p> <p>Skrócenie czasu podróży uzyskane poprzez optymalizację tras linii o znaczącym współczynniku wydłużenia drogi (spowodowanym np. uwarunkowaniami historycznymi, a skutkującym poprowadzeniem tras w obrębie osiedli mieszkaniowych drogą okrężną i do tego niezgodnie z głównym kierunkiem ciężenia na danym obszarze).</p> <p>Wprowadzenie przystanków na żądanie, celem uniknięcia niepotrzebnych zatrzymań i nadmiernego wydłużania czasu podróży.</p>
Punktualność	<p>Wykorzystanie systemów GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu.</p> <p>Wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci ulicznej o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby.</p>
Rytmiczność	<p>Utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii - jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy.</p> <p>Dążenie do rytmicznych odjazdów w ramach każdej z linii.</p> <p>Poprawa rytmiczności - poprzez wprowadzenie pełnej koordynacji rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.</p>
Wygoda	<p>Dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu.</p> <p>Utrzymywanie dużego udziału pojazdów niskopodłogowych w realizacji zadań komunikacyjnych.</p>

Źródło: opracowanie własne

5.2.4 UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG DOSTĘPU OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ

KKBOF dąży do dostosowania oferty przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez zwiększanie dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. Podejmowane działania przyczynią się do podniesienia komfortu podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego. Planuje się podjęcie szeregu działań w zakresie:

- infrastruktury przystankowej,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

Poszczególne aspekty zostaną opisane w kolejnych podrozdziałach.

5.2.5 STANDARD W ZAKRESIE PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planuje się dążyć do wyeliminowania wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego, w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się ponadto:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- w razie potrzeby zwiększenie liczby przystanków na określonym obszarze,
- dobór odpowiedniego oświetlenia,
- stosowanie płyt chodnikowych o różnych fakturach (naprowadzacze, krawędzie peronowe).

5.2.6 STANDARD W ZAKRESIE TABORU

Pożądany standard w zakresie taboru, z uwzględnieniem dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, to:

- poziom podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego,
- wyposażenie pojazdów w systemy ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- zapewnienie specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- instalacja urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- dostępność informacji wizualnej i głosowej dostosowanej do potrzeb osób niepełnosprawnych,

kolor np. żółty krawędzi stopni, progów i uchwyty (dobra widoczność dla osób niepełnosprawnych i niedowidzących).

5.2.7 STANDARD W ZAKRESIE INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,
- informacja wizualna ułatwiająca podróże osobom niedosłyszącym.

Czynniki te dodatkowo wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto polepszają one opinię o komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

5.2.8 UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG DOSTĘPU PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Dostępność infrastruktury przystankowej definiuje się jako akceptowalny z punktu widzenia podróżnego maksymalny czas dojścia do najbliższego punktu wymiany pasażerskiej. Za czas ten uważa się w warunkach miejskich maksymalnie do 5-10 minut (w zależności od gęstości zaludnienia obszaru). To - przy założeniu, że średnia prędkość pieszego wynosi ok. 5 km/h - pozwala na określenie strefy oddziaływania przystanku komunikacyjnego na obszar o promieniu nie większym niż 300-600 metrów od słupka. Poza obszarem silnie zurbanizowanym strefa ta jest większa i wynosi do 500-1000 metrów.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego jest zależny również od struktury urbanistycznej jego otoczenia oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz, w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, lokalizowanie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

5.2.9 UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG ASPEKTU OCHRONY ŚRODOWISKA

Transport drogowy, poprzez wydzielane spalin, wycieki oleju i innych płynów, jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza i gleby. Ponadto tego rodzaju transport emituje również uciążliwy dla otoczenia hałas.

Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planuje się wspieranie rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, mające dodatni wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację.

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:

- tlenków azotu (NO_x),
- węglowodorów (HC),
- tlenków węgla (CO),
- cząstek stałych.

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

Tabela 20. Normy emisji spalin Euro

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenek węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NO_x)	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
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia 2007/715/EC

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązująca normą emisji spalin w nowych autobusach jest norma Euro 6.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, przetoży się także na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. 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 środowiskowe. 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.

Obecnie na obszarze KKBOF ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej swobodne wykorzystanie (doładowywanie) pojazdów zasilanych innymi źródłami energii niż paliwa ciekłe, preferowane będą pojazdy wyposażone w silniki spalinowe spełniające najwyższe normy spalin - Euro 6. Zakup innych pojazdów niż pojazdy spalinowe wymagałby od jednostek samorządowych dużych nakładów finansowych oraz ingerencji w środowisko naturalne, co na dzień dzisiejszy nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego i ekologicznego. W przyszłości wraz

z rozwojem motoryzacji i powstaniem komercyjnych punktów zasilania rozważy się wdrożenie pojazdów z napędami alternatywnymi.

Niemniej, 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.

Jednostki wchodzące w skład KKBOF planują następujące inwestycje w zakresie wymiany taboru na nowszy:

- miasto Koszalin: zakup 14 autobusów z silnikami spełniającymi normę EURO VI,
- miasto Kołobrzeg: zakup niskoemisyjnego nowego taboru autobusowego,
- miasto Białogard: zakup niskoemisyjnego taboru miejskiego,
- gmina Gościno: zakup niskoemisyjnego taboru,
- gmina Tychowo: wymiana/rozbudowa/modernizacja taboru gminnego na tabor energooszczędny, o niższej emisji spalin.

5.2.10 WĘZŁY PRZESIADKOWE

Węzły przesiadkowe są bardzo istotne dla funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej, gdyż cechują się multimodalnością. Podróżny zazwyczaj staje przed wyborem środka transportu: może dotrzeć do celu indywidualnie (pieszo, rowerem, motocyklem, prywatnym samochodem, itp.), korzystając z transportu zbiorowego (autobus, kolej, itp.) lub łącząc różne możliwości. Decyzja jest podejmowana na podstawie mniej lub bardziej subiektywnych ocen realizacji poszczególnych postulatów przewozowych i ich istotności. Zazwyczaj jako bardzo istotny aspekt wskazywana jest bezpośredniość - przesiadka kojarzy się z niewygodą i ryzykiem. W sposób oczywisty niemożliwe jest zapewnienie komunikacji zbiorowej łączącej bezpośrednio każdy punkt rozpoczęcia i celu podróży. Dogodne zorganizowanie przesiadki jest odpowiedzią na niezrealizowanie postulatu bezpośredniości. Infrastruktura węzła powinna zapewnić możliwość wygodnej przesiadki i oczekiwania pomiędzy komunikacją miejską, regionalną i dalekobieżną, a także integrację pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym. Najważniejszymi płaszczyznami tej integracji są wspólna infrastruktura i oferowanie dodatkowych usług. Niezbędnym elementem węzłów przesiadkowych są także parkingi rowerowe i samochodowe.

Obecnie planowane są węzły przesiadkowe w większości gmin KKBOF, które w założeniu mają integrować gałęzie transportu na różnych poziomach i o różnym zasięgu.

Najmniejsze zostaną zrealizowane w miejscowościach gmin wiejskich. Takie punkty w założeniu mają umożliwić dojazd do stacji kolejowej lub przystanku autobusowego transportem indywidualnym (samochodem lub rowerem) celem dotarcia komunikacją zbiorową do zakładu pracy lub innego generatora ruchu zlokalizowanego w siedzibie gminy lub większym mieście.

Z kolei węzły przesiadkowe w miastach obszaru, szczególnie te planowane w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie, docelowo mają integrować transport zbiorowy o charakterze lokalnym z transportem o zasięgu regionalnym lub ponadregionalnym. Takie punkty powinny oferować wyższy i bardziej zautomatyzowany standard obsługi, w tym przejrzystą i zintegrowaną informację pasażerską, a także parkingi samochodowe i rowerowe o pojemności proporcjonalnej do potrzeb użytkowników.

5.3 ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Jednym ze środków realizacji polityki zrównoważonej mobilności jest rozwój infrastruktury drogowej, scharakteryzowany w poniższych aspektach. W każdym z nich należy uwzględnić rozróżnienie dróg względem kategorii zarządzania oraz dążyć do lepszej koordynacji działań pomiędzy tymi zarządcami - w szczególności już na etapie opracowywania dokumentacji.

a. Utrzymanie układu komunikacyjnego

Zapewnienie funkcjonowania istniejącego układu drogowego stanowi podstawowe zadanie bieżące, którego realizacja nie może być zagrożona, niezależnie od sytuacji społecznej i ekonomicznej miasta. Oznacza to, że minimalny zakres prac dotyczących eksploatacji dróg, ich oczyszczania i oświetlenia, a także inżynierii ruchu musi być corocznie realizowany nawet, gdyby odbywało się to kosztem ograniczenia zadań inwestycyjno-remontowych.

b. Przebudowa i modernizacja układu podstawowego

Sukcesywnej modernizacji muszą podlegać podstawowe drogi miejskie zapewniające sprawne połączenia pomiędzy centrum, generatorami ruchu a głównymi drogami.

Przy wszystkich pracach projektowych na potrzeby modernizacji układu podstawowego należy uwzględnić takie czynniki jak:

- możliwości i potrzeby ujęcia ciągów rowerowych,
- bezpieczeństwo i komfort pieszych,
- możliwości i potrzeby ujęcia elementów służących ograniczeniu hałasu poprzez wyciszenia naturalne i sztuczne, a także stosowanie nowoczesnych technologii.

c. Rozwój układu drogowego

Dalszy rozwój obszaru zależy między innymi od pozyskiwania nowych inwestorów. Stwarzają oni nowe miejsca pracy, a ich podatki i opłaty lokalne wzbogacają gminny budżet. Wymaga to tworzenia stref aktywności gospodarczych wraz z drogami dojazdowymi.

d. Budowa i remonty dróg lokalnych

Ulice lokalne należy remontować w skali i kolejności wynikającej z ich stanu technicznego i pełnionej funkcji. Przy pracach projektowych modernizacji układu lokalnego należy również uwzględnić czynniki jak:

- zapewnienie priorytetu komunikacji zbiorowej,
- możliwości i potrzeby ujęcia w projekcie ciągów rowerowych.

Budowę nowych dróg osiedlowych jak i utwardzanie dróg gruntowych należy między innymi realizować w ramach inicjatyw lokalnych.

Inwestycje planowane do realizacji w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej zostały wskazane w niniejszym dokumencie w rozdziale *Planowane inwestycje*.

5.4 ROZWÓJ POLITYKI PARKINGOWEJ

Polityka parkingowa na obszarze KKBOF będzie realizowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Należy dążyć do takiego podziału przestrzeni pomiędzy środki transportu, aby minimalizować nadmierne zatłoczenie sieci dróg i parkingów przy równoczesnym zapewnieniu możliwości sprawnego przemieszczania się i parkowania. Wiodącym działaniem, mającym na celu uspokojenie i ograniczenie ruchu w centrum miasta jest konsekwentna realizacja polityki płatnego parkowania.

5.4.1 PŁATNE PARKINGI

Celem wprowadzenia płatnego parkowania nie jest zapewnienie dodatkowego przychodu do budżetu miasta, a racjonalne gospodarowanie deficytową przestrzenią publiczną.

Aby pogodzić kreowanie ruchu miejskiego z zapewnieniem mieszkańcom dostępu do miejsc realizacji potrzeb, rozwiązaniem może być, w miarę dostępnej przestrzeni, wprowadzanie stref płatnego parkowania z możliwością darmowego postoju w pierwszych kilkudziesięciu minutach. Umożliwi to mieszkańcom i turystom wygodny dostęp do ośrodków handlu, zdrowia, administracji czy rozrywki, a zarazem zapewni wystarczający poziom płynności ruchu. W przypadku powzięcia takiego rozwiązania należy pamiętać o potrzebach parkingowych mieszkańców miejskich osiedli, umożliwiając im darmowe postoje bądź karty abonamentowe w atrakcyjnych cenach.

Opłata za parkowanie powinna być ustalona na takim poziomie, aby w strefie płatnego parkowania zawsze była możliwość zaparkowania. Najprostszą metodą jest stosowanie taryfy progresywnej (czyli każda kolejna godzina postoju jest droższa od poprzedniej). W ten sposób uzyskuje się dużą rotację - z jednego miejsca korzysta wiele osób (klientów sklepów i usług, petentów okolicznych urzędów) przez relatywnie krótki czas, a minimalizuje się udział parkujących do pracy (czyli 8-9 godzin dziennie). Niska opłata za krótkie parkowanie nie stanowi istotnego obciążenia podczas załatwiania spraw sporadycznych, a wysoka opłata za długie parkowanie ma zniechęcić parkujących do pracy, a przez to zagwarantować dostępność miejsc parkingowych w ogóle. Strefa parkowania musi być jasno zdefiniowana pod względem przestrzennym oraz pojemności - miejsca przeznaczone do parkowania muszą być jednoznacznie wyznaczone.

Rozwiązania takie w sposób oczywisty są niepopularne i spotykają się z oporem społecznym, dlatego poszerzeniu strefy płatnego parkowania muszą towarzyszyć akcje informacyjne tłumaczące konieczność i spodziewane efekty (korzyści) podejmowanych działań. Jednocześnie należy dążyć do odzyskiwania przestrzeni na potrzeby komunikacji pieszej w obszarze centrach miast.

5.4.2 SYSTEMY PARKINGOWE INTEGRUJĄCE RÓŻNE ŚRODKI TRANSPORTU

Systemy B&R, K&R oraz P&R integrują między sobą różne środki transportu.

- W systemie B&R (Bike&Ride - zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym.
- System K&R (Kiss&Ride - pocałuj i jedź) polega na sprawnym wysadzeniu/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.
- W systemie P&R (Park&Ride - parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

Parkingi typu P&R i K&R powinny powstawać przy przystankach (pętlach) autobusowych na wlocie do miasta i przy węzłach przesiadkowych, umożliwiając odbycie części podróży prywatnym samochodem i części transportem zbiorowym. Parkingi K&R potrzebne są także w okolicach szkół, aby rodzice mieli możliwość szybkiego i sprawnego przywiezienia/odebrania dziecka ze szkoły.

Ważnym aspektem pod kątem rozwoju stref parkowania są centra przesiadkowe. Miasta rdzeniowe KKBOF, czyli Białogard, Kołobrzeg oraz Koszalin zostały wskazane w Krajowym Planie Transportowym jako lokalizacja 3 z 14 zintegrowanych węzłów transportowych w województwie zachodniopomorskim. W tych węzłach możliwe jest wprowadzanie parkingów typu kiss&ride, bike&ride, park&ride itp.

5.5 ROZWÓJ STREF RUCHU PIESZEGO

Ruch pieszy stanowi istotny element mobilności miejskiej. Jest to również najpopularniejszy segment ruchu: użytkownicy samochodów czy komunikacji zbiorowej również są pieszymi - choćby w zakresie dojścia do przystanku czy parkingu. Poprawa warunków ruchu pieszego jest jednym z warunków poprawy mobilności mieszkańców. Realizacja tego warunku osiągnięta jest poprzez dostosowywanie ciągów komunikacyjnych do potrzeb pieszych (a także rowerzystów), z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wytyczanie dróg pieszych musi uwzględniać potrzeby i naturalne skłonności człowieka. Dotyczy to przebiegu dróg, poziomu bezpieczeństwa pieszego (subiektywnego i obiektywnego), estetyki otoczenia. Głównymi założeniami podczas zmiany istniejących bądź wytyczania nowych ciągów pieszych powinny być:

- prowadzenie dróg w linii prostej,
- wykorzystanie dotychczasowych przyzwyczajęń (nawet gdy do tej pory były nielegalne),
- zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników (odpowiedniego poziomu swobody),
- likwidacja barier,
- minimalizowanie różnic wysokości (zejść i podejść),
- stosowanie równej (gładkiej) nawierzchni,
- stosowanie odpowiedniej widoczności (przestrzeni) dającej poczucie bezpieczeństwa,
- stosowanie oświetlenia,
- stosowanie fizycznej separacji ruchu pieszego od drogowego i rowerowego (wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu).

W przypadku krzyżowania się dróg pieszych z kołowymi należy minimalizować negatywne konsekwencje dla pieszych (straty czasu, odczucie bariery, niebezpieczeństwo potrącenia). W tym celu należy:

- zapewnić dobrą wzajemną widoczność kierowcy i pieszego;
- stosować wyniesione (do poziomu chodnika) przejścia dla pieszych;
- stosować sygnalizację świetlną tylko tam, gdzie to niezbędne (na przejściu dla pieszych bez sygnalizacji pierwszeństwo ma pieszy);
- stosowanie wzbudzonej sygnalizacji (światła na przycisk) tam, gdzie dzięki temu możliwe jest skrócenie czasu oczekiwania na przejście.

Należy pamiętać, że wyznaczenie przejścia dla pieszych tworzy jednocześnie strefę zakazu przekraczania jezdni (przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m - ustawa Prawo o ruchu drogowym), dlatego w niektórych wypadkach należy zrezygnować z wytyczania przejść dla pieszych.

W przypadku skrzyżowań dwupoziomowych (także z torami kolejowymi) należy minimalizować różnice wysokości, jakie pokonać musi pieszy, a także stosować rozwiązania przyjazne osobom o niepełnej sprawności ruchowej.

Kolejnym sposobem poprawy warunków ruchu pieszego jest stosowanie stref uspokojonego ruchu, przestrzenie wspólne i deptaki, ze wskazaniem na rozwijanie tego typu ciągów w miejscowościach nastawionych na ruch turystyczny.

Wszystkie te rozwiązania cechują się znacznym ułatwieniem w ruchu pieszym. W strefie, w której prędkość ograniczona jest do 30 km/h, nie wyznacza się przejść dla pieszych - można przechodzić w dowolnym miejscu. Przestrzeń wspólna oznacza dopuszczenie ruchu pieszego na całej szerokości przy jednoczesnym dopuszczeniu ruchu jedynie np. komunikacji miejskiej. Deptaki są ciągami wolnymi od ruchu samochodowego. We wszystkich przypadkach należy również zadbać o prostotę i intuicyjność korzystania z rozwiązań i odpowiednią estetykę przestrzeni.

5.6 ROZWÓJ TRANSPORTU ROWEROWEGO

Transport rowerowy może mieć swoje źródło w dwóch potrzebach społeczeństwa - sprawnym przedostaniu się do/z miejsca pracy czy też do konkretnego celu lub turystycznym i rekreacyjnym aspekcie wykorzystania infrastruktury rowerowej. Obie potrzeby mogą być zaspokojone poprzez stworzenie komfortowej i jednolitej sieci rowerowej. Tworzą ją nie tylko ciągi rowerowe, ale też towarzyszące im obiekty infrastruktury oraz odpowiednie oznaczenia wizualne.

Mówiąc o zrównoważonym rozwoju mobilności system rowerowy jest istotnym zagadnieniem; obecnie jest on promowany nie tylko jako komfortowy i ekologiczny, ale także pozwalający zadbać o stan zdrowia każdego mieszkańca. Mimo trendów globalnych warto zadbać o szerzenie tego poglądu wśród lokalnej społeczności. Niemniej, nie wystarczy sama teoria - aby zachęcić mieszkańców do komunikacji rowerowej; należy zadbać o jej odpowiedni poziom bezpieczeństwa, stan techniczny oraz spójną sieć połączeń i towarzyszącą im infrastrukturę; do tej ostatniej składowej zaliczają się budowle jak stojaki rowerowe, a nawet kryte wiaty parkingowe - to zapewnienie bezpieczeństwa zachęci mieszkańców do używania rowerów, aby przemieszczać się w mieście.

W 2015 r. w województwie zachodniopomorskim rozpoczęto realizację projektu, mającego przedstawiać koncepcję rozwoju sieci tras rowerowych na Pomorzu Zachodnim. Głównym założeniem tego projektu jest promowanie turystyki rowerowej w regionie nadbaltyckim. Rezultatem przeprowadzonych prac było sporządzenie i opublikowanie dokumentu pn. „Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Raport końcowy z prac nad projektem”. Dokument ten zawiera szczegółowe opracowanie nadrzędnych korytarzy tras głównych i priorytetowych oraz planowanych dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych w granicach województwa zachodniopomorskiego. Co więcej, „koncepcja zawiera trasy klasyfikowane w zależności od możliwości i potrzeb turysty, rekomenduje utworzenie odpowiedniej infrastruktury niezbędnej przy trasach rowerowych oraz kieruje ruch rowerowy w atrakcyjne - również te mniej znane - punkty województwa”¹⁷.

¹⁷ Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego, broszura informacyjna, 2015. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

Na terenie KKBOF wyznaczono kilka turystycznych szlaków planowanych, w tym dwa o znaczeniu priorytetowym. Są to korytarze:

- priorytetowe: Velo Baltica i Stary Kolejowy Szlak,
- tras głównych: Trasa Dolina Parsęty i Trasa Pałaców i Zamków.

Ciągi te tworzą infrastrukturę dopasowaną do potrzeb turystycznych - poprzez budowę na obszarach o najwyższych walorach przyrodniczo-kulturowych i koncentracji ruchu turystycznego. zostały tak zagospodarowane, aby każdy rowerzysta mógł z nich korzystać, bez względu na jego kondycję fizyczną czy też typ roweru. Mają się one przysłużyć do rozwoju branży turystycznej całego Pomorza Zachodniego, która generuje jedne z największych zysków dla lokalnych przedsiębiorców. Szlaki te tworzą lokalny - koszalińsko-kołobrzesko-białogardzki - układ tras rowerowych. Łączy on przede wszystkim rdzenne miasta obszaru funkcjonalnego, które dzięki szlakom uzupełniającym powiązane są z poszczególnymi miejscowościami oraz atrakcjami turystycznymi zlokalizowanymi w obrębie KKBOF.

Wyznaczono także planowane drogi dla rowerów oraz ciągi pieszo-rowerowe. Pełnią one głównie funkcję komunikacyjną. Priorytetem dla rozwoju ścieżek rowerowych na omawianym obszarze funkcjonalnym jest dążenie do zintegrowania ze sobą tras rowerowych istniejących już w granicach gmin oraz stworzenie skoordynowanego systemu połączeń rowerowych na całym terenie KKBOF. W dodatku rozbudowana sieć tras rowerowych ma zostać powiązana z obecną i planowaną infrastrukturą transportu miejskiego (dworce, pętle autobusowe), dzięki instalacji elementów małej architektury, w tym parkingów dla rowerów czy też parkingów typu Bike&Ride¹⁸.

Gminy świadome tych wyzwań już teraz rozpoczynają podejmowanie wysiłków w tym kierunku oraz zawiązywanie współpracy pomiędzy sobą w celu optymalizacji sieci i minimalizacji kosztów - zarówno ekonomicznych jak i środowiskowych.

5.7 RODZAJ DROGI DLA ROWERÓW

Nawiązując do ustawy „Prawo o ruchu drogowym” droga dla rowerów może być wytyczona na kilka sposobów - jako całkiem odrębny ciąg jezdny bądź część istniejącej sieci. Warto dopasować jej rodzaj w zależności do uwarunkowań istniejącego zagospodarowania i natężenia ruchu.

- Niezależna od układu drogowego wydzielona droga dla rowerów bądź szlak rowerowy:
 - zwykle prowadzone jako drogi rekreacyjne - o terenach widokowych i wypoczynkowych;
 - powinny wytyczać pasy ruchu dwukierunkowego;
 - ich wartość podnosi towarzysząca infrastruktura (miejsca widokowe, wiaty spoczynkowe) i zagospodarowanie otaczającego terenu (usługi gastronomiczne, rekreacyjne, higieniczne);
 - mogą one występować na uczęszczanych już trasach turystycznych.
- Droga dla rowerów oddzielona od innych dróg lub jezdni konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - są prowadzone wzdłuż jedni, lecz oddzielone od niej w sposób zapewniający bezpieczeństwo (zazwyczaj pasem zieleni lub oznaczeniami poziomymi).
- Wydzielony pas ruchu dla rowerów:

¹⁸ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego - 8.4. Alternatywne środki transportu, Lider Projekt.

- część jezdni przeznaczona dla ruchu rowerów w jednym kierunku;
- oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.
- Ciąg pieszo-rowerowy:
 - zakłada współistnienie ruchu rowerowego i pieszych na jednym pasie;
 - powinien uwzględniać miejsca o podobnym, umiarkowanym, natężeniu zarówno ruchu rowerowego, jak i pieszego.

Szerokość drogi dla rowerów powinna wynosić nie mniej niż:

- 1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa,
- 2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa,
- 3,0 m - gdy z drogi mogą korzystać piesi (ciąg pieszo-rowerowy).

5.8 NAWIERZCHNIE DRÓG ROWEROWYCH

Budulce stosowane w budowie dróg rowerowych powinny zapewniać komfort jazdy; najlepiej aby charakteryzowały się gładką i równą nawierzchnią obniżającą opór. Ze względów ekonomicznych warto, aby był to budulec wytrzymały i odporny na uszkodzenia zewnętrzne.

Na trasach rekreacyjnych można stosować nawierzchnie gruntowe, aczkolwiek odpowiednio wyprofilowane aby zapewnić odpowiednie odprowadzenia wód opadowych - spadek poprzeczny powinien wynosić od 1% do 3%.

Na drogach rowerowych o funkcji typowo komunikacyjnej warto stosować porowate nawierzchnie masy bitumicznej z optymalnych mieszanek gruntów wykazujących się dobrą odpornością na obciążenia i przepuszczalnością wody - zapewnia to komfortową nawierzchnię niezależnie od warunków atmosferycznych oraz odpowiednie warunki środowiskowe. Według wytycznych organizacji CROW niedopuszczalne są nawierzchnie z kostki brukowej, betonowej lub podobnej. Aby podnieść komfort użytkowania warto oznaczyć drogi łączące główne trasy rowerowe wprowadzając wyróżniający się kolor nawierzchni - czerwony.

Nawiązując do zasad zrównoważonego rozwoju, warto także zwrócić uwagę na pochodzenie budulców i starać się wybierać materiały miejscowe. Dopuszcza się odstępstwa od powyższych wskazań w przypadkach szczególnych (jak obszary chronione, wyjątkowe walory estetyczne itp).

5.9 TRANSPORT INTERMODALNY

Transport intermodalny jest to transport ładunków cechujący się wykorzystaniem co najmniej dwóch gałęzi transportu przy wykorzystaniu jednostkowego opakowania, na podstawie tylko jednej umowy o przewóz. Realizacja przewozów intermodalnych może przyczynić do przyspieszenia i zmniejszenia kosztów transportu w ujęciu globalnym, preferencje dla transportu intermodalnego ustalane są na poziomie unijnym (poprzez prawodawstwo i programy). Przewóz towarów w ramach kilku gmin (na odległości rzędu kilkudziesięciu kilometrów) nie wymaga przeładunków między różnymi gałęziami transportu, przez co zagadnienie transportu intermodalnego w ramach transportu wewnątrz obszaru objętego planem jest nieistotne. Podstawowym punktem przeładunkowym jest Port Morski Kołobrzeg, w ostatnich latach roczny załadunek wynosi około 100 tys. ton a rozładunek (po dużych spadkach) w 2015 roku wyniósł zaledwie 13 tys. ton. W porcie dominują ładunki masowe, dla których stosowanie transportu intermodalnego (wg pełnej definicji) jest nieopłacalne.

5.10 INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE (ITS)

Inteligentne systemy transportowe (ITS) są to złożone, wieloelementowe i wielonarzędziowe systemy łączące technologie telekomunikacyjne, informatyczne i pomiarowe oraz techniki zarządzania i sterowania systemami i sieciami transportowymi (szeroko pojętą inżynierię ruchu). Architektura ITS w uproszczeniu składa się z elementów fizycznych (centra zarządzania, pojazdy, drogi, parkingi, ludzie - jako odbiorcy informacji i składowa systemu) i łączności pomiędzy nimi (sieć przewodowa, bezprzewodowa, dedykowana łączność radiowa). Centra zarządzania są wsparte odpowiednim oprogramowaniem, pomagającym zarządzać wszystkimi zagadnieniami objętymi systemem. ITS jako całość jest systemem dużym, przez co dedykowany jest dużym i skomplikowanym układom (sieciom) komunikacyjnym.

Implementacja wspólnego systemu na całym obszarze w pełnym wymiarze jest bezcelowa - mimo powiązań funkcjonalnych miejskie układy komunikacyjne są od siebie zbyt odległe. ITS instalowany w Koszalinie miał obejmować kilkanaście skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, planowane funkcjonalności to m.in. informacja drogowa i parkingowa w Internecie i w terenie, ważenie pojazdów, informacja dotycząca komunikacji zbiorowej, mierzenie ruchu w mieście i rejestracja wykroczeń drogowych. System nie został ukończony, jednak planuje się jego dokończenie i uruchomienie jego funkcjonalności.

5.11 LOGISTYKA MIEJSKA

Ogół działań, które składają się na dzienny cykl życia miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak zaopatrzenie w media, organizacja transportu publicznego oraz dostawczego, a także wywóz i utylizacja odpadów oraz oczyszczanie ścieków związany jest z pojęciem logistyki miejskiej. Przepływy dóbr oraz osób w obrębie systemu miejskiego i przepływy towarzyszącej im informacji powinny zapewnić optymalne warunki do funkcjonowania miast, z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska. W efekcie uzyskać można podwyższenie jakości życia mieszkańców, a także poprawienie warunków funkcjonowania podmiotów gospodarczych poprzez eliminację zbędnych przewozów, skrócenie czasu przemieszczania, obniżenie cen usług oraz zapewnienie ekologicznego i ekonomicznego rozwoju.

Prawidłowe funkcjonowanie systemów transportowych w miastach warunkowane jest następującymi aspektami:

- właściwa organizacja ruchu w miejscach szczególnie narażonych na występowanie zjawiska kongestii, szczególnie na skrzyżowaniach:
 - realizacja (w miarę możliwości) skrzyżowań bezkolizyjnych, wielopoziomowych,
 - wyposażenie skrzyżowań w sygnalizację świetlną regulującą ruch,
 - specjalizacja ważniejszych ciągów,
 - przejrzysty układ sieci komunikacyjnej wewnątrz miasta,
- usprawnienia w zakresie transportu zbiorowego:
 - skrócenie czasu dojścia do przystanków,
 - zwiększenie częstotliwości przejazdów komunikacji zbiorowej,
 - dostosowanie przestrzeni do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- stosowanie rozwiązań telekomunikacyjnych, informatycznych i informacyjnych do zarządzania przepływami w miastach w zakresie:
 - sterowania ruchem pojazdów na trasach,
 - sterowania potokami ruchu w sieci,
 - zakupu biletów,
 - informacji pasażerskiej,

- stworzenie odpowiedniej infrastruktury do bezpiecznego poruszania się rowerem,
- dostosowanie infrastruktury do komfortowego realizowania podróży pieszych.

Wylimitowanie zjawiska kongestii na dłuższą metę wpłynie na zahamowanie spadków dochodowości w zakresie działalności, których funkcjonowanie jest w dużej mierze zależne od transportu. Sprawny system transportowy wpływa również pozytywnie na konkurencyjność obszaru na tle innych jednostek, co może być realizowane poprzez dążenie do integracji zarówno przepływów w przewozach pasażerskich, a także w przepływach ładunków oraz chęć osiągnięcia integracji zarządzania tymi dwoma przepływami.

Ponadto, aby system zintegrowanego zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach mógł jak najlepiej funkcjonować, powinien opierać się o zasadę centralizacji, czyli powinien być wyznaczony jeden pomiot, który zajmowałby się zadaniami związanymi z tym zagadnieniem.

Podmiot ten musi mieć wysokiej jakości dostęp do informacji i decyzji innych organów, które mogłyby realizować i uwzględniać w swoim działaniu, biorąc je pod uwagę.

5.12 ROZWÓJ TRANSPORTU A OCHRONA ŚRODOWISKA

Ruch transportowy wpływa na stan środowiska naturalnego i antropogenicznego. Aby zachować stan przyrody, a nawet dążyć do jego poprawy, warto kształtować system transportowy w sposób zrównoważony.

Sposób, w jaki prowadzona jest polityka transportowa ma niebagatelny wpływ na sytuację środowiskową i poziom zanieczyszczeń. Generowanie hałasu i zanieczyszczeń, głównie przez indywidualny i towarowy ruch, może zostać zminimalizowane przez promocję dobrych praktyk i kształtowania infrastruktury ekologicznego transportu.

Do głównych propozycji warunkujących powodzenie w kształtowaniu zrównoważonego rozwoju w aspekcie ochrony środowiska są:

- zadbanie o odpowiedni stan nawierzchni, co wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery w procesie jej ścierania oraz możliwość zadbania o wysoki poziom ekonomicznej jazdy (i z kolei ograniczenie zużycia paliwa i surowców naturalnych);
- odprowadzanie ruchu, szczególnie tranzytowego, z centrum miasta i obszarów zabudowy mieszkaniowej; dzięki większej płynności pojazdów omijających zatłoczone ulice centrum bądź przeniesieniu odpowiedzialności tranzytowej na transport kolejowy, poprawia się nie tylko stan środowiska, ale też komfort mieszkańców;
- w przypadku, gdy poziom hałasu nie może zostać ograniczony z przyczyn obiektywnych, warto wprowadzać ekrany akustyczne, także w formie naturalnego kształtowania powierzchni terenu i wprowadzanie nasadzeń;
- zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne i edukację; pozwoli to na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia;
- propagowanie alternatywnych środków transportu - przede wszystkim komunikacji zbiorowej i rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem;

- kształtowanie przestrzeni przyjaznej pieszym i rowerzystom - poprzez wprowadzanie ograniczenia ruchu samochodowego (ograniczenia prędkości, strefy wyłączone z ruchu) oraz dbanie o stan zieleni miejskiej i jakość nawierzchni;
- wdrażanie nowych wzorców użytkowania (szerzej omówionych poniżej);
- promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (szerzej omówionych poniżej).

W kształtowaniu systemu transportowego należy uwzględniać istniejące formy ochrony, a także tereny lasów, zalesień i wód powierzchniowych. Warto także zadbać o zachowanie w obecnym stanie gleb o wysokiej klasie bonitacyjnej i szanowanie zasobów przestrzeni. Na ogół niedoceniane są również zadrzewienia wzdłuż ciągów komunikacyjnych, które wpływają na stan środowiska (mechaniczne zatrzymywanie zanieczyszczeń, oczyszczanie powietrza) oraz bezpieczeństwo drogowe. Modernizując bądź wprowadzając nowe ciągi komunikacyjne, warto zachować w miarę możliwości nienaruszony stan drzew przydrożnych.

5.12.1 PROMOCJA EKOLOGICZNIE CZYSTYCH I ENERGOOSZCZĘDNYCH POJAZDÓW

Podstawę prawną do promowania pojazdów, które są energooszczędne i czyste ekologicznie przedstawia „Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego”. Zgodnie z zasadami respektowania dokumentów unijnych, jej zasady dotyczą także postępowania na terenie Polski.

Instytucje i podmioty zamawiające oraz podmioty świadczące usługi publiczne powinny uwzględniać przy zakupie pojazdów ich oddziaływanie na środowisko podczas użytkowania oraz czynniki energetyczne. W głównej mierze są to:

- zużycie energii,
- emisje dwutlenku węgla,
- emisje tlenków azotu, węglowodorów oraz cząstek stałych.

Pojazdy ekologiczne czyste i energooszczędne to pojazdy o niskim zużyciu paliwa lub wykorzystujące paliwa alternatywne, w tym biopaliwa, gaz ziemny, LPG, wodór oraz różne technologie, m.in. systemy napędu elektrycznego lub hybrydowego spalinowo-elektrycznego.

Podmioty i instytucje mogą narzucić wybór pojazdów o odpowiednich normach w zamówieniu publicznym bądź uwzględnić je przy podejmowaniu decyzji o zakupie. W określaniu preferencji co do właściwości przedmiotu zamówienia możliwe są dwa podejścia:

- metoda wielkościowa (żądając podania informacji wskazujących na wielkość zużywaną przez oferowany pojazd energii, wielkość emisji CO₂ i innych cząstek, określając jednostki wyrażające te oznaczenia),
- metoda kosztowa (dyrektywa wskazuje procedury przeniesienia specyfikacji pojazdów na grunt mierzalny).

W przypadku nabywania usług w zakresie przewozów autobusowych, kryteria podstawowe koncentrują się na emisjach gazów spalinowych i hałasu, a także na szkoleniach w zakresie ekologicznego sposobu prowadzenia pojazdów dla kierowców autobusów w celu zmniejszenia zużycia paliwa. Kryteria kompleksowe uwzględniają aspekty uzupełniające, takie jak wyposażenie dodatkowe służące zmniejszeniu zużycia paliwa.

Unijne kryteria zielonych zamówień publicznych wyznaczają kluczowe czynniki wyboru (zarówno podstawowe, jak i kompleksowe):

- Pojazdy niskoemisyjne (w odniesieniu do gazów cieplarnianych, spalin, hałasu)
- Zmniejszone zużycia paliwa dzięki
 - ekologicznemu sposobowi prowadzenia pojazdów, systemom monitorowania ciśnienia w oponach i sygnalizatorom zmiany biegów
 - wykorzystaniu smarów o niskiej lepkości oraz opon o niskich oporach toczenia
- Pojazdy wyposażone w systemy klimatyzacyjne zawierające elementy chłodzące o niskim współczynniku ocieplenia globalnego (GWP)
- Przyjazne dla środowiska opony i regenerowane oleje smarowe
- Zapewnione odpowiedniego odbioru zużytych olejów smarowych, opon i gospodarki nimi
- Zachęcanie do nabywania pojazdów wyprodukowanych z użyciem materiałów pochodzących z recyklingu lub biomateriałów

Szczegółowe specyfikacje dostępne są w rozdziale „Unijne kryteria GPP dotyczące pojazdów transportu publicznego (zamówienia dotyczące autobusów)”.

5.12.2 **WDRAŻANIE NOWYCH WZORCÓW UŻYTKOWANIA**

Przejsie w stronę zrównoważonego rozwoju mobilności stanowi znaczne wyzwanie dla jednostek samorządowych. Władze lokalne potrzebują wsparcia w likwidacji negatywnych skutków gospodarczych, środowiskowych i społecznych związanych z obecnymi wzorcami mobilności w miastach.

Pierwszymi z nich jest rozwój już istniejących gałęzi transportu - zbiorowego, rowerowego i pieszego. Przejsie na wzorce oparte na intensywniejszym ruchu pieszym i rowerowym przyczynia się znacznie do ograniczenia negatywnych efektów zewnętrznych mobilności w miastach i transportu, zapewniając także wartość dodaną płynącą z promowania bardziej aktywnego stylu życia oraz powiązanych z nim korzyściach dla zdrowia. Biorąc pod uwagę obecne trendy starzejącego się społeczeństwa, dotyczące także KKBOF, podjęto istotne kwestie w ramach Europejskiego partnerstwa na rzecz innowacji sprzyjającej aktywnemu starzeniu się w dobrym zdrowiu, co ma zapewnić między innymi zmianę wzorców mobilności.

Rozwój tych gałęzi (pieszej i rowerowej) został już omówiony we wcześniejszych rozdziałach (5.5 i 5.6).

Wzorce, które wprowadzone zostały dotychczas w niewielu miejscach i nadal są rozwijane, to między innymi uwzględniające:

- Car-sharing: system wspólnego użytkowania bazy samochodów na zasadzie płatnych wypożyczeń, dostępny w ponad 600 miastach na świecie,
- Carpooling: system polegający na wspólnym dzieleniu trasy jednym pojazdem, tzw. podwózki sąsiedzkie,
- Eko-driving: zbiór zasad zachowań energooszczędnych w transporcie.

Wszystkie te sposoby prowadzą do ograniczenia liczby samochodów na drogach miejskich, a co z tym związane - do minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko.

5.13 ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ I TRANSPORTEM TOWARÓW

Polityka zrównoważonej mobilności KKBOF zarządzana powinna być w sposób zróżnicowany w poszczególnych rejonach obszaru. W tym celu wyróżnia się 3 strefy podlegające odmiennym zasadom zarządzania - priorytetom oraz ograniczeniom w zakresie organizacji transportu:

- strefa I (centralna), obejmująca centrum miast,
- strefa II, obejmująca obszary o intensywnej zabudowie poza centrum oraz centra wsi,
- strefa III, obejmująca pozostałe obszary, w tym ekstensywną zabudowę miejską i wiejską.

Granice tych stref zostaną umownie wyznaczone przez organy zarządzające poszczególnymi jednostkami i mogą być w przyszłości zmieniane w związku z rozwojem obszaru.

Dla strefy I uznaje się za właściwe w szczególności następujące rozwiązania:

- ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych, z wyjątkiem ruchu w określonych godzinach samochodów dostawczych;
- wprowadzenie priorytetu dla ruchu pieszego z dopuszczeniem ruchu rowerowego;
- priorytet ruchowy dla komunikacji zbiorowej;
- rozważenie wprowadzenia opłat parkingowych na obszarze centrum, zwiększających rotację korzystania z miejsc postojowych, a zarazem hamujących tendencję do „okupowania” centrum przez samochody osobowe (z preferencjami cenowymi lub darmowym parkowaniem dla stałych mieszkańców strefy);
- zwiększenie płynności ruchu w centrum przez usprawnienie jego organizacji (ruch jednokierunkowy z możliwością kontraruchu rowerowego).

W strefie II zakłada się pozostawienie znacznej swobody w użytkowaniu samochodów osobowych, przy zachowanym priorytecie transportu zbiorowego. Realizacji tego założenia służyć będą:

- wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach strefy preferencji dla komunikacji zbiorowej w ramach systemu sterowania ruchem (w szczególności priorytetu dla nadjeżdżających pojazdów tej komunikacji na niektórych skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną);
- wprowadzenie zakazu parkowania na najbardziej eksploatowanych ciągach komunikacyjnych, wypełniających funkcję tras tranzytowych;
- wprowadzenie odpłatności za parkowanie na terenach publicznych w obszarach największej koncentracji ruchu.

W strefie III nie przewiduje się szczególnych ograniczeń w korzystaniu z samochodów osobowych ani specjalnych preferencji dla komunikacji zbiorowej. Realizacja powyższego założenia nie może oczywiście oznaczać wyrzeczenia się przez służby zarządzające jednostkami stosowania standardowych rozwiązań w zakresie organizacji ruchu, gwarantujących jego płynność oraz ograniczających w możliwym zakresie jego uciążliwość dla otoczenia i samych użytkowników dróg. Realizacji tego założenia służyć będzie:

- pozostawienie pełnej swobody w zakresie wykorzystywania samochodów;
- zapewnienie obsługi komunikacją zbiorową głównych skupisk zagospodarowania strefy;
- dostosowanie układu drogowego do potrzeb określonych poziomem zmotoryzowania;
- prowadzenie polityki parkingowej według głównej zasady: egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i z własnych środków, jeżeli inwestycja stanowi istotny czynnik generujący ruch.

W celu niwelowania następstw ruchu ciężarowego należy go ograniczać, w szczególności w centrach miast, poprzez stosowanie stref zakazu wjazdu pojazdów ciężarowych, których miejsce docelowe nie znajduje się w tej strefie.

Wjazd pojazdów ciężarowych (dostawczych), których miejsce docelowe znajduje się w obszarze miast powinien być ograniczony do godzin pozaszczytowych. Bez ograniczeń powinno pozostać poruszanie się pojazdów służb miejskich, interwencyjno-ratowniczych i autobusów.

6 PLANOWANE INWESTYCJE ORAZ ICH ANALIZA W KONTEKŚCIE ISTNIEJĄCYCH DOKUMENTÓW

6.1 PLANOWANE INWESTYCJE

6.1.1 MIASTO KOSZALIN

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Modernizacja systemu komunikacji zbiorowej	Wprowadzenie ekologicznych środków transportu wraz z infrastrukturą	<ul style="list-style-type: none"> Zakup 14 autobusów z silnikami spełniającymi normę EURO VI 	Ograniczenie niskiej emisji, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, integracja z systemem transportu publicznego województwa zachodniopomorskiego
	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Budowa nowych odcinków dróg	<ul style="list-style-type: none"> Budowa odcinka ul. Łączącej BOWiD z ul. Szczecińską wraz z przebudową odcinka ul. Szczecińskiej, w związku z planowaną budową węzła obwodnicy Koszalina i Sianowa w ciągu drogi ekspresowej S-11 -Budowa ulicy Żytniej 	Wydajny układ komunikacyjny
		Modernizacja i przebudowa odcinków dróg	<ul style="list-style-type: none"> Usprawnienie drogi krajowej nr 11 (ul. Krakusa i Wandy, ul. Gnieźnińska ul. Armii Krajowej - od ul. Bohaterów Warszawy do ul. Krakusa i Wandy) Modernizacja rejonu ulic Tytusa Chałubińskiego - Leśna - Promykowa - - Stoneczna Ulica Lubiatowska 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> • Osiedle Unii Europejskiej • Osiedle Podgórze - Batalionów Chłopskich, • ul. Odrodzenia- zadanie w trakcie realizacji z terminem zakończenia 15.10.2016 r. • Osiedle Bukowe • Osiedle Topolowe • Osiedle Lipowe • Rozbudowa skrzyżowania ul. Zwycięstwa- J. Stawińskiego- R.W. Pileckiego na skrzyżowanie typu rondo wraz z budową ścieżek rowerowych; • przebudowa ul. Andrzeja Struga na odcinku od ul. Reymonta do ul. 4 Marca wraz z budową parkingu • przebudowa ul. K. Szymanowskiego na odcinku od ul. R. Traugutta do ul. M. Karłowicza wraz z budową kanalizacji deszczowej i oświetlenia; • Rejon ulic: J. Piłsudskiego, T. Kościuszki • przebudowa Ulica Jedności, Głowackiego, Piastowska • przebudowa ul. Chopina na odcinku ul. R. Traugutta do ul. St. Moniuszki, wraz z budową kanalizacji deszczowej i oświetleniem • przebudowa ul. Połczyńskiej -w trakcie realizacji, termin zakończenia 31.05.2018 r. • przebudowa ul. Powstańców Wielkopolskich • przebudowa Ul. Komunalnej • Ul. Krańcowa • Ul. Władysława IV - Strefa Zorganizowanej Działalności Gospodarczej • Ulica Harcerska • przebudowa ul. Fałata- droga wewnętrzna • przebudowa ul. Zielonej • przebudowa ul. Sucharskiego i ul. Starzyńskiego • przebudowa ul. Kosynierów • przebudowa ul. E. Plater • przebudowa ul. Partyzantów • przebudowa ul. Mieszka I na odcinku od ul. Bohaterów Warszawy do ul. Szczecińskiej wraz z przebudową skrzyżowań tych ulic i przebudową chodników na ścieżki pieszo-rowerowe 	

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> • przebudowa ul. Szczecińskiej na odcinku od ul. Zwycięstwa do ul. Syrenki • przebudowa ul. Zwycięstwa na odcinku od ul. Traugutta do ul. Stawisińskiego • Przebudowa ul. św. Wojciecha z budowa chodników, przebudową odwodnienia i oświetlenia • przebudowa ul. Podgórznej • przebudowa ul. Kolejowej • przebudowa ul. Wojska Polskiego wraz z budową chodników, ścieżki rowerowej, kanalizacji deszczowej i oświetlenia 	
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i modernizacja parkingów • Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); • Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców • Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING • Zwiększenie świadomości wpływu niskiej emisji w grupach: mieszkańców, przedsiębiorców oraz liderów społecznych 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej Przedstawienie mieszkańcom rozwiązań, które pozwolą ograniczyć wydatki na energię, a tym samym przyczynić się do ograniczenia energii i redukcji emisji CO ²
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> • Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych • Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> • Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków ciągów rowerowych	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie sieci komunikacji rowerowej • Likwidacja barier technicznych 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego,

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> • Droga dla rowerów wzdłuż rzeki Dzierżęcinki (od zalewu do J. Jamno), (ok. 12 km) • Droga dla rowerów wzdłuż ul. Zwycięstwa - ul. Lubiatońska (obejmuje częściowy odcinek drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Zwycięstwa, odcinek od ul. Traugutta) (1.8 km) • Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Morskiej • Możliwa budowa dróg w ulicach: <ul style="list-style-type: none"> -ul. Lubiatońska: odcinek pomiędzy ul. Zwycięstwa do końca zabudowań na ul. Lubiatońskiej -ul. Topolowa: odcinek pomiędzy ul. Zwycięstwa a ul. Wierzbową -ul. Dębowa i ul. Palmowa: na całej długości tych ulic -ul. Św. Wojciecha: na całej długości -ul. Wojska Polskiego: ul. Dzierżęcińska- odcinek ul Wojska Polskiego od ul. 4 Marca do końca ulicy Dzierżęcińskiej -ul. Potczyńska: odcinek od ul. Sarzyńskiej do granicy miasta -ul. Monte Cassino: odcinek od ul. Niepodległości do ul. Podgórnej oraz od ul. Młyńskiej do ul. Kościuszki -ul. Rot. Pileckiego: na całej długości -ul. Kościuszki: odcinek od Al. Monte Cassino do ul. Piłsudskiego -ul. Piłsudskiego: odcinek od ul. Traugutta do ul. Rot. Pileckiego 	zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • W uzasadnionych lokalizacjach dopuszczenie ruchu dwukierunkowego rowerów na drogach 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego,

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<p>jednokierunkowych, w tym wyznaczenie kontrapasów,</p> <ul style="list-style-type: none"> Przebudowa ul. Wańkowicza: na całej długości Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Lokalizacja wiat parkingowych/garaży dla rowerów wraz z systemem monitoringu zamieszczonym przy każdej lokalizacji parkingowej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego Utworzenie w Koszalinie roweru miejskiego jako promocji zachowań energooszczędnych Budowa parkingów wielopoziomowych na ul. Grunwaldzkiej i/lub na ul. Podgrodzie w Koszalinie 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego Wprowadzenie systemu zdalnego sterowania zewnętrznym oświetleniem na drogach oraz na terenach wewnętrznych do istniejącego oświetlenia stanowiącego własność Gminy Miasto Koszalin 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców Ograniczenie zanieczyszczenia światłem i zwiększenie bezpieczeństwa

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
	Rozwój infrastruktury i połączeń kolejowych	Działania wspierające rozwój kolei	<ul style="list-style-type: none"> Rewitalizacja kolei wąskotorowej 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> Utworzenie Centrum przesiadkowego - Koszalin, ul. Wąwozowa 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się
	Sprawne zarządzanie transportem	Lepsze wykorzystanie infrastruktury transportowej i upłynnienie ruchu	<ul style="list-style-type: none"> Budowa Inteligentnego Systemu Transportowego w Koszalinie 	Uptynnienie ruchu w mieście oraz integracja różnych gałęzi transportu

6.1.2 MIASTO KOŁOBRZEG

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Modernizacja systemu komunikacji zbiorowej	Wprowadzenie ekologicznych środków transportu wraz z infrastrukturą	<ul style="list-style-type: none"> Zakup niskoemisyjnego nowego taboru autobusowego dla Kołobrzegu Budowa parkingów strategicznych Park&Ride 	Ograniczenie niskiej emisji, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, integracja z systemem transportu publicznego województwa zachodniopomorskiego
	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Budowa nowych odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Przedłużenie m.in. ul. Ogrodowej, od ul. Myśliwskiej do ul. Unii Lubelskiej, równoległe do Okopowej, wzdłuż torów kolejowych 	Wydajny układ komunikacyjny
		Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Przebudowa ulic, m.in. ulicy Towarowej i odcinka ulicy Zdrojowej w Kołobrzegu 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING <ul style="list-style-type: none"> Wdrożenie w mieście systemu CARSHARING (wypożyczania samochodu), wyposażonego w samochody elektryczne lub hybrydowe 	
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie sieci komunikacji rowerowej Likwidacja barier technicznych Budowa m.in: Ścieżki rowerowej przy ul. Arciszewskiego Ciągu pieszo-rowerowego przy ul. Starynowskiej Budowa ścieżki rowerowej w ulicy Łopuskiego - połączenie z Miejskim Ośrodkiem Sportu i Rekreacji wraz z sygnalizacją świetlną dla rowerzystów Ścieżki ul. Rzeczna/Łopuskiego do Bulwaru Marynarzy (Ul. Łopuskiego przeprawa pod mostem do Bulwaru Marynarzy), połączenie z Miejską Biblioteką Publiczną Budowa ścieżki rowerowej w ulicy Bałtyckiej, Budowa i przykrycie kładki na Kanale Drzewnym, 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego Budowa systemu parkingów rowerowych przy szkołach i jednostkach użyteczności publicznej Miejska wypożyczalnia rowerów System roweru miejskiego 	natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa nowych inwestycji m.in.: <ul style="list-style-type: none"> ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych ciągu pieszo-rowerowego przy ul. Starynowskiej przeprawy łączącej ścieżkę w ul. Rzecznej z Bulwarem Marynarzy i Miejską Biblioteką Publiczną 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Rozbudowa oświetlenia ulicznego Wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
	Rozwój infrastruktury i połączeń kolejowych	Działania wspierające rozwój kolei	<ul style="list-style-type: none"> Budowa nowego systemu szynowego transportu zbiorowego - Lekkiej Kolei Nadmorskiej 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP i PKS, w tym parking Park&Ride, czyli parkujesz, przesiadasz się na inny środek transportu i jedziesz dalej 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Sprawne zarządzanie transportem	Lepsze wykorzystanie infrastruktury transportowej i upłynnienie ruchu	<ul style="list-style-type: none"> Montaż tablic świetlnych, informacyjnych wzdłuż głównych ulic miasta (w tym o parkingach, centrach przesiadkowych czy systemie roweru miejskiego) 	Upłynnienie ruchu w mieście oraz integracja różnych gałęzi transportu

6.1.3 MIASTO BIAŁOGARD

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Modernizacja systemu komunikacji zbiorowej	Wprowadzenie ekologicznych środków transportu wraz z infrastrukturą	<ul style="list-style-type: none"> Zakup niskoemisyjnego taboru miejskiego Modernizacja bazy technicznej i sprzętowej ZKM sp. z o.o. 	Ograniczenie niskiej emisji, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, integracja z systemem transportu publicznego województwa zachodniopomorskiego
	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja przystanków, w tym dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Budowa nowych odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Budowa dróg na terenie miasta Budowa obwodnicy Białogardu 	Wydajny układ komunikacyjny
		Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Przebudowa i modernizacja dróg na terenie miasta Przebudowa skrzyżowań na terenie Białogardu - budowa 4 rond 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i modernizacja parkingów • Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej • Modernizacja oświetlenia ulicznego - wymiana zużytych sodowych opraw oświetleniowych na energooszczędne oprawy LED 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); • Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców • Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> • Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych • Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> • Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie sieci komunikacji rowerowej • Likwidacja barier technicznych • Budowa dróg dla rowerów 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych • Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa parkingów Bike&Ride, • Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej • Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego • Budowa elementu systemu roweru miejskiego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) Uruchomienie dodatkowych lokalnych połączeń kolejowych między Białogardem a gminami KKBOF 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> Budowa centrum przesiadkowego na bazie obecnego dworca kolejowego w Białogardzie 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

6.1.4 GMINA BOBOLICE

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozków sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie sieci komunikacji rowerowej • Likwidacja barier technicznych 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych • Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa parkingów Bike&Ride, • Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej • Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.5 GMINA GOŚCINO

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Modernizacja systemu komunikacji zbiorowej	Wprowadzenie ekologicznych środków transportu wraz z infrastrukturą	<ul style="list-style-type: none"> Zakup niskoemisyjnego nowego taboru autobusowego 	Ograniczenie niskiej emisji, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, integracja z systemem transportu publicznego województwa zachodniopomorskiego
	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Budowa i modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych Wybudowanie 1 przystanku autobusowego w Mieście Gościno ulica Kolejowa z dwoma miejscami postojowymi na autobus i minibus Wybudowanie "miejsc parkuj i jedź"- wybudowanie 13 sztuk takich miejsc w każdej miejscowości na terenie Gminy Gościno 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Budowa nowych odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Budowa drogi gminnej ul. Ogrodowej w Gościnie. Budowa, przebudowa zintegrowanej sieci dróg lokalnych na terenie gminy Gościno w tym: <ul style="list-style-type: none"> Kamica-Pławęcino, Kamica-Dargocice, Wartkowo-Myślino, Robuń- Karkowo, Gościno-Ołuźna w Ząbrowie ul. Kamiennej, ul. Polnej, w Pławęcinie oraz ul. Kamiennej w Robuniu 	Wydajny układ komunikacyjny
		Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Przebudowa drogi gminnej ul. Brylantowej Przebudowa drogi gminnej ul. Kolejowej Przebudowa dróg gminnych - ulic Kołobrzeskiej, IV 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<p>Dywizji Wojska Polskiego wraz z infrastrukturą techniczną oraz przebudową skrzyżowania z drogami powiatowymi nr 3300Z i 3307Z, celem poprawienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz skomunikowanie ulic z nowo wybudowaną obwodnicą Gościna w drodze wojewódzkiej nr 162 - etap I</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przebudowa dróg gminnych - ulic IV Dywizji Wojska Polskiego i Świdwińskiej wraz z infrastrukturą techniczną oraz budową skrzyżowania, celem poprawienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz skomunikowanie ulic z nowo wybudowaną obwodnicą Gościna w drodze wojewódzkiej nr 162 - etap II • Przebudowa ulicy Ratuszowej wraz z infrastrukturą • Przebudowa ulicy Kwiatowej wraz z infrastrukturą • Przebudowa ulicy Malinowej i Jagodowej wraz z infrastrukturą • Przebudowa ulicy Brzozowej wraz z infrastrukturą • Przebudowa ulicy Św. Franciszka wraz z infrastrukturą • Przebudowa ulicy Bajkowej wraz z infrastrukturą • Przebudowa ulic: Osiedlowa, Tęczowa, Słoneczna, Lazurkowa, Lawendowa wraz z infrastrukturą • Modernizacja dróg osiedlowych, chodników, parkingów 	
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i modernizacja parkingów • Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej • Wybudowanie "miejsc parkuj i jedź"- wybudowanie 13 sztuk takich miejsc w każdej miejscowości na terenie Gminy Gościno 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
		Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); • Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców • Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
Kreowanie postaw społeczeństwa				

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie sieci komunikacji rowerowej Likwidacja barier technicznych Budowa brakującego odcinka drogi dla rowerów wzdłuż obwodnicy Miasta Gościno celem skomunikowania istniejącej ścieżki rowerowej z centrum przesiadkowym w Mieście Gościno - 2 km Budowa zintegrowanych tras rowerowych/ szlaków turystycznych w Mieście Gościno oraz na terenie całej Gminy Gościno jako alternatywne trasy dojazdu do centrum miasta i miejsc pracy, Ząbrowo -Rościęcino, Dargocice-Rokosowo 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wybudowanie obiektów Bike&Ride w 5 miejscowościach, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego • Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie gminy w kierunku energooszczędności: Oprawy LED, Lampy SOLAR 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Wybudowanie 1 zintegrowanego węzła przesiadkowego (dworzec/stacja) z obsługą kasową i informacją publiczną w Mieście Gościno 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

6.1.6 GMINA KARLINO

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Budowa i modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych Modernizacja zatok autobusowych na terenie Gminy, modernizacja przystanków autobusowych na terenie Gminy, wybudowanie przystanku autobusowego w Poczerninie, wybudowanie „miejsc parkuj i jedź” na terenie Gminy 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Zwiększenie jakości świadczonych usług	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie centrum przesiadkowego w Karlinie 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
		Budowa nowych odcinków dróg	<ul style="list-style-type: none"> Budowa dróg gminnych: osiedle Leśna, osiedle „Biedronka”, Krzywopłoty oraz na terenach nowozasiedlanych na terenie Gminy. 	Usprawnienie transportu, poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, zmniejszenie natężenia ruchu
		Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowej na terenie Gminy, Modernizacja dróg osiedlowych, chodników, parkingów, 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie sieci komunikacji rowerowej Likwidacja barier technicznych Budowa ścieżki rowerowej na odcinku od granicy gmin Karlino-Dygowo poprzez m. Mierzyn, m. Daszewo do drogi wojewódzkiej nr 163 Budowa ścieżki rowerowej na odcinku od granicy gmin Karlino-Dygowo do istniejącej ścieżki rowerowej w kierunku m. Lubiechowo Budowa ścieżki rowerowej Karlino-Białogard Budowa odcinków dróg rowerowych pozwalających na połączenie w jeden ciąg dróg już istniejących na terenie Gminy, 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			o charakterze użyteczności publicznej <ul style="list-style-type: none"> Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego Zakup rowerów miejskich 	i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie Gminy w kierunku energooszczędności (oprawy LED) 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.7 GMINA POLANÓW

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Budowa nowych odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Budowa nowych dróg w celu ograniczenia emisji liniowej 	Wydajny układ komunikacyjny
		Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja stanu dróg w celu ograniczenia emisji liniowej 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwózek sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Budowa drogi dla rowerów: Jacinki - Polanów Budowa drogi dla rowerów: Rzeczycza Wielka - Polanów Likwidacja barier technicznych Budowa odcinków dróg rowerowych pozwalających na połączenie w jeden ciąg dróg już istniejących, szczególnie w centrum miasta Polanów 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego - rowerowego Wyznaczanie pasów, kontrapasów i śluz dla rowerów na jezdniach Budowa parkingów rowerowych, szczególnie zlokalizowanych w pobliżu kluczowych celów podróży (szkoły, urzędy administracji lokalnej, obiekty kultury), a także w pobliżu węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej m.in. centrum przesiadkowe w Polanowie 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Wykonanie dokumentacji projektowej, modernizacja i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa Centrum Przesiadkowego w Polanowie 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

6.1.8 GMINA SIANÓW

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> • Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców • Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie lokalnego układu komunikacyjnego do przebiegu drogi S6 na terenie Gminy i Miasta Sianów Modernizacja dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych na terenie Gminy 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozków sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ścieżki rowerowej Sucha Koszalińska - Osieki (z założeniem, że zrealizowane ścieżki w Kleszczach i Osiekach zostaną włączone w ciąg ścieżki rowerowej) Budowa ścieżki rowerowej Osieki - do granicy administracyjnej gm. Sianów i dalej z połączeniem z istniejącą ścieżką w miejscowości Łazy 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> • Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej poprzez Wierciszewo i dalej do ronda • Budowa ścieżki rowerowej Sianów ul. Dworcowa (skrzyżowanie z drogą do Skibna) kierunek do dworca PKP w Skibnie i dalej wzdłuż istniejącej zabudowy mieszkaniowej - wzdłuż drogi powiatowej • Likwidacja barier technicznych • Budowa drogi dla rowerów z miejscowości Skwierzynka w kierunku do miasta Koszalin 	
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych • Poprawa oznakowania dróg rowerowych • Rozbudowa i ulepszenie sieci ścieżek rowerowych i połączeń rowerowych różnych obszarów • Adaptacja infrastruktury drogowej (np. skrzyżowań i przejazdów) i znaków drogowych, aby zapewnić rowerzystom pierwszeństwo i większe bezpieczeństwo • Rozwój szlaków turystycznych na terenie Gminy i Miasta Sianów 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa parkingów Bike&Ride na trasach rowerowych (3 szt. w miejscowościach: Skibno, Sucha Koszalińska, Iwęcino) • Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej • Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) • Oferowanie szkoleń dotyczących bezpieczniejszej jazdy rowerem 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.9 GMINA TYCHOWO

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Modernizacja systemu komunikacji zbiorowej	Wprowadzenie ekologicznych środków transportu wraz z infrastrukturą	<ul style="list-style-type: none"> • Wymiana/rozbudowa/modernizacja taboru gminnego na tabor energooszczędny, o niższej emisji spalin 	Ograniczenie niskiej emisji, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, integracja z systemem transportu publicznego województwa zachodniopomorskiego
	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> • Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców • Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Budowa nowych odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Budowa dróg na obszarze gminy 	Wydajny układ komunikacyjny
		Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja dróg na obszarze gminy 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców	
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ścieżki pieszo - rowerowej z centrum miejscowości Tychowo od ul. Białogardzkiej wzdłuż ul. Dworcowej do dworca kolejowego Likwidacja barier technicznych 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa parkingów Bike&Ride, • Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej • Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa ścieżki pieszego - rowerowej z centrum miejscowości Tychowo od ul. Białogardzkiej wzdłuż ul. Dworcowej do dworca kolejowego • Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego • Modernizacja i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa Centrum Przesiadkowego w Tychowie 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

6.1.10 GMINA BĘDZINO

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie lokalnego układu komunikacyjnego do przebiegu drogi S6 na terenie gminy Będzino Modernizacja dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich na terenie gminy Przebudowa i remont drogi od węzła Borkowice na odcinkach Borkowice-Śmiechów-Kładno-Pleśna w zakresie powiązania z istniejącą drogą krajową nr 11 oraz planowaną drogą ekspresową S6 Przebudowa drogi łączącej Tymień i Kładno (osiedle) Przebudowa drogi gminnej łączącej miejscowości Będzino i Wierzchomino. Przebudowa drogi gminnej na odcinku Będzino - Komory - Dobrzyca. Przebudowa drogi gminnej łączącej miejscowości Tymień i Strachomino. Przebudowa drogi łączącej miejscowości Dobiestawiec i Strzeżenice. Przebudowa drogi łączącej miejscowości Dobiestawiec i Barnin. Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Słowienkowo. Przebudowa dróg osiedlowych w miejscowości Mścice. Przebudowa drogi gminnej na odcinku Ziębrze - Mścice. 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i modernizacja parkingów • Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); • Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców • Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> • Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych • Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> • Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa ścieżek rowerowych w gminie • Stworzenie sieci komunikacji rowerowej • Likwidacja barier technicznych 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych • Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa parkingów Bike&Ride, • Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej • Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.11 GMINA BIAŁOGARD

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozków sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury	Budowa nowych odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie sieci komunikacji rowerowej 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego,

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	rowerowej	dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Likwidacja barier technicznych Budowa drogi dla rowerów Białogard-Karlino 	zmniejszenie natężenia ruchu na drodze, Odciążenie ruchu drogowego, Poprawa dostępności wybranych miejsc
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów; Oznakowanie dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w miejscowościach, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.12 GMINA BIESIEKIERZ

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Powiązanie lokalnego układu komunikacyjnego w Gminie Biesiekierz z planowanymi drogami ekspresowymi S6 i S11 - Połączenie m. Stare Bielice z Podstrefą „Koszalin” SSSE 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie sieci komunikacji rowerowej Likwidacja barier technicznych 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.13 GMINA DYGOWO

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych Remont przystanków PKS na terenie gminy Dygowo Budowa zatok autobusowych w miejscowości Miechęcino, Stramniczka, Stojkowo Budowa punktów „park&ride” przy centrach przesiadkowych (PKP w Dygowie i Wrzosowie) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Przebudowa drogi osiedlowej we Wrzosowie, Przebudowa drogi gminnej w Jazach, Przebudowa dróg gminnych w m. Czernin, Przebudowa ul. Diamentowej w Dygowie, Przebudowa drogi powiatowej nr 3335Z Włocibórz - Wrzosowo Przebudowa drogi gminnej w m. Świelibie, 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> Przebudowa dróg dojazdowych do PKP w Dygowie i we Wrzosowie, Przebudowa ul. Zielonej, Bukowej, Miodowej w Dygowie 	
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
		Poprawa bezpieczeństwa	<ul style="list-style-type: none"> Projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach 	Zwiększenie bezpieczeństwa kierowców oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego - pieszych i rowerzystów.
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie sieci komunikacji rowerowej Likwidacja barier technicznych Budowa sieci ścieżek rowerowych na obszarze KKBOF Budowa drogi dla rowerów odcinek od granicy z gminą Karlino w m. Skoczów, z odgałęzieniem wzdłuż drogi powiatowej nr 3341Z do m. Skoczów, przez m. Wrzosowo i Kłopotowo, z odgałęzieniem do m. Włóścibórz, do granicy z Gminą Karlino w m. Kłopotowo 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze Infrastruktura drogowa łącząca miejscowości gminy Dygowo z m. Wrzosowo oraz pośrednio poprzez ścieżki planowane przez gminę Karlino z miastem Karlino i centrum przesiadkowym

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> Droga dla rowerów etap II od m. Wrzosowo przez m. Jazdze, Połomino, Gąskowo w m. Dygowo dwie trasy, Stojkowo, Stramniczka, las kołobrzeski Budowa drogi dla rowerów wzdłuż DW 163 	w Karlinie oraz głównymi pracodawcami w regionie i strefą inwestycyjną.
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
		Poprawa bezpieczeństwa	<ul style="list-style-type: none"> Projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach 	Zwiększenie bezpieczeństwa kierowców oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego - pieszych i rowerzystów.
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
		Poprawa bezpieczeństwa	<ul style="list-style-type: none"> Projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach 	Zwiększenie bezpieczeństwa kierowców oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego - pieszych i rowerzystów.

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.14 GMINA KOŁOBRZEG

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozków sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie sieci komunikacji rowerowej Likwidacja barier technicznych Budowa drogi dla rowerów wzdłuż dróg powiatowych Kołobrzeg - Korzystno -Przećmino 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.15 GMINA MANOWO

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			<ul style="list-style-type: none"> Zachęty do podwózek sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie sieci komunikacji rowerowej Likwidacja barier technicznych Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi krajowej nr 11 jako alternatywna dla transportu kołowego Budowa drogi dla rowerów w ramach ZIT Rozbudowa sieci szlaków rowerowych 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego Wymiana oświetlenia na bardziej energooszczędne 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

6.1.16 GMINA MIELNO

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja dróg powiatowych na terenie Gminy Mielno, w szczególności kompleksowa przebudowa drogi powiatowej 0354Z w terenach zabudowanych, z uwzględnieniem potrzeb pieszych i rowerzystów (Mielno wraz z Unieściem, Gąski i Mielenko). Modernizacja dróg gminnych na terenie Gminy Mielno, w 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			szczegółności wpływających na zwiększenie spójności sieci drogowej i poprawę przepustowości dróg powiatowych, tj. obwodnice, skróty, łączniki itp.	
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i modernizacja parkingów • Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); • Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców • Zachęty do podwózek sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> • Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych • Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> • Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie sieci komunikacji rowerowej • Likwidacja barier technicznych Rozwój systemu ścieżek rowerowych na obszarze gminy, w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> • budowę ścieżki rowerowej Gąski-Sarbinowo-Chłopy-Mielenko-Mielno w ramach Szlaku Nadmorskiego; • budowę ścieżki rowerowej Mielno-Koszalin wzdłuż zachodniego brzegu Jeziora Jamno (od Kanatu Jamneńskiego do ujścia Dzierżęcinki); • budowa i modernizacja ścieżek rowerowych wzdłuż drogi 0354Z. 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych • Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa parkingów Bike&Ride, • Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej • Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<p>Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych. Poza budową lub modernizacją chodników wzdłuż głównych dróg (zwłaszcza powiatowych) należy uwzględnić następujące przedsięwzięcia odciążające:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odtworzenie ciągu nadmorskiego - promenady (zwłaszcza między ul. Orła Białego a Mickiewicza) z jej przedłużeniem w Unieściu od ul. Pogodnej do ul. Rybackiej; • rozwój trasy spacerowej po opasce brzegowej jez. Jamno; • stworzenie dodatkowych ciągów pieszych z osiedla ku centrum Mielna (np. od ul. Szkolnej do UG, kładki łączącej waty przy ujściu rowu melioracyjnego do jez. Jamno, lub kładki z osiedla do Ul. Orła Białego przez zatokę jeziora) • skomunikowanie ul. Wakacyjnej w Mielnie z osiedlem Lechitów oraz wschodniego krańca ul. Kościelnej z plażą. • modernizacja dojść i przejść na plażę. 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
System integracji transportu	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> Budowa centrum przesiadkowego Gminy Mielno 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

6.1.17 GMINA SIEMYŚL

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozków sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa drogi pieszo - rowerowej Siemyśl - Charzyno • Stworzenie sieci komunikacji rowerowej • Likwidacja barier technicznych 	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych • Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa parkingów Bike&Ride, • Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej • Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa drogi pieszo - rowerowej Siemyśl - Charzyno • Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> Budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Charzyno 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

6.1.18 GMINA ŚWIESZYNO

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
			kierowców • Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING	
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	• Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych • Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	• Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery)	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	• Budowa dróg dla rowerów na terenie gminy • Likwidacja barier technicznych	Wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	• Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych • Poprawa oznakowania dróg rowerowych	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	• Budowa parkingów Bike&Ride, • Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w gminie, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej • Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego - rowerowego	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	• Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery)	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	• Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> • Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> • Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa centrów przesiadkowych w miejscowościach Dunowo i Niekłonice 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

6.1.19 GMINA USTRONIE MORSKIE

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji zbiorowej	Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
		Optymalizacja połączeń autobusowych	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie nowych linii autobusowych, obejmujących swym zasięgiem jak największy obszar i jak największą liczbę mieszkańców Dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw, kursy dowozowe 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport zbiorowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Modernizacja i przebudowa odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Przebudowa ul. Ku Stońcu Usprawnienie połączeń do planowanej drogi ekspresowej S6 	Wydajny układ komunikacyjny, ochrona przed zanieczyszczeniami pośrednimi i hałasem
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa i modernizacja parkingów Prowadzenie wydajnej polityki parkingowej 	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców pieszych i zmotoryzowanych, umożliwienie przesiadek typu P&R
	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania informacyjne dot. bezpieczeństwa (informacje prasowe, foldery); Kontynuacja cyklicznych wydarzeń związanych z edukacją ekologiczną, m.in. szkolenia dla kierowców Zachęty do podwozów sąsiedzkich tzw. CARPOOLING i promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie - ECODRIVING 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, poprawa świadomości ekologicznej społeczeństwa, zmniejszenie emisji liniowej
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia	<ul style="list-style-type: none"> Nasadzenia drzew wzdłuż tras komunikacyjnych Prowadzenie monitoringu poziomu hałasu wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych 	Zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, poprawa jakości życia mieszkańców

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z transportu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> Kampanie edukacyjno-informacyjne promujące transport rowerowy (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów	<ul style="list-style-type: none"> Budowa trasy pieszo-rowerowej Kukinia-Ustronie Morskie Likwidacja barier technicznych 	Umożliwienie dojazdu do pracy i głównych ośrodków gospodarczych gminy, zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery, wspieranie ekologicznego transportu rowerowego, zmniejszenie natężenia ruchu na drodze
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie kontrapasów dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych Poprawa oznakowania dróg rowerowych 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie komunikacji rowerowej
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów Bike&Ride, Lokalizacja stojaków rowerowych i krytych wiat parkingowych w mieście, przy obiektach o charakterze użyteczności publicznej Opracowanie koncepcji poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszo - rowerowego 	Zwiększenie atrakcyjności transportu rowerowego, usprawnienie warunków komunikacyjnych pieszych i rowerzystów, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów silnikowych
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. ruchu pieszego (informacje prasowe, foldery) 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się
	Rozwój infrastruktury pieszej	Budowa nowych odcinków dla pieszych	<ul style="list-style-type: none"> Budowa trasy pieszo-rowerowej Kukinia-Ustronie Morskie Budowa ciągów pieszych wraz z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków	<ul style="list-style-type: none"> Modernizacja ciągów pieszych, niedostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych Przebudowa funkcjonalna ulic w centrum 	Popularyzacja pieszego przemieszczania się, również wśród osób o niepełnej sprawności ruchowej

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Planowane inwestycje i zadania	Oczekiwane rezultaty
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej	<ul style="list-style-type: none"> Wykonanie dokumentacji projektowej i rozbudowa oświetlenia ulicznego 	Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców
System komunikacji kolejowej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej	<ul style="list-style-type: none"> Działania promocyjne dot. korzystania z transportu kolejowego (informacje prasowe, foldery) 	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego
System integracji transportowej	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	<ul style="list-style-type: none"> Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Ustroniu Morskim 	Umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu, zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego oraz ekologicznych form przemieszczania się

6.2 PLANOWANE INWESTYCJE A SYSTEM PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

Realizując planowane inwestycje należy analizować sytuację w przestrzeni KKBOF, gdyż prawdopodobną jest jej zmiana. Aby zapobiec rozregulowaniu systemu planowania przestrzennego, warto uwzględnić ten aspekt już na poziomie tworzenia dokumentu. W tym celu zanalizowano powiązanie planowanych inwestycji z istniejącymi dokumentami planowania przestrzennego, jakimi dla poszczególnych jednostek są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W przypadku braku uwzględnienia inwestycji w tych dokumentach możliwe jest pojawienie się konieczności ich aktualizacji, bądź stworzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla miejsc nimi nie objętych.

Proponowane cele uznaje się za zgodne z systemem dokumentów planistycznych. W obszarze studium oraz planów miejscowych sytuacja przedstawia się następująco:

Spójność w obszarze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego:

Nadrzędnym zapisem postępowania poszczególnych miast i gmin jest powzięcie zasad zrównoważonego rozwoju w wytyczaniu kierunków. Można także odnaleźć bezpośrednie nawiązania do mobilności miejskiej - niezbędnych modernizacji i budowy dróg, uzupełnianiu sieci rowerowej o ścieżki i trasy turystyczne, rozwoju transportu kolejowego i zbiorowego, a także morskiego i powietrznego. Ważnym nawiązaniem jest wytyczenie tzw. ścieżek zdrowia oraz kształtowanie zorganizowanych traktów spacerowych wyposażonych w elementy małej architektury. Z zapisów wynika również wskazanie kierowania się w stronę ekologicznych rozwiązań i czystszych technologii oraz podnoszenie poziomu świadomości ekologicznej społeczeństwa.

Dokumenty są spójne również w aspekcie ochrony środowiska; wspomina się o takich celach jak ograniczanie emisji zanieczyszczeń pyłowych i emisji spalin, wprowadzanie ograniczeń dotyczących stref ochrony środowiska czy działania zmierzające do zmniejszenia uciążliwości hałasu. Postulaty odnoszące się wprost do systemu transportowego, to również wpływ na organizację ruchu zmierzający do poprawienia płynności jazdy i wyeliminowania z użytkowania środków transportu, które nie odpowiadają standardom unijnym.

Warto spojrzeć także na postulaty rozwoju turystycznego, jako opierające się między innymi na kształtowaniu takich rozwiązań transportowych, które łączą funkcjonalność oraz rekreację i wypoczynek.

Spójność w obszarze miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:




Wskazane rekomendacje mają swoje miejsce w przestrzeni zarówno uprzednio uwzględnionej w planach, jak i nimi nie pokrytej. Miejscowe plany, w zgodzie z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, wskazują między innymi na takie działania jak lokalizacja niezbędnej dla potrzeb lokalnych infrastruktury technicznej oraz wprowadzanie zieleni izolacyjnej. Dodatkowo wspomina się o terenach ograniczających inwestycje szczególnie szkodliwe dla środowiska.

Ważne ze względu na nowoczesne kreowanie przestrzeni miejskiej są również kolejne zapisy dotyczące realizacji nowej zabudowy po uprzednim wyposażeniu terenu w podstawową infrastrukturę techniczną oraz ochrony istniejących zadrzewień i ich dogęszczania.

6.3 PLANOWANE INWESTYCJE A SYSTEM PLANOWANIA STRATEGICZNEGO

Ustalając nowe cele i inwestycje należy wziąć pod uwagę zapisy już istniejących dokumentów planowania strategicznego. Poniżej dokonano porównania pomiędzy wyznaczonymi celami strategicznymi planu a celami Strategii Rozwoju Kraju 2020 i Strategii ZIT KKBOF. Na poziomie lokalnym uwzględniono strategię rozwoju gmin, gdyż jest to jeden z najczęściej opracowywanych dokumentów. Cztery gminy nie posiadają strategii (Bobolice, Karlino, Białogard, Ustronie Morskie), stąd analiza dotyczyła tylko 15 jednostek opracowanego obszaru.

Czytelnym sposobem jest przedstawienie zależności pomiędzy planowanymi inwestycjami a strategiami rozwoju w postaci tabeli. Oznaczenia odpowiadają kolejno:

	Całkowita zgodność z dokumentem
	Brak jednoznacznych powiązań z dokumentem
	Niezgodność z dokumentem

Przystępując do prac nad planem mobilności, dokonano analizy dokumentów strategicznych (rozdział 3.2). Tym sposobem uwzględniono wyznaczone w nich kierunki rozwoju. Niemniej, aby zapewnić zgodność także po wyznaczeniu szczegółowych inwestycji, wykonano matrycę spójności. Porównując działania z postanowieniami dokumentów wyższego szczebla, dokonano ogólnej analizy, natomiast sprawdzając strategię rozwoju poszczególnych gmin, w razie zgodności/niezgodności wskazano dokładny obszar, który odnosi się do tego do tego przykładu. Przez wzgląd na odmienną strukturę dokumentów sporządzanych na poziomie lokalnym, wybrano do porównania cele/działania odpowiadające poziomowi celom operacyjnym niniejszego dokumentu oraz zunifikowano ich nazewnictwo poprzez nadanie postulatów numerów porządkowych zgodnych z uniwersalnymi zasadami tworzenia strategii. Wyjątkiem jest gmina Sianów, której cele, wyznaczone w sposób ogólny, nie potwierdzają jednoznacznie zgodności w danym obszarze. Pozwala to jednak na domniemanie podjęcia działań zgodnych ze wskazanymi w niniejszym planie. Warto poddać rozwinięcie strategii gminy Sianów, np. w postaci kart projektów, głębszym analizom pod tym kątem.

System komunikacji zbiorowej		Obszar działania
Modernizacja systemu komunikacji zbiorowej	Wprowadzenie ekologicznych środków transportu wraz z infrastrukturą	Cel strategiczny
Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług	Modernizacja istniejących obiektów infrastruktury towarzyszącej	Cel operacyjny
	Optymalizacja połączeń autobusowych	
		Strategia Rozwoju Kraju 2020
		Strategia ZIT KKBOF
	1.3.	m. Koszalin
		m. Kołobrzeg
	3.3.2.	m. Białogard
		gm. Gościno
		gm. Polanów
	Ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją zbiorową.	gm. Sianów
	5.2.	gm. Tychowo
		gm. Będzino
		gm. Biesiekierz
		gm. Dygowo
		gm. Kołobrzeg
		gm. Manowo
	1.2.	gm. Mielno
		gm. Siemysł
	1.1.	gm. Świeszyno

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Strategia Rozwoju Kraju 2020	Strategia ZIT KKBOF	m. Koszalin	m. Kołobrzeg	m. Białogard	gm. Gościno	gm. Polanów	gm. Sianów	gm. Tychowo	gm. Będzino	gm. Biesiekierz	gm. Dygowo	gm. Kołobrzeg	gm. Manowo	gm. Mielno	gm. Siemysł	gm. Świeszyno
System komunikacji samochodowej	Rozwój infrastruktury drogowej	Budowa nowych odcinków			1.1.	2.5.	3.3.1., 3.5.2.	1.2., 1.3., 1.4.	1.2., 2.1.	Zwiększona dostępność drogowa do regionalnych ośrodków wzrostu i obszarów wykluczonych.	1.2.	2.4., 3.1., 3.2.	1.1.	7.2.5.	1.6., 2.1.		1.2.	2.2.	1.2.
		Modernizacja i przebudowa odcinków			1.1.	2.5.	3.3.1., 3.5.2.	1.2., 1.3., 1.4.	2.1.		1.2., 4.3.	3.2., 3.4.	1.1.	7.2.5.	2.1.	2.2.	1.2.	2.2.	1.2.
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej			1.1.		3.3.1.		2.1.		1.2.	3.2.			2.2.	1.3.	1.2.		
	Kreowanie postaw społecznych	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności społecznej			4.6.		2.1.2.		3.5.		1.2., 5.1.	1.9., 3.7., 4.7.		7.4.4.	2.5.			3.1.	1.6.

Obszar działania	Cel strategiczny	Cel operacyjny	Strategia Rozwoju Kraju 2020	Strategia ZIT KKBOF	m. Koszalin	m. Kołobrzeg	m. Białogard	gm. Gościno	gm. Polanów	gm. Sianów	gm. Tychowo	gm. Będzino	gm. Biesiekierz	gm. Dygowo	gm. Kołobrzeg	gm. Manowo	gm. Mielno	gm. Siemysł	gm. Świeszyno
	Ochrona środowiska	Wprowadzenie ekologicznych rozwiązań poprawiających komfort życia							4.2.		1.2., 5.2.	3.28.			2.2., 2.5.				
System komunikacji rowerowej	System komunikacji rowerowej	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie ekologicznym i korzystania z transportu rowerowego			1.4., 3.4.	2.6.	2.2.1., 2.2.3., 3.1.2.	10.2.	1.4., 3.4., 3.5.		5.1.	1.9., 1.13., 3.7., 4.7.		7.4.4.	1.1., 1.4.		3.1.	1.6.	2.7., 3.5., 4.4.
	Rozwój infrastruktury rowerowej	Budowa nowych odcinków dróg dla rowerów			1.4.	2.5.	3.1.1., 3.3.2.	8.1.	2.3., 4.2.		1.3.	1.5., 3.2.		7.2.5.	1.3., 1.4., 2.1.	1.3.	1.2., 3.1.		1.2., 3.5.
		Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków				1.4.	2.5.	3.1.1.		2.3.		1.3., 4.3.	1.1., 3.2.			2.1.	1.3.		
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury			1.4.			8.2.			1.3.				1.3., 1.4.	1.3.	2.3.		3.5.

Obszar działania	Cel strategiczny		Strategia Rozwoju Kraju 2020																	
	Cel operacyjny			Strategia ZIT KKBOF		m. Koszalin	m. Kołobrzeg	m. Białogard	gm. Gościno	gm. Polanów	gm. Sianów	gm. Tychowo	gm. Będzino	gm. Biesiekierz	gm. Dygowo	gm. Kołobrzeg	gm. Manowo	gm. Mielno	gm. Siemysł	gm. Świeszyno
		towarzyszącej																		
System komunikacji pieszej	Kreowanie postaw społeczeństwa	Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej			1.4., 3.4.	2.6.	2.2.1., 2.2.3., 3.1.2.	10.2.	1.4., 3.4., 3.5., 4.2.		5.1.	1.9., 1.13., 3.7., 4.7.		7.4.4.	1.1.		3.1.	1.6.	2.7., 3.5., 4.4.	
		Budowa nowych odcinków dla pieszych			1.4.	2.5.	3.1.1.	1.4.	1.4., 2.1.		1.2.	1.5., 3.2.			1.3., 2.1.	1.3.	1.2., 3.1.	2.2.	1.2., 3.5.	
	Rozwój infrastruktury pieszej	Przebudowa i modernizacja istniejących odcinków			1.4.	2.5.	3.1.1.	1.4.	2.1.		1.2., 4.3.	3.2.			2.1.	1.3., 2.2.	1.2.		3.5.	
		Poprawa funkcjonalności infrastruktury towarzyszącej			1.4.			1.4., 8.2.	2.1.,		1.1.	3.2.	1.5.		2.1.	1.3., 2.2.	1.3., 3.1.	2.2.	1.2., 4.3.	

System komunikacji kolejowej		Obszar działania	
Kreowanie postaw społeczeństwa	Rozwój infrastruktury i połączeń kolejowych	Cel strategiczny	Cel operacyjny
Zwiększanie świadomości mieszkańców w zakresie korzystania z kolei	Działania wspierające rozwój kolei		
		Strategia Rozwoju Kraju 2020	
		Strategia ZIT KKBOF	
4.6.	1.5.	m. Koszalin	
		m. Kołobrzeg	
		m. Białogard	
		gm. Gościno	
		gm. Polanów	
		gm. Sianów	
		gm. Tychowo	
		gm. Będzino	
		gm. Biesiekierz	
		gm. Dygowo	
		gm. Kołobrzeg	
	1.3.	gm. Manowo	
	1.2.	gm. Mielno	
		gm. Siemysł	
		gm. Świeszyno	

System integracji transportowej		Obszar działania
Sprawne zarządzanie transportem	Poprawa dostępności przestrzeni za pomocą różnych środków transportu	Cel strategiczny
Lepsze wykorzystanie infrastruktury transportowej i upłynnienie ruchu	Zaoferowanie możliwości sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu	Cel operacyjny
		Strategia Rozwoju Kraju 2020
		Strategia ZIT KKBOF
1.2.		m. Koszalin
		m. Kołobrzeg
	3.3.2.	m. Białogard
		gm. Gościno
		gm. Polanów
		gm. Sianów
		gm. Tychowo
		gm. Będzino
		gm. Biesiekierz
		gm. Dygowo
		gm. Kołobrzeg
		gm. Manowo
	1.2.	gm. Mielno
		gm. Siemysł
		gm. Świeszyno

Przystępując do prac nad planem mobilności, dokonano analizy dokumentów strategicznych (rozdział 3.2). Tym sposobem uwzględniono wyznaczone w nich kierunki rozwoju. Niemniej, aby zapewnić zgodność także po wyznaczeniu szczegółowych inwestycji, wykonano matrycę spójności. Porównując działania z postanowieniami dokumentów wyższego szczebla, dokonano ogólnej analizy, natomiast sprawdzając strategie rozwoju poszczególnych gmin, w razie zgodności/niezgodności wskazano dokładny obszar, który się do tego odnosi. Przez wzgląd na odmienną strukturę dokumentów sporządzanych na poziomie lokalnym, wybrano do porównania cele/działania odpowiadające poziomowi celom operacyjnym niniejszego dokumentu oraz zunifikowano ich nazewnictwo poprzez nadanie postulatów numerów porządkowych zgodnych z uniwersalnymi zasadami tworzenia strategii.

Spójność w obszarze Strategii Rozwoju Kraju 2020 (SRK)

W SRK nie znaleziono powiązań z działaniami w aspekcie infrastruktury pieszej. Co zastanawiające, nie można wykazać również odniesienia do rozwoju komunikacji rowerowej. Pozostałe rekomendacje odnajdują swoje potwierdzenie w strategii w postaci takich wskazań jak zwiększenie efektywności instytucji publicznych, rozwój kapitału społecznego czy zwiększenie bezpieczeństwa obywatela. Silnym powiązaniem jest zapis dotyczący infrastruktury kolejowej, który uwzględnia modernizację linii oraz infrastruktury uzupełniającej, jaką są dworce i węzły przesiadkowe.

Spójność w obszarze Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT KKBOF)

Strategia wyznacza postulat uzyskania zintegrowanego i zrównoważonego transportu, co jest jednym z trzech nadrzędnych celów strategicznych. Wraz z pojedynczymi przykładami pozostałych dwóch celów, niemal w pełni potwierdza wyznaczone działania w ramach planu mobilności. Kompleksowo wskazuje się rozwój wszystkich gałęzi transportu wraz ze wskazaniem ich połączenia w multimodalne centra przesiadkowe.

Spójność w obszarze strategii rozwoju gmin

Obowiązujące strategie (w liczbie 15) nawiązują do wyznaczonych celów operacyjnych w zróżnicowany sposób. Najczęściej występujące zgodności dotyczą obszaru rozwoju systemu komunikacji samochodowej, rowerowej i pieszej. Znacznie rzadziej można zauważyć spójność pomiędzy dokumentami w aspektach dotyczących komunikacji zbiorowej, kolejowej czy ogólnego systemu integracji transportowej. W odpowiednich rubrykach wskazano dokładne numery postulatów strategii, które potwierdzają wynik analiz.

7 SYSTEM WDRAŻANIA I MONITOROWANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

7.1 WDRAŻANIE POSTANOWIEŃ PLANU MOBILNOŚCI

Plan jest dokumentem perspektywicznym, który wyznacza kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym.

Inwestycje i przedsięwzięcia realizowane w ramach planu mobilności pozwolą na osiągnięcie założonych celów, zapewniając pośrednio realizację zamierzeń zgodnych z innymi dokumentami planistycznymi i strategicznymi. Realizacja celów w większości będzie możliwa przy zewnętrznym wsparciu finansowym. Dlatego też jednym z głównych źródeł finansowania będą Programy Operacyjne oraz inne środki zewnętrzne.

Podstawowymi narzędziami realizacji programu mogą być:

- krajowe programy operacyjne na okres programowania 2014 - 2020, tj. PO Inteligentny Rozwój, PO Infrastruktura i Środowisko, PO Wiedza, Edukacja, Rozwój, PO Polska Cyfrowa, PO Pomoc Techniczna, Program Rozwoju Obszarów Wiejskich,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020,
- programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej,
- inne krajowe programy rozwoju.

W konsekwencji potencjalne źródła finansowania programu obejmują:

- środki Unii Europejskiej - fundusze strukturalne i inwestycyjne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Instrument Łącząc Europę,
- środki budżetu państwa - przewidziane na współfinansowanie projektów oraz jako niezależne źródło finansowania,
- środki budżetów samorządów - wojewódzkich, powiatowych i gminnych - na współfinansowanie projektów lub jako niezależne źródło finansowania,
- inne środki publiczne - np. fundusze celowe,
- środki prywatne - np. środki pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Prace nad realizacją planu powinny rozpocząć się niezwłocznie po uchwaleniu dokumentu.

Proces realizacji planu będzie realizowany przez samorząd miejski przy współpracy z mieszkańcami. Planowane inwestycje powinny być poddawane konsultacjom społecznym, w których to mieszkańcy będą mogli zgłosić swoje uwagi i zaproponować inne rozwiązania. Zebrane uwagi będą rozpatrywane przez poszczególne jednostki i, w przypadku uznania ich za zasadne, będą uwzględniane w realizacji inwestycji.

Skuteczne, terminowe i efektywne wdrażanie planu wymagać będzie uwzględnienia zadań związanych z realizacją postanowień dokumentu w zakresach obowiązków poszczególnych jednostek, w tym przede wszystkim funkcji koordynacyjnych, organizacyjnych, koncepcyjnych, kontrolnych i informacyjnych.

7.2 MONITORING PLANU

Wdrażanie założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej monitorowane będzie poprzez sporządzanie okresowych (np. trzyletnich) raportów oraz głównego raportu (pięcioletniego). Raporty obejmować powinny ogólną ocenę realizacji założeń planu, a ocena powinna być wykonywana przy wykorzystaniu sugerowanych wskaźników oraz zawierać identyfikację napotykaných problemów.

Dzięki temu, raporty przedstawiać będą zarówno ilościowy, jak i jakościowy wymiar realizacji planu. Identyfikacja napotykaných problemów pozwoli dodatkowo na wskazanie ich przyczyn i zaproponowanie rozwiązań.

Sugerowane wskaźniki podzielić należy na dwie grupy: dot. raportów okresowych oraz raportu głównego.

Sugerowane wskaźniki w ramach raportów okresowych:

- liczba dostępnych miejsc parkingowych;
- liczba zmian wprowadzonych w ciągach pieszych;
- liczba przejść dla pieszych (w tym wyposażonych w sygnalizację świetlną);
- długość tras rowerowych;
- długość ulic o ruchu uspokojonym;
- liczba osób objętych działaniami edukacyjnymi (w tym zasięg akcji promocyjnych);
- liczba miejsc postojowych dla rowerów;
- liczba samochodów na 1000 mieszkańców.

Sugerowane wskaźniki w ramach raportu głównego, przeprowadzonego np. w trakcie jak i na koniec okresu wdrażania planu:

- udział osób korzystających z komunikacji publicznej w podróżach codziennych;
- udział osób korzystających z roweru w podróżach codziennych;
- udział osób podróżujących pieszo w podróżach codziennych;
- wskaźnik ruchliwości pieszej (liczba odbywanych podróży na dobę);
- wskaźnik ruchliwości transportu publicznego (liczba odbywanych podróży na dobę);
- wskaźnik ruchliwości rowerowej (liczba odbywanych podróży na dobę).

Ocenę uszczegółowić należy o opinie interesariuszy oraz opis inwestycji/działań poczynionych w ramach realizacji planu, mających wpływ na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej.

Dodatkowo warto sprawdzić stan realizacji inwestycji planu według proponowanych wskaźników zgodnych ze szczegółowym opisem RPO województwa zachodniopomorskiego, np.:

- Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej [szt./rok],
- Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej [MWh/rok],
- Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów [GJ/rok],
- Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO₂/rok],
- Zasięg zrealizowanych przedsięwzięć edukacyjno-promocyjnych oraz informacyjnych [osoby],
- Długość dróg dla rowerów [km],
- Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych [szt.],
- Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” [szt.],
- Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride” [szt.],
- Liczba utworzonych, zmodernizowanych przystanków autobusowych i tramwajowych [szt.],
- Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych [szt.],
- Pojemność taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [osoby],
- Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [szt.],
- Długość stworzonych pasów ruchu tylko dla komunikacji publicznej [km],
- Liczba skrzyżowań z priorytetem dla pojazdów komunikacji publicznej [szt.],
- Liczba zmodernizowanych punktów oświetleniowych [szt.],
- Liczba zrealizowanych działań informacyjno-promocyjnych [szt.],
- Długość wyznaczonych buspasów [km],
- Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej,
- Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”,
- Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”
- Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”,
- Długość wybudowanych dróg gminnych [km],
- Długość przebudowanych dróg gminnych [km],
- Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI) [km],
- Długość zrehabilitowanych linii kolejowych [km],
- Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (CI) [km].

7.3 SPIS MAP, TABEL I WYKRESÓW

SPIS MAP

Mapa 1. Terytorium obejmujące Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny ..	11
Mapa 2. Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym w KKBOF w 2015 r.	71
Mapa 3. Liczba noclegów udzielonych turystom odwiedzającym KKBOF w 2014 roku	73
Mapa 4. Układ transportowy KKBOF	77
Mapa 5. Dojazdy do pracy ludności w sytuacji, gdy obszar KKBOF jest miejscem pracy	80
Mapa 6. Dojazdy do pracy ludności w sytuacji, gdy KKBOF jest miejscem zamieszkania	81
Mapa 7. Istniejące ciągi rowerowe	100
Mapa 8. Użytkowanie terenu w granicach KKBOF	104
Mapa 9. Formy ochrony przyrody w obrębie KKBOF	106
Mapa 10. Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON na 1000 mieszkańców w gminach KKBOF w 2014 r.	109

SPIS TABEL

Tabela 1. Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej	7
Tabela 2. Działania z zakresu partycypacji społecznej zrealizowane w ramach opracowania dokumentu	13
Tabela 3. Na jakich trasach najczęściej się Pan/i porusza na rowerze? (pytanie otwarte, suma wszystkich wskazań to 521).....	18
Tabela 4. W jakich lokalizacjach uważa Pani/Pan, że mógłby taki rower funkcjonować? (pytanie otwarte, suma wszystkich wskazań to 475)	20
Tabela 5. Czy Pana/Pani zdaniem, na terenie gmin wchodzących w skład Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF) zasadne jest stworzenie centrów przesiadkowych (miejsc umożliwiających np. pozostawienie samochodu/roweru i kontynuowanie podróży komunikacją publiczną)?.....	25
Tabela 6. Co Pana/Pani zdaniem stanowi największy problem transportu publicznego na terenie Pana/Pani gminy? (pytanie otwarte, suma wskazań to 540)	27
Tabela 7. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani gminy? (odpowiedzi źle i bardzo źle)	31
Tabela 8. Co Pana/Pani zdaniem stanowi główny problem komunikacyjny Pana/Pani gminy, w zakresie transportu indywidualnego? Pytanie otwarte, suma wskazań to 728.....	32
Tabela 9. Czy Pana/Pani zdaniem na terenie Pana/Pani gminy występują problemy związane z ruchem pieszych?.....	33
Tabela 10. Zmiany liczby ludności KKBOF w latach 2010-2015	67

Tabela 11. Wskaźnik salda migracji na rok 2014, gdzie (1) oznacza gminę miejską, (2) - wiejską, (3) - miejsko-wiejską	69
Tabela 12. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2015r.	74
Tabela 13. Przewoźnicy publiczni transportu publicznego świadczący usługi w rdzeniowych miastach KKBOF	91
Tabela 14. Średni dobowy ruch samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach krajowych znajdujących się na terenie KKBOF w 2005, 2010 oraz 2015 roku	95
Tabela 15. Średni dobowy ruch samochodów osobowych oraz mikrobusów na drogach wojewódzkich znajdujących się na terenie analizowanego obszaru w 2010 oraz 2015 roku.....	96
Tabela 16. Ruch ciężarowy na drogach krajowych i wojewódzkich KKBOF w 2015 r.....	98
Tabela 17. Wybrane pomiary zanieczyszczeń powietrza dla stacji Koszalin Armii Krajowej w roku 2015	107
Tabela 18. Porównanie liczby turystów oraz ilości udzielonych noclegów w gminach KKBOF pomiędzy 2004 a 2014 rokiem.....	110
Tabela 19. Realizacja postulatów przewozowych.....	122
Tabela 20. Normy emisji spalin Euro	126

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Płeć respondentów	15
Wykres 2. Wiek respondentów	15
Wykres 3. Status zawodowy badanych	16
Wykres 4. Miejsce zamieszkania respondentów	16
Wykres 5. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu? (pytanie wielokrotnego wyboru, wyniki nie sumują się do 100%)	17
Wykres 6. Jak często korzysta Pan/Pani z poszczególnych środków transportu (w podziale na jazdę rekreacyjną i obowiązkową - np. dojazd do pracy/szkoły)	18
Wykres 7. Czy korzystałaby Pani/korzystał Pan z roweru miejskiego/regionalnego gdyby funkcjonował?.....	19
Wykres 8. Czy korzystałaby Pani/korzystałby Pan z takiego roweru rekreacyjnie czy obowiązkowo?	21
Wykres 9. Czy byłaby Pani zainteresowana/byłby Pan zainteresowany odpłatnym wykorzystywaniem takiego roweru np. powyżej 15 minut?	21
Wykres 10. Czy przyjeżdżając do miasta (docelowo Koszalin/Kołobrzeg/Białogard*) swoim samochodem skłonna/y byłaby/byłby Pani/Pan go zostawić na parkingu przesiadając się na rower regionalny/miejski lub na inny środek komunikacji miejskiej?	22
Wykres 11. Czy jest Pani/Pan zwolennikiem wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast?	22
Wykres 12. Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas poruszania się na obszarze gminy:....	23

Wykres 13. Jaki średni dystans pokonuje Pan/Pani rowerem (w ciągu jednego dnia, w którym Pan/Pani korzysta z tego środka transportu)?	23
Wykres 14. W jakich przypadkach korzysta Pan/Pani z roweru?	24
Wykres 15. Jakie działania Pana/Pani zdaniem usprawniłyby podróżowanie rowerem? (pytanie wielokrotnego wyboru wyniki nie sumują się do 100%)	24
Wykres 16. Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną Pana/Pani gminy?.....	26
Wykres 17. Ile powinna wynosić Pana/Pani zdaniem częstotliwość kursowania komunikacji publicznej?	26
Wykres 18. Jaki jest dla Pana/Pani akceptowalny czas dotarcia na przystanek komunikacji publicznej?	27
Wykres 19. Z którego rodzaju transportu korzysta Pan/Pani na co dzień?.....	28
Wykres 20. Dlaczego nie korzysta Pan/Pani częściej z komunikacji publicznej?	29
Wykres 21. Co mogłoby Pana/Panią skłonić do rezygnacji z podróży indywidualnym środkiem transportu na rzecz komunikacji publicznej?.....	29
Wykres 22. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani gminy?	30
Wykres 23. Płeć.....	34
Wykres 24. Wiek.....	34
Wykres 25. Status zawodowy	35
Wykres 26. Miejsce zamieszkania.....	35
Wykres 27. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu? (brak sumowania do 100% ze względu na możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi).....	36
Wykres 28. Jak często korzysta Pan/Pani z poszczególnych środków transportu?	37
Wykres 29. Na jakich trasach najczęściej porusza się Pani/Pan na rowerze?	38
Wykres 30. Czy korzystałaby Pani/korzystał Pan z roweru miejskiego/regionalnego gdyby funkcjonował?.....	38
Wykres 31. W jakich lokalizacjach uważa Pani/Pan, że mógłby taki rower funkcjonować?	39
Wykres 32. Czy korzystałaby Pani/korzystałby Pan z takiego roweru rekreacyjnie czy obowiązkowo?	39
Wykres 33. Czy byłaby Pani zainteresowana/byłby Pan zainteresowany odpłatnym wykorzystywaniem takiego roweru np. powyżej 15 minut?	40
Wykres 34. Czy przyjeżdżając do miasta (docelowo Koszalin/Kołobrzeg/Białogard*) swoim samochodem skłonna/y byłaby/byłby Pani/Pan go zostawić na parkingu przesiadając się na rower regionalny/miejski lub na inny środek komunikacji miejskiej? (brak sumowania do 100%)	40
Wykres 35. Czy jest Pani/Pan zwolennikiem wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast?	41
Wykres 36. Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas poruszania się na obszarze gminy?....	41
Wykres 37. Jaki średni dystans pokonuje Pan/Pani rowerem (w ciągu jednego dnia, w którym Pan/Pani korzysta z tego środka transportu)?	42

Wykres 38. W jakich przypadkach korzysta Pan/Pani z roweru?	42
Wykres 39. Jakie działania Pana/Pani zdaniem usprawniłyby podróżowanie rowerem?.....	43
Wykres 40. Czy Pana/Pani zdaniem, na terenie gmin wchodzących w skład Koszalińsko-Kotobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF) zasadne jest stworzenie centrów przesiadkowych (miejsc umożliwiających np. pozostawienie samochodu/roweru i kontynuowanie podróży komunikacją publiczną)?.....	44
Wykres 41. Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną Pana/Pani gminy?.....	45
Wykres 42. Ile powinna wynosić Pana/Pani zdaniem częstotliwość kursowania komunikacji publicznej?	45
Wykres 43. Jaki jest dla Pana/Pani akceptowalny czas dotarcia na przystanek komunikacji publicznej?	46
Wykres 44. Co Pana/Pani zdaniem stanowi największy problem transportu publicznego na terenie Pana/Pani gminy?.....	46
Wykres 45. Z którego rodzaju transportu korzysta Pan/Pani na co dzień?.....	47
Wykres 46. Dlaczego nie korzysta Pan/Pani częściej z komunikacji publicznej? (brak sumowania do 100% ze względu na możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi)	47
Wykres 47. Co mogłoby Pana/Panią skłonić do rezygnacji z podróży indywidualnym środkiem transportu na rzecz komunikacji publicznej? (brak sumowania do 100% ze względu na możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi)	48
Wykres 48. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani gminy?	48
Wykres 49. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów na terenie Pana/Pani gminy?	49
Wykres 50. Co Pana/Pani zdaniem stanowi główny problem komunikacyjny Pana/Pani gminy, w zakresie transportu indywidualnego?.....	50
Wykres 51. Czy Pana/Pani zdaniem na terenie Pana/Pani gminy występują problemy związane z ruchem pieszych?.....	50
Wykres 52. Czy Pana/Pani zdaniem na terenie Pana/Pani gminy występują problemy związane z ruchem pieszych?.....	51
Wykres 53. Wielkość zatrudnienia	51
Wykres 54. Miejsce prowadzenia działalności	52
Wykres 55. Branża.....	52
Wykres 56. Jaki rodzaj transportu wykorzystujecie Państwo w swojej działalności gospodarczej?	53
Wykres 57. Jak ocenia Pan/Pani istniejącą sieć transportową gminy pod względem potrzeb wynikających z prowadzonej działalności?.....	53
Wykres 58. Jak ocenia Pan potrzebę utworzenia na terenie gminy parkingów towarowych?....	54
Wykres 59. Czy zauważa Pan/Pani problemy związane z funkcjonowaniem logistyki gminy pod kątem przewozów towarowych?	54
Wykres 60. W jaki sposób władze gminy, w ramach polityki transportowej, mogłyby wpłynąć na rozwój i usprawnienie przewozów towarowych? (Pytanie wielokrotnego wyboru, procenty nie sumują się do 100)	55

Wykres 61. Czy rozważali Państwo wprowadzenie taboru niskoemisyjnego (hybrydowy, elektryczny, CNG, LPG)?	55
Wykres 62. Liczba ludności KKBOF w 2015 roku.....	66
Wykres 63. Struktury ludności KKBOF w roku 2006 i 2015	68
Wykres 64. Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości wpisanych do rejestru REGON funkcjonujących na terenie KKBOF w 2015 r.	70
Wykres 65. Wskaźnik motoryzacji dla Koszalina, powiatu koszalińskiego, powiatu kołobrzeskiego, powiatu białogardzkiego, województwa zachodniopomorskiego oraz Polski w latach 2009-2014	94
Wykres 66. Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	102
Wykres 67. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	103