

PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO DLA GMINY
GRYFINO

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Gryfino	4
1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	4
1.2. Definicje i określenia	5
2. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim, powiecie gryfińskim i gminie Gryfino	24
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne	32
2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja	35
2.5. Czynniki społeczne.....	42
2.6. Czynniki gospodarcze.....	44
2.7. Ochrona środowiska naturalnego	45
2.8. Dostęp do infrastruktury transportowej.....	50
2.9. Źródła ruchu	53
2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	54
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	61
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	61
3.2. Prognoza popytu	67
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	71
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	71
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	75
4.3. Linie na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych	80
5. Finansowanie usług przewozowych.....	82
5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.....	82
5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji	85
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	86
6.1. Podział zadań przewozowych	86
6.2. Preferencje pasażerów	88
6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami	90
7. Organizacja rynku przewozów	92

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji	92
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	95
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	97
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	101
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	103
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego...	107
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w gminie Gryfino	110
13. Konsultacje społeczne	115
Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Gryfino.....	116
Spis tabel	117
Spis rysunków.....	119

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Gryfino

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gryfino to dokument strategiczny, który wyznacza kierunki rozwoju oraz zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy, uwzględniając aspekty demograficzne, przestrzenne, środowiskowe oraz społeczno-gospodarcze.

Dokument opracowano zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan odnosi się również do celów i założeń dokumentów strategicznych szczebla krajowego, regionalnego i lokalnego, w tym do strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego, powiatu gryfińskiego oraz polityk Unii Europejskiej w zakresie zrównoważonej mobilności.

Dokument określa zasady organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie gminy Gryfino oraz na liniach autobusowych łączących gminę Gryfino z innymi gminami organizowanymi na podstawie stosownych porozumień. Plan zawiera prognozy dotyczące popytu na przewozy, planowaną sieć komunikacyjną, definiuje oczekiwane standardy świadczonych usług oraz sposób organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego. Wdrożenie planu ma na celu zapewnienie powszechnego dostępu do usług przewozowych, poprawę spójności terytorialnej oraz zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego

Struktura niniejszego planu transportowego wynika z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2025 r. poz. 285 ze zm.) oraz z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. nr 117, poz. 684).

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, obowiązek opracowania planu ciąży m.in. na gminie liczącej co najmniej 50 tys. mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a w przypadku zawieranych porozumień z innymi gminami – gdy łączna liczba mieszkańców obszaru gmin objętych porozumieniami przekracza 80 tys. W przypadku niniejszego planu taka sytuacja ma właśnie miejsce.

Zakres przestrzenny planu obejmuje w podstawowym zakresie obszar gminy Gryfino

oraz uzupełniająco – wybrane trasy linii na obszarze Gminy Miasta Szczecin, organizowane przez gminę Gryfino na podstawie zawartych stosownych porozumień.

Treść planu koncentruje się na następujących kwestiach:

- metodyce opracowywania dokumentu planistycznego w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- analizie uwarunkowań wpływających na rozwój sieci transportowej;
- identyfikacji obszaru, na którym planowane jest wykonywanie przewozów;
- analizie obecnych i prognozowanych potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem rozmieszczenia obiektów użyteczności publicznej, zagęszczenia ludności oraz zapewnienia dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczoną mobilnością;
- określeniu preferowanych środków transportu;
- planowanej ofercie przewozowej wraz z określeniem oczekiwanych standardów usług, uwzględniających jakość, wymagania środowiskowe i dostępność infrastruktury przystankowej;
- zasadach funkcjonowania rynku przewozowego;
- organizacji systemu informacji pasażerskiej;
- źródłach i mechanizmach finansowania usług transportowych;
- kierunkach rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz zasadach planowania oferty przewozowej, w tym prezentacji planowanej oferty wraz z uzasadnieniem przyjętych rozwiązań.

Prace nad dokumentem oparto na danych dostarczonych przez gminę Gryfino. Uzupełniająco korzystano także z materiałów źródłowych takich jak publikacje branżowe, dane statystyczne GUS, zasoby internetowe oraz ogólnodostępne wydawnictwa specjalistyczne dotyczące tematyki publicznego transportu zbiorowego.

1.2. Definicje i określenia

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

- **autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym;

- **B&R (Bike & Ride)** – system parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **CNG** (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
- **FRPA** – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, regulowany ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 402 ze zm.);
- **infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego** – punkty ładowania baterii lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
- **jst** – jednostka samorządu terytorialnego;
- **Komunikacja Gminy Gryfino** – autobusowe przewozy osób na liniach komunikacyjnych gminnych w przewozach pasażerskich na terenie Gminy Gryfino oraz w komunikacji miejskiej na trasie Radziszewo – Szczecin;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez miasto na obszarze jego właściwości – miasta i gmin, które z miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **komunikacja regionalna** – drogowe przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego inne niż komunikacja miejska oraz przewozy metropolitalne; w ramach komunikacji regionalnej mogą być realizowane odpowiednio przewozy: gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie – na liniach zwykłych i przyspieszonych;
- **K&R (Kiss & Ride)** – system parkingów zlokalizowanych przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalający na pozostawienie pasażera pojazdu;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

- **ładowanie** – pobór energii przez pojazd: elektryczny, hybrydowy, zeroemisyjny albo niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym – na potrzeby własne tego pojazdu;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – operator publicznego transportu zbiorowego, samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **paliwa alternatywne** – paliwa lub energia wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub gaz płynny (LPG);
- **PKS w Szczecinie sp. z o.o.** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie sp. z o.o., 70-631 Szczecin, ul. Heyki 4, operator przewozów organizowanych przez gminę Gryfino oraz innych organizatorów, a także przewoźnik komercyjny;
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **pojazd elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, w opracowaniu nazywany także autobusem elektrycznym;

- **pojazd hybrydowy** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- **pojazd napędzany wodorem** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, w opracowaniu nazywany także autobusem wyposażonym w ogniwa paliwowe;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożonych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **punkt ładowania** – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu; punkt ładowania może być małej mocy (do 22 kW, z wyłączeniem urządzeń do mocy 3,7 kW zainstalowanych np. w budynkach mieszkalnych) lub dużej mocy (większej niż 22 kW);
- **punkt tankowania CNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania LNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania wodoru** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór;
- **P&R (Park & Ride)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym;

rowym; parkingi takie zlokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;

- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 834 ze zm.);
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 ze zm.);
- **Wydział GK** – Wydział Gospodarki Komunalnej w Gryfinie, ul. 1 Maja 16, 74-100 Gryfino – wykonujący funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Gryfino i gmin, które podpisały z nią porozumienia międzygminne w sprawie wspólnej realizacji zadań w tym zakresie;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „gmina Gryfino”, „miasto Szczecin” czy „powiat gryfiński”, zgodnie z ogólnymi zasadami gra-

matyki, czyli z małej litery, używając wielkiej litery tylko w sytuacji, gdy nazwy te użyto w znaczeniu nazw własnych, np. stron umowy.

2. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, mający ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności, będący efektem upowszechnienia motoryzacji indywidualnej, skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, w tym przede wszystkim zanieczyszczeniem środowiska i wyczerpywaniem przepustowości dróg, co prowadzi w efekcie do częstego występowania kongestii. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Rozwój zrównoważonej mobilności ma przyczyniać się do zwiększenia dostępności obszarów miejskich, zapewnienia warunków jej rozwoju poprzez wzrost bezpieczeństwa, zwiększenie efektywności transportu oraz zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko.

Publiczny transport zbiorowy powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku), czy też inne cechy.

Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju elektromobilności (zwłaszcza w zakresie transportu szynowego) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2020 r. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”¹ uznaje mobilność i transport jako istotne dla wszystkich, dla której najpoważniejszym wyzwaniem jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie jej bardziej zrównoważonego charakteru. W dokumencie stwierdzono, że powodzenie Europejskiego Zielonego Ładu² zależy od zdolności społeczeństwa do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu. W Strategii przyjęto mechanizm gruntownej transformacji, w celu ograniczenia emisji z sektora transpor-

¹ Komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM (2020) 789 final.

² Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

tu o 90% do 2050 r. Przejście na mobilność bezemisyjną uznano za proces nieodwracalny. W tym celu wszystkie rodzaje transportu mają być bardziej zrównoważone, a rozwiązania alternatywne szeroko dostępne, przy odpowiednich zachętach wspierających transformację.

Strategia określa cele pośrednie dla wyznaczenia drogi transformacji, w szczególności:

- w zakresie ograniczenia uzależnienia od paliw kopalnych:
 - do 2030 r. użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 tys. ciężarowych;
 - do 2050 r. niemal wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy i nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne;
- w zakresie wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu:
 - do 2030 r. regularny transport zbiorowy w Unii Europejskiej na dystansie do 500 km będzie neutralny pod względem emisji CO₂;
 - do 2030 r. będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu;
- w zakresie inteligentnej mobilności:
 - do 2030 r. wprowadzenie zintegrowanej sprzedaży biletów elektronicznych;
 - wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2021-2027, określa dla funduszy EFRR, EFS+, Funduszu Spójności oraz EFMRA następujące cele polityki:

- 1) Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej;
- 2) Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem oraz zrównoważonej mobilności miejskiej;
- 3) Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności;
- 4) Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca europejski filar praw socjalnych;
- 5) Europa bliższa obywatelom dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów i inicjatyw lokalnych.

W ramach celu polityki nr 2 rozporządzenie wymienia w zakresach interwencji m.in. odnoszące się do transportu zbiorowego:

077 – Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu;

- 081 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego – umożliwiająca eksploatację taboru bezemisyjnego;
- 082 – Tabor czystego transportu miejskiego – bezemisyjny;
- 083 – Infrastruktura rowerowa;
- 084 – Cyfryzacja transportu miejskiego;
- 085 – Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję gazów cieplarnianych: transport miejski;
- 086 – Infrastruktura paliw alternatywnych.

Fundusze będą prowadzić do wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Europy. Zasadami horyzontalnymi są: poszanowanie praw podstawowych, przestrzeganie Karty praw podstawowych UE, wdrażanie i stosowanie Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, zapewnienie równości mężczyzn i kobiet, zapobieganie dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.

Przydzielanie pomocy ze środków europejskich przekazywane będzie w ramach zawartej umowy partnerstwa.

Wspieranie rozwoju terytorialnego odbywać się będzie w podobny sposób, jak w okresie finansowania 2014-2020, tj. poprzez zintegrowane inwestycje terytorialne, rozwój lokalny kierowany przez społeczność oraz inne narzędzia wspierające opracowane przez państwo członkowskie, na podstawie przyjętych strategii terytorialnych i rozwoju lokalnego.

Z kolei Fundusz Sprawiedliwej Transformacji będzie wspierać realizację celu szczegółowego, jakim jest umożliwienie regionom i ludności łagodzenia skutków transformacji – wpływających na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko – w kierunku osiągnięcia celów Unii na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz w kierunku neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do 2050 r. w oparciu o porozumienie paryskie.

Strategię wykorzystania funduszy europejskich w Polsce w ramach polityki spójności określa Umowa Partnerstwa.

„Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”³, obejmuje działania realizowane w ramach wszystkich pięciu celów polityki spójności Unii Europejskiej oraz cel dodatkowy – w postaci łagodzenia wpływu na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko skutków transformacji dla osiągnięcia wyznaczonych celów na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz neutralnej dla klimatu gospodarki w 2050 r.

³ https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa_Partnerstwa_na_lata_2021_2027.pdf, dostęp: 30.09.2025 r.

W ramach celu CP2 – „Bardziej przyjazna dla środowiska Europa”, celem strategicznym jest budowa niskoemisyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym, w ramach którego wymieniono osiem obszarów. Obszar transport niskoemisyjny i mobilność miejska obejmować ma działania realizowane w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Zakresem wsparcia w ramach tego celu i obszaru objęte mają być m.in.:

- systemy nisko- i zeroemisyjnego transportu kołowego (ekologicznie czyste pojazdy);
- cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS dla transportu publicznego);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (w tym strefy wolne od ruchu, drogi i pasy rowerowe, sieci tras rowerowych, infrastruktura rowerowa, możliwie bezkolizyjne trasy piesze);
- integracja transportu zbiorowego i nowe sposoby przemieszczania się (integracja taryfowa, systemy biletowe, systemy współdzielenia, rozwój innowacyjnych środków transportu);
- rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych komunikacji publicznej;
- przygotowywanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Działania realizowane będą przez miasta oraz w ramach ich obszarów funkcjonalnych, z preferencją posiadających plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Oczekiwanymi rezultatami celu CP2 będą: zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach, poprawa dostępności transportowej realizowana komunikacją zbiorową, wzrost liczby taboru nisko- i zeroemisyjnego w strukturze floty operatorów i wzrost gęstości tras rowerowych w miastach.

W ramach celu CP3 – „Lepiej połączona Europa”, wymieniono natomiast obszar – poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów.

Wsparcie w ramach tego obszaru dotyczy m.in. działań obejmujących:

- infrastrukturę do obsługi pasażerów przewozów wewnątrzwojewódzkich, wewnątrzpowiatowych i wewnątrzgminnych;
- rozbudowę infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych;
- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego, w tym pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego, unowocześnienie taboru i infrastruktury, dostosowanie obiektów i pojazdów do obsługi osób o ograniczonej mobilności, w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi lub regionalnymi centrami wzrostu;

- integrację i promocję różnych form transportu, w tym rozwój węzłów przesiadkowych, w szczególności integrujących z transportem szynowym, rozwój parkingów P&R;
- rozwój infrastruktury dla niezmotoryzowanych i ich ochronę poprzez: tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, uzupełnianie braków w infrastrukturze wzdłuż dróg oraz w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych, a także służących skomunikowaniu z węzłami komunikacyjnymi i innymi środkami transportu;
- wsparcie rozwoju nowych rodzajów zrównoważonego transportu zbiorowego (transport na żądanie oraz promocję nisko- i zeroemisyjnego transportu zbiorowego i indywidualnego).

Oczekiwanyymi rezultatami realizacji celu CP3 będą m.in.: zmniejszenie dysproporcji w dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa, w tym poprzez przeniesienie części potoków pasażerskich na publiczny transport zbiorowy i inne środki zrównoważonego transportu, rozwój skomunikowania pieszo-rowerowego, zwiększenie bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu, wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, w tym jego przywracanie.

Instrumentami realizacji Umowy Partnerstwa będą krajowe i regionalne programy, które wraz z Umową stworzą spójny system dokumentów programowych polityki spójności w perspektywie 2021-2027 w Polsce. W województwie zachodniopomorskim jest to program „Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027”.

Przyjęta przez Radę Ministrów „Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”⁴ jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i stanowi narzędzie do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny.

Strategia określa niezbędne działania i instrumenty wdrażania, a jej celem głównym jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Celem szczegółowym III jest „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. W ramach tego celu wymieniono trzy cele polityki regionalnej, a wśród nich „Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów”, którego realizacja powinna spowodować zwiększenie dostępności transportowej i poprawę mobilności mieszkańców.

⁴ *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24.02.2017 r., M. P. z 2017 r., poz. 260.

W ramach kierunków interwencji wymieniono „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”. Kierunek ten odwołuje się do dokumentu „Krajowa Polityka Miejska 2023”. Wśród działań zmierzających do poprawy warunków rozwojowych miast wskazano:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich i związanych z poprawą jakości powietrza;
- realizację strategii zrównoważonej mobilności miejskiej, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi kompleksowych programów rozbudowy infrastruktury systemów transportu publicznego.

W ramach obszaru transportu jako kierunek interwencji dokument wymienił „zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”.

Wśród działań wymieniono natomiast:

- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, integrację biletową pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego;
- przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz budowę systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego; promocję ruchu rowerowego i pieszego;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

„Krajowa Polityka Miejska 2030”⁵ jest celowym dokumentem ukierunkowanym na rozwój miast i ich obszarów funkcjonalnych. Istotą prowadzenia krajowej polityki miejskiej jest stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju i polepszania jakości życia mieszkańców.

Krajowa Polityka Miejska przyjęła sześć celów, wpisujących się w wizję długofalowego rozwoju miast:

- miasto kompaktowe – rozwijające się w sposób zrównoważony z racjonalnym wykorzystaniem przestrzeni i zasobów;

⁵ Krajowa Polityka Miejska 2030 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 14.06.2022 r., M. P. z 2022 r. poz. 746.

- miasto zielone – przeciwdziałające skutkom kryzysu klimatycznego, z odbudowanymi ekosystemami i zwiększeniem terenów zielonych;
- miasto produktywne – o zdywersyfikowanej gospodarce;
- miasto cyfrowe – wykorzystujące proces transformacji cyfrowej dla wzmacniania relacji z mieszkańcami i przedsiębiorcami;
- miasto dostępne – z równymi szansami i dla wszystkich mieszkańców;
- miasto sprawne – skutecznie zarządzane i współpracujące z uczestnikami procesów rozwoju.

Dokument określił jedenaście wyzwań dla miast, w tym w szczególności wyzwania:

V – poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach;

VI – zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych;

VII – poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ramach wyzwania V jednym z proponowanych rozwiązań jest „Niwelowanie głównych źródeł niskiej emisji w transporcie (ograniczenie ruchu samochodowego)”. Wśród działań w tym dokumencie wymienia się – poza stworzeniem z transportu publicznego atrakcyjnej alternatywy wobec indywidualnej motoryzacji oraz poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego – także ograniczanie ruchu samochodowego w kluczowych obszarach miast. Rozwiązanie to wprowadzane będzie poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego, ograniczenie możliwości rejestracji pojazdów bez wyznaczonych miejsc parkingowych oraz wzrost udziału pojazdów elektrycznych w ruchu miejskim i ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach wyzwania VI zaproponowano kierunki działań:

- A – w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego;
- B – wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego;
- C – w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych;
- D – organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki;
- E – na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego i rowerowego;
- F – na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności;
- G – na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu, gazów cieplarnianych);
- H – na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

W ramach pierwszego z działań w dokumencie zaproponowano m.in. rozszerzenie możliwości tworzenia związków jednostek samorządu terytorialnego o województwa, rozszerzenie współpracy miast z jednostkami obszaru funkcjonalnego, w tym budowę parkingów P&R.

W ramach drugiego z działań zaproponowano m.in. planowanie z uwzględnieniem planów zrównoważonej mobilności (SUMP), integrację SUMP-ów z planami transportowymi oraz zwiększenie liczby węzłów przesiadkowych.

Do działań informacyjnych i digitalizacji zaliczono: instrumenty zarządzania transportem i informacji dla pasażerów, standaryzację wymiany danych pomiędzy systemami, wdrażanie urządzeń zliczających pasażerów oraz rozszerzenie statystyki GUS o mobilność i cyfryzację transportu.

Z kolei działania wspierania najlepszych praktyk to m.in. promowanie SUMP-ów oraz stworzenie katalogu wzorcowych rozwiązań mikromobilności w przestrzeni miejskiej.

Działania na rzecz wzrostu ruchu pieszego i rowerowego obejmują zmiany w prawodawstwie, upowszechnienie kontraruchu, wsparcie samorządów w realizacji inwestycji dla ruchu pieszego i rowerowego oraz edukację w szkołach.

W zakresie ograniczania uciążliwości środowiskowej transportu samochodowego w dokumencie zaproponowano m.in. kontynuowanie wymiany floty transportu publicznego na nisko- i zeroemisyjny oraz ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach ostatniego z kierunków działań zaproponowano: uelastycznienie funkcjonowania stref parkowania, tworzenie stref uspokojonego ruchu w gminach, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast, umożliwienie finansowania przez inwestorów – zamiast miejsc parkingowych – transportu publicznego i umożliwienie realizacji inwestycji transportowych przez miasta poza ich granicami, np. w postaci budowy parkingów P&R.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”⁶ wymieniła siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym: adaptację do zmian klimatu, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Jako problemy wskazano m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej i brak zintegrowanej przestrzeni oraz funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

Strategia określiła cel główny i cele szczegółowe polityki regionalnej. Dokument zdefiniował podstawowe zasady polityki regionalnej jako:

- subsydiarność;
- zintegrowane podejście terytorialnego;
- partnerstwo i współpracę;
- koncentrację terytorialną i tematyczną;

⁶ „Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 7.01.2021 r <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego>, dostęp: 30.09.2025 r.

- podejmowanie decyzji w oparciu o dowody;
- warunkowość zrównoważonego inwestowania.

Strategia zdefiniowała trzy cele szczegółowe, a w ramach nich kierunki działań. Cel szczegółowy nr 1 – „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” nakierowano na takie obszary strategicznej interwencji jak: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz wschodnią Polskę.

W ramach opisywanego celu nakreślono kierunek działań nr 1.5 – „Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów”, dotyczący także infrastruktury transportowej.

Jako działania w ramach tego celu wymieniono m.in.:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich związanych z poprawą jakości powietrza oraz adaptacją do zmian klimatu obszarów miejskich, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi wykorzystania OZE i ochroną środowiska naturalnego;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany dla osób starszych i osób z niepełnosprawnościami;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniającego jakość połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem i ważnymi sąsiadującymi ośrodkami.

Cel szczegółowy nr 3 – „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie” ukierunkowany jest na współpracę samorządów wojewódzkich z samorządami dużych miast i wykorzystanie ich doświadczenia do współpracy i powiązań z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Jako pożądany obszar takiego współdziałania dokument wymienia m.in. kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego transportu publicznego (multimodalnego). Jednym z kierunków interwencji jest „Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym”, w ramach którego wiodącą rolę przyznaje się samorządowi województwa, a jako narzędzia polityki proponuje się porozumienia terytorialne i strategie rozwoju ponadlokalnego.

Aktualnie w opracowaniu jest dokument „Koncepcja rozwoju kraju 2050”.

W „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”⁷ określa się jako misję nakreślenie kierunków rozwoju transportu – aby etapowo do 2030 r. możliwe było zwiększenie dostępności transportowej, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Celem głównym Strategii jest „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”.

Dokument wymienia następujące kierunki interwencji:

1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
5. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Jako priorytet usprawnienia zarządzania transportem miejskim określono redukcję kongestii w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, m.in. poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich oraz promowanie łańcuchów ekomobilności – ruchu rowerowego i pieszego, a także promowanie wykorzystania transportu szynowego.

W kwestii rozwoju transportu miejskiego dokument przewiduje:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi w aspekcie przestrzennym, sieciowym, taryfowym i informacyjnym;
- promowanie tworzenia stref uspokojonego ruchu w centrach miast oraz rozwiązań dla logistyki transportu towarów;
- zwiększenie dostępności transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obrębie obszarów miejskich i aglomeracyjnych;
- stopniową wymianę taboru na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;

⁷ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

- wdrożenie wspólnego systemu informatycznego i telekomunikacyjnego dla wszystkich rodzajów transportu;
- upowszechnienie nowych form mobilności, w szczególności poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania i stref centralnych z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocję wspólnego podróżowania, promowanie nowoczesnej i proekologicznej polityki parkingowej oraz ruchu rowerowego i pieszego;
- promowanie rozwiązań zmniejszających popyt na transport.

W ramach kierunku nr 2 w obszarze pasażerskiego transportu kolejowego przewiduje się realizację projektu „Wspólny Bilet”, którego celem będzie umożliwienie pasażerom zakupu biletu na cały przejazd niezależnie od przewoźnika, docelowo zintegrowanego także z podsystemami regionalnymi i lokalnymi. Przewiduje się także włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny bilet”.

Strategia przewiduje wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w transporcie, takich jak np. rozwój elektronicznego systemu poboru opłat, mobility as a service, czy też pojazdy autonomiczne.

W ramach kierunku nr 3 Strategia przewiduje:

- stworzenie warunków do rozwoju transportu publicznego na terenie całego kraju, w tym poprzez system jego finansowania;
- koordynację zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie: województwo – powiat – gmina;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów zmotoryzowanym transportem indywidualnym;
- rozwijanie koncepcji „Wspólny Bilet”;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- promocję i rozwój ruchu rowerowego i pieszego.

W dokumencie wskazano, że wsparcie udzielane będzie m.in. dla:

- rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności;
- wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, transportu zbiorowego;
- systemów współdzielenia pojazdów

przy jednoczesnym ograniczaniu używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym.

W dokumencie przewiduje się szereg działań promocyjnych dotyczących w szczególności:

- elektryfikacji transportu drogowego;

- niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii;
- wykorzystania samochodów elektrycznych oraz przygotowanie do sukcesywnego wdrażania pojazdów autonomicznych;
- tworzenia stref ograniczonej emisji transportu.

Działaniem wymienionym w ramach tego kierunku jest także zmniejszenie kongestii transportu, które ma być realizowane poprzez zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób, wydzielanie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego, budowę systemów parkowania P&R i B&R, zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, promocję ruchu pieszego i rowerowego oraz rozbudowę łańcuchów ekomobilności.

„Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności”⁸ jest dokumentem programowym stanowiącym podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility). Dokument ten oparty został na Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. – ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. UE L 57 z 18.02.2021 r.).

Środki pozyskane w ramach Planu przeznaczone będą na przedsięwzięcia związane z transformacją klimatyczną i cyfryzacją, w tym szczególności na inwestycje w transport szynowy w miastach i w regionalny pasażerski tabor kolejowy.

Proponowane działania wymienione w tym dokumencie są zgodne z zapisami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Samorządy otrzymają wsparcie m.in. w zakresie inwestycji w rozbudowę infrastruktury i w środki transportu zapewniające czyste środowisko, w szczególności w nisko- i zeroemisyjny tabor autobusowy oraz pasażerski tabor kolejowy.

Jednym z celów szczegółowych planu jest zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności.

Oczekiwanyymi rezultatami są m.in.:

- zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM_{2,5} i PM₁₀);
- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół sześciu komponentów:

A. Odporność i konkurencyjność gospodarki;

⁸ <https://www.gov.pl/web/aktywa-panstwowe/krajowy-plan-odbudowy-i-zwiekszania-odpornosci>, dostęp: 30.09.2025 r.

- B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności;
- C. Transformacja cyfrowa;
- D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia;
- E. Zielona, inteligentna mobilność;
- F. Poprawa jakości instytucji i warunków realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

W ramach każdego z komponentów określono cel, cele szczegółowe reformy i inwestycje.

Cel komponentu E to „Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa”.

W ramach celu E określono cele szczegółowe:

- E1 – „Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”, a w nim reformę „E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”;
- E2 – „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, a w nim reformy: „E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” oraz „E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu”.

W ramach reformy E1.1 określono m.in. inwestycje „E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”, której celem jest zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi oraz rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.

Dokument założył wprowadzenie ustawowego obowiązku wymiany autobusów na elektryczne i wodorowe w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. W Planie przyjęto także dwukrotne zwiększenie liczby pojazdów o zerowej emisji do 2026 r. i jednocześnie wsparcie zakupu 579 szt. autobusów zero- i niskoemisyjnych dla obszarów pozamiejskich.

Dokument założył również utrzymanie wsparcia dla przewozów pozamiejskich z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Przyjęto w nim także wprowadzenie opłaty rejestracyjnej i podatku od posiadania pojazdu – uzależnionych od ich emisyjności.

Plan przewiduje, że wsparcie będzie udzielane także dla opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego

w województwie zachodniopomorskim, powiecie gryfińskim i gminie Gryfino

Problematyka publicznego transportu zbiorowego zawarta została w różnych dokumentach strategicznych województwa zachodniopomorskiego.

W „Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego z perspektywą do 2030 roku”⁹ przygotowana została w trzech scenariuszach: optymistycznym, pośrednim i pesymistycznym. Strategia definiuje wizję rozwoju województwa jako lidera niebieskiego i zielonego wzrostu zapewniającego wysoką jakość życia mieszkańców.

W Strategii zdefiniowano cztery cele strategiczne województwa:

- I. Otwarta społeczność;
- II. Dynamiczna gospodarka;
- III. Partnerski region;
- IV. Sprawny samorząd.

Dla każdego z celów strategicznych określono cele kierunkowe.

W ramach celu „IV. Sprawny samorząd”, opisanego jako „Skuteczny samorząd – zintegrowany region. Równość terytorialna w dostępie do wysokiej jakości usług publicznych”, wymieniono m.in. cel kierunkowy „3.1. Rozwój głównych ośrodków miejskich”, dotyczący m.in. obszaru funkcjonalnego Szczecina, obejmującego także gminę Gryfino. Natomiast celem kierunkowym związanym z transportem publicznym jest cel kierunkowy „3.3. Zapewnienie zintegrowanej i wydolnej infrastruktury”.

Plan zakłada wzrost liczby pasażerów komunikacji miejskiej z 10,6 w 2017 r. do 14,0 przejazdów w 2030 r. na 100 tys. ludności oraz utrzymanie liczby pasażerów przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych w przeliczeniu na 1 mieszkańca.

„Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” jest dokumentem wdrożeniowym Funduszy Europejskich dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2021-2027.

Głównym celem dokumentu jest określenie i wytyczenie kierunków oraz wizji rozwoju systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego w horyzoncie czasowym do 2030 roku.

Plan przedstawia planowane działania w zakresie infrastruktury transportowej: kolejowej, drogowej i rowerowej, w kilku scenariuszach: referencyjnym (BAU), stabilnego oraz dostępnego regionu. Jako scenariusz preferowany wybrano „dostępny region”.

⁹ Strategia przyjęta uchwałą nr VIII/100/19 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 28 czerwca 2019 r.

Program wyznaczył cztery cele a wśród nich cel „I. Zrównoważony transport dostępny dla każdego”, z jednym kierunkiem „1.1. Zwiększenie ofertowej dostępności transportowej”. Jako proponowane działania w ramach tego kierunku wskazano:

- 1.1.1. Koordynacja i rozwój przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego;
- 1.1.2. Popularyzacja zrównoważonej mobilności poprzez działania edukacyjne i informacyjne;
- 1.1.3. Wdrażanie jednolitej oferty taryfowej a ramach systemu „wspólny bilet”.

Natomiast w ramach celu „II. Spójna i wydajna infrastruktura” i kierunku „2.1. Zwiększenie infrastrukturalnej dostępności transportowej”, wskazano jako działanie m.in.: „2.1.5. Rozwijanie spójnej regionalnej sieci tras rowerowych”.

Z kolei cel „III. Bezpieczeństwo i zdrowie”, zawiera dwa kierunki, w tym kierunek „3.1. Ograniczenie wpływu transportu na środowisko”, a w nim działania:

- 3.1.1. Rozwój niskoemisyjnego i zeroemisyjnego taboru;
- 3.1.2. Wsparcie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych.

Natomiast drugim kierunkiem jest „3.2. Poprawa bezpieczeństwa systemów transportowych”, w ramach którego jednym z działań jest „3.2.3. Poprawa standardów bezpieczeństwa sieci dróg rowerowych”.

Cel „IV. Efektywne zarządzanie i cyfryzacja transportu” dotyczy dwóch kierunków: „4.1. Aktywnego zarządzania polityką transportową” oraz „4.2. Cyfryzacja usług i danych”. Pierwszy obejmuje jako działanie m.in. „4.1.1. Rozwój systemów aktywnego monitorowania potrzeb transportowych”.

Program „Fundusze Europejskie dla Zachodniopomorskiego 2021-2027”¹⁰ zawiera priorytety interwencji dotyczące wykorzystania środków pomocowych Unii Europejskiej z horyzontu finansowania 2021-2027.

Priorytet nr 3 „Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza Zachodniego” dotyczy realizacji celu szczegółowego „RSO 2.8. Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej (EFRR)” określonego w art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia (UE) 2021/1058 „(viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej”. Wsparcie przeznaczone jest dla obszarów funkcjonalnych miast, w tym Szczecińskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz obszaru funkcjonalnego Gryfic i przeznaczone będzie na rozwój zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego oraz bezemisyjnej mobilności.

¹⁰ <https://funduszeuropomorskie.pl/dokumenty/3837-program-fundusze-europejskie-dla-pomorza-2021-2027>, dostęp: 30.09.2025 r.

Środki pomocowe skierowane będą m.in. na:

- centra przesiadkowe łączące minimum trzy środki transportu;
- obiekty P&R zapewniające integrację z publicznym transportem zbiorowym;
- transport publiczny na życzenie, wykorzystujący pojazdy zeroemisyjne lub autonomiczne ekologicznie czyste pojazdy;
- niskoemisyjny i zeroemisyjny tabor publicznego transportu zbiorowego, spełniający wymogi ekologicznie czystych pojazdów;
- infrastrukturę dla ruchu pieszego;
- drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe oraz obiekty B&R, wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- zaplecze techniczne do obsługi taboru, modernizację zajezdni autobusowych wraz z infrastrukturą do ładowania i tankowania pojazdów;
- przystanki i infrastrukturę punktową służącą poprawie jakości transportu publicznego.

Przewiduje się także działania edukacyjne, w szczególności w powyższym zakresie.

Wszystkie inwestycje w infrastrukturę i tabor transportu miejskiego powinny być uzupełnione działaniami poszerzającymi zasięg transportu publicznego i podnoszącymi jakość oferowanych usług.

Wsparciem objęta będzie również realizacja działań związanych z przygotowaniem i aktualizacją planu zrównoważonej mobilności (SUMP lub równoważny).

Projekty realizowane w ramach celu szczegółowego muszą wynikać ze strategii ZIT oraz dotyczyć publicznego transportu miejskiego.

Priorytet nr 4 „Fundusze europejskie dla lepiej połączanego Pomorza Zachodniego” przeznaczony został przede wszystkim zapewnieniu dostępności transportowej najbardziej wykluczonych transportowo obszarów województwa, w tym obszarów pozbawionych dogodnego dostępu do transportu publicznego.

Istotne znaczenie będzie miało zwiększenie roli publicznego transportu zbiorowego, a działania będą dotyczyły:

- zakupu i modernizacji taboru autobusowego wykorzystywanego w pozamiejskim publicznym transporcie zbiorowym;
- zakupu bezemisyjnego taboru kolejowego.

Ponadto, wspierane będą systemy ITS, w tym dla taryfowej integracji transportu zbiorowego w skali regionalnej i lokalnej

„Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 2030”¹¹ określa misję i wizję rozwoju obszaru oraz wyznaczyła cel główny, cztery cele rozwojowe, a w nich cele operacyjne.

W ramach celu strategicznego „3. Zapewnienie dobrostanu mieszkańców oraz dostępności do wysokiej jakości usług publicznych” wymieniono w szczególności cele operacyjne:

- 3.1. Zapewnienie wysokiej jakości usług transportu publicznego oraz zintegrowanego systemu mobilności SOM;
- 3.2. Integracja różnych form transportu aglomeracyjnego oraz rozwój systemu zarządzania ruchem.

Jako kierunki działań dotyczące celu operacyjnego 3.1. wskazano m.in.:

- usprawnienie usług publicznego zbiorowego;
- budowa i przebudowa infrastruktury transportowej (w tym parkingów);
- rozwój infrastruktury dla transportu pieszego, rowerowego i urządzeń transportu osobistego;
- integracja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z innymi rodzajami transportu publicznego i indywidualnego, system przesiadkowy.

Jako kierunki działań dotyczące celu operacyjnego 3.2. wskazano natomiast m.in.:

- integracja systemów transportowych w OF;
- budowa systemu zarządzania transportem publicznym w OF;
- optymalizacja środków i systemów transportowych;
- innowacje w transporcie;
- badania i rozwój niekonwencjonalnych źródeł energii napędu środków transportu;
- kształtowanie zmiany zachowań komunikacyjnych w społeczeństwie;
- integracja zróżnicowanych form transportu zbiorowego i parkowania we współpracy z sektorem prywatnym.

W „Planie zrównoważonej mobilności miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą do 2040)”¹², przeanalizowano trzy scenariusze rozwoju: bazowy, nowej kultury mobilności oraz inteligentnej mobilności, wskazując ostatni jako przewidziany do wdrożenia. Dokument określa wizję zrównoważonej mobilności oraz dwa cele horyzontalne:

- poprawa dostępności transportu publicznego oraz bezpieczeństwa;
- ograniczenie wpływu transportu na środowisko.

¹¹ <https://som.szczecin.pl/strategia/>, dostęp: 30.09.2025 r.

¹² <https://som.szczecin.pl/sump/2023/12/08/dokumentacja-do-pobrania/>, dostęp: 30.09.2025 r.

Plan określa także cztery cele operacyjne, w różnym stopniu powiązane z celami horyzontalnymi:

1. Budowa sprawnego i odpornego metropolitalnego systemu transportowego;
2. Zapewnienie dostępności wysokiej jakości usług transportu publicznego i bezpieczeństwa;
3. Wzmacnianie turystycznej specjalizacji ZOM poprzez poprawę mobilności;
4. Efektywne i skuteczne zarządzanie mobilnością w SOM.

Cele horyzontalne powinny być osiągnięte do 2040 r., a cele operacyjne do 2030 r. Do każdego celu operacyjnego przypisano zbiory działań. Pakietem działań nr 1 jest atrakcyjny transport zbiorowy, nr 2 – mobilność aktywna, nr 3 – bezpieczny obszar metropolitalny, nr 5 – atrakcyjna przestrzeń metropolitalna, a nr 7 – transport niskoemisyjny.

W ramach pakietu nr 1 przewiduje się 38 działań, a w szczególności:

- 1.1. Utworzenie związku międzygminnego przez gminy realizujące zadania organizatora transportu autobusowego i tramwajowego,
- 1.7. Wprowadzenie biletu metropolitalnego;
- 1.9. Wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych w tym honorowanie biletów w transporcie dalekobieżnym na obszarze SOM;
- 1.14. Budowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu metropolitalnym (węzłów nadrzędnych) w powiązaniu ze stacją kolejową;
- 1.15. Budowa co najmniej jednego węzła głównego w gminie i centrów przesiadkowych jako węzłów pomocniczych;
- 1.17. Rozszerzanie sieci autobusowej;
- 1.18. Budowa oraz przebudowa przystanków autobusowych i tramwajowych oraz stacji i przystanków kolejowych w formie przyjaznej dla pasażera;
- 1.19. Budowa parkingów Park&Ride, Bike&Ride i Kiss&Ride;
- 1.23. Regularne badania potrzeb i zachowań transportowych;
- 1.24. Wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza ze szczególnymi potrzebami);
- 1.29. Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu, np. wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie;
- 1.30. Rozwój transportu na życzenie;
- 1.31. Wsparcie rozwoju portów w zakresie obsługi regularnego i turystycznego ruchu pasażerskiego w transporcie drogą wodną;
- 1.32. Uruchomienie regularnych połączeń transportem wodnym.

Gryfino zostało w dokumencie wyznaczone jako węzeł przesiadkowy główny, a Daleszewo, Młynki i Sobieradz jako graniczne.

W ramach kluczowych projektów i przedsięwzięć wymieniono m.in.: przystanek kolejowy Radziszewo na linii kolejowej nr 231 (pomiędzy Daleszewem a Szczecinem Żydowce) oraz lokalizacja przystanku kolejowego dla Osiedla Południe w Gryfinie.

W ramach pakietu nr 2 przewiduje się 5 działań z zakresu ruchu rowerowego, a w szczególności:

- 2.2. Opracowanie spójnego schematu dróg rowerowych i ciągów pieszych w obszarze funkcjonalnym SOM i transgranicznym obszarze oddziaływania o parametrach dopasowanych do prognozowanych potrzeb i standardzie wyposażenia zgodnego z przyjętymi standardami;
- 2.3. Rozwój infrastruktury dla pieszych i UTO spójnej w skali obszaru funkcjonalnego SOM i transgranicznego obszaru oddziaływania;
- 2.4. Budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej dotarcie do głównych generatorów ruchu i punktów przesiadkowych.

W ramach kluczowych projektów i przedsięwzięć tego pakietu wymieniono w Gminie Gryfino: budowę ścieżki rowerowej Gryfino, ul. Łużycka – Krzywy Las – Dolna Odra, budowa odcinków ścieżki rowerowej wzdłuż obwodnicy Gryfina, rozbudowa ścieżek rowerowych w celu zintegrowania z trasami rowerowymi na terenie SOM (Chwarstnica, Sobieradz, Gardno, Stare Czarnowo, od ul. Łużyckiej do Szczawna).

Pakiet nr 3 obejmuje 20 działań, a wśród nich takie jak:

- 3.5. Budowa, rozbudowa i uzupełnianie infrastruktury dla pieszych realizowane zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego;
- 3.6. Wyznaczanie stref ruchu pieszego i wóznego;
- 3.9. Tworzenie stref „Tempo 30” ruchu uspokojonego i o ograniczonej dostępności.

W ramach tego pakietu przewiduje się utworzenie strefy ruchu uspokojonego w centralnym obszarze zurbanizowanym Gryfina.

Pakiet nr 5 obejmuje 23 działania, w szczególności takie jak:

- 5.1. Wypracowanie zasad współpracy JST w obszarze funkcjonalnym SOM i transgranicznym obszarze oddziaływania w zakresie integracji i planowania rozwoju zrównoważonej mobilności;
- 5.10. Wdrażanie jednolitej w SOM polityki parkingowej;
- 5.11. Rozwój stref płatnego parkowania;
- 5.18. Rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;

5.19. Stymulowanie powstawania centrów lokalnych w otoczeniu węzłów przesiadkowych poprzez działania planistyczne.

Strefę płatnego parkowania planuje się w szczególności w centralnym rejonie zurbanizowanym Gryfina.

Pakiet nr 7 obejmuje 11 działań, w tym dotyczące drogowego transportu autobusowego:

- 7.1. Wymiana taboru autobusowego na nisko- lub zeroemisyjny;
- 7.4. Elastyczne w perspektywie długoterminowej kształtowanie stawki opłat za parkowanie w strefach płatnego parkowania dla pojazdów z napędem alternatywnym zapewniające osiągnięcie celów Planu;
- 7.5. Elastyczne w perspektywie długoterminowej stosowanie specjalnych miejsc parkingowych dla samochodów z napędem alternatywnym zapewniające osiągnięcie celów Planu;
- 7.11. Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych usprawniających sterowanie ruchem (systemy sterowania ruchem, systemy selekcji i priorytetyzacji).

Powiat Gryfiński posiada opracowaną w 2015 r. „Strategię Rozwoju Powiatu Gryfińskiego na lata 2015-2020”¹³, która straciła już swą aktualność. Dokument określał wizję i misję rozwoju oraz cele strategiczne i kierunkowe oraz priorytety rozwoju. Jednym z wyznaczonych celów był „3. Zwiększenie przestrzennej konkurencji powiatu”, a w nim celem kierunkowym „Stworzenie efektywnego, dostępnego zintegrowanego systemu transportowego”.

„Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gryfińskiego na lata 2021–2024 z perspektywą do roku 2030”¹⁴ wyznacza dziesięć celów dla dziesięciu obszarów interwencji, a w ramach każdego z obszarów kierunki interwencji.

W obszarze interwencji „ochrona klimatu i jakości powietrza” celem jest „Poprawa i ochrona jakości powietrza”. Dla realizacji tego celu w ramach kierunku interwencji „zmniejszenie liniowej emisji zanieczyszczeń” wyznaczono m.in. zadania: „Budowa i modernizacja infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego (drogi rowerowe, chodniki)” oraz „Organizacja, finansowanie i rozwój systemu transportu publicznego (zbiorowego) na terenie powiatu”.

W obszarze interwencji „zagrożenie hałasem” celem jest „Poprawa klimatu akustycznego środowiska”. Dla jego realizacji w ramach kierunku interwencji „Działania administracyjne, kontrolne oraz edukacyjne z zakresu ochrony przed hałasem” wyznaczono m.in. zadanie

¹³ Strategia przyjęta uchwałą nr XII/75/2015 Rady Powiatu w Gryfinie z dnia 26 listopada 2015 r.

¹⁴ Program przyjęty uchwałą nr XXXI/225/2021 Rady Powiatu Gryfińskiego a dnia 7 października 2021 r.

„Prowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych promujących transport zbiorowy oraz alternatywny (pieszy, rowerowy)”.

„Strategia Rozwoju Gminy Gryfino do 2030 r.”¹⁵ przedstawia wizję i misję rozwoju gminy oraz cele strategiczne, operacyjne i kierunki działań. Cele operacyjne są uszczegółowieniem celów strategicznych w poszczególnych obszarach interwencji.

Celem strategicznym nr 1 jest „Podniesienie jakości życia mieszkańców oraz zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej gminy”. Cel ten obejmuje siedem obszarów interwencji, w tym infrastrukturę komunalną i turystykę. Dla tego obszarów infrastruktury komunalnej oraz gospodarki celem operacyjnym jest „1.2. Rozwój gospodarczy w powiązaniu z rozwojem infrastruktury komunalnej”. Jednym z wymienionych kierunków działania w obszarze infrastruktury komunalnej jest budowa i modernizacja dróg na terenie gminy. Dla obszaru turystyki celem operacyjnym jest „1.4. Rozwój infrastruktury i oferty turystycznej”, a jednym z kierunków zadań dalszy rozwój sieci ścieżek rowerowych.

Celem strategicznym nr 3 jest „Rozszerzenie współpracy w ramach aglomeracji szczecińskiej”. Cele obejmują obszary komunikacji oraz infrastruktury aglomeracyjnej, dla których celem operacyjnym jest: 3.1. Poprawa komunikacji oraz rozwój infrastruktury aglomeracyjnej”.

Kierunkami rozwoju w obszarze komunikacji są:

- integracja transportu publicznego we wszystkich aspektach;
- optymalizacja rozkładu jazdy komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców;
- wprowadzenie SDIP – systemu dynamicznej informacji dla pasażera.

Natomiast w obszarze infrastruktury aglomeracyjnej kierunkami są:

- tworzenie spójnego systemu ścieżek rowerowych, pieszych i wodnych;
- poprawa dostępności terenów rekreacyjnych i turystycznych (komunikacja publiczna, infrastruktura drogowa, parkingowa, miejsca odpoczynku).

Inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach wdrożenia Strategii były w szczególności: budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Gryfinie oraz budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem odcinków linii kolejowych: 406, 273 i 351.

Uchwałą nr XI/89/24 z dnia 19 grudnia 2024 r. Rada Miejska w Gryfinie przystąpiła do opracowania Strategii Rozwoju Gminy Gryfino 2040.

„Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Gryfino na lata 2017-2035”¹⁶ obejmuje jednostki delimitacyjne: Gryfino 1 i Nowe Czarnowo oraz tereny zurbanizowane w jednostkach Dołgie

¹⁵ Strategia przyjęta uchwałą nr LII/516/18 Rady Miejskiej w Gryfinie z dnia 27 września 2018 r. oraz zaktualizowana uchwałą nr XII/104/19 z dnia 26 września 2019 r.

i Sobiemyśl. Dokument określa wizję, cele i kierunki rewitalizacji. Program nie odnosi się do transportu zbiorowego, jedynie w ramach celu „4. Poprawiony stan zasobów mieszkaniowych, środowiska oraz infrastruktury technicznej obszaru rewitalizacji” wskazano remonty dróg oraz budowę chodników jako jedne z kierunków działań.

2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

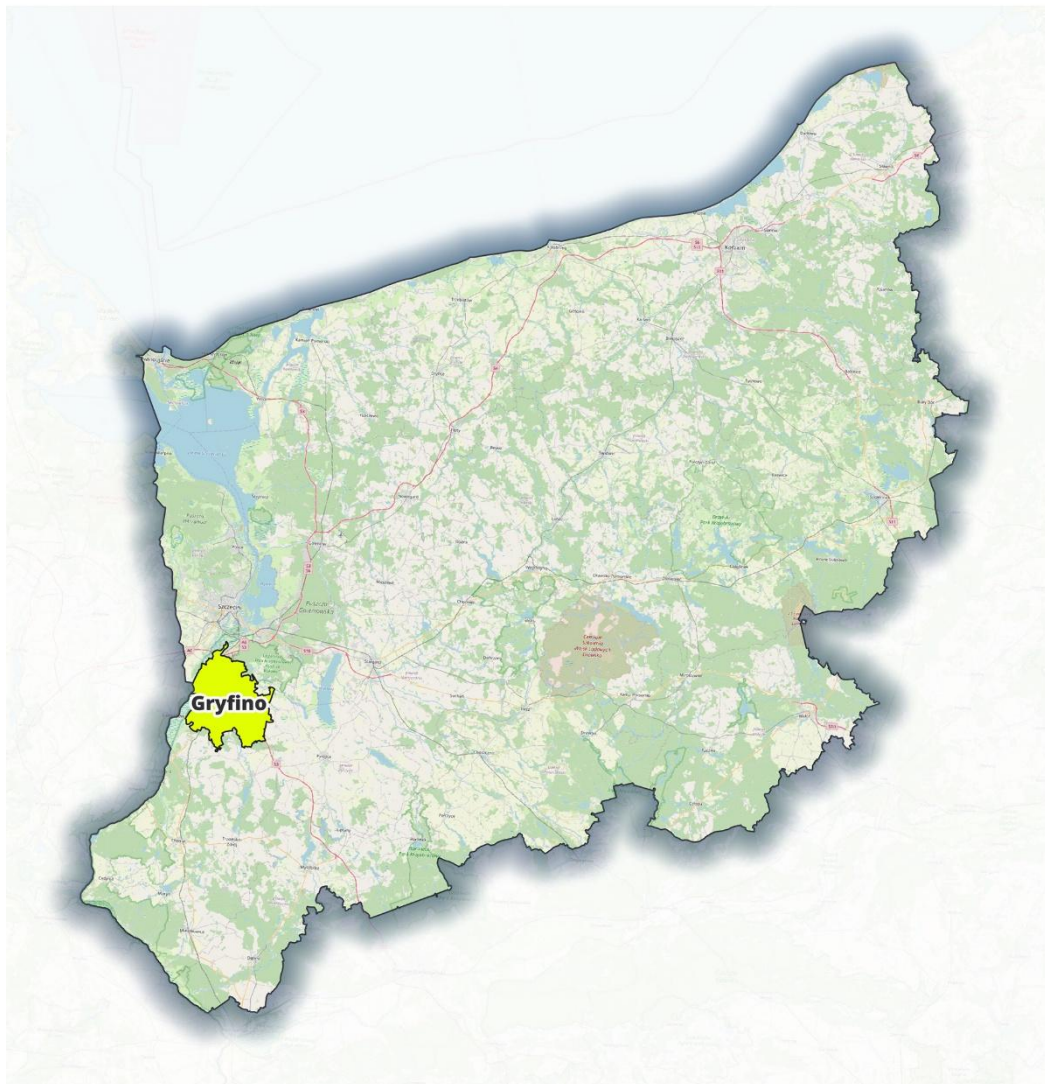
Rozpoznanie potrzeb transportowych danego obszaru należy poprzedzić wcześniejszą analizą położenia geograficznego i zagospodarowania przestrzennego. Sieć osadnicza, urbanizacja, gęstość zaludnienia, struktura użytkowania gruntów, rzeźba terenu, lokalizacja szkół i zakładów pracy – wszystko to będzie kształtowało kierunki oraz intensywności potoków pasażerskich. Niezależnie od specyfiki danego obszaru, istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju transportu zbiorowego, m.in.:

- długość podróży wiąże się z wielkością obszaru realizacji potrzeb przewozowych, przy czym istotne jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnego narażenia na kongestie ruchu;
- wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych zależy od przestrzennego rozmieszczenia funkcji, jak i ukształtowania terenu;
- wysoka gęstość zaludnienia wpływa w niewielkim stopniu na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, natomiast wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obsługiwanego obszaru;
- ograniczenie liczby podróży można osiągnąć poprzez skupienie atrakcyjnych miejsc (pracy, nauki, spędzania wolnego czasu) w bliskim sąsiedztwie osiedli ludzkich;
- realizowana polityka przestrzenna w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży (mieszkańcy nie zrezygnują z nauki i pracy);
- także na terenach miejskich obserwowana jest naturalna skłonność do rezygnacji z transportu indywidualnego lub zbiorowego na rzecz podróży pieszych i rowerowych, jednak pod warunkiem, że trasa jest przystępna, bezpieczna i relatywnie krótka (można założyć, że przejście piesze jest zazwyczaj akceptowane na długości do 1,5 km w miastach, a pokonanie trasy rowerem – do około 10 km);

¹⁶ Plan przyjęty uchwałą nr XLIII/442/18 Rady Miejskiej w Gryfinie z dnia 30 stycznia 2018 r., zaktualizowany uchwałą nr V/41/19 z dnia 19 lutego 2019 r.

- na popyt na podróże rowerem istotnie wpływają warunki atmosferyczne oraz sezonowość.

Położenie gminy Gryfino pokazano na rys. 1.



Rys. 1. Położenie gminy Gryfino na tle województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne.

Informacje ogólne o mieście i jego położeniu

Gmina Gryfino jest gminą miejsko-wiejską położoną w południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego, w granicach powiatu gryfińskiego. Jej siedzibą administracyjną i największym ośrodkiem miejskim jest miasto Gryfino, które pełni również funkcję stolicy powiatu gryfińskiego.

Pod względem fizycznogeograficznym obszar gminy zlokalizowany jest w południowej części Pobrzeża Szczecińskiego, na styku trzech makroregionów:

- Równiny Wełtyńskiej – obejmującej centralną, południową i zachodnią część gminy;
- Wzgórz Bukowych – położonych w północno-wschodniej części;
- Doliny Dolnej Odry – rozciągającej się w zachodnim pasie gminy, w tym w granicach miasta Gryfina.

Położenie to nadaje obszarowi gminy zróżnicowany charakter krajobrazowy oraz determinuje jego walory przyrodnicze, osadnicze i gospodarcze.

Gmina Gryfino graniczy:

- od północy z miastem Szczecin oraz gminą Kołbaskowo (powiat policki);
- od północnego wschodu z gminą Stare Czarnowo;
- od wschodu z gminą Bielice (powiat pyrzycki);
- od południa z gminą Banie;
- od południowego zachodu z gminą Widuchowa;
- od zachodu z powiatem Uckermark (kraju związkowego Brandenburgia, Republika Federalna Niemiec).

Gmina Gryfino obejmuje miasto Gryfino oraz 28 sołectw i 15 miejscowości nieposiadających statusu sołectwa.

Całkowita powierzchnia gminy wynosi 254 km², z czego część wiejska zajmuje 244 km², natomiast miasto Gryfino – 10 km².

Miasto Gryfino położone jest na prawym brzegu rzeki Odry i stanowi centralny ośrodek osadniczy gminy. Przez miasto przebiega linia kolejowa Wrocław – Szczecin, która dzieli jego zabudowę na dwie zasadnicze części. W centrum dominuje zabudowa miejska o charakterze wielorodzinnym, zarówno historyczna, jak i współczesna. W północnej i południowej części miasta przeważa zabudowa jednorodzinna oraz przemysłowa, koncentrująca się wzdłuż drogi krajowej nr 31. Wschodnie rejony miasta, położone za linią kolejową, charakteryzują się rozwojem osiedli mieszkaniowych o zróżnicowanej strukturze.

Użytkowanie przestrzeni w gminie Gryfino ma charakter rolno-leśny. W centralnej części gminy dominują tereny rolnicze, w tym grunty o wysokiej klasie bonitacyjnej, sprzyjające rozwojowi gospodarstw towarowych i produkcji rolnej.

W północnych rejonach, na obszarze Wzgórz Bukowych, występują znaczne kompleksy leśne o dużej wartości przyrodniczej i rekreacyjnej.

Zachodnia część gminy, położona w dolinie Dolnej Odry, obejmuje tereny zalewowe, torfowiskowe i bagienne, które pozostają w znacznej mierze nieużytkowane gospodarczo, stanowiąc ważny element lokalnego systemu przyrodniczego.

Tereny te są objęte różnymi formami ochrony przyrody, w tym wchodzi w skład Obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry, a także Cedyńskiego Parku Krajobrazowego, co pod-

kreśla znaczenie gminy w zakresie zachowania bioróżnorodności i zrównoważonego użytkowania zasobów środowiska.

Rozwój gospodarczy gminy w znacznym stopniu warunkowany jest jej położeniem komunikacyjnym i przygranicznym. Przez teren gminy przebiegają kluczowe korytarze transportowe – autostrada A6 (E28) oraz droga ekspresowa S3 (E65) – stanowiące ważne połączenia krajowe i międzynarodowe.

Bliskość aglomeracji szczecińskiej oraz sąsiedztwo granicy z Niemcami stwarzają korzystne warunki dla rozwoju działalności gospodarczej, w tym inwestycji przemysłowych, logistycznych, handlowych i usługowych.

W strukturze gospodarczej gminy szczególne znaczenie ma Elektrownia „Dolna Odra” zlokalizowana w obrębie geodezyjnym Pniewo – jeden z najważniejszych zakładów energetycznych w regionie.

Wysoką atrakcyjnością inwestycyjną cechują się również tereny objęte Parkiem Regionalnym w Gardnie, utworzonym w 2012 roku, ukierunkowanym na rozwój działalności gospodarczej o charakterze przemysłowym i magazynowym.

Gmina Gryfino stanowi integralną część Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, współtworząc jego potencjał gospodarczy, komunikacyjny i społeczny.

Miasto Gryfino pełni funkcję ośrodka subregionalnego, w którym koncentrują się usługi wyższego rzędu, instytucje administracyjne, edukacyjne i kulturalne. Gmina jest również miejscem zamieszkania osób pracujących i uczących się w Szczecinie, co wskazuje na silne powiązania funkcjonalne z metropolią.

Gmina Gryfino dysponuje licznymi atutami rozwojowymi, do których należą:

- korzystne położenie komunikacyjne i przygraniczne;
- dostępność terenów inwestycyjnych;
- wysoki potencjał środowiskowy i krajobrazowy;
- obecność znaczących podmiotów gospodarczych;
- silne powiązania z ośrodkiem metropolitalnym Szczecina.

Połączenie walorów przyrodniczych z dogodnym dostępem do infrastruktury oraz rozwiniętą siecią połączeń transportowych sprawia, że Gmina Gryfino stanowi atrakcyjne miejsce do zamieszkania, inwestowania i rekreacji, a jej dalszy rozwój opiera się na zasadach zrównoważonego gospodarowania przestrzenią, środowiskiem i kapitałem ludzkim.

2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Sytuacja demograficzna obszaru objętego planem transportowym oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są czynnikami wpływającymi na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, kształtowanie sieci komunikacyjnej oraz jej organizację.

Dodatkowym czynnikiem, który w bardzo istotny sposób determinuje popyt na te usługi jest liczba samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r. (dane GUS), gminę Gryfino zamieszkiwało 29 929 osób. Pod koniec 2018 r. liczba ludności gminy Gryfino wynosiła 32 025 tys. osób. W ciągu ostatnich 6 lat nastąpił spadek liczby mieszkańców o 6,5%. Miasto Gryfino notuje bardziej dynamiczny ubytek ludności niż część wiejska. Obszar wiejski wykazuje stosunkowo stabilną populację, z niewielkim spadkiem rzędu 50–100 osób rocznie. Czynniki, które wpłynęły na spadek liczby mieszkańców gminy są ujemne saldo migracji oraz w większości ostatnich lat ujemny wskaźnik przyrostu naturalnego. Liczbę ludności, powierzchnię oraz gęstość zaludnienia gminy Gryfino w latach 2018-2024 przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia gminy Gryfino w latach 2018-2024 – dane GUS

Wyszczególnienie	Jedn.	Rok						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Liczba mieszkańców – gmina Gryfino	[osób]	32 025	31 827	30 813	30 613	30 356	30 102	29 929
Liczba mieszkańców – Gryfino (miasto)	[osób]	21 274	21 167	20 348	20 159	19 908	19 691	19 564
Liczba mieszkańców – Gryfino (obszar wiejski)	[osób]	10 751	10 660	10 465	10 454	10 448	10 411	10 365
Powierzchnia	[km²]	254	254	254	254	254	254	254
Gęstość zaludnienia	[osób/km²]	126,1	125,4	121,4	120,6	119,6	118,6	117,9

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.09.2025 r.

W tabeli 2 przedstawiono dane dotyczące salda migracji gminy Gryfino w latach 2018-2024.

Tab. 2. Współczynniki demograficzne gminy Gryfino w latach 2018-2024 – dane GUS

Współczynnik demograficzny	Rok						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały	-2,4	-3,1	-3,0	-2,4	-2,3	-1,2	0,1

Współczynnik demograficzny	Rok						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
na 1 000 mieszkańców – gmina Gryfino							
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców (miasto)	-6,2	-3,7	-8,4	-3,9	-6,2	-2,4	-2,6
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców (obszar wiejski)	5,0	-1,9	7,5	0,5	5,1	1,2	5,4

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.09.2025 r.

Saldo migracji na obszarze gminy Gryfino uległo wyraźnej poprawie w latach 2018-2024 – z wartości ujemnej –2,4 w 2018 roku do dodatniej +0,1 w roku 2024 (w przeliczeniu na 1000 mieszkańców). Oznacza to, że w ostatnich latach gmina zdołała zatrzymać odpływ ludności, a nawet osiągnąć niewielką nadwyżkę napływu. Zmiana ta jest przede wszystkim efektem dodatniego salda migracji na terenach wiejskich, które coraz częściej stają się atrakcyjnym miejscem zamieszkania dla osób związanych zawodowo z miastem.

Głównym czynnikiem sprzyjającym temu trendowi jest proces suburbanizacji – przenoszenia się mieszkańców miast na obszary podmiejskie, przy jednoczesnym utrzymaniu bliskich relacji z ośrodkami miejskimi. W przypadku gminy Gryfino dotyczy to przede wszystkim miejscowości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Gryfino oraz w rejonach dobrze skomunikowanych ze Szczecinem.

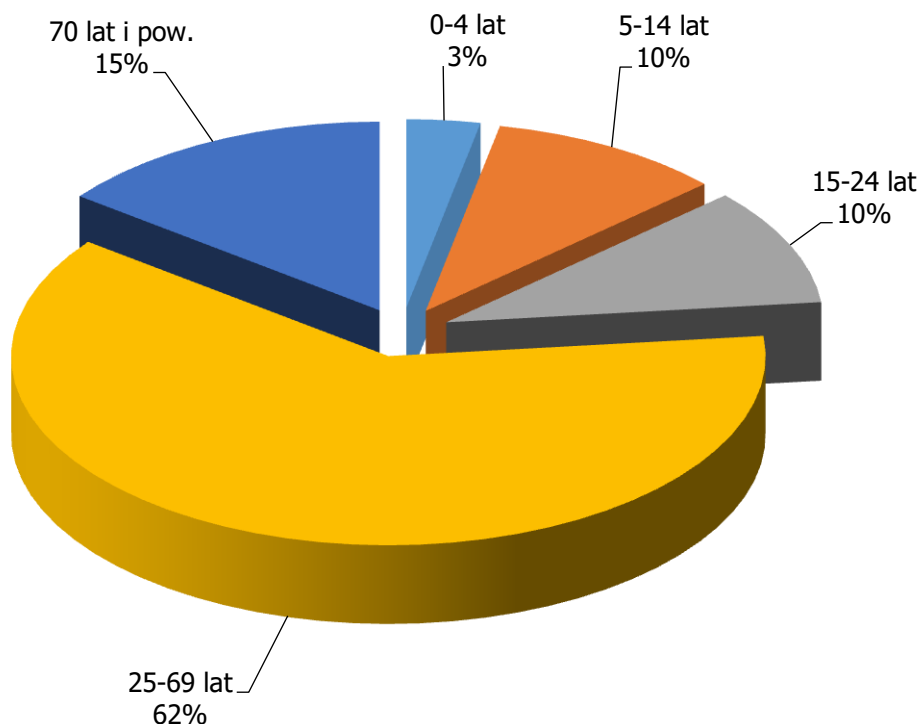
Do najważniejszych przyczyn tego zjawiska należą:

- niższe ceny gruntów i nieruchomości, które umożliwiają budowę domów jednorodzinnych lub zakup większych działek;
- wyższa jakość życia, wynikająca z ciszy, spokoju i bliskości natury;
- rozwój infrastruktury drogowej, poprawiający codzienną mobilność i skracający czas dojazdu do pracy w mieście;
- rozbudowa lokalnej infrastruktury i usług, takich jak przedszkola, szkoły, sklepy czy dostęp do internetu szerokopasmowego.

W efekcie, obszary wiejskie gminy Gryfino stają się coraz bardziej atrakcyjne dla mieszkańców pobliskich miast, co przekłada się na dodatnie saldo migracji i stabilizację demograficzną całej gminy.

Analiza struktury wiekowej mieszkańców gminy Gryfino wskazuje, że na dzień 31 grudnia 2024 r. dominowały osoby w wieku 25-69 lat (62%). Pozostałe segmenty, wyod-

rębnione na podstawie kryterium wieku, tworzyły osoby w wieku: 70 lat i powyżej – 15%, 5-14 lat – 10%, 15-24 lata – 10% oraz 0-4 lata – 3%. Strukturę wiekową mieszkańców gminy Gryfino przedstawiono na rysunku 2.



**Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Gryfino
– stan na 31 grudnia 2024 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Strukturę ludności gminy Gryfino wg kryterium aktywności zawodowej w roku: 2018, 2021 i 2024 przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Struktura ludności gminy Gryfino w roku: 2018, 2021 i 2024

Liczba i struktura mieszkańców	2018	2021	2024	Dynamika 2024/2018 [%]
Liczba mieszkańców	32 025	30 613	29 929	93,5
w tym:				
– w wieku przedprodukcyjnym	5 715	5 427	5 027	87,7
– w wieku produkcyjnym	19 388	17 778	17 200	88,7
– w wieku poprodukcyjnym	6 922	7 408	7 702	111,3

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.09.2025 r.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców gminy Gryfino. W latach 2018-2024 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym (odpowiednio o 12,3 i 11,3%), silnie wzrosła natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 11,3%).

Wyzwaniem dla gminy jest dynamiczny wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Oznacza to proces starzenia się społeczeństwa, charakterystyczny dla całej Polski. W dłuższej perspektywie można spodziewać się zmniejszenia liczby podróży obligatoryjnych (np. do pracy), a zwiększenia liczby podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy).

W kontekście opracowywania planu transportowego, czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z kwestią stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane dla powiatu gryfińskiego wskazują na znaczący wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego. Dane te zaprezentowano w tabeli 4.

Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie gryfińskim – porównanie 2014 i 2023 r.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2014	2023	Wzrost (2023/2014) [%]
Pojazdy samochodowe i ciągniki	62 338	83 371	33,7
– w tym: samochody osobowe	45 178	63 345	35,3
Pojazdy samochodowe i ciągniki /1 000 mieszkańców	718	1 083	45,4
– w tym: samochody osobowe /1 000 mieszkańców	539	823	47,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. w powiecie gryfińskim zarejestrowanych było 83 371 pojazdów samochodowych i ciągników, w tym 63 345 samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji w powiecie gryfińskim wyniósł 1 083 pojazdów i jednocześnie 823 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców, był więc nieco niższy od wskaźnika motoryzacyjnego dla Polski i województwa zachodniopomorskiego, które w tym samym okresie – wg danych GUS – ukształtowały się na poziomie odpowiednio 954 i 896 pojazdów oraz 723 i 695 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

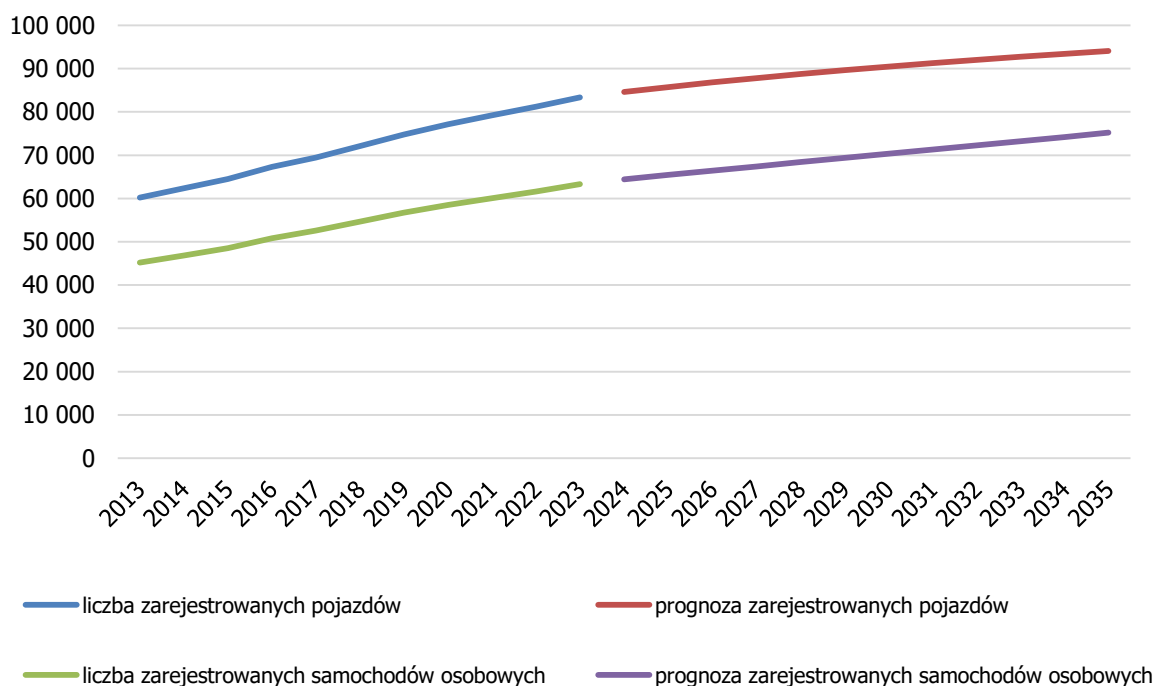
W okresie ostatnich 10 lat zanotowano w powiecie gryfińskim wzrost wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników – o 45,4% oraz samochodów osobowych – o 47,1% w stosunku do stanu z 2014 r. Obszar powiatu charakteryzuje się wyższym wzrostem liczby pojazdów samochodowych oraz samochodów osobowych

w analogicznym okresie czasu, w porównaniu do obszaru kraju i województwa zachodniopomorskiego gdzie osiągnięto:

- na obszarze kraju – wzrost o 38,7% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników oraz o 39,2% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych;
- na obszarze województwa zachodniopomorskiego – wzrost o 40,2% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników oraz o 41,8% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych.

Według danych GUS na dzień 31 grudnia 2023 r., w powiecie gryfińskim dominującym rodzajem paliwa stosowanym w samochodach osobowych była benzyna, którą zasilano 34 461 takich pojazdów (54,4% ogółu). Olej napędowy wykorzystywało 22 569 samochodów osobowych (35,6%), LPG – 5 411 (8,5%), a inne rodzaje paliwa – 904 (1,4%). W okresie ostatnich 10 lat największe wzrosty odnotowano w kategorii pojazdów zasilanych pozostałym paliwem, aż niemal 5-krotny, do których zaliczane są także pojazdy z napędem elektrycznym.

Liczbę pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie gryfińskim w latach 2014-2023 oraz ich prognozę na lata 2024-2035, przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu gryfińskiego do 2035 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przygotowana prognoza liczby samochodów osobowych zakłada jej wzrost dla powiatu gryfińskiego do 90,4 tys. w 2030 r. i do 94,1 tys. w 2035 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w tych latach odpowiednio o 15,4 i 28,4%, w stosunku do 2023 r.¹⁷

Przedstawiona prognoza nie uwzględnia skutków podjęcia ewentualnych działań zmierzających do ograniczenia dominacji samochodów osobowych w realizacji codziennych podróży na obszarze powiatów. W prognozie nie uwzględniono także efektów czyszczenia rejestrów samochodów osobowych o „martwe dusze” przeprowadzonego w połowie 2024 r.

Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który wskutek tego nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać dochody mieszkańców pozwalające na nabycie i utrzymywanie samochodu osobowego oraz większy komfort codziennego życia i niezależność w przemieszczaniu się pomiędzy źródłem a celem podróży przy użyciu tego środka transportu.

Z Banku Danych Lokalnych GUS wynika, że w 2023 r. w kategorii autobusów pojazdy zasilane silnikami wysokoprężnymi, które stanowiły 79% autobusów zarejestrowanych w kraju oraz w województwie zachodniopomorskim, i 60% w powiecie gryfińskim. Największy wzrost w okresie ostatnich 10 lat zanotowały natomiast autobusy z innym napędem, których liczba w województwie zachodniopomorskim wzrosła niemal pięciokrotnie. W powiecie gryfińskim tego typu pojazdy do końca 2016 r. w ogóle nie występowały. Jest to jednak prawdopodobnie wynik niedoskonałości statystyk, które do autobusów z napędem innym niż benzyna, olej napędowy lub gaz, kwalifikują wszelkie autobusy hybrydowe, w tym tzw. miękkie hybrydy.

Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych zawiera także te pojazdy, które nie były użytkowane, nie podlegały badaniom technicznym i nie były ubezpieczone. Przeprowadzona w połowie 2024 r. akcja wykreślenia z rejestrów takich pojazdów, w przyszłości wpłynie na zmniejszenie ich ogólnej liczby oraz obniżenie wskaźników motoryzacji. Nie zmieni jednak występujących tendencji wzrostowych.

Zasadnicza zmiana prognozowana jest w kwestii stosowanych paliw. Z uwagi na dynamicznie rozwijający się segment pojazdów z napędem hybrydowym i elektrycznym, będą one sukcesywnie zastępować samochody z napędem konwencjonalnym, choć różne generacje samochodów zasilanych benzyną i olejem napędowym z pewnością również będą obecne na drogach powiatu. W skali kraju zauważalne jest odchodzenie od silników wysoko-

¹⁷ Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

prężnych w nowych samochodach, przede wszystkim osobowych. Jednocześnie stanowią one wciąż dominujący rodzaj napędów w autobusach i pojazdach ciężarowych.

2.5. Czynniki społeczne

Polityka realizowana obecnie na szczeblu krajowym doprowadziła do istotnych zmian w strukturze wpływów z podatków oraz zwiększenia obciążeń finansowych ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego. Samorządy, oprócz ograniczonych dochodów własnych, wciąż odczuwają negatywne skutki pandemii COVID-19 oraz konsekwencje gospodarcze i społeczne trwającej wojny w Ukrainie. W rezultacie wiele miast i gmin znalazło się w sytuacji, w której utrzymanie dotychczasowego poziomu finansowania komunikacji publicznej stało się niemożliwe. Wymusiło to konieczność wprowadzenia zmian w strukturze sieci transportowych oraz optymalizacji kosztów funkcjonowania systemów przewozowych.

Analiza decyzji podejmowanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Polsce wskazuje na utrwalający się trend polegający na redukcji liczby połączeń bezpośrednich oraz ograniczaniu liczby linii komunikacyjnych. Jednocześnie obserwuje się koncentrację na zwiększaniu częstotliwości kursowania najważniejszych połączeń – przynajmniej w godzinach szczytu oraz w dni robocze. Działania te mają na celu racjonalizację wykorzystania zasobów i poprawę efektywności systemu transportowego, przy jednoczesnym zachowaniu dostępności usług dla jak największej liczby mieszkańców.

W wielu ośrodkach miejskich zauważalny jest również znaczny spadek wskaźnika odpłatności za usługi przewozowe, co skłoniło część samorządów do rozważań nad wdrożeniem systemu bezpłatnych przejazdów. Koncepcja ta opiera się na finansowaniu kosztów funkcjonowania komunikacji publicznej w całości z budżetu samorządowego – jako elementu polityki społecznej mającej na celu przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu i wspieranie zrównoważonej mobilności.

W tabeli 5 zaprezentowano wybrane wskaźniki obrazujące sytuację społeczną w powiecie gryfińskim na tle województwa zachodniopomorskiego i całej Polski.

Tab. 5. Wskaźniki sytuacji społecznej w powiecie gryfińskim na tle województwa zachodniopomorskiego i Polski – stan na 31 grudnia 2024 r.

Polska	Województwo zachodniopomorskie	Powiat gryfiński
Stopa bezrobocia rejestrowanego [%]		
5,1	6,8	6,6
Udział dzieci w wieku do lat 17, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny		

Polska	Województwo zachodniopomorskie	Powiat gryfiński
w ogólnej liczbie dzieci w tym wieku [%]*		
13,9	12,8	8,6**
Przeciętne wynagrodzenie [zł brutto]		
8 630,27	8 027,37	7 694,24

* – dane wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r.

** – dane dla gminy Gryfino.

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.09.2025 r.

Na tle średnich wartości krajowych i regionalnych, powiat gryfiński wypada niekorzystnie pod względem stopy bezrobocia, a także udziału dzieci, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny (świadczenie przysługujące rodzinom o niskich dochodach). Relatywnie niższe przeciętne wynagrodzenie dodatkowo potęguje problemy społeczne i ogranicza potencjał rozwojowy regionu.

Jednym z czynników sprzyjających utrzymywaniu się bezrobocia i ubóstwa jest zjawisko wykluczenia transportowego. Ograniczony dostęp do publicznego transportu zbiorowego utrudnia mieszkańcom dojazd do miejsc pracy, szkół i placówek usługowych, co z kolei wpływa negatywnie na jakość życia i możliwości aktywizacji zawodowej.

Organizacja i finansowanie transportu publicznego stanowią jedno z kluczowych narzędzi realizacji polityki społecznej władz lokalnych. Celem tych działań jest zmniejszenie skali wykluczenia transportowego poprzez zapewnienie wszystkim mieszkańcom – niezależnie od ich sytuacji materialnej czy społecznej – możliwości swobodnego przemieszczania się i uczestnictwa w życiu społecznym oraz gospodarczym gminy.

W gminie Gryfino polityka społeczna w obszarze transportu koncentruje się na zagwarantowaniu mieszkańcom odpowiedniego poziomu mobilności. Jednym z jej podstawowych instrumentów są ulgi i uprawnienia do przejazdów bezpłatnych.

Z dniem 1 stycznia 2023 r., na mocy uchwały nr LXIII/447/22 Rady Miejskiej w Gryfinie z dnia 24 listopada 2022 r., wprowadzono w gminie Gryfino bezpłatne przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego. Uprawnienie to zostało przyznane wszystkim pasażerom, niezależnie od miejsca zameldowania czy rozliczania podatków. Rozwiązanie to stanowi przykład polityki inkluzywnej, której celem jest zarówno poprawa dostępności komunikacyjnej, jak i wsparcie mieszkańców w obliczu rosnących kosztów życia.

2.6. Czynniki gospodarcze

W 2024 roku w strukturze podmiotów gospodarczych funkcjonujących na terenie gminy Gryfino dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które stanowiły aż 78% wszystkich zarejestrowanych jednostek. W ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych zdecydowaną większość — 97% — tworzyły przedsiębiorstwa sektora prywatnego, natomiast jedynie 3% stanowiły jednostki sektora publicznego.

Szczegółowe dane dotyczące liczby podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON w gminie Gryfino przedstawiono w tabeli 6.

Tab. 6. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Gryfino – stan na 31 grudnia 2024 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	spółki handlowe	osoby fizyczne	pozostałe
Gmina Gryfino	4 044	70	3 933	223	3 170	540

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.09.2025 r.

Analizując strukturę działalności gospodarczej według rodzaju prowadzonej aktywności, zauważyć można, że największy udział mają podmioty prowadzące działalność w sektorze usługowym i pozostałych branżach, które stanowią 65% wszystkich jednostek. Znaczący udział, na poziomie około 32%, mają także przedsiębiorstwa z sektora przemysłu i budownictwa, natomiast rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo odpowiadają za około 3% wszystkich zarejestrowanych działalności. Dane te zaprezentowano w tabeli 7.

Tab. 7. Struktura podmiotów gospodarczych w gminie Gryfino – stan na 31 grudnia 2024 r.

Jednostka administracyjna	Ogółem podmioty gospodarcze	W tym rodzaj działalności		
		rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność
Gmina Gryfino	4 044	102	1 313	2 629

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.09.2025 r.

Pod względem liczby zatrudnionych w gminie Gryfino dominują mikroprzedsiębiorstwa, zatrudniające do 9 osób. Stanowią one aż 97% wszystkich zarejestrowanych firm, co po-

twierdza mikrostrukturalny charakter lokalnej gospodarki. Małe przedsiębiorstwa (10-49 pracowników) odpowiadają za ok. 2%, natomiast średnie (50-249 pracowników) – za niespełna 1% ogółu. Duże podmioty gospodarcze, zatrudniające powyżej 250 osób, stanowią zaledwie 0,05% wszystkich przedsiębiorstw. Strukturę tę przedstawia tabela 8.

Tab. 8. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Gryfino – stan na 31 grudnia 2022 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	do 9	10-49	50-249	powyżej 250
Gmina Gryfino	4 044	3 925	90	27	2

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.09.2025 r.

Z punktu widzenia planowania publicznego transportu zbiorowego, kluczowe znaczenie mają podmioty generujące duże potoki ruchu, czyli te zatrudniające powyżej 250 osób, a także średnie przedsiębiorstwa, instytucje publiczne, szkoły i placówki usługowe o dużym zasięgu oddziaływania.

W gminie Gryfino liczba dużych zakładów pracy jest niewielka, co oznacza, że zasadniczą część ruchu generowanego przez sektor gospodarczy ma charakter rozproszony i rozłożony w przestrzeni. Dominacja mikroprzedsiębiorstw skutkuje mniejszym zapotrzebowaniem na transport zbiorowy o charakterze dojazdowym do dużych zakładów, natomiast wzmacnia potrzebę sprawnego i elastycznego systemu komunikacji lokalnej, zapewniającego dostępność do punktów usługowych, handlowych i rzemieślniczych rozproszonych na terenie miasta i gminy.

2.7. Ochrona środowiska naturalnego

Transport publiczny na terenie gminy Gryfino odgrywa istotną rolę w zapewnieniu dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz usprawnieniu mobilności na obszarze regionu. Jego funkcjonowanie stanowi podstawę codziennego życia społecznego i gospodarczego, umożliwiając integrację różnych części gminy. Jednocześnie, eksploatacja środków transportu publicznego wiąże się z negatywnym oddziaływaniem na środowisko naturalne, obejmującym emisję substancji zanieczyszczających powietrze, generowanie hałasu oraz wpływ na zmiany klimatyczne. W związku z powyższym, niezbędne jest wdrażanie rozwiązań minimalizujących te negatywne skutki, w tym rozwój ekologicznych form transportu oraz monitorowanie jakości środowiska.

W celu zachowania bioróżnorodności oraz ochrony unikalnych walorów krajobrazowych gminy Gryfino, stosowane są liczne formy prawnej ochrony przyrody. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, formy te można podzielić na obszarowe oraz punktowe. Ich podstawowym zadaniem jest ochrona naturalnych ekosystemów, siedlisk zagrożonych gatunków roślin i zwierząt, a także zachowanie wartości kulturowych i krajobrazowych.

Na obszarze gminy Gryfino, według danych Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, występują między innymi następujące formy ochrony obszarowej:

- obszary chronionego krajobrazu, które obejmują tereny o wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych, charakteryzujące się wyjątkowymi walorami krajobrazowymi:
 - „Gryfiński Obszar Chronionego Krajobrazu”;
 - „Dolina Tywy”;
 - „Dolina Pniewy”;
- obszary sieci Natura 2000, ustanowione na podstawie unijnych dyrektyw, w celu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zagrożonych na skalę europejską. Na terenie gminy wyznaczono:
 - obszar Natura 2000 Ostoja Wełtyńska;
 - obszar Natura 2000 Dolina Tywy;
 - obszar Natura 2000 Dolina Odra;
 - obszar Natura 2000 Wzgórza Bukowe;
 - obszar Natura 2000 Jeziora Wełtyńskie;
 - obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry;
- użytki ekologiczne, które chronią niewielkie, lecz istotne fragmenty przyrody o szczególnych walorach, takie jak:
 - „Zgniły Grzyb”;
 - „Dolina Storczykowa”.

Najwyższą formę ochrony przyrody stanowią natomiast rezerваты przyrody, których celem jest zachowanie naturalnych ekosystemów w stanie nienaruszonym. Na terenie gminy Gryfino funkcjonują między innymi następujące rezerваты:

- „Kanał Kwiatowy”;
- „Wysoka Skarpa Rzeki Tywy”.

Do form punktowych ochrony przyrody należą pomniki przyrody, obejmujące pojedyncze drzewa, aleje drzew, głązy narzutowe oraz inne twory przyrody o szczególnej wartości przyrodniczej, naukowej, historycznej lub krajobrazowej. Na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego, w roku 2024 na terenie gminy Gryfino zarejestrowano 1 pomnik przyrody – „Krzywy Las”.

Istotnym elementem ochrony środowiska jest systematyczne monitorowanie jakości powietrza. Podstawą w tym zakresie jest Roczna Ocena Jakości Powietrza, opracowywana przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – Departament Monitoringu Jakości Powietrza, a w przypadku województwa zachodniopomorskiego przez Regionalny Wydział Środowiska w Szczecinie. Ocena ta realizowana jest w oparciu o wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 roku w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 870). Województwo zachodniopomorskie podzielone jest na trzy strefy oceny jakości powietrza:

- PL3201 – aglomeracja szczecińska;
- PL3202 – miasto Koszalin;
- PL3203 – strefa zachodniopomorska obejmująca pozostałą część województwa.

Badaniami objęte są substancje istotne dla ochrony zdrowia ludzi (m.in. CO, NO₂, O₃, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂, benzo(a)piren, benzen, metale ciężkie) oraz dla ochrony roślin (O₃, NO_x, SO₂). W tabeli 9 zamieszczono informacje o klasyfikacji zanieczyszczeń powietrza strefy PL3203 – obejmującej swoim zasięgiem obszar całego województwa zachodniopomorskiego, z wyłączeniem obszaru aglomeracji szczecińskiej i miasta Koszalin.

Tab. 9. Klasyfikacja strefy PL3203 (województwo zachodniopomorskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza

Substancja	Klasa	Poziom stężeń zanieczyszczeń
Dwutlenek siarki	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Dwutlenek azotu	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM ₁₀	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM _{2,5}	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Ołów w pyłe PM ₁₀	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzen	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Tlenek węgla	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Arsen w pyłe PM ₁₀	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzo(a)piren w pyłe PM ₁₀	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Kadm w pyłe PM ₁₀	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Nikiel w pyłe PM ₁₀	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Ozon	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Zachodniopomorskim – raport wojewódzki za rok 2024”.

W 2024 r. strefa PL3203 została zaklasyfikowana do klasy A dla wszystkich monitorowanych zanieczyszczeń, co oznacza, że poziomy stężenie nie przekroczyły wartości dopuszczalnych.

Główne źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w tym gminy Gryfino, mają charakter antropogeniczny. Wyróżnia się następujące kategorie emisji:

1. Emisja punktowa – pochodząca z zakładów przemysłowych, energetycznych i komunalnych, generowana w procesach spalania i technologicznych.
2. Emisja powierzchniowa (komunalno-bytowa) – związana z indywidualnymi źródłami ciepła w zabudowie mieszkaniowej.
3. Emisja liniowa – generowana przez transport drogowy i kolejowy.
4. Emisja rolnicza – z działalności uprawowej i hodowlanej.
5. Emisja niezorganizowana – m.in. z prac budowlanych, remontowych i składowisk odpadów.

W planowaniu transportu zbiorowego szczególne znaczenie ma emisja liniowa, bezpośrednio zależna od natężenia ruchu i parametrów technicznych wykorzystywanego taboru.

Transport publiczny, pomimo większej jednostkowej emisji spalin i hałasu w porównaniu do samochodów osobowych, charakteryzuje się niższym poziomem emisji w przeliczeniu na jednego pasażera. W godzinach szczytu przewozowego odpowiednio zaplanowana oferta przewozowa może ograniczyć emisję zanieczyszczeń nawet dziesięciokrotnie w stosunku do transportu indywidualnego.

W Unii Europejskiej od ponad 30 lat obowiązują normy emisji spalin EURO dla pojazdów drogowych, które w kolejnych wersjach stają się coraz bardziej rygorystyczne. Oprócz emisji gazów i pyłów istotnym czynnikiem jest również hałas komunikacyjny, którego oddziaływanie w środowisku miejskim może być potęgowane przez warunki akustyczne (m.in. wąskie ulice, gęsta zabudowa).

Zasadniczym problemem polskiego sektora energetycznego pozostaje dominacja paliw kopalnych, w szczególności węgla kamiennego, w produkcji energii elektrycznej. Planowane kierunki działań przewidują zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii oraz rozwój energetyki jądrowej.

Zmiana struktury wytwarzania energii będzie miała bezpośredni wpływ na redukcję śladu węglowego w transporcie elektrycznym, w tym w przewozach autobusowych o napędzie zeroemisyjnym. W perspektywie długoterminowej pozwoli to na znaczące ograniczenie oddziaływania transportu publicznego na środowisko, zarówno w miejscu eksploatacji pojazdów, jak i w procesie wytwarzania energii niezbędnej do ich zasilania.

Według stanu na dzień 30 września 2025 r., usługi przewozowe na 7 liniach Komunikacji Gminy Gryfino świadczył jeden operator – PKS w Szczecinie sp. z o.o.

PKS w Szczecinie sp. z o.o. dysponował flotą 44 pojazdów, które mógł wykorzystywać do realizacji przewozów na liniach organizowanych przez gminę Gryfino. Wszystkie autobusy były wyposażone w silniki spalinowe zasilane olejem napędowym. Tabor posiadany przez PKS w Szczecinie sp. z o.o. jest zróżnicowany wiekowo, jednak relatywnie wysłużony. Średnia wieku obliczona dla wszystkich 44 autobusów we flocie tego operatora, według stanu na dzień 30 września 2025 r., wynosiła ponad 20 lat. Najmłodszy pojazd został wyprodukowany w 2015 r., ale jednocześnie najstarsze autobusy tego operatora – 4 szt. – zostały wyprodukowane przed 2000 r.

W tabeli 10 przedstawiono strukturę eksploatowanego przez PKS w Szczecinie sp. z o.o. taboru autobusowego pod kątem spełniania norm czystości spalin EURO. Przedstawione dane prezentują konieczność wymiany części taboru przynajmniej na niskoemisyjny (spełniający normę emisji spalin EURO VI) lub wprowadzanie do floty taboru zeroemisyjnego. Ponad 97% taboru operatora to pojazdy spełniające jedynie normę EURO IV lub niższą.

Tab. 10. Struktura autobusów PKS w Szczecinie sp. z o.o. w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 września 2025 r.

Pojazdy	Jednostka	Norma czystości spalin EURO					Razem
		II	III	IV	V	VI	
Liczba autobusów	szt.	1	18	24	0	1	44
Struktura	%	2	41	55	0	2	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gminy Gryfino.

W ramach działalności na rzecz poprawy stanu środowiska naturalnego przewiduje się w najbliższej przyszłości rozwój jakościowy parku taborowego, poprzez wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych lub spełniających normy EURO VI/EEV. Jednocześnie najstarsze pojazdy będą sukcesywnie wycofywane z ruchu.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Gryfino, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.)).

2.8. Dostęp do infrastruktury transportowej

System transportowy gminy Gryfino stanowi rozbudowaną i zróżnicowaną sieć obejmującą infrastrukturę: drogową, kolejową, wodną oraz rowerową. W jego skład wchodzi drogi publiczne wszystkich kategorii, miejsca parkingowe (w tym obiekty typu *Park&Ride*), elementy infrastruktury obsługujące publiczny transport zbiorowy, a także infrastruktura kolejowa – zarówno torowa, jak i techniczna – oraz urządzenia sterowania ruchem. Uzupełnieniem systemu są ścieżki i trasy rowerowe, które z roku na rok zyskują na znaczeniu zarówno w ruchu turystycznym, jak i codziennych dojazdach mieszkańców.

Podstawę systemu komunikacyjnego gminy Gryfino tworzą trzy zasadnicze gałęzie transportu: drogową, kolejową oraz wodną. W zakresie transportu drogowego funkcjonuje wielopoziomowy układ obejmujący:

- drogi krajowe i wojewódzkie – pełniące rolę układu nadrzędnego i zapewniające powiązania międzyregionalne;
- drogi powiatowe – stanowiące układ podstawowy, łączący Gryfino z sąsiednimi powiatami i gminami;
- drogi gminne – tworzące układ uzupełniający, obsługujący poszczególne miejscowości;
- drogi wewnętrzne – zapewniające dojazd do terenów zabudowanych, przemysłowych i rekreacyjnych.

Przez teren gminy przebiegają ważne ciągi komunikacyjne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Autostrada A6 (dawna DK6) i droga ekspresowa S3 tworzą główną oś transportową regionu, zapewniając szybkie połączenia z aglomeracją szczecińską, województwem lubuskim oraz granicą państwową. Autostrada A6 obsługuje gminę poprzez węzeł Radziszewo, natomiast droga S3 – poprzez węzeł Gryfino (Gardno) oraz węzeł Pyrzyce (poza granicami gminy).

Istotną rolę odgrywa także droga krajowa nr 31, przebiegająca wzdłuż zachodniej granicy gminy w relacji Szczecin – Gryfino – Kostrzyn nad Odrą – Słubice. W północnej części droga przebiega przez tereny zurbanizowane (Radziszewo, Daleszewo, Czepino), następnie omija centrum Gryfina nową obwodnicą oddaną do użytku 17 grudnia 2024 r., a w części południowej obsługuje miejscowości Żórawki, Pniewo, Nowe Czarnowo, Pastuszka i Krzypnica. Droga ta pełni kluczową funkcję dojazdową do zakładów przemysłowych, w tym Elektrowni Dolna Odra.

Układ komunikacyjny gminy uzupełniają drogi wojewódzkie:

- DW 120 (granica z Niemcami – Gryfino – Gardno/węzeł S3 – Stare Czarnowo – DK10/S10);

- DW 121 (Pniewo/DK31 – Banie).

Na terenach wiejskich funkcjonuje również sieć dróg powiatowych (m.in. nr 1548Z, 1351Z, 1356Z, 1357Z, 1359Z, 1360Z, 1361Z, 1362Z, 1363Z, 1364Z, 1365Z, 1366Z, 1367Z, 1368Z, 1369Z, 1378Z), a w obrębie miasta Gryfino – ciągi ulic o charakterze powiatowym, takie jak ul. 1 Maja, 9 Maja, Mickiewicza, Sienkiewicza, Pomorska, Niepodległości czy Kościuszki.

Pozostałe drogi publiczne stanowią drogi gminne, które wymagają stałego utrzymania i modernizacji.

Gmina Gryfino posiada dogodne powiązania z niemieckim systemem transportowym. Poprzez drogę wojewódzką DW 120, która prowadzi do granicy państwa, gmina jest połączona z siecią niemieckich dróg: B113, B2, a także autostradami A6 i A11. Układ ten zapewnia bezpośredni dostęp do regionów przygranicznych Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Brandenburgii, co sprzyja rozwojowi współpracy gospodarczej, turystycznej i logistycznej.

W zakresie transportu wodnego, na bazie nabrzeża w Gryfinie funkcjonuje przystań rzeczna oraz baza lodołamaczy Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, obsługująca ruch wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy Gryfino przebiega magistralna, dwutorowa i w pełni zelektryfikowana linia kolejowa nr 273 (tzw. Nadodrzanka), łącząca Wrocław Główny ze Szczecinem Głównym. Linia ta ma kluczowe znaczenie zarówno w krajowym systemie transportowym, jak i w układzie regionalnym. Obsługuje ona ruch pasażerski i towarowy, w tym przewozy węgla kierowanego do Elektrowni Dolna Odra. Część odcinków tej trasy została dostosowana do prędkości maksymalnej 120 km/h, co pozwala na sprawne i konkurencyjne prowadzenie przewozów kolejowych.

Linia nr 273 odgrywa szczególnie istotną rolę w transporcie towarowym – stanowi jeden z głównych korytarzy przewozowych łączących południową Polskę z portami morskimi w Szczecinie i Świnoujściu. Dzięki temu Gryfino uczestniczy w obsłudze potoków towarowych o znaczeniu ponadregionalnym, co stanowi potencjał rozwojowy dla lokalnej gospodarki.

Stacja kolejowa Gryfino obecnie obsługiwana jest głównie przez pociągi regionalne operatora POLREGIO SA. Część z nich rozpoczyna lub kończy swój bieg w Gryfinie, co czyni stację istotnym punktem w sieci połączeń regionalnych Pomorza Zachodniego. Pociągi te zapewniają bezpośrednie relacje z takimi miastami jak Szczecin, Chojna, Kostrzyn nad Odrą, Rzepin czy Zielona Góra, umożliwiając dogodne przemieszczanie się zarówno w ramach województwa zachodniopomorskiego, jak i w kierunku województwa lubuskiego.

Dzięki częstym kursom, oferta POLREGIO SA pozwala mieszkańcom gminy Gryfino na codzienne dojazdy do pracy, szkół i uczelni, szczególnie w kierunku Szczecina, który stanowi główny ośrodek zatrudnienia i edukacji w regionie. Jednocześnie kolej stanowi atrakcyjną alternatywę dla transportu samochodowego, przyczyniając się do zmniejszenia natężenia ruchu drogowego i ograniczenia emisji spalin.

Ofertę przewozową uzupełniają wybrane pociągi kategorii IC (InterCity) oraz TLK (Twoje Linie Kolejowe), które zatrzymują się w Gryfinie, zapewniając bezpośrednie połączenia dalekobieżne z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju, takimi jak Warszawa, Kraków czy Wrocław. Zatrzymania tych pociągów mają jednak charakter okazjonalny – odbywają się w wybrane dni tygodnia lub w określonych okresach obowiązywania rozkładu jazdy (np. w sezonie wakacyjnym).

W ujęciu planistycznym obsługa dalekobieżna stacji Gryfino ma znaczenie uzupełniające wobec podstawowej roli stacji w systemie transportu regionalnego. Priorytetem pozostaje rozwój i utrzymanie sprawnej, regularnej komunikacji aglomeracyjnej i międzyregionalnej, odpowiadającej codziennym potrzebom mieszkańców gminy i okolic.

Na terenie gminy funkcjonują również przystanki osobowe: Czepino, Daleszewo Gryfińskie, Dolna Odra oraz Radziszewo, które obsługują mniejsze potoki podróżnych, jednak ich rola w systemie transportowym gminy może wzrosnąć wraz z poprawą dostępności i integracji z innymi formami mobilności.

Zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), w 2025 roku stacja Gryfino uplasowała się na 220. miejscu w Polsce wśród stacji obsługiwanych przez więcej niż jednego przewoźnika. Średnia dobową liczba pasażerów (wsiadających i wysiadających) wyniosła około 2,0 tys. osób, co potwierdza znaczącą rolę tej stacji w obsłudze ruchu pasażerskiego w południowej części aglomeracji szczecińskiej.

W tabeli 11 zaprezentowano dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach zlokalizowanych w gminie Gryfino w 2024 r.

Tab. 11. Wymiana pasażerska w 2024 r. na stacjach w gminie Gryfino

Stacja	Wymiana pasażerska [liczba osób na dobę]	Średnia dobową liczbą zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na zatrzymanie
Czepino	20-49	30	od 0 do 2
Daleszewo Gryfińskie	20-49	30	od 0 do 2
Dolna Odra	50-99	17	od 2 do 5
Gryfino	2 000	40	50
Radziszewo	0-9	1,5	od 0 do 2

Źródło: dane Urzędu Transportu Kolejowego, www.utk.gov.pl, dostęp: 30.09.2025 r.

Infrastruktura rowerowa

Dynamicznie rozwijającym się elementem systemu transportowego gminy jest infrastruktura rowerowa, której rozbudowa realizowana jest w ramach projektu budowy sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Działania te są zgodne z założeniami zrównoważonej mobilności oraz polityki ograniczania emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu.

Kluczowym elementem tej sieci jest trasa Zielonego Pogranicza – Blue Velo, stanowiąca istotny korytarz rowerowy o znaczeniu regionalnym, łączący Szczecin, Gryfino i Trzcianko-Zdrój. Szlak ten pełni zarówno funkcję turystyczną, jak i komunikacyjną, wspierając rozwój lokalnej gospodarki oraz zwiększając dostępność przestrzenną gminy.

Trasy rowerowe realizowane są w dwóch podstawowych formach:

- jako ciągi pieszo-rowerowe lub drogi rowerowe zlokalizowane wzdłuż istniejących dróg publicznych, co sprzyja integracji z innymi środkami transportu;
- jako odrębne, niezależne od ruchu samochodowego ścieżki rowerowe, prowadzone przez tereny rekreacyjne, leśne i obszary cenne przyrodniczo.

Oprócz funkcji rekreacyjno-turystycznej, rozwijająca się sieć tras rowerowych pełni istotną rolę użytkową w codziennym systemie transportowym gminy. Umożliwia mieszkańcom bezpieczne i wygodne dojazdy do miejsc pracy, szkół, urzędów oraz obiektów usługowych, stanowiąc realną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.

Rozbudowa infrastruktury rowerowej przyczynia się również do:

- poprawy spójności przestrzennej lokalnego układu komunikacyjnego;
- zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu;
- ograniczenia natężenia ruchu samochodowego w obszarach zurbanizowanych;
- oraz do poprawy jakości środowiska i komfortu życia mieszkańców.

2.9. Źródła ruchu

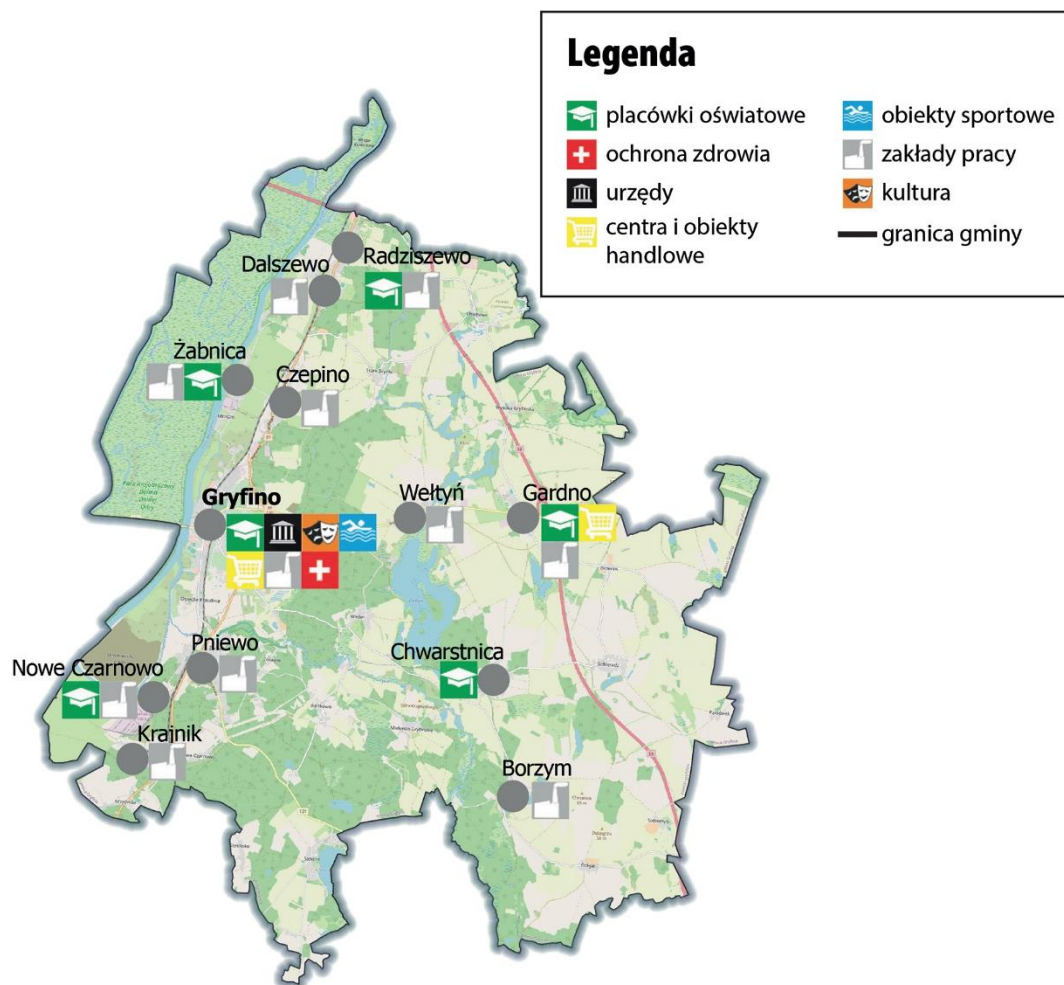
Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży w gminie Gryfino, oddziałujące na mobilność mieszkańców, przedstawiono odpowiednio na rysunku 4.

Głównymi źródłami i celami ruchu, determinującymi założenia niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – poza miejscami zamieszkania ludzi (które stanowią punkty startowe i końcowe większej części codziennych podróży) – są:

- urzędy i instytucje publiczne, w funkcjonowanie których wpisana jest codzienna obsługa interesantów;
- placówki oświatowe i uczelnie;
- podmioty lecznicze;

- obiekty i kompleksy sportowe oraz instytucje kultury;
- obiekty kultury religijnej, będące miejscami regularnych spotkań wiernych;
- cmentarze;
- większe obiekty handlowe (centra handlowe, sklepy dyskontowe);
- większe zakłady pracy (np. fabryki, hale magazynowe).

Generatorami ruchu są także dworce autobusowe i kolejowe, choć z racji ich węzłowego charakteru nieczęsto stanowią źródło lub cel podróży sam w sobie.



Rys. 4. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze gminy Gryfino

Źródło: opracowanie własne.

2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

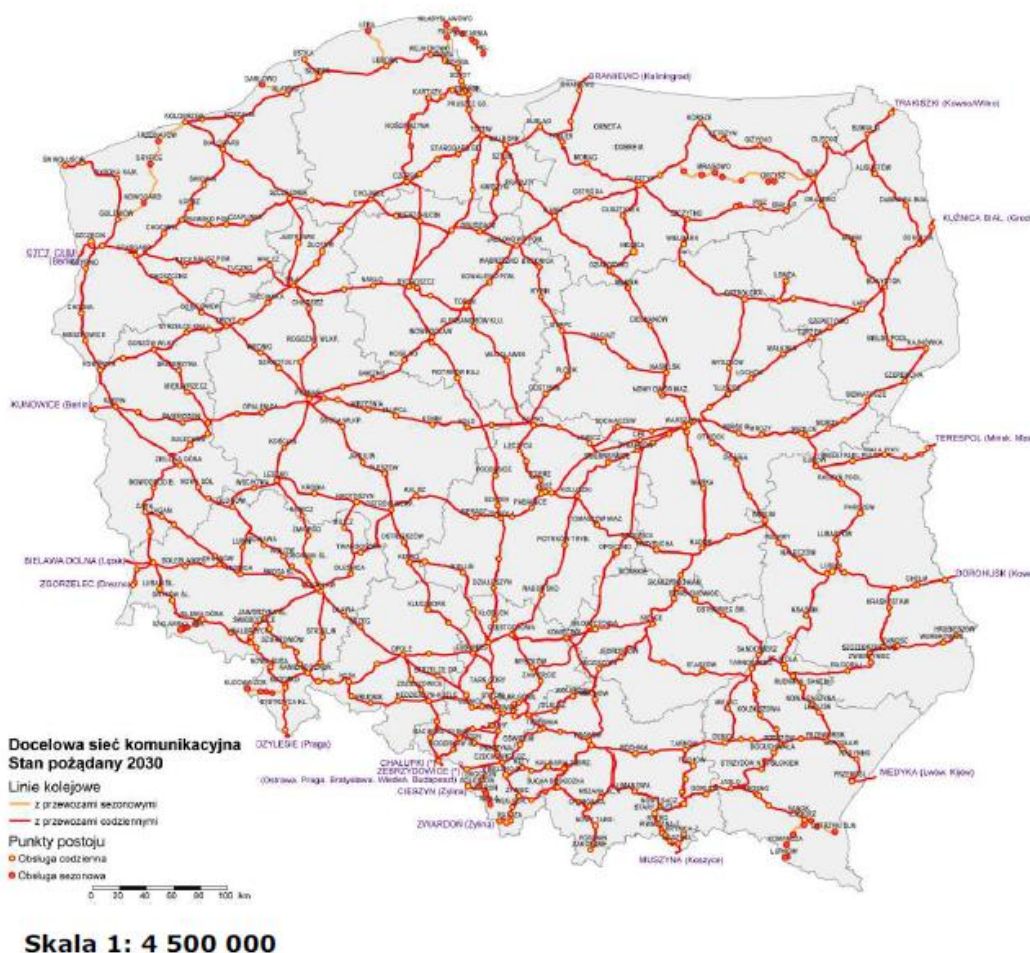
Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich

w transporcie kolejowym”¹⁸, składający się z części tekstowej oraz części graficznej, określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym, obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest także „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”, zwany dalej planem wojewódzkim.

Ogłoszonym, obowiązującym planem transportowym jest także „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Gryfińskiego”¹⁹, zwany dalej planem powiatowym.

Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra ds. transportu, przedstawiono na rysunku 5.



¹⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328).

¹⁹ Plan przyjęty uchwałą nr XL/285/2014 Rady Powiatu w Gryfinie z dnia 30 października 2014 r.

Rys. 5. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Źródło: Załącznik nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 4 listopada 2020 r., Dz. U. z 2020 r., poz. 2328.

Przedstawiona w planie ministra ds. transportu wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra ds. transportu) w 2020 r. została określona na 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska wielkość przewozów pasażerów w 2020 r. jest jednym ze skutków pandemii COVID-19. Plan ministra ds. transportu zakłada znaczący wzrost pracy eksploatacyjnej objętej dofinansowaniem – do poziomu 60,8 mln pociągokilometrów w 2025 r. i 93,7 mln pociągokilometrów w 2030 r. (wzrosty odpowiednio o 29 i 99%). Szacowana liczba przewożonych pasażerów ma w 2025 r. osiągnąć 40,7 mln, a w 2030 r. – 74,3 mln (wzrosty odpowiednio o 62 i 195%).

Przewidywany wysoki wzrost liczby pasażerów w porównaniu do 2020 r. wynika z założeń stopniowej eliminacji w latach 2021-2022 negatywnych skutków pandemii oraz z pozytywnych efektów realizowanych inwestycji modernizacyjnych, ponownego uruchomienia połączeń na głównych modernizowanych trasach oraz modernizacji Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego, zaplanowanej na lata 2021-2027.

Plan zakłada, że ponad połowę połączeń komunikacyjnych na liniach kolejowych mają stanowić pociągi uruchamiane codziennie.

Dworzec kolejowy w Gryfinie uznano w planie ministra ds. transportu jako kolejowy punkt postojowy do obsługi codziennych połączeń międzywojewódzkich.

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 273 na odcinku Szczecin – Gryfino – Kostrzyn uruchamianie od 4 do 5 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz do lat 2026/2027, w latach 2028/2029 od 6 do 7, natomiast jako stan pożądany w 2030 r. – od 8 do 11 par pociągów.

Plan wojewódzki zakłada oparcie wojewódzkich przewozów pasażerskich przede wszystkim o połączenia kolejowe, a jedynie uzupełniając o połączenia autobusowe.

W obszarze objętym analizą przewidziano jedno połączenie kolejowe:

- R5 Szczecin – Chojna – Kostrzyn (Zielona Góra).

Zaplanowana w przywołanym dokumencie liczba par kursów na odcinku Szczecin – Gryfino wynosi poza wakacjami: 12,5 w dniu powszednim, 8,5 w sobotę i 5 w niedzielę, a w okresie wakacji: 9-11 w dniu powszednim, 8 w sobotę i 4,5 w niedzielę. Natomiast na odcinku Gryfino – Chojna przewidziano poza wakacjami: po 7 połączeń w dni powszednie i so-

boty oraz 4,5 w niedziele, w wakacje 8 w dniu powszednim, 7,5 w sobotę i 4,5 w niedzielę. Z kolei na odcinku Chojna – Kostrzyn przewidziano przez cały rok 7 par połączeń w dni powszednie i w soboty oraz w niedziele 4,5 poza wakacjami i 4 w wakacje.

Plan przewiduje także wojewódzkie połączenia autobusowe, w tym połączenie klasy C o IV kategorii kursowania (2 pary połączeń w szczycie i 1 para poza szczytem, tylko w dni powszednie):

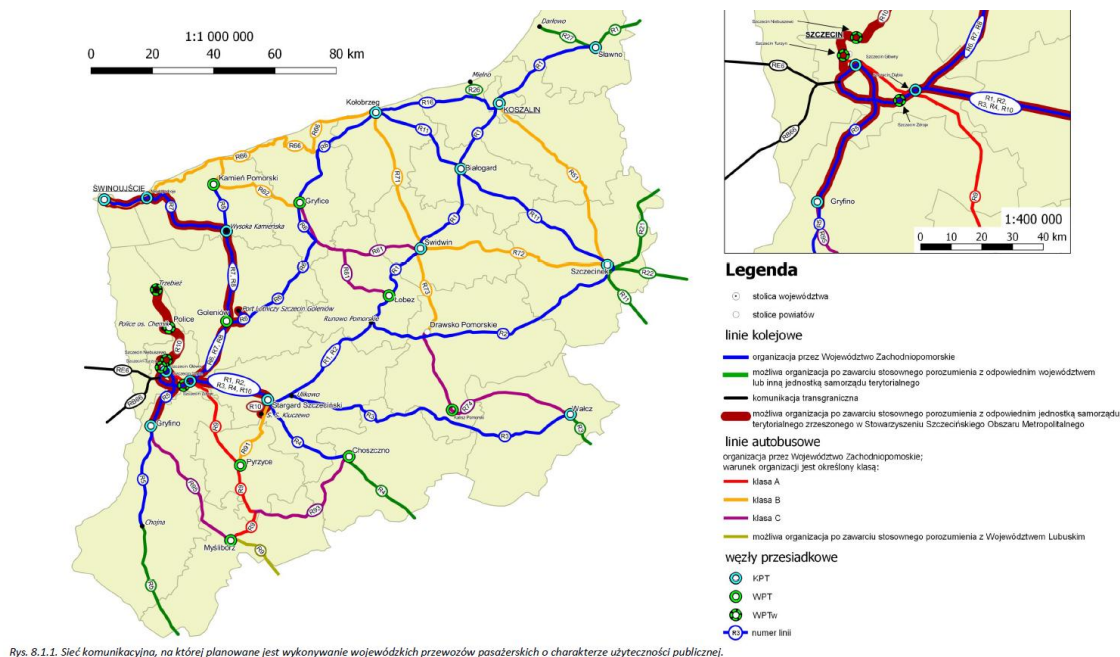
- R95 Gryfino – Myślibórz,

którego organizacja jest możliwa tylko w przypadku wystąpienia szczególnego zapotrzebowania społecznego i udzielenia pomocy finansowej przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla.

Plan uznaje określone w planie ministra ds. transportu krajowe węzły przesiadkowe, a takim jest na analizowanym obszarze stacja Gryfino, jak również wyznacza zintegrowane węzły przesiadkowe o znaczeniu wojewódzkim, jednak bez wskazania takiego w powiecie gryfińskim.

Plan zakłada minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym jako: niską podłogę, rampę, miejsce na wózek inwalidzki/dziecięcy, tapicerka i podłoga łatwa do czyszczenia, elektroniczne wyświetlacze przednie, boczne i tylne, schemat sieci organizowanej przez Województwo, pojemniki na ulotki. Przewiduje się obsługę linii taborem z napędem spełniającym normę czystości spalin przynajmniej Euro III, a w przypadku fabrycznie nowych pojazdów – normę Euro VI. W planie założono także sukcesywne likwidowanie barier architektonicznych przy przebudowie infrastruktury i jej dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Na rysunku 6 przedstawiono przebieg planowanych linii komunikacyjnych ujętych w wojewódzkim planie transportowym.



Rys. 8.1.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Rys. 6. Linie komunikacyjne ujęte w planie transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego, rysunek 8.1.1.

Plan powiatowy określa sieć połączeń, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Plan wyznacza także dwa węzły przesiadkowe: Gryfino i Chojnę, obsługujące odpowiednio północną i południową część powiatu.

W dokumencie wymieniono linie (w nawiasie liczba połączeń w roku szkolnym i w wakacje w dni powszednie, soboty i niedziele), które powinny być uruchomione w minimalnym zakresie:

- 1U Stare Czarnowo – Gryfino (szkolny: 5/4/3, wakacje: 3/2/1);
- 2U Błonie – Gryfino (szkolny, wakacje: 5/3/2);
- 3U Widuchowa – Gryfino, przez Dębogóra (szkolny: 5/4/2, wakacje: 5/3/2);
- 4U Chojna – Gryfino (zależnie o liczby połączeń kolejowych);
- 5U Cedynia – Chojna (szkolny: 4/3/2, wakacje: 3/2/1);
- 6U Trzcińsko-Zdrój – Chojna (szkolny: 4/3/2, wakacje: 3/2/1);
- 7U Moryń – Chojna (szkolny: 4/3/2, wakacje: 3/2/1);
- 8U Mieszkowice – Chojna, przez Witnicę (szkolny: 4/3/2, wakacje: 3/2/1);
- 9U Widuchowa – Gryfino, przez Marwice (szkolny: 4/3/2, wakacje: 2/1/1);
- 10U Banie – Chojna (szkolny: 4/3/2, wakacje: 3/2/1);
- 11U Chojna – Mieszkowice, przez Cedynię (szkolny: 4/2/1, wakacje: 3/2/1).

Na rysunku 7 przedstawiono przebieg planowanych linii komunikacyjnych ujętych w powiatowym planie transportowym.

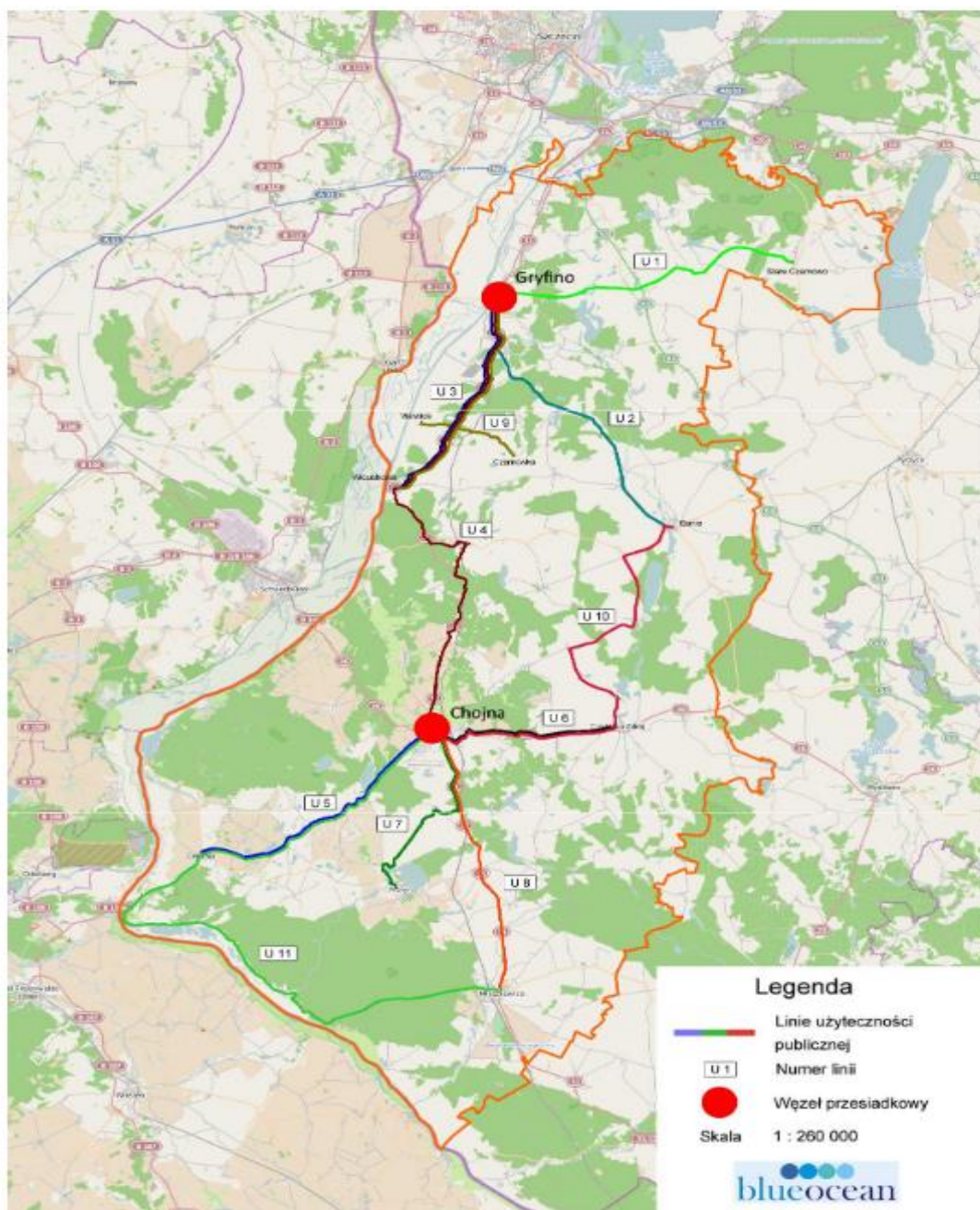
Organizacja linii Widuchowa – Gryfino wymaga, zgodnie z Planem udziału finansowego gminy.

Plan określa sugerowany standard wyposażenia autobusów jako: niską podłogę, wyposażenie w automatyczną skrzynię biegów, klimatyzację przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy, tablice elektroniczne z głosowymi zapowiedziami przystanków, wewnętrzny automat biletowy, zabezpieczenia przeciwpożarowe, wygodne siedzenia oraz ekonomiczny silnik i eliminację hałasu. Plan wskazuje także, że w celu dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych autobusy powinny być wyposażone w platformę i miejsce na wózek.

Plan wskazuje na potrzebę usuwania barier architektonicznych na dojeżdżaniach i na przystankach.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności plan transportowy dla gminy powiatu (miasta na prawach powiatu) musi uwzględnić postanowienia planu opracowanego przez ministra ds. transportu planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego oraz planu przyjętego przez Powiat Gryfiński.

Niniejszy plan uznaje wszystkie ustalenia planu ministra ds. transportu, planu wojewódzkiego oraz powiatowego, spełniając powyższe wymagania.



Rys. 7. Linie komunikacyjne ujęte w planie transportowym dla powiatu gryfińskiego

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Gryfińskiego, mapa 29. Linie użyteczności publicznej.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

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

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

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

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

Komunikacja miejska w gminie Gryfino działała w zmiennym zakresie do końca 2021 r. W pierwszej połowie 2022 r. w ramach komunikacji miejskiej funkcjonowały trzy linie kursujące z Gryfina do Szczecina. Natomiast w komunikacji gminnej, od stycznia do lipca 2022 r., działało dziewięć linii. Po wprowadzeniu zmian z dniem 1 sierpnia 2022 r., w ramach komunikacji miejskiej pozostała jedna linia, a dodatkowo uruchomiono pięć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, współfinansowanych z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Ostatnie badania dotyczące wielkości oraz rozkładu przestrzennego i czasowego popytu efektywnego na usługi przewozowe na liniach Komunikacji Gminy Gryfino zrealizowano wiosną 2025 r.

Wg stanu na dzień 30 września 2025 r. gmina Gryfino organizowała przewozy na siedmiu liniach autobusowych. Linia 1, mająca formalny charakter komunikacji miejskiej, zapewniała połączenie Szczecina Zdrojów z Radziszewem, a jej wydłużeniem w granicach gminy do Nowego Czarnowa (Dolna Odra), była linia 2, organizowana w ramach sieci gminnych przewozów pasażerskich niebędących komunikacją miejską. Pomimo że obie linie były formalnie rozróżnione, wszystkie kursy realizowano tymi samymi pojazdami na całej trasie, bez ko-

nieczności przesiadek w Radziszewie. Linie gminne 3-7 zapewniały z kolei połączenia różnych miejscowości gminy z Gryfinem.

Linie 2-7 posiadały dofinansowywanie z rządowego Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej (FRPA). Od dnia 1 stycznia 2023 r. wszystkie linie organizowane przez Gminę Gryfino, tj. linie 1-7, są bezwarunkowo bezpłatne dla pasażerów.

Gmina Gryfino jest więc jednocześnie organizatorem przewozów gminnych niemających charakteru komunikacji miejskiej (linie 2-7), jak i – na mocy porozumienia z Gminą Miastem Szczecin – jest organizatorem linii 1, mającej status połączenia komunikacji miejskiej.

W skali dnia powszedniego popyt na usługi komunikacji gminy Gryfino ukształtował się na poziomie 3 302 pasażerów. Przeciętna liczba pasażerów w dniu powszednim w przeliczeniu na 1 wozokilometr wyniosła 1,7.

W dniu powszednim na liniach organizowanych przez gminę Gryfino najwięcej pasażerów przewieziono na linii 2, z której usług skorzystały 2 304 osoby (aż 69,8% łącznej ich liczby w tym rodzaju dnia). Kolejną, pod względem wielkości przewozów w dniu powszednim była linia 1, z przewozami dziennymi na poziomie 427 pasażerów (12,9%). Linie 1 i 2 miały łączny udział 82,7% w przewozach w dniu powszednim.

Najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 2, przewożące 3,7 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr, czyli ponad dwukrotnie więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej. Kolejną pod względem wykorzystania pojazdów w dniu powszednim była linia 1 z przewozami na poziomie 1,3 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Były to jedyne linie, które przekroczyły wartość 1,0 pasażera na wozokilometr.

W sobotę popyt na usługi Komunikacji Gminy Gryfino ukształtował się na poziomie 1 511 pasażerów, co stanowiło 45,7% liczby pasażerów w dniu powszednim (przy podaży usług – mierzonej liczbą wykonanych kilometrów – na poziomie 58,7% dnia powszedniego).

Analogicznie jak w dniu powszednim, w sobotę największe przewozy odnotowano na linii 2, z której skorzystało 1 100 pasażerów (72,8% łącznej ich liczby w tym rodzaju dnia tygodnia). Kolejną pod względem liczby przewiezionych pasażerów była linia 1, z której skorzystało 280 pasażerów (18,5%). Łącznie na liniach 1 i 2 przewieziono w sobotę 91,3% wszystkich pasażerów Komunikacji Gminy Gryfino. Na wszystkich pozostałych liniach liczba pasażerów była już wyraźnie niższa i ukształtowała się w przedziale od 17 do 37 pasażerów (od 1,1 do 2,4%).

Najlepiej wykorzystane były w sobotę autobusy linii 2, którymi przewożono średnio 2,5 pasażerów na wozokilometr. Na linii 1 było to 1,2 pasażera na wozokilometr, zaś na wszystkich pozostałych – tylko od 0,2 do 0,5 pasażera na wozokilometr. Średnie wykorzystanie pojazdów w sobotę wyniosło 1,3 pasażera na wozokilometr.

W niedzielę popyt na usługi Komunikacji Gminy Gryfino ukształtował się na poziomie 755 pasażerów, tj. jedynie 22,8% wielkości popytu w dniu powszednim i 50,0% popytu w sobotę, przy analogicznych relatywnych wielkościach podaży usług – wynoszących odpowiednio 38,9 i 66,3%.

W niedzielę najwięcej pasażerów skorzystało z linii 2 – 545 osób (72,2%) oraz z linii 1 – 149 osób (19,7%). Łącznie na obu tych liniach przewieziono 91,9% ogółu pasażerów Komunikacji Gminy Gryfino. Na pozostałych liniach przewieziono od zaledwie 1 do 22 pasażerów (od 0,1 do 2,4%). Najniższy popyt – odnotowany tylko 1 pasażer – charakteryzował w niedzielę linię 7.

Średnie wykorzystanie pojazdów w niedzielę wyniosło tylko 1,0 pasażera na wozokilometr.

Całkowitą wielkość popytu oraz liczbę pasażerów w przeliczeniu na każdy wozokilometr, przedstawioną dla poszczególnych linii w odniesieniu do dnia powszedniego, soboty i niedzieli, zaprezentowano w tabeli 12. W kolumnach z liczbą pasażerów w danym rodzaju dnia tygodnia kolorowym zacieniowaniem zaznaczono pola dotyczące linii o największej i najmniejszej liczbie pasażerów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia.

Tab. 12. Liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr dla poszczególnych linii Komunikacji Gminy Gryfino – wiosna 2025 r.

Linia	Liczba pasażerów w poszczególnych przekrojach					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
1	427	1,3	280	1,2	149	0,9
2	2 304	3,7	1 100	2,5	545	1,9
3	162	0,8	37	0,4	12	0,2
4	188	0,9	36	0,4	18	0,3
5	125	0,5	24	0,5	22	0,2
6	65	0,5	17	0,2	8	0,2
7	31	0,2	17	0,2	1	0,0
Cała sieć	3 302	1.7	1 511	1,3	755	1,0

Źródło: „Koncepcja obsługi gminy Gryfino publicznym transportem zbiorowym”, Gdynia – Gryfino, maj – sierpień 2025 r., s. 20.

Na zielono zacieniowano pola z liczbą pasażerów na poziomie około 20% całkowitej jej wielkości w danym rodzaju dnia tygodnia lub wyższym, tj. przynajmniej 700 osób w dniu

powседневnym, przynajmniej 300 osób w sobotę i przynajmniej 150 osób w niedzielę. Zielone zacięniowania dotyczyły w tym zakresie tylko linii 2 – w każdym rodzaju dnia tygodnia.

Wyróżnienie w kolorze czerwonym zastosowano natomiast do pól dotyczących linii o całkowitej liczbie pasażerów nieprzekraczającej wartości pięciokrotnie mniejszych niż wyróżnienia maksymalne, tj. 140 pasażerów w dniu powszednim, 60 w sobotę i 30 w niedzielę. Kryterium to spełniły linie: 5, 6 i 7 we wszystkich rodzajach dnia tygodnia oraz linie 3 i 4 w obydwie dni weekendowe.

W polach z liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr, zielonym kolorem zacięniowano komórki dotyczące linii, na których odnotowano wynik równy lub wyższy od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej w badanym rodzaju dnia. Zacięniowanie takie dotyczyło wyłącznie linii 2 – we wszystkie dni tygodnia.

Kolorem czerwonym wyróżniono natomiast pola dotyczące linii z najgorszym wykorzystaniem pojazdów w danym rodzaju dnia tygodnia – nieprzekraczającym progu 1,0 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr. Wyróżnienie takie dotyczyło linii 3-7 we wszystkie dni tygodnia oraz linii 1 w niedzielę.

W skali przeciętnego miesiąca, popyt na usługi Komunikacji Gminy Gryfino ukształtował się na poziomie 79 161 pasażerów.

Zdecydowanie największe przewozy w przeciętnym miesiącu (złożonym z 21 dni powszednich, 4 sobót i 5 niedziel), miały miejsce na linii 2, z której usług skorzystało 55 509 osób, czyli aż 70,1% ogółu pasażerów. Na linii 1 przewieziono 10 832 osoby (13,7%), co oznacza, że z obu tych linii skorzystało łącznie 83,8% wszystkich pasażerów. Najmniej pasażerów przewieziono zaś w przeciętnym miesiącu autobusami linii 7 – 724 osoby, czyli tylko 0,9%.

Wyłącznie na linii 2 udział w przewozach pasażerów był wyższy od udziału w pracy eksploatacyjnej, mierzonej liczbą wykonywanych wozokilometrów – stanowił 211%. Na linii 1 wartość ta wyniosła 77%, na linii 4 – 52%, a na wszystkich pozostałych już poniżej 50% (w tym na linii 7 tylko 11%).

W skali przeciętnego miesiąca najlepiej wykorzystane były autobusy linii 2, którymi przewożono 3,4 pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr.

Najniższe średniomiesięczne wykorzystanie pojazdów charakteryzowało linie: 5, 6 i 7 – odpowiednio tylko: 0,4, 0,4 i 0,2 pasażera w przeliczeniu na wozokilometr.

Wielkość przewozów ogółem i w przeliczeniu na wozokilometr oraz pracę eksploatacyjną wykonywaną na poszczególnych liniach Komunikacji Gminy Gryfino w przeciętnym miesiącu, przedstawiono w tabeli 13. W polach z liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr zielonym kolorem zacięniowano komórki dotyczące linii, na których odnotowano wynik równy

lub wyższy od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej – dotyczyło to tylko linii 2. Kolorem czerwonym wyróżniono natomiast pozostałe pola z najslabszym wykorzystaniem pojazdów, poniżej 1,0 pasażera na wozokilometr. Wyróżnienie to charakteryzowało linie 3-7.

Tab. 13. Wielkość przewozów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr oraz praca eksploatacyjna dla poszczególnych linii Komunikacji Gminy Gryfino – wiosna 2025 r.

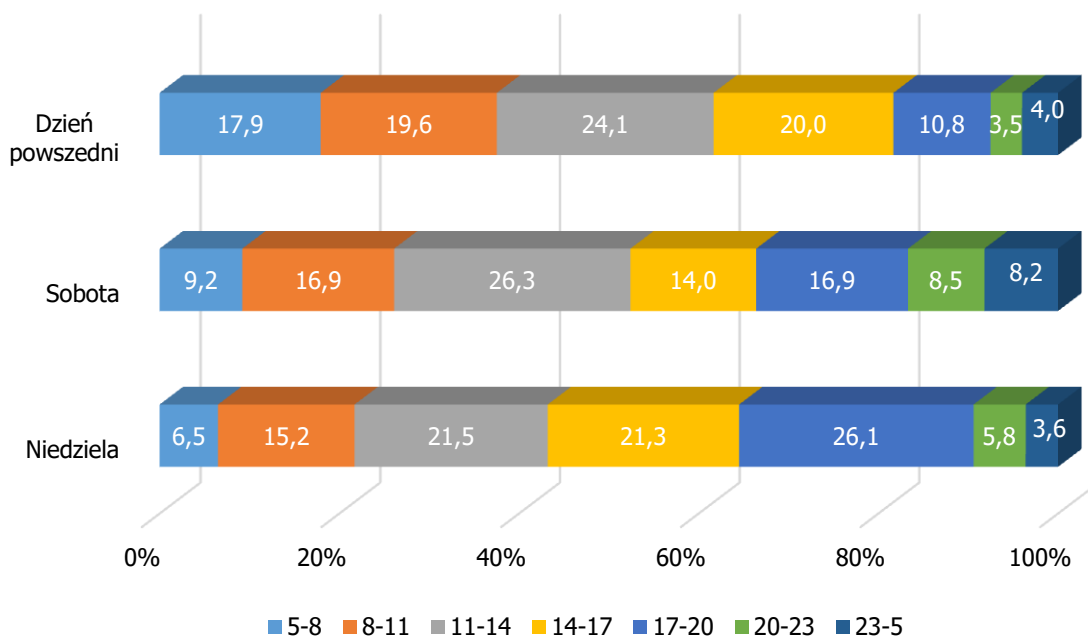
Linia	Miesięczna liczba pasażerów	Udział w przewozach pasażerów [%]	Miesięczna praca eksploatacyjna [km]	Udział w pracy eksploatacyjnej [%]	Liczba pasażerów na 1 wzkm
1	10 832	13,68	8 811,0	17,87	1,2
2	55 509	70,12	16 392,2	33,24	3,4
3	3 610	4,56	4 968,6	10,07	0,7
4	4 182	5,28	5 019,3	10,18	0,8
5	2 831	3,58	6 460,8	13,10	0,4
6	1 473	1,86	3 389,2	6,87	0,4
7	724	0,92	4 277,8	8,67	0,2
Razem	79 161	100,00	49 318,9	100,00	1,6

Źródło: „Koncepcja obsługi gminy Gryfino publicznym transportem zbiorowym”, Gdynia – Gryfino, maj – sierpień 2025 r., s. 22.

Udział przewozów w kolejnych trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów przewożonych w danym rodzaju dnia, zilustrowano na rysunku 11.

Biorąc pod uwagę przedziały trzygodzinne, rozpatrywane w skali całej sieci Komunikacji Gminy Gryfino, można stwierdzić, że w dniu powszednim:

- zdecydowanie największe przewozy – na poziomie 797 pasażerów (24,1% ich ogółu w tym rodzaju dnia) – miały miejsce w międzyszczytowej porze godzinowej 11-14;
- w porach godzinowych 14-17 i 8-11 przewieziono niemal identyczną liczbę pasażerów – odpowiednio 659 i 647 osób (20,0 i 19,6%);
- intensywne przewozy wykazała także pora godzinowa 5-8, w której przewieziono 592 osoby, czyli 17,9% wszystkich pasażerów w dniu powszednim;
- po godzinie 17 nastąpiło załamanie popytu – w porze godzinowej 17-20 przewieziono już tylko 358 osób (10,8% wszystkich pasażerów w dniu powszednim), w porze godzinowej 20-23 popyt wyniósł 116 pasażerów (3,5%), a w kursach w połączonych godzinach nocnych 23-5 przewieziono 133 pasażerów (4,0%).



Rys. 8. Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie przewiezionych pasażerów – wiosna 2025 r.

Źródło: „Konceptja obsługi gminy Gryfino publicznym transportem zbiorowym”,
Gdynia – Gryfino, maj – sierpień 2025 r., s. 24.

W sobotę, przy rozpatrywaniu przedziałów trzygodzinnych, największe przewozy odnotowano w godzinach 11-14, w których z usług Komunikacji Gminy Gryfino skorzystało 397 osób, czyli 26,3% łącznej liczby sobotnich pasażerów. Znacznie mniej pasażerów zarejestrowano w godzinach: 8-11, 17-20 i 14-17 – odpowiednio: 256, 255 i 211 osób (po 16,9 i 14,0%). W przedziałach godzinowych 5-8 i 20-23 popyt był już znacznie mniejszy i osiągnął wartości odpowiednio 139 i 129 osób (9,2 i 8,5%). Nieznacznie mniejsze przewozy odnotowano w połączonej nocnej porze godzinowej 23-5 – 124 osoby (8,2%).

W niedzielę najwięcej pasażerów autobusy Komunikacji Gminy Gryfino przewiozły w godzinach: 11-14, 14-17 i 17-20, w których z jej usług skorzystało odpowiednio: 21,5, 21,3 i 26,1% łącznej liczby pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia, tj. 162, 161 i 197 osób.

W pozostałych porach godzinowych popyt był już zauważalnie niższy i wynosił odpowiednio:

- 8-11 – 115 osób (15,2%);
- 5-8 – 49 osób (6,5%);
- 20-23 – 44 osoby (5,8%).

W połączonej porze nocnej, tj. w godzinach 23-5, przewieziono tylko 27 osób (3,6%).

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r. gminę Gryfino zamieszkiwało 29 929 osób. Zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z usług Komunikacji Gminy Gryfino – 79 161 pasażerów – odniesiona do liczby mieszkańców gminy stanowiła równowartość jedynie 2,6 przejazdów każdego jej mieszkańca w skali miesiąca. Jest to wartość bardzo niska.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi przewozów organizowanych przez Gminę Gryfino będzie się kształtować pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury wiekowej mieszkańców gmin na obszarze gminy;
- liczby samochodów osobowych;
- mobilności mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia i struktury wynagrodzeń;
- dostępności oferty transportu publicznego, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów i częstotliwością kursowania środków transportu;
- integracji powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Gminę Gryfino z przewozami pasażerskimi innych organizatorów, w szczególności kolejowych organizowanych przez Województwo Zachodniopomorskie i autobusowych organizowanych przez Powiat Gryfiński;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego – przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- dostępności parkingów: P&R, B&R oraz K&R.

Prognoza liczby pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich dla najbliższych lat musi uwzględniać kumulację różnych zdarzeń istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych na obsługiwanym obszarze.

W 2020 r. nastąpiło w całym kraju załamanie liczby przewożonych pasażerów pojazdami transportu zbiorowego, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19.

W związku z pandemią wprowadzono od 24 marca 2020 r. drastyczne ograniczenia w poruszaniu się mieszkańców (zakaz wychodzenia z domu obowiązujący do 16 kwietnia 2020 r.), zdalną lub hybrydową naukę w placówkach oświatowych i pracę w urzędach oraz ograniczenia liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego (częściowo zniesione od 18 maja 2020 r. oraz ponownie wprowadzone po objęciu całego kraju strefą czerwoną i utrzymywanych do dnia 26 czerwca 2021 r.). Od II kwartału 2021 r. ograniczenia wprowadzone w okresie pandemii stopniowo były zmniejszane, aż do rezygnacji z większości obostrzeń, do

uchylenia stanu epidemii w maju 2022 r., jednak z pozostawieniem stanu zagrożenia. Stan zagrożenia epidemiologicznego zniesiony został dopiero z końcem I półrocza 2023 r.

Zagrożenie epidemiologiczne z lat 2020-2023 oraz związane z tym ograniczenia i limity pojemności środków transportu zbiorowego, spowodowały wzrost atrakcyjności pojazdów indywidualnych, zwłaszcza samochodów osobowych, które umożliwiały przemieszczanie się w zasadzie bez kontaktu z innymi osobami, ryzyko zakażenia było więc jest znikome.

Nie bez znaczenia jest także fakt pogorszenia sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego, wynikający z wprowadzonych zmian podatkowych, wysokiej inflacji oraz pośrednich skutków działań wojennych Federacji Rosyjskiej prowadzonych w Ukrainie.

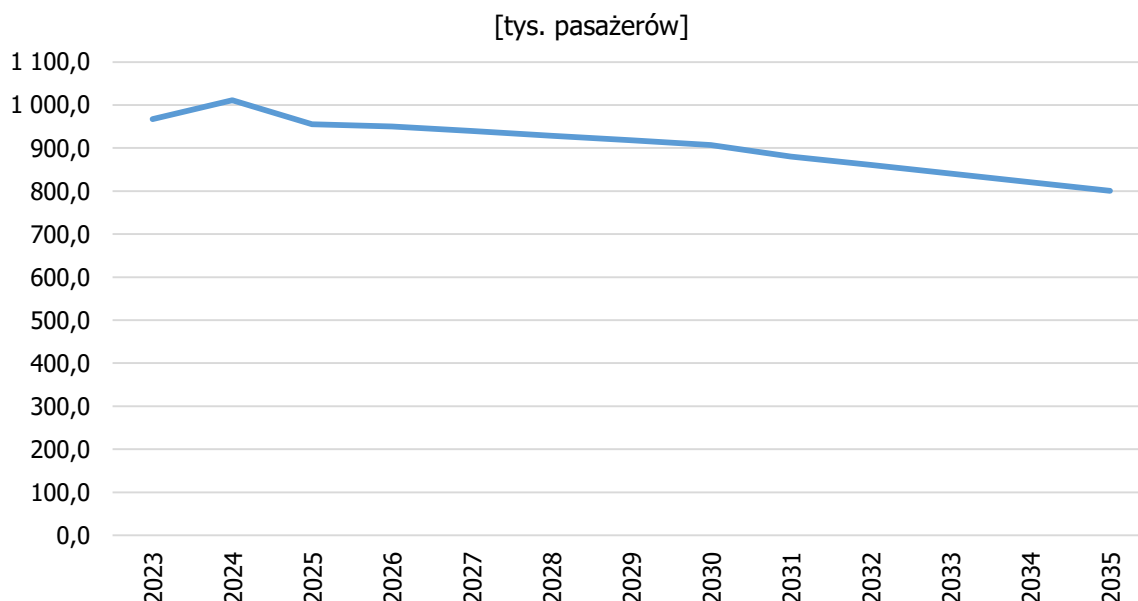
Gmina Gryfino realizuje przewozy na sześciu liniach komunikacyjnych, które są bezpłatne. Gmina nie prowadzi ewidencji pasażerów, a autobusy nie są wyposażone w automatyczne urządzenia do zliczania pasażerów.

Prognozę liczby pasażerów przygotowano na podstawie danych dotyczących liczby sprzedanych biletów, przekazanych przez Gminę Gryfino, za okres sierpień-grudzień 2022 r., czyli okres w którym obowiązywała odpłatność za przejazdy. Z uwagi na to, że gmina Gryfino nie posiada narzędzi do zliczania pasażerów w pojazdach, szacunek liczby pasażerów jest bardzo przybliżony. Do przeliczeń przyjęto mnożnik 44 przejazdów miesięcznie dla posiadaczy biletów miesięcznych lub 30-dniowych.

Istotne znaczenie w przygotowywaniu prognozy ma występująca w latach 2022-2024 tendencja niewielkiego spadku liczby mieszkańców gminy (o 1,4%). Według prognoz GUS w kolejnym 10-letnim okresie liczba mieszkańców powiatu gryfińskiego będzie się nadal spadać (zmniejszenie o 6,5% do 2035 r.), szczególnie w segmencie mieszkańców w wieku szkolnym (zmniejszenie aż o 1/3).

Na rysunku 9 przedstawiono prognozę liczby pasażerów do 2035 r. w gminie Gryfino, dla lat 2023-2024 zobrazowano wykonanie, a dla 2025 r. – przewidywane wykonanie. Prognoza na lata następne zakłada utrzymanie zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej z 2025 r.

Opracowana prognoza popytu wskazuje, że popyt w 2035 r. może zmaleć nawet o około 16% w stosunku do poziomu przewidywanej liczby pasażerów w 2025 r. Spadek liczby pasażerów zależeć będzie przede wszystkim od przewidywanej liczby mieszkańców gminy.



Rys. 9. Prognoza popytu do 2035 r.

Źródło: opracowanie własne.

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

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

- bezpośrednio;
- punktualność;
- częstotliwość.

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

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zwłaszcza w obliczu zagrożeń epidemiologicznych, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatorów tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem wdrożenia zrównoważonego transportu jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem publicznym a indywidualnym. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewo-

wych w transporcie na terenach pozamiejskich powinien kształtować się docelowo w proporcji 25% transport publiczny – 75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę pogorszenie sytuacji budżetów jednostek samorządu terytorialnego w Polsce oraz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, spowodowanych niekorzystnym odbiorem transportu publicznego w okresie pandemii, poziom ten będzie w najbliższych latach trudny do osiągnięcia.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego, obniżonego, udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale zaistnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. W obecnej sytuacji znaczących ograniczeń ilościowych dla funkcjonowania transportu zbiorowego oraz społecznego odbioru wysokiego ryzyka korzystania z tych środków transportu, niezwykle ważne jest by w pierwszej kolejności zahamować odpływ pasażerów ze środków transportu zbiorowego. Działania te będą wymagały co najmniej utrzymania obecnych parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, jakość obsługi), bez względu na liczbę korzystających pasażerów.

Ważnym elementem jest stwarzanie zdecydowanych preferencji w ruchu dla transportu zbiorowego. Przy modernizacjach dróg, przez które przebiegają trasy linii komunikacyjnych, należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego – np. służy ułatwiające wyjazd z przystanku, krótkie odcinki buspasów w dojeździe do wybranych skrzyżowań w obrębie miast, w szczególności z sygnalizacją świetlną itp. Ważne znaczenie ma także systematyczna poprawa standardu wyposażenia przystanków, poprzez: zapewnienie dogodnych warunków oczekiwania na autobusy, ułatwienia w zajmowaniu miejsca w pojeździe (odpowiednia wysokość peronu), eliminację barier architektonicznych dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, kompleksową i aktualną informację pasażerską.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Organizatorem przewozów publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Gryfino, której zadania w tym zakresie – zgodnie z art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej nazywanej ustawą o ptz) – wykonuje Burmistrz Miasta i Gminy Gryfino. W imieniu Burmistrza zadania te, zgodnie z przyjętym statutem, realizuje wyspecjalizowany wydział Urzędu Miasta i Gminy – Wydział Gospodarki Komunalnej.

Według stanu na dzień 30 września maja 2025 r. na sieć połączeń Komunikacji Gminy Gryfino składało się 7 całorocznych, całotygodniowych linii autobusowych, oznaczonych numerami: 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7.

Linia autobusowa nr 1 miała status komunikacji miejskiej, zaś wszystkie pozostałe stanowiły gminne przewozy pasażerskie niemające takiego charakteru. Poza linią 1, wszystkie linie miały charakter linii wewnątrzgminnych – nie wykraczały swoimi trasami poza granice administracyjne gminy Gryfino. Na linii 1 przewozy realizowano na podstawie porozumienia międzygminnego zawartego pomiędzy Gminą Gryfino, a Gminą Miastem Szczecin.

W tabeli 14 przedstawiono przebieg tras linii Komunikacji Gminy Gryfino według stanu na dzień 30 września 2025 r.

Tab. 14. Trasy linii Komunikacji Gminy Gryfino – stan na 30 września 2025 r.

Nr linii	Relacja
1	SZCZECIN: RONDO BATALIONÓW CHŁOPSKICH – Batalionów Chłopskich – Grani-towa – Metalowa – Dmowskiego – Rymarska – RADZISZEWO: Szczecińska – RADZISZEWO SZCZECIŃSKA
2	RADZISZEWO: RADZISZEWO SZCZECIŃSKA – Szczecińska – DALSZEWO: Gryfińska – NOWE BRYNKI – Gryfińska – CZEPIŃSKO – Gryfińska – GRYFINO – Pomorska – Fli-sacza – Grunwaldzka – Kolejowa – 9 Maja – Asnyka – Krasińskiego – Wojska Polskiego – Grunwaldzka – Chrobrego – Łużycka – PNIEWO – Przemysłowa – NOWE CZARNOWO – NOWE CZARNOWO DOLNA ODRA
3	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Grunwaldzka – Wojska Polskiego – WEŁTYŃ – Gryfińska – GARDNO – Żeliszewiecka – Niepodległości – WYSOKA GRYFIŃSKA – CHLEBOWO – Długa – STARE BRYNKI – DALSZEWO – Zielona – NOWE BRYNKI – Szczecińska – Gryfińska – Kolejowa – 3 Maja – CZEPIŃSKO – Gryfińska – GRYFINO – Pomorska – Grunwaldzka – Sprzymierzonych – GRYFINO PLAC DWORCOWY
4	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Armii Krajowej – SZCZAWNO – WIRÓW – CHWARSTNICA – Gryfińska – SOBIERADZ – DRZENIN – Par-kowa – GARDNO – Pyrzycka – WEŁTYŃ – Gryfińska – GRYFINO – Wojska Polskiego – Sprzymierzonych – GRYFINO PLAC DWORCOWY

Nr linii	Relacja
5	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Armii Krajowej – SZCZAWNO – WIRÓW – WIRÓWEK – Ogrodowa – BARTKOWO – MIELENKO GRYFIŃSKIE – OSUCH – CHWARSTNICA – BORZYM – DOŁGIE – SOBIEMYŚL
6	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Łużycka – PNIEWO – Gryfińska – DK31 – NOWE CZARNOWO – KRAJNIK – PASTUSZKA – KRZYPNICA – PASTUSZKA – NOWE CZARNOWO – PNIEWO – Gryfińska – Przemysłowa – GRYFINO – Łużycka – Chrobrego – 1 Maja – Sprzymierzonych – GRYFINO PLAC DWORCOWY
7	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Armii Krajowej – SZCZAWNO – WIRÓW – WIRÓWEK – Ogrodowa – BARTKOWO – MIELENKO GRYFIŃSKIE – BARTKOWO – GAJKI – STEKLNO

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii Komunikacji Gminy Gryfino, mierzoną liczbą wykonywanych kursów, wg stanu na dzień 30 września 2025 r., przedstawiono w tabeli 15. W tabeli tej ujęto każdy kurs zaplanowany jako udostępniany pasażerom – wykonywany z zatrzymywaniem na przystankach pośrednich.

Tab. 15. Liczba kursów na poszczególnych liniach Komunikacji Gminy Gryfino – stan na 30 września 2025 r.

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w każdym z kierunków					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
1	17	17	12	12	8	8
2	17	17	12	12	8	8
3	4	3	2	1	-	2
4	4	3	2	1	1	1
5	6	6	3	3	2	2
6	3	3	2	1	1	1
7	6	6	3	3	2	2
Razem sieć	57	55	36	33	22	24

Źródło: opracowanie własne.

Wszystkie linie funkcjonowały całotygodniowo, w tym w dni powszednie w identycznych rozkładach jazdy dla dni nauki szkolnej i dni wolnych od nauki.

W dniu powszednim zaplanowano 112 kursów, w sobotę – 69 kursów, czyli 61,6% liczby kursów z dnia powszedniego, natomiast w niedzielę – 46 kursów, tj. 41,1% liczby kursów z dnia powszedniego i zarazem 66,7% liczby kursów z soboty.

W tabeli 16 przedstawiono liczbę wozokilometrów zaplanowanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia na każdej linii autobusowej Komunikacji Gminy Gryfino – zgodnie z rozkładami jazdy ważnymi na dzień 31 maja 2025 r.

Tab. 16. Liczba wozokilometrów na liniach Komunikacji Gminy Gryfino w poszczególnych rodzajach dni tygodnia – stan na 30 września 2025 r.

Linia	Liczba wozokilometrów w poszczególnych przekrojach			
	dzień powszedni	sobota	niedziela	przeciętny miesiąc
1	336,3	237,6	158,4	8 811,0
2	627,4	443,1	288,9	16 392,2
3	205,8	88,2	58,8	4 968,6
4	207,9	89,1	59,4	5 019,3
5	261,6	130,8	88,8	6 460,8
6	137,4	68,7	45,8	3 389,2
7	173,4	86,6	58,0	4 277,8
Razem sieć	1 950,1	1 144,1	758,1	49 318,9

Źródło: opracowanie własne.

Wg stanu na wrzesień 2025 r. w dniu powszednim w skali całej sieci komunikacyjnej Gminy Gryfino wykonywano łącznie 1 950,1 wozokilometrów. W sobotę realizowano 1 144,1 wozokilometrów, czyli 58,7% wielkości pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim, zaś w niedzielę – 758,1 wozokilometrów, tj. 38,9% liczby wozokilometrów zaplanowanych dla dnia powszedniego i 66,3% dla soboty.

W przeciętnym miesiącu kalkulacyjnym (złożonym z 21 dni powszednich, 4 sobót i 5 niedziel) w okresie prowadzenia badań marketingowych zaplanowano wykonywanie 49 318,9 wozokilometrów.

Zdecydowanie największy udział w liczbie wozokilometrów w przeciętnym miesiącu miała linia 2, na której wykonywano aż 33,2% łącznej liczby wozokilometrów zaplanowanych dla całej sieci komunikacyjnej. Drugą pod względem liczby wozokilometrów w skali miesiąca była linia 1 – z udziałem 18,0%. Na żadnej z pozostałych linii miesięczny udział w całości wozokilometrów nie przekroczył 15%. Na liniach o największej liczbie wozokilometrów, tj. 2 i 1, które zapewniają połączenie Gryfina ze Szczecinem, założono wykonanie 51,1% pracy eksploatacyjnej zaplanowanej dla całej sieci komunikacyjnej.

Najmniejsze udziały w liczbie wozokilometrów miały natomiast linie 6 i 7 – odpowiednio 6,9 i 8,7%.

Jedynym operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przewozach organizowanych przez Gminę Gryfino jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie sp. z o.o. (dalej PKS w Szczecinie sp. z o.o.). Umowa operatorska zawarta została w dniu 30 grudnia 2022 r. w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego i obejmuje wykonywanie autobusowych przewozów osób na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich na terenie gminy Gryfino oraz w komunikacji miejskiej na trasie Radziszewo – Szczecin w okresie 5 kolejnych lat, tj. od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2027 r.

W ramach przedmiotu umowy operator wykonuje powierzone mu usługi na liniach komunikacyjnych podzielonych na dwa zakresy. Pierwszy obejmuje linię 1 komunikacji miejskiej w relacji Radziszewo – Szczecin Zdroje przez Szczecin Podjuchy. Zakres drugi to gminne przewozy pasażerskie na liniach całorocznych 2-7.

Flota autobusów wykorzystywanych do przewozów pasażerów liczyła 44 pojazdy. Wszystkie wyposażone były w silniki spalinowe, zasilane olejem napędowym. PKS w Szczecinie sp. z o.o. przeznaczała do obsługi linii komunikacyjnych pojazdy reprezentujące różne typy taboru, aczkolwiek tylko dwóch klas pojemnościowych: maxi i mega. Na liniach 1 i 2 eksploatowane były tylko miejskie autobusy przegubowe niskopodłogowe. Na pozostałych liniach eksploatowano autobusy międzymiastowe wysokopodłogowe.

Przewozy realizowane w ramach komunikacji gminnej nie były jedynym rodzajem świadczonych przez operatora na rzecz Gminy Gryfino usług przewozowych. PKS w Szczecinie sp. z o.o. na terenie gminy realizowała jeszcze kursy na liniach komercyjnych, których głównym zadaniem była realizacja zadania własnego Gminy Gryfino, tj. dowozów i odwozów dzieci do i ze szkół. Gmina Gryfino w drodze zamówienia publicznego nabywała bowiem bilety miesięczne dla uczniów dowożonych do szkół w kursach linii komercyjnych.

Ofertę przewozową bezpłatnej dla pasażerów Komunikacji Gminy Gryfino zaplanowano w taki sposób, aby nie stanowiła alternatywy dla przewozów komercyjnych. Skutkiem takiego rozwiązania jest jednak konieczność wnoszenia opłat za przejazdy przez osoby podróżujące w tych samych godzinach, co dowożeni uczniowie szkół podstawowych, gdyż w tych porach nie oferowano bezpłatnych kursów komunikacji gminnej.

W celu dowozu dzieci i młodzieży do szkół, PKS w Szczecinie sp. z o.o. uruchamiała następujące linie komercyjne:

- 141221 (S1) na trasie: Dolna Odra – Gryfino – Stare Brynki – Gardno – Gryfino;
- 141222 (S2) na trasie: Gryfino – Dębce – Żabnica;
- 141223 (S3) na trasie: Gryfino – Pniewo – Gryfino;
- 141224 (S4) na trasie: Gryfino – Krzypnica – Nowe Czarnowo – Pniewo – Gryfino;

- 141225 (S5) na trasie: Gardno – Wełtyń – Drzenin – Gardno;
- 141226 (S6) na trasie: Dolna Odra – Chwarstnica – Sobiemyśl – Chwarstnica Szkoła.

Trasy powyższych linii umożliwiały dojazd do Szkół Podstawowych nr 1 i nr 3 w Gryfinie, Szkoły Podstawowej w Chwarstnicy, Szkoły Podstawowej w Gardnie, a także Szkoły Podstawowej w Żabnicy.

Kursy wykonywano wyłącznie w powszednie dni nauki szkolnej – łącznie na wszystkich liniach w liczbie 8 w godzinach porannych (dowozy na godziny 7:50 lub 8:00) i 25 – w godzinach okołopołudniowych i popołudniowych (odwozy o różnych godzinach).

Kursy komercyjne, ze względu na inne trasy niż zaplanowane dla linii Komunikacji Gminy Gryfino, realizację wyłącznie w dni nauki szkolnej, bardzo wysokie ceny biletów i brak wspólnego organizatora, tylko w niewielkim stopniu rekompensowały mieszkańcom ograniczaną w czasie ich wykonywania podaż usług na liniach 3-7.

Łącznie w ramach wymienionych linii komercyjnych w roku szkolnym 2024/25 założono dowozy 524 uczniów. Umowę z przewoźnikiem zawarto na rok kalendarzowy, a wartość usługi dostawy ulgowych biletów miesięcznych w 2025 r. oszacowano na 1 091 409,07 zł netto, czyli 1 178 721,80 zł brutto.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Zgodnie z założeniami funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje się, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom możliwości przemieszczania się, a gdzie utrudniony jest dostęp przy pomocy innego środka komunikacji. Oferta publicznego transportu zbiorowego powinna zapewniać także możliwość skorzystania z niej w sytuacji rezygnacji z podróży samochodem osobowym oraz w relacjach, w których występują duże potoki podróźnych. Co do zasady połączenia publicznym transportem zbiorowym powinny być tak kształtowane, aby możliwa była ich integracja z innymi środkami transportu, np. w węzłach przesiadkowych, a w przypadku ich braku, trasy linii i rozkłady jazdy powinny umożliwiać bezpośredni dojazd do najważniejszych celów podróży.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie dodatkowej oferty przewozów konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią oczekiwanej lokalnie oferty. Przewozy te będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach lub substytucyjne wobec nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwanym obszarze.

Potrzeba uruchomienia na obszarze gminy Gryfino przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych w stosunku do obszaru gminy;
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującą koncentracją przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych.

Przewozy pasażerskie organizowane przez gminy powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić pożądaną dostępność transportową mieszkańcom gminy do centrów usług gminnych i ponadgminnych, w tym zabezpieczyć dowóz do węzłów komunikacyjnych i umożliwić dojazd do miejsc pracy, do szkół, wyższych uczelni, przychodni, szpitali i urzędów itp.

Ważnym elementem organizacji jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłami integracyjnymi zlokalizowanymi na obszarze gminy w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą korzystać z samochodu osobowego, dojazd i powrót do tych miejsc w ciągu jednego dnia. Komunikacja organizowana przez gminę w godzinach porannego (od ok. godz. 5:30 do ok. godz. 9) i popołudniowego (od ok. 14 do ok. godz. 17) szczytu komunikacyjnego z uwagi na napełnienia powinna uwzględniać dojazd bezpośredni do lub z centrum miasta położonego na terenie gminy, jako głównego punktu podróży, zaś w pozostałych godzinach oraz w weekendy kursy planowane powinny być do centrów przesiadkowych. Połączenia dowozowe wyłącznie do centrów przesiadkowych (np. stacji kolejowych w Gryfinie, Czepinie, Daleszewie Gryfińskim oraz Dolnej Odrze) planować powinno się również w przypadku zapewniania dojazdów do Szczecina – który obsługiwany jest już koleją, charakteryzującą się wysoką intensywnością funkcjonowania i znacznie krótszym czasem przejazdu niż autobusy.

W okresie obowiązywania planu przyjmuje się organizowanie przez gminę połączeń autobusowych wskazanych w tabeli 17.

Graficznie sieć proponowanych połączeń gminnych przedstawiona została na rysunku 10, a także w Załączniku nr 1 do planu.

Tab. 17. Planowana sieć połączeń linii w ramach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Gryfino

Nr linii	Relacja
1	SZCZECIN: RONDO BATALIONÓW CHŁOPSKICH – Batalionów Chłopskich – Grani-towa – Metalowa – Dmowskiego – Rymarska – RADZISZEWO: Szczecińska – RADZI-SZEWO SZCZECIŃSKA
2	RADZISZEWO: RADZISZEWO SZCZECIŃSKA – Szczecińska – DALSZEWO: Gryfińska – NOWE BRYNKI – Gryfińska – CZEPIŃSKO – Gryfińska – GRYFINO – Pomorska – Fli-sacza – Grunwaldzka – Kolejowa – 9 Maja – Asnyka – Krasińskiego – Wojska Polskiego – Grunwaldzka – Chrobrego – Łużycka – PNIEWO – Przemysłowa – NOWE CZARNOWO – NOWE CZARNOWO DOLNA ODRA
3	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Grunwaldzka – Wojska Polskiego – WEŁTYŃ – Gryfińska – GARDNO – Żeliszewska – Niepodległości – WYSOKA GRYFIŃSKA – CHLEBOWO – Długa – STARE BRYNKI – DALSZEWO – Zielona – NOWE BRYNKI – Szczecińska – Gryfińska – Kolejowa – 3 Maja – CZEPIŃSKO – Gryfińska – GRYFINO – Pomorska – Grunwaldzka – Sprzymierzonych – GRYFINO PLAC DWOR-COWY
4	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Armii Krajowej – SZCZAWNO – WIRÓW – CHWARSTNICA – Gryfińska – SOBIERADZ – DRZENIN – Par-kowa – GARDNO – Pyrzycka – WEŁTYŃ – Gryfińska – GRYFINO – Wojska Polskiego – Sprzymierzonych – GRYFINO PLAC DWORCOWY
5	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Armii Krajowej – SZCZAWNO – WIRÓW – WIRÓWEK – Ogrodowa – BARTKOWO – MIELENKO GRYFIŃ-SKIE – OSUCH – CHWARSTNICA – BORZYM – DOŁGIE – SOBIEMYŚL
6	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Łużycka – PNIE-WO – Gryfińska – DK31 – NOWE CZARNOWO – KRAJNIK – PASTUSZKA – KRZYPNICA – PASTUSZKA – NOWE CZARNOWO – PNIEWO – Gryfińska – Przemysłowa – GRYFINO – Łużycka – Chrobrego – 1 Maja – Sprzymierzonych – GRYFINO PLAC DWORCOWY
7	GRYFINO: GRYFINO PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Chrobrego – Armii Krajowej – SZCZAWNO – WIRÓW – WIRÓWEK – Ogrodowa – BARTKOWO – MIELENKO GRYFIŃ-SKIE – BARTKOWO – GAJKI – STEKLNO

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gminy Gryfino.



Rys. 10. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Gryfino

Źródło: opracowanie własne.

Ponadto, niezależnie od linii ujętych w powyższej tabeli, rozważane jest uruchomienie dodatkowych połączeń w ramach gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Propozycje te obejmują w szczególności:

- utworzenie nowej linii o charakterze miejskim, która swoim zasięgiem obejmowałaby teren miasta Gryfino oraz najbliższe przystanki zlokalizowane poza jego granicami administracyjnymi. Celem tej linii byłoby usprawnienie komunikacji wewnątrzmięskiej oraz zapewnienie dogodnego dostępu do usług publicznych mieszkańcom strefy podmiejskiej;
- włączenie miejscowości Parsówek do systemu gminnych przewozów pasażerskich, poprzez uruchomienie połączenia umożliwiającego bezpośredni dojazd do Gryfina. Rozwiązanie to pozwoliłoby na lepszą integrację Parsówka z gminnym układem komunikacyjnym oraz zwiększenie dostępności transportowej dla jego mieszkańców.

Przyjmuje się, że kursy w dni powszednie i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazdy i powroty z pracy oraz szkół. W niedziele i święta kursy będą planowane w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – także w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego. W okresie planowania zakłada się rozwój sieci linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Gryfino.

Uruchomienie nowych linii oraz modyfikacja tras istniejących połączeń będzie uzależniona od potrzeb przewozowych oraz możliwości finansowych gminy.

W tabeli 18 przedstawiono proponowane liczby kursów powiatowej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej.

Tab. 18. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń gminnych o charakterze użyteczności publicznej

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w każdym z kierunków					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B	kierunek A	kierunek B
1	17	17	12	12	8	8
2	17	17	12	12	8	8
3	4	3	2	1	-	2
4	4	3	2	1	1	1
5	6	6	3	3	2	2
6	3	3	2	1	1	1
7	6	6	3	3	2	2
Razem sieć	57	55	36	33	22	24

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych gminy Gryfino.

Zakłada się, że w ramach linii użyteczności publicznej, będzie także realizowana obsługa miejscowości położonych w niewielkim oddaleniu od wytyczonych tras z dojazdem dro-

gami gminnymi. Przewozy pasażerskie na wyznaczonych liniach powinny być bowiem poprowadzone tak, aby w możliwie wysokim stopniu zaspokoić potrzeby mieszkańców na realizację podróży, docierając do przystanków najbliższych wobec źródeł ruchu. Dopuszczalne jest więc poprowadzenie tras linii do tych przystanków drogami gminnymi o odpowiedniej nawierzchni. Droga przeznaczona do przejazdu pojazdu powinna być utwardzona o nawierzchni ulepszonej, pozbawiona elementów utrudniających podróżowanie takich jak: garby poprzeczne, przełomy, znaczne ubytki nawierzchni lub elementy uspokojenia ruchu zmuszające do znacznego ograniczenia prędkości (poniżej 20 km/h). W miejscu zakończenia trasy linii powinna być urządzona pętla, umożliwiająca zawracanie bez manewru cofania, o nawierzchni spełniającej powyższe standardy.

Władze gminy będą podejmowały dalsze działania w kierunku współpracy z organizatorami wojewódzkich oraz powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najlepszego dostosowania zarządzanej przez siebie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców, nie tylko w podróżach gminnych, ale i w podróżach wewnątrz powiatu.

Komunikacja publiczna organizowana przez gminę będzie wymagać ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku ze względu na wymaganą aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Gryfino”.

4.3. Linie na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych

Liczba ludności gminy Gryfino nie osiąga poziomu 32 tys. mieszkańców, czyli nie przekracza limitu 50 tys. mieszkańców, określonego w art. 35 i 36 ustawy o elektromobilności. Oznacza to, że Gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie jest zobowiązana do zapewnienia udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych. Nie jest także zobowiązana do zapewnienia udziału autobusów zeroemisyjnych (lub napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu) we flocie pojazdów obsługujących komunikację miejską.

Gmina Gryfino nie jest więc zobowiązana do planowania wykorzystania takich pojazdów w organizowanych przez nią liniach.

W przypadku jednak gdyby gmina Gryfino podjęła decyzję o wykorzystywaniu pojazdów zeroemisyjnych w przewozach przez nią organizowanych, to zalecanym rozwiązaniem byłoby skierowanie tych pojazdów w pierwszej kolejności do obsługi linii nr 2 przebiegającej przez zurbanizowany teren miejski.

Ewentualnie nabywane autobusy zeroemisyjne powinny być dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, klimatyzowane, z odpowiednią elektroniczną informacją pasażerską, wyposażone w baterie pozwalające na wykonanie całodiennej pracy eksploatacyjnej w każdych warunkach pogodowych, bez konieczności doładowywania. Uzupełnianie energii w bateriach powinno się odbywać podczas nocnego postoju autobusu w zajezdni operatora.

5. Finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12. ust. 1. pkt 3. ustawy o ptz. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa rozdział 6 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych realizowane jest z trzech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, a trzecim źródłem finansowania jest wsparcie ze środków pomocowych krajowych (np. FRPA) i – w przypadku inwestycji – także Unii Europejskiej.

Środki na finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów;
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów – o ile występują;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

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

Gmina Gryfino finansowała ze środków własnych, ze wsparciem środkami z FRPA, przewozy w ramach gminnych przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych przez nią organizowanych. Gmina Gryfino finansowała w całości ze środków własnych linię nr 1 funkcjonującą jako komunikacja miejska. Finansowanie autobusowego publicznego transportu zbiorowego w latach 2023-2024 i plan na 2025 r. przedstawiono w tabeli 19.

Gmina Gryfino dofinansowała także w 2024 r., w ramach umowy z Marszałkiem Województwa Zachodniopomorskiego, aglomeracyjne połączenia kolejowe SKM w wysokości 853,6 tys. zł.

Tab. 19. Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego i sposób jego sfinansowania w latach 2023-2024 oraz plan na 2025 r.

Rok	Koszt przewozów [tys. zł]			Finansowanie [tys. zł]		
	komunikacja miejska	gminne przewozy	razem	dopłata z FRPA	z budżetu Gminy	
					kom. miejska	gminne przewozy
2023	1 349,66	4 601,14	5 950,80	1 409,80	1 349,66	3 191,34
2024	987,88	5 739,72	6 727,60	1 539,99	987,88	4 199,73
2025 – plan	b.d.	5 599,84	b.d.	1 469,77	b.d.	4 130,77

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Gminy Gryfino.

Z powodu konkurencji samochodów osobowych, przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne, pozostawiając jedynie kursy o największych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego stawiała się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne staje się, dla utrzymania połączeń, organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez gminy, powiaty i ich związki z rekompensatą dla operatora wypłacaną z budżetów samorządów lokalnych. Przekazywanie rekompensaty jest obecnie wspomagane dopłatami z FRPA, o które samorządy występują.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego częściowo finansowanego przez samorządy jest elementem ich polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej, ukierunkowanej na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać utracone przychody operatora związane z ustanowionymi przez samorząd przejazdami bezpłatnymi;
- zapewnić możliwie wszystkim mieszkańcom dojazd do sieci połączeń kolejowych i autobusowych zapewniających dojazd do Szczecina.

W modelu zarządzania publicznym transportem zbiorowym obowiązującym dla Gminy Gryfino nie występuje obecnie emisja biletów. Gmina, analogicznie jak inne jednostki organizujące publiczny transport zbiorowy, zmuszona jest przekazywać na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego dodatkowe środki z innych dochodów.

W przewozach organizowanych przez gminę inwestycje w tabor operator prowadził we własnym zakresie.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy Gryfino będzie polegać na przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów i rozsądnego zysku, ze środków budżetu gminy oraz ze środków budżetu państwa w ramach otrzymywanych przez gminę dopłat z FRPA. Finansowanie może także polegać na udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku przywrócenia opłat za przewóz finansowanie może także polegać na pobieraniu bezpośrednio poprzez operatora wpływów ze sprzedaży biletów oraz na przekazywaniu operatorowi dopłaty (rekompensaty) wynikającej z utraconych przychodów operatora, związanych ze stosowaniem ulg ustawowych.

Źródłem finansowania przewozów będą środki budżetowe gminy Gryfino, dopłaty z FRPA, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy. Źródłem finansowania będą też wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, o ile zostaną wprowadzone.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat – w przypadku ich przywrócenia. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniający pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach o charakterze użyteczności publicznej cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji

Finansowanie organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów pomocowych krajowych i unijnych.

Gmina Gryfino zrealizowała, w horyzoncie finansowania 2014-2022, projekt inwestycyjny pn. „Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Gryfinie”, dofinansowany z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego, w ramach działania „2.2. Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu w ramach Strategii ZIT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”. Wartość projektu to 9 196,0 mln zł, w tym dofinansowanie 6 422,3 mln zł.

Projekt obejmował budowę centrum przesiadkowego z połączeniem z osiedlami mieszkaniowymi, parkingu P&R w ciągu ul. Kolejowej, miejsc B&R, parkingu przy ul. 1 Maja, windy dla pieszych łączącej ul. Kolejową z ul. 9 Maja, przebudowę ul. Sprzymierzonych i 1 Maja. W ramach realizacji projektu zostały także wymienione 36 wiaty przystankowe na trasie linii autobusowej nr 1: 34 szt. wzdłuż drogi krajowej nr 31 oraz 2 szt. na ul. Krasińskiego.

Gmina Gryfino zrealizowała ponadto, w horyzoncie finansowania 2014-2020, projekt inwestycyjny z dofinansowaniem ze środków europejskich: „Przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T” – dotyczący przebudowy ul. Kolejowej, powiązany z budową Centrum Przesiadkowego.

Gmina Gryfino realizowała także, w horyzoncie finansowania 2014-2020 projekty ze wsparciem środkami krajowymi oraz europejskimi, związane z budową dróg i ścieżek rowerowych oraz poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W szczególności Gmina zrealizowała projekty „Rozbudowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Gryfino w celu zintegrowania z trasami rowerowymi na terenie SOM” oraz „Budowa ścieżki rowerowej Gryfino-Wełtyń” i „Budowa ścieżki rowerowej Wełtyń – Strefa Przemysłowa w Gardnie”, łączących Centrum Przesiadkowe ze strefą przemysłową.

Projekty związane z trasami rowerowymi na terenie gminy Gryfino realizował także Powiat Gryfiński oraz Województwo Zachodniopomorskie.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Podział zadań przewozowych

W okresie planowania zakłada się aktywne oddziaływanie na postawy mieszkańców w celu kształtowania pożądanych zachowań transportowych w obszarze odbywanych podróży miejskich w sposób zrównoważony, czyli uwzględniający zarówno kwestie ochrony środowiska naturalnego, zaspokojenie potrzeb społecznych oraz gospodarczych.

Rolą samorządu i jego organów (burmistrza, rady miasta) jest aktywne wpływanie na procesy kreowania pożądanych postaw m.in. poprzez:

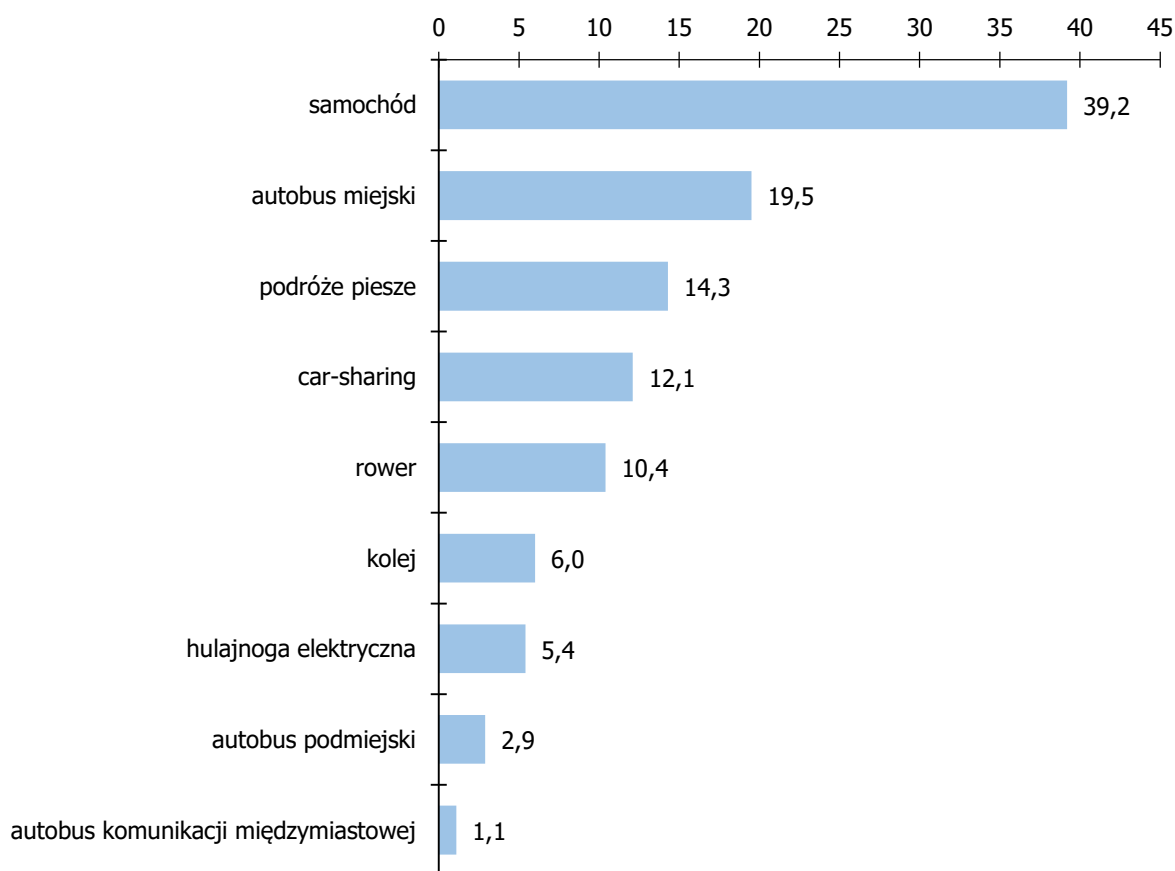
- adaptację prawa miejscowego do założeń zrównoważonego rozwoju (czyli polityka parkingowa, zarządzanie ruchem drogowym itp.);
- wsparcie finansowo-organizacyjne podmiotów realizujących zadania w zakresie zrównoważonej mobilności;
- opracowanie i wdrożenie programów edukacyjnych oraz kampanii informacyjnych dotyczących korzyści płynących z wdrażania zasad zrównoważonej mobilności miejskiej – kierowanych zarówno do dzieci i młodzieży, jak i do dorosłych;
- systematyczne monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych, obejmujące obserwację rzeczywistych warunków ruchu, badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz ewaluację, a także prognozowanie skutków planowanych rozwiązań.

Realizacja planu transportowego związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

W związku z brakiem aktualnych (zrealizowanych w ciągu ostatnich 5 lat) wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych dotyczących wyłącznie mieszkańców gminy Gryfino, do analizy wykorzystano takie badania zrealizowane na potrzeby „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040)” dotyczące preferencji w zakresie podróżowania mieszkańców SOM. Przeprowadzone badania wykazały, że najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu przez mieszkańców gmin miejsko-wiejskich i wiejskich w codziennych podróżach był samochód osobowy – 39,2%. Transport zbiorowy wybierało 29,5% mieszkańców. Ruch rowerowy i hulajnogi elektryczne miały 15,8% udziału w podróżach, car-sharing – 12,1%, a ruch pieszy – 14,3%²⁰.

²⁰ Wartości nie sumują się do 100%, respondent mógł wskazać więcej niż 1 odpowiedź.

Podział podróży wg sposobu podróżowania w gminach miejsko-wiejskich i wiejskich na obszarze SOM zaprezentowano na rysunku 11.



Rys. 11. Podział zadań przewozowych wśród mieszkańców gmin miejsko-wiejskich i wiejskich z obszaru SOM [%]²¹

Źródło: „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą do 2040), s. 43.

Zgodnie z zaleceniami literatury branżowej, dla miast średniej wielkości – do których można zaliczyć Gryfino – oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunikacyjną, udział publicznego transportu zbiorowego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 50%²². Na obszarach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być natomiast mniejszy niż 25%. W rzeczywistości takie wskaźniki są jednak bardzo trudne lub nawet niemożliwe do osiągnięcia – udział motoryzacji indywidualnej bywa z reguły znacznie wyższy. Z racji wspomnianych wcześniej dys-

²¹ Wartości nie sumują się do 100%, respondent mógł wskazać więcej niż 1 odpowiedź.

²² Por. *Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

proporcji w strukturze zaludnienia, proporcjonalnie lepszych wyników należy się spodziewać dla obszaru miasta Gryfino, niż dla obszaru podmiejskiego.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala to na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatów dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może oznaczać (o ile nie zostało to potwierdzone lub wyeliminowane wynikami stosownych badań), że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

6.2. Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań w zakresie poprawy oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby stale poprawiać lub przynajmniej nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych formułowanych przez mieszkańców pod adresem komunikacji miejskiej, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności przestrzennej.

Pozostałe postulaty przewozowe mają mniejsze znaczenie dla pasażerów, jednak ich zmianę, zwłaszcza na niekorzyść pasażerów, należy analizować z punktu negatywnego oddziaływania także na cztery najważniejsze postulaty. Przykładowo, pogorszenie rytmiczności kursowania pojazdów transportu zbiorowego, będzie również negatywnie wpływać na ocenę częstotliwości, a w niektórych przypadkach – także i punktualności. Należy unikać powstawania sytuacji, w których wprowadzane korzystne lub konieczne zmiany w jednym segmencie podaży usług, będą jednocześnie źle odbieranymi przez pasażerów innego ich segmentu i wpłyną na pogorszenie oceny ogólnej funkcjonowania transportu zbiorowego, prowadząc w rezultacie do zmniejszenia się popytu.

Przy zmianach oferty przewozowej ogromne znaczenie ma polityka informacyjna kreowana przez organizatora przewozów. Brak docenienia tej sfery działalności skutkuje pogorszeniem się opinii mieszkańców nie tylko o komunikacji zbiorowej, czy wybranych aspektach zarządzania nią, ale i wpływa negatywnie na opinie o jakości życia na danym obszarze.

Transport zbiorowy, w tym szczególnie tabor, infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę gminy dla osób odwiedzających i powinna być traktowana także jako element marketingu.

Podczas badań marketingowych przeprowadzonych na potrzeby „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą do 2040)” respondentów poproszono m.in. o wskazanie kluczowych czynników wpływających

na wybór konkretnego środka transportu. Mieszkańcy gmin miejsko-wiejskich i wiejskich z obszaru SOM, podróżujący na co dzień głównie transportem zbiorowym jako 3 najważniejsze przyczyny wyboru publicznego transportu zbiorowego wskazali kolejno:

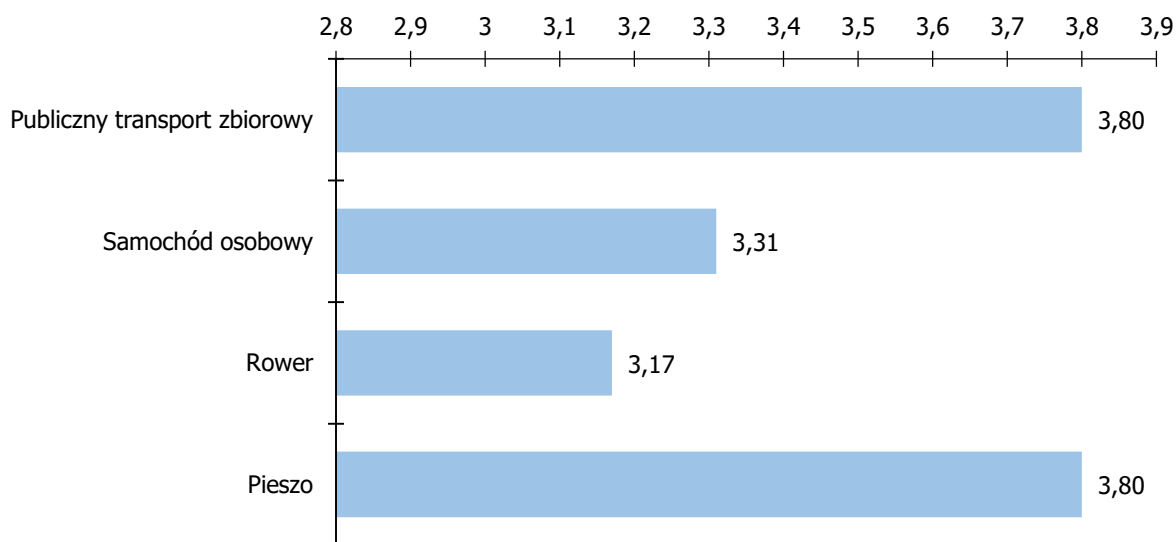
- pasują mi istniejące połączenia;
- jest wygodniej;
- jest tańszy niż inne środki transportu.

Respondenci deklarujący realizację podróży z wykorzystaniem samochodu osobowego, jako 3 najważniejsze przyczyny wyboru samochodów wskazali kolejno:

- jest wygodniejszy;
- razem ze mną podróżuje inna osoba;
- jest szybszy.

W przywołanym badaniu mieszkańcy, w pięciostopniowej skali (gdzie 5 to bardzo dobrze, a 1 – bardzo źle), ocenili cechy poszczególnych środków transportu. Oceny przedstawiono na rysunku 12.

Mieszkańcy najwyżej ocenili publiczny transport zbiorowy oraz rower, przyznając im notę 3,8. Na drugim miejscu znalazła się podróż samochodem – z oceną 3,31, natomiast na trzecim – podróż piesze, z oceną 3,17.



Rys. 12. Ocena cech środków transportu przez mieszkańców gmin miejsko-wiejskich i wiejskich z obszaru SOM r. [%]

Źródło: „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą do 2040), s. 44-45.

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. punktualności, bezpośredniości, częstotliwości i niskiego kosztu – zarówno w skali sieci komunikacyjnej, jak i w przekroju poszczególnych obszarów wiejskich.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę gminy dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.4 planu, będzie systematycznie rosnąć. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób z niepełnosprawnościami w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego.

Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskopodłogowymi lub niskowejściowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz, przynajmniej w części pojazdu wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w powiatowych przewozach pasażerskich powinny być niskowejściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób z niepełnosprawnościami, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób z niepełnosprawnościami w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji organizowanej przez gminę Gryfino, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;

- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej;
- umieszczanie na przystanku jego nazwy oraz numeru telefonu do organizatora przewozów kodem Braille'a;
- stosowanie na krawędzi przystanku płyt z wyżłobieniami lub wypustkami ostrzegającymi osoby niewidome i niedowidzące.

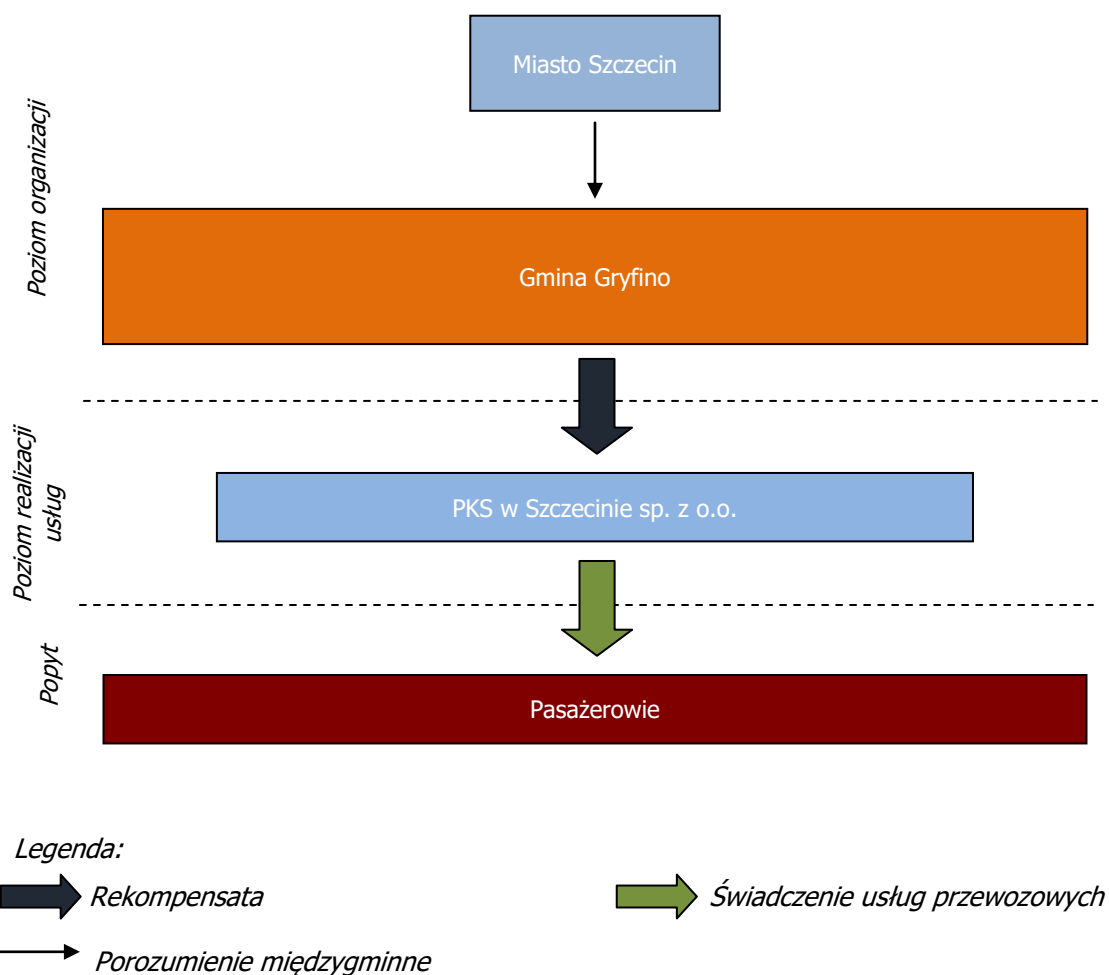
W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, aby całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do gminnych przewozów pasażerskich jest Burmistrz Miasta i Gminy Gryfino. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Zadania organizatora wypełnia Wydział Gospodarki Komunalnej w Gryfinie, ul. 1 Maja 16, 74-100 Gryfino.

Schemat organizacji rynku transportu publicznego przedstawiono na rysunku 13.



Rys. 13. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w gminie Gryfino w 2025 r.

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Gryfino realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumienia międzygminnego z Miastem Szczecin. Porozumienie to dotyczyło realizacji przewozów na linii komunikacyjnej nr 1 funkcjonującej na trasie Szczecin – Radziszewo.

Zakres realizowanych funkcji organizatorskich przez poszczególne podmioty w przekroju funkcji organizatorskich wyszczególnionych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w gminie Gryfino – 2025 r.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Gmina Gryfino
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Gmina Gryfino
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców – korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – systemu informacji dla pasażera	Gmina Gryfino
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Gmina Gryfino
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Gmina Gryfino
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Gmina Gryfino
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Gmina Gryfino
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Gmina Gryfino

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Gmina Gryfino
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Gmina Gryfino
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 23 ustawy o ptz i art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	Gmina Gryfino

Źródło: opracowanie własne.

W okresie planowania nie zakłada się zmiany aktualnej struktury podmiotowej rynku wykonawców przewozów gryfińskiego transportu zbiorowego.

Wg stanu na dzień 30 września 2025 r. Gmina wykorzystywała do realizacji usług przewozowych jednego operatora – PKS w Szczecinie sp. z o.o. – realizującego przewozy na podstawie umowy nr BMK.272.3.2022.MT z dnia 30 grudnia 2022 r., zmienioną aneksem nr 7 z dnia 11 marca 2025 r. dotyczącą świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Umowa ta obejmuje okres od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2027 r.

W ramach przedmiotu umowy operator wykonuje powierzone mu usługi na liniach komunikacyjnych podzielonych na dwa zakresy. Pierwszy obejmuje linię 1 komunikacji miejskiej w relacji Radziszewo – Szczecin Zdroje przez Szczecin Podjuchy. Zakres drugi to gminne przewozy pasażerskie na liniach całorocznych 2-7.

W umowie operatorskiej zastosowano dość rzadko spotykany sposób wynagradzania usług operatora. Podstawę rozliczeń stanowią jednostkowe ceny brutto za jeden wozokilometr – zapewniające pokrycie kosztów świadczonych usług – które ustalane są w odniesieniu do cen hurtowych paliwa, czyli w tym przypadku oleju napędowego Ekodiesel – publikowanych przez PKN Orlen SA w swoim serwisie internetowym. Ceny wozokilometra przyjmowane do rozliczeń usług operatora w danym miesiącu wynikają z zawartej w §5 umowy tabeli z przedziałami referencyjnymi średniomiesięcznych cen paliwa i mogą wynosić od 10,12 do 17,50 zł.

Według stanu na dzień 30 września 2025 r. hurtowa cena oleju napędowego mieściła się w przedziale od 4 500,00 do 4 999,99 za m³, co przekładało się jednak na jednostkową cenę wozokilometra w kwocie 11,43 zł brutto (w umowie przyjęto opodatkowanie rekompensaty podatkiem VAT – 8%).

Gmina Gryfino posiadała także zawartą z PKS w Szczecinie sp. z o.o. umowę nr 1/2025 z dnia 2 stycznia 2025 r. dotyczącą realizacji zadania pod nazwą – „Dowóz uczniów do szkół na terenie gminy Gryfino w roku 2025 poprzez zakup biletów miesięcznych”. Okres obowiązywania umowy do 31 grudnia 2025 r.

W okresie planowania zakłada się przeprowadzanie postępowań zmierzających do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w oparciu o przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 620 ze zm.);
- art. 22 ust. 1. ustawy o ptz.

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a;
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Efektywne funkcjonowanie transportu zbiorowego w gminie Gryfino wymaga szeroko pojętej integracji – zarówno w wymiarze przestrzennym, taryfowym, jak i organizacyjnym. Celem integracji jest zwiększenie dostępności transportu, skrócenie czasu podróży oraz poprawa komfortu korzystania z komunikacji publicznej przez mieszkańców i przyjezdnych. Integracja w kontekście publicznego transportu zbiorowego odnosi się do spójnego połączenia różnych elementów systemu transportowego, takich jak linie, rozkłady jazdy, taryfy, informacja pasażerska oraz różne środki transportu. W gminie Gryfino integracja powinna objąć za-

równy wewnętrzny transport autobusowy, jak i połączenia z komunikacją miejską oraz transportem kolejowym (miejskim, aglomeracyjnym i regionalnym).

Integracja przestrzenna odnosi się do powiązania różnych środków transportu w sieć umożliwiającą płynne podróżowanie bez konieczności korzystania z samochodu osobowego. Do działań priorytetowych w tym zakresie należy zaliczyć:

- rozwój węzłów przesiadkowych (np. Gryfino, Dolna Odra, Czepino oraz Daleszewo Gryfińskie) łączących komunikację autobusową, kolejową (SKM, PKP), rowerową i indywidualną;
- w miarę potrzeb, tworzenie nowych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych w strategicznych punktach gminy;
- budowę i rozbudowę parkingów typu "Park&Ride" i "Bike&Ride" w kluczowych punktach przesiadkowych;
- zapewnienie koordynacji rozkładów jazdy autobusów, pociągów POLREGIO SA oraz – po uruchomieniu – Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym a lokalnym transportem autobusowym stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego.

W okresie planowania, tj. do 2035 r. przewiduje się, że gmina Gryfino przystąpi do działań integracyjnych transportu publicznego z innymi organizatorami funkcjonującymi w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz z samorządem województwa zachodniopomorskiego.

Poszczególne rodzaje transportu zbiorowego – regionalny, gminny oraz kolejowy – muszą ze sobą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych autobusowych i kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu gminnego (mają charakter komplementarny). W rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie powoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

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

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać potrzebom mieszkańców gminy Gryfino, uwzględniając zarówno aspekty jakościowe, jak i ilościowe, z myślą o zrównoważonym rozwoju oraz zwiększeniu atrakcyjności transportu zbiorowego jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r. – przedstawiono w tabeli 21.

Tab. 21. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Bezpośredniość	▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, które zostaną zidentyfikowane w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców gmin lub pasażerów ▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową (komercyjną i użyteczności publicznej) wszystkich miejscowości powyżej 200 mieszkańców w gminie
Częstotliwość	▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową ▪ obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 200 mieszkańców ▪ zapewnienie połączeń do kluczowych miejsc użyteczności publicznej (szkoły, urzędy, szpitale, centra handlowe) w godzinach ich funkcjonowania ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców ▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych ▪ dostosowanie godzin odjazdu i przyjazdu środków transportowych do typowych godzin pracy i nauki ▪ wprowadzenie systemu „bus na żądanie” na mniej obleganych trasach, szczególnie w obszarach wiejskich i poza godzinami szczytu ▪ tworzenie linii o wysokiej intensywności obsługi, mierzonej liczbą realizowanych kursów ▪ zapewnienie oferty przewozowej również w dni wolne od nauki szkolnej

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Dostępność	- dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym - zapewnienie dostępu do przystanku w odległości nie większej niż 500 m (na terenach zurbanizowanych) i 1000 m (na terenach wiejskich) od miejsca zamieszkania dla minimum 90% mieszkańców gminy - stosowanie taboru co najmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej - zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty, oświetlenie, miejsca siedzące i kosze na śmieci - systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach - wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	- wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków - wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów - czytelne tablice przystankowe z rozkładem jazdy (również w alfabecie Braille'a), schematy sieci, informacje o taryfach - wprowadzenie na najważniejszych przystankach tablic dynamicznej informacji pasażerskiej - wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych dostępnej online, w aplikacji mobilnej oraz na stronach internetowych powiatów - kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych - aplikacja do planowania podróży, śledzenia pojazdów w czasie rzeczywistym, zakupu biletów - dostępny kanał komunikacji dla pasażerów (telefon, e-mail, formularz online) do zgłaszania uwag i reklamacji - tworzenie prostych, intuicyjnych tras linii, z ograniczoną do minimum liczbą wariantów
Koszt	utrzymanie przejazdów bezpłatnych dla pasażerów

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný poziom realizacji usług
Niezawodność	- stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych - wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej - uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% - sukcesywna odnowa taboru autobusowego - bieżące informowanie potencjalnych pasażerów o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu, np. poprzez informacje publikowane w Internecie, poprzez aplikację mobilną, czy też powiadomienia SMS
Prędkość	- utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej - koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych - wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego - zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	- udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% - udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% - wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	- zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy - osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	- zakup nowych, ekologicznych pojazdów (hybrydowe, elektryczne) w celu sukcesywnej wymiany najstarszych autobusów uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat - dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu - uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych - uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej - dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Narzędziem do uzyskania pożądanego stanu jakości usług na liniach organizowanych przez gminę Gryfino będzie utrzymanie stanu jakościowego taboru i jego sukcesywna wymiana na proekologiczny. Za minimalny standard czystości spalin autobusów wprowadzonych w miejsce obecnie eksploatowanych, należy uznać normę EURO VI.

Wszystkie pojazdy wprowadzane do eksploatacji, na liniach organizowanych przez gminę Gryfino, powinny spełniać następujące wymagania wyposażenia:

- jednolite barwy;
- niska podłoga (bez progów poprzecznych wewnątrz) z wykładziną antypoślizgową;
- ogrzewanie i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy z dedykowanym miejscem do siedzenia oraz platforma ułatwiająca wjazd osobom z niepełnosprawnościami na wózkach inwalidzkich;
- system przykłąku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, umożliwiający prezentację położenia autobusu na dedykowanych stronach internetowych oraz aplikacjach mobilnych oraz na tablicach przystankowej informacji dynamicznej, a także zapowiedzi głosowe przystanków;
- dostęp do internetu oraz ładowarki USB;
- system monitoringu wizyjnego wewnętrznego i zewnętrznego wraz z rejestracją obrazu.

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, należy poddawać je cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów.

Realizacja niniejszego planu transportowego przyczyni się do stworzenia nowoczesnego, efektywnego i zrównoważonego systemu publicznego transportu zbiorowego w gminie Gryfino. Zapewni on mieszkańcom wysokiej jakości usługi przewozowe, zmniejszy stopień wykluczenia komunikacyjnego, zmniejszy negatywny wpływ transportu na środowisko oraz będzie wspierał rozwój gospodarczy regionu.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Efektywny i przyjazny system informacji pasażerskiej stanowi nieodzowny element funkcjonowania nowoczesnego transportu zbiorowego. Jego zadaniem jest nie tylko zapewnienie użytkownikom bieżącej i wiarygodnej wiedzy o dostępnych połączeniach, ale także budowanie zaufania do transportu publicznego jako przewidywalnego i zorganizowanego systemu. W gminie Gryfino należy dążyć do stworzenia jednolitego, dostępnego i cyfrowo zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.

System informacji dla pasażerów powinien być wielokanałowy, aby dotrzeć do jak największego grona odbiorców, niezależnie od ich wieku czy znajomości technologii. W związku z powyższym, zaleca się, aby docelowy system informacji dla pasażerów obejmował:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez gminę:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewoźników organizowanych przez gminę, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
 - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiającą dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i poprzez strony oraz aplikacje mobilne, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;

- portal pasażera na stronie internetowej gminy – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

W celu uatrakcyjnienia gminy Gryfino dla odwiedzających ją turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione również w językach obcych, a co najmniej w języku angielskim.

W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki GPS zamontowane w pojazdach.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanym z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych na bezpłatnej licencji.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w gminie Gryfino będzie podporządkowany zasadom zrównoważonego rozwoju, stanowiącego fundament lokalnej polityki transportowej. Zrównoważony rozwój oznacza kształtowanie systemu transportowego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko naturalne oraz jakość życia mieszkańców.

Oferta przewozowa powinna być dostępna i dostosowana do potrzeb osób pozbawionych możliwości korzystania z transportu indywidualnego – w szczególności młodzieży dojeżdżającej do szkół, osób starszych, niepełnosprawnych oraz mieszkańców nieposiadających własnych pojazdów. Gmina Gryfino, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyła do zapewnienia usług zgodnych z rzeczywistymi potrzebami społeczności lokalnej, w duchu art. 24 ustawy o pracownikach samorządowych (Dz. U. 2024 poz. 1135), zgodnie z którym do podstawowych obowiązków pracownika samorządowego należy dbanie o interes publiczny oraz potrzeby obywateli.

Transport odgrywa kluczową rolę w rozwoju lokalnym, jednak jego intensyfikacja wiąże się również z negatywnymi skutkami środowiskowymi. Wysoki udział transportu zbiorowego w strukturze podróży zmotoryzowanych pozwala ograniczać emisję zanieczyszczeń, co ma szczególne znaczenie na obszarach cennych przyrodniczo, licznie występujących na obszarze objętym planem.

Z badań marketingowych wynika, że średnie napełnienie autobusów międzygminnych wynosi ok. 10 osób, a pociągów – ok. 35 osób. Dla porównania, przeciętna liczba osób w samochodzie osobowym w podróżach międzygminnych to ok. 1,5, a w dojazdach do pracy – 1,3. Oznacza to, że jeden autobus zastępuje średnio 7 samochodów, a jeden pociąg – nawet 20. Publiczny transport zbiorowy znacząco ogranicza ruch samochodowy, zwłaszcza do szkół, miejsc pracy oraz centrum gminy, przyczyniając się do obniżenia emisji spalin i poprawy jakości powietrza.

Gmina Gryfino będzie rozwijała ofertę transportu zbiorowego w sposób odpowiadający realnemu zapotrzebowaniu mieszkańców, dążąc do zwiększenia średniego napełnienia pojazdów. Należy jednak pamiętać, że dostępność transportu indywidualnego jest szeroka i zależy głównie od dostępności miejsc parkingowych.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa zachodniopomorskiego;
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w gminie Gryfino;

- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.4. i 2.6. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.8. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (p. 2.3. planu transportowego);
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.7. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój. Istotnym kierunkiem rozwoju transportu zbiorowego w gminie Gryfino będzie jego integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w gminie Gryfino będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego takich jak zbyt niska dostępność komunikacyjna, niedostosowanie rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb pasażerów, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całej gminy, w tym w Internecie oraz z wykorzystaniem aplikacji mobilnych, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;

- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacja barier dojścia, budowa systemów parkingowych: P&R, B&R i K&R oraz peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i z niepełnosprawnościami, a także emitującego mniej spalin i hałasu;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów (wakacje, ferie) należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej gminy, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu udziału w strukturze podróży komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania zaleca się następujące rozwiązania w kształtowaniu oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym – na obecną chwilę przepisy tego nie regulują.

4. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
5. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.

11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. Przyjęte zasady obsługi komunikacyjnej na obszarze gminy mają na celu zapobiec stopniowemu ograniczaniu systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności i wzrostu kongestii – wskutek niekontrolowanego wzrostu przewozów samochodami osobowymi. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Istotne zmniejszanie poziomu usług przewozowych w transporcie publicznym poza okresami szczytów przewozów prowadzi też zazwyczaj do znacznego wzrostu kosztów jednostkowych (kosztów wozokilometra) operatora.

W okresie planowania (do 2035 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Układ sieci komunikacyjnej i poszczególne zadania przyjęte do realizacji uwzględniać będą specyficzny charakter obszaru objętego obsługą komunikacyjną, w szczególności położenie gminy Gryfino.
2. Jedną z ważniejszych determinant planowanego układu komunikacyjnego będzie właściwe skomunikowanie poszczególnych miejscowości z obszaru gminy z dworcem kolejowym w Gryfinie oraz stacjami kolejowymi na obszarze gminy i zapewnienie dogodnych przesiadek na pociągi, zapewniające szybkie połączenie ze Szczecinem.
3. Rytmicznie prowadzone będą badania marketingowe:
 - wielkości popytu (kompleksowo) – nie rzadziej niż co cztery lata;
 - struktury popytu – przekrojowo, nie rzadziej niż co pięć lat;
 - preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców – nie rzadziej niż co 7 lat.Badania wielkości i struktury popytu będą prowadzone w przekrojowych okresach, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.
4. Wyniki badań potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Gryfino, stanowić będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i kształtowania podziału zadań przewozowych pomiędzy różne środki transportu oraz określania wymogów technicznych (w tym parametrów opisujących pojemność pasażerską) w stosunku do kontraktowanego taboru.
5. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności pasażerskiej, będą konstruowane w dostosowaniu

- do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
6. Na podstawie szczegółowej analizy wyników badań napełnienia pojazdów poszczególne linie przyporządkowywane będą do określonej kategorii, wyróżnionej pod kątem obowiązującej częstotliwości kursowania pojazdów. Biorąc pod uwagę kryterium zastosowanej częstotliwości kursowania pojazdów, wśród linii tworzących sieć komunikacyjną, wyróżniać się będzie linie: priorytetowe, podstawowe, uzupełniające i marginalne.
 7. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko.
 8. Podstawową regułą planowania oferty przewozowej będzie pełna koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.
 9. Trasy linii komunikacji autobusowej mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
 10. Polityka taryfowa realizowana przez organizatora zakłada w okresie planowania utrzymanie bezpłatnych przejazdów dla pasażerów.
 11. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będzie integracja biletowa w skali całej aglomeracji szczecińskiej i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

Planowany docelowy układ tras Komunikacji Gminy Gryfino spełniać będzie najważniejsze postulaty przewozowe, w tym postulat bezpośredniości. Ewentualne zmiany tras zmierzają będą do intensyfikowania obsługi obszarów gminy o gęstej zabudowie wielorodzinnej, kosztem ograniczeń na obszarach wiejskich.

W obszarach o najintensywniejszej zabudowie i w porach doby generujących największy popyt na usługi transportu zbiorowego, zapewniana będzie relatywnie wysoka i rytmiczna częstotliwość kursowania pojazdów. Utrzymana zostanie rozbudowana sieć połączeń bezpośrednich, łączących najważniejsze źródła i cele ruchu na obsługiwanym obszarze.

Utrzymywana będzie pełna synchronizacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej, która polega na odejściu od opracowywania rozkładu jazdy w odniesieniu do jednej linii (lub zadania komunikacyjnego, przeznaczonego do obsługi jednym autobusem), na rzecz układania rozkładów jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej. Proces ten, zapewniający efekty synergiczne (poprawa odczuwalnej częstotliwości przy niezmienionej liczbie taboru i niezmienionej lub w niewielkim stopniu obniżonej pracy eksploatacyjnej), powinien być

wspomagany specjalistycznym oprogramowaniem komputerowym. Rozkłady jazdy opracowywane są jednocześnie dla całej sieci komunikacyjnej.

Usprawnienie w zakresie punktualności będzie zapewniane poprzez specjalizację zarządzania ofertą przewozową, przy wykorzystaniu zróżnicowania rozkładowych czasów przejazdu w zależności od pory doby, w oparciu o wyniki badań empirycznych. Wysoka punktualność świadczenia usług przewozowych zostanie uzyskana poprzez silne zróżnicowanie międzyprzystankowych czasów jazdy w różnych porach doby i rodzajach dni, w zależności od natężenia ruchu drogowego i pasażerskiego.

12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w gminie Gryfino

Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładów jazdy

Docelowy model funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w gminie Gryfino powinien stanowić spójną, zintegrowaną sieć komunikacyjną, obejmującą wszystkie dostępne formy transportu publicznego, umożliwiające mieszkańcom oraz osobom przyjezdnym sprawne, bezpieczne i wygodne przemieszczanie się zarówno w granicach gminy, jak i w kierunku ośrodków sąsiednich, w tym Szczecina.

W skład systemu transportu publicznego gminy Gryfino powinny wchodzić następujące elementy:

- komunikacja miejska, obsługująca przede wszystkim miasto Gryfino i jego najbliższe okolice, zapewniająca połączenia pomiędzy kluczowymi punktami usługowymi, administracyjnymi, edukacyjnymi i handlowymi;
- sieć gminnych przewozów pasażerskich, realizujących połączenia o charakterze lokalnym, niezaliczanych do komunikacji miejskiej, których zadaniem jest zapewnienie dostępności transportowej mniejszych miejscowości wchodzących w skład gminy;
- komunikacja podmiejska i międzylokalna, organizowana przez innych przewoźników lub realizowana komercyjnie, zapewniająca połączenia między gminą Gryfino a miejscowościami z obszaru sąsiednich gmin;
- komunikacja kolejowa, stanowiąca istotny element systemu transportowego, szczególnie w zakresie połączeń w kierunku Szczecina oraz w ramach przyszłej Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM).

Komunikacja kolejowa odgrywać będzie kluczową rolę w zaspokajaniu potrzeb przewożonych mieszkańców, szczególnie w codziennych dojazdach do Szczecina, będącego głównym ośrodkiem pracy, edukacji i usług. Integracja połączeń kolejowych z siecią autobusową – zarówno miejską, jak i gminną – umożliwi stworzenie efektywnego systemu przesiadkowego, opartego na węzłach transportowych (np. w rejonie dworca kolejowego w Gryfinie, centrum miasta czy planowanych strefach przemysłowych).

Z dotychczasowej analizy kierunków rozwoju transportu publicznego w gminie Gryfino wynika, że obecny układ sieci połączeń w dużej mierze spełnia oczekiwania mieszkańców. Dalsze modyfikacje oferty przewozowej będą uzależnione od:

- pełnego uruchomienia i rozwoju Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej;

- zmian w strukturze popytu na przewozy (np. w wyniku powstania nowych zakładów pracy, dużych obiektów handlowych czy osiedli mieszkaniowych);
- udostępnienia nowych ciągów komunikacyjnych i dróg lokalnych;
- konieczności zapewnienia obsługi transportowej obszarów dotychczas pozbawionych dostępu do transportu zbiorowego.

Dla zapewnienia wysokiego komfortu podróży oraz spełnienia rosnących wymagań w zakresie warunków sanitarnych i bezpieczeństwa pasażerów, planowanie rozkładów jazdy oraz organizacja przewozów powinny uwzględniać standardy ograniczające nadmierne zapełnienie pojazdów.

Zaleca się, aby w godzinach szczytu rzeczywiste napełnienie autobusów i pociągów nie przekraczało 60% ich nominalnej pojemności pasażerskiej, określonej w dokumentach rejestracyjnych. Wymaga to elastycznego podejścia do planowania częstotliwości kursów, w tym możliwości zwiększania liczby kursów lub wprowadzania pojazdów o większej pojemności w okresach wzmożonego ruchu.

Celem gminy Gryfino powinno być stworzenie nowoczesnego, dostępnego i zrównoważonego systemu transportu publicznego, który:

- integruje różne formy transportu w jeden spójny układ;
- odpowiada na aktualne i przyszłe potrzeby mieszkańców;
- wspiera rozwój gospodarczy i społeczny gminy;
- przyczynia się do ograniczenia ruchu samochodowego i poprawy jakości środowiska.

Planowana taryfa opłat

W gminie Gryfino zakłada się utrzymanie bezwarunkowego prawa do bezpłatnych przejazdów dla wszystkich pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez gminę. Rozwiązanie to stanowi element polityki transportowej ukierunkowanej na zwiększenie dostępności komunikacji publicznej, poprawę mobilności mieszkańców oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu indywidualnego na środowisko.

Celem utrzymania bezpłatnych przejazdów jest także zachęcenie mieszkańców do częstszego korzystania z transportu zbiorowego, co w dłuższej perspektywie przyczyni się do redukcji natężenia ruchu drogowego, zmniejszenia emisji spalin oraz poprawy bezpieczeństwa i jakości życia na terenie gminy.

Ewentualne decyzje dotyczące wprowadzenia zmian taryfowych lub modyfikacji zasad korzystania z transportu publicznego będą podejmowane wyłącznie po przeprowadzeniu szczegółowej analizy ekonomicznej, społecznej i środowiskowej. Analiza ta obejmie ocenę skutków finansowych dla budżetu gminy, wpływu na dostępność usług przewozowych oraz opinię mieszkańców i interesariuszy.

Takie podejście gwarantuje, że polityka taryfowa gminy Gryfino będzie prowadzona w sposób odpowiedzialny, przejrzysty i spójny z długoterminowymi celami rozwoju zrównoważonego transportu publicznego.

Planowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne

Zakres planowanych inwestycji zależy od sytuacji finansowej gminy Gryfino. Dodatkowym źródłem sfinansowania inwestycji mogą być kredyty i pożyczki, zwłaszcza preferencyjne oraz wszelkie środki pomocowe. Inwestycje w transport zbiorowy i w rozwój dróg, należą do najbardziej kapitałochłonnych we wszystkich gminach w Polsce.

Wszystkie przewidziane w p. 5.2. zadania inwestycyjne są istotne dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Gryfino.

W ramach prowadzonych przebudów dróg przystanki autobusowe będą modernizowane i dostosowywane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Gmina nie wyklucza także udziału w przyszłych naborach konkursowych na dofinansowanie ze środków krajowych i unijnych zakupu autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą zasilającą, w ramach posiadanych możliwości finansowych.

Planowana efektywność ekonomiczno-finansowa

Kształt docelowej sieci publicznego transportu zbiorowego w gminie Gryfino oraz parametry rozkładów jazdy – takie jak częstotliwość kursów, długość tras i ich zasięg przestrzenny – będą w bezpośredni sposób determinować wysokość kosztów ponoszonych przez budżet gminy na realizację i utrzymanie lokalnego transportu zbiorowego.

Wszelkie zmiany w układzie sieci oraz ofercie przewozowej, wprowadzane w okresie obowiązywania niniejszego planu, będą uzależnione od aktualnych możliwości finansowo-budżetowych gminy oraz od uzyskiwanych efektów eksploatacyjnych i społecznych.

Jednym z rozważanych kierunków działań jest połączenie obecnych przewozów gminnych oraz komercyjnych przewozów szkolnych w jedno, kompleksowe zamówienie. Zintegrowanie tych usług umożliwiłoby stworzenie spójnego systemu transportu o charakterze użyteczności publicznej, oferującego lepszą dostępność przestrzenną i czasową przy optymalnym wykorzystaniu zasobów taborowych i finansowych.

Z perspektywy gminy rozwiązanie to byłoby korzystne ekonomicznie, natomiast dla pasażerów oznaczałoby poprawę atrakcyjności oferty przewozowej, zwłaszcza w zakresie częstotliwości kursów i liczby połączeń.

W ramach nowej koncepcji organizacyjnej rozważane jest również wprowadzenie przewozów o symbolicznej odpłatności w miejsce dotychczasowych kursów bezpłatnych.

Choć pasażerowie ponosiliby niewielką opłatę za przejazd, rozwiązanie to umożliwiłoby znaczące rozszerzenie oferty przewozowej oraz zwiększenie liczby połączeń, co w konsekwencji poprawiłoby dostępność transportową gminy.

Równocześnie włączenie obecnych linii komercyjnych – dotychczas charakteryzujących się wysokimi cenami biletów – do systemu transportu publicznego umożliwiłoby ich objęcie kontrolą taryfową i dopłatami, czyniąc je finansowo dostępnymi dla szerszej grupy mieszkańców. Działanie to sprzyjałoby wzrostowi liczby pasażerów, ograniczeniu wykorzystania samochodów osobowych oraz realizacji celów zrównoważonej mobilności.

Z punktu widzenia gminy, wdrożenie zintegrowanego systemu transportu – przy uzyskaniu przychodów ze sprzedaży biletów oraz optymalizacji warunków umów z operatorem – nie powinno skutkować wzrostem łącznych wydatków ponoszonych obecnie na komunikację gminną i dowozy uczniów.

W przypadku objęcia kursów dopłatą z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA), wydatki gminy mogłyby ulec dalszemu ograniczeniu, a sam system stałby się finansowo bardziej stabilny.

Alternatywnie, możliwe jest także utrzymanie bezpłatnego charakteru usług przewozowych. W takim wariancie korzyści ekonomiczne gminy uzależnione będą jednak od możliwości uzyskania znacząco niższej stawki jednostkowej za usługę przewozową, negocjowanej z operatorem.

Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Gminy Gryfino

W tabeli 22 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Gryfino, umożliwiające bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tab. 22. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Gryfino

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom z niepełnosprawnościami	Dostępność podmiotowa: – udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora i przewoźników – udział pojazdów wyposażonych w zapowiedzi głosowe przystanków Dostępność przestrzenna: – liczba przystanków na 1 km²

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	▪ udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie komunikacji miejskiej ▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	▪ udział pojazdów zeroemisyjnych i hybrydowych ▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin ▪ liczba instalacji fotowoltaicznych na przystankach, autobusach i zajezdni
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ jednostkowe koszty przewozów na długość trasy [zł/km] ▪ jednostkowe koszty przewozów na pasażera [zł/pasażer]
Integracja transportu	▪ liczba autobusowych przystanków węzłowych integrujących transport miejski i regionalny ▪ pojemność parkingów Park&Ride na pętlach autobusowych [liczba miejsc] ▪ liczba parkingów Bike&Ride na przystankach [liczba miejsc]
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ wielkość popytu ▪ struktura popytu ▪ odpłatność usług dla pasażerów
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, rentowności, potrzeb przewozowych, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.

13. Konsultacje społeczne

Tekst powstanie po przeprowadzeniu konsultacji społecznych.

Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Gryfino



Spis tabel

Tab. 1. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia gminy Gryfino w latach 2018-2024 – dane GUS.....	36
Tab. 2. Współczynniki demograficzne gminy Gryfino w latach 2018-2024 – dane GUS	36
Tab. 3. Struktura ludności gminy Gryfino w roku: 2018, 2021 i 2024.....	38
Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie gryfińskim – porównanie 2014 i 2023 r.	39
Tab. 5. Wskaźniki sytuacji społecznej w powiecie gryfińskim na tle województwa zachodniopomorskiego i Polski – stan na 31 grudnia 2024 r.	42
Tab. 6. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Gryfino – stan na 31 grudnia 2024 r.	44
Tab. 7. Struktura podmiotów gospodarczych w gminie Gryfino – stan na 31 grudnia 2024 r.	44
Tab. 8. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Gryfino – stan na 31 grudnia 2022 r.	45
Tab. 9. Klasyfikacja strefy PL3203 (województwo zachodniopomorskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza.....	47
Tab. 10. Struktura autobusów PKS w Szczecinie sp. z o.o. w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 września 2025 r.....	49
Tab. 11. Wymiana pasażerska w 2024 r. na stacjach w gminie Gryfino.....	52
Tab. 12. Liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr dla poszczególnych linii Komunikacji Gminy Gryfino – wiosna 2025 r.	63
Tab. 13. Wielkość przewozów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr oraz praca eksploatacyjna dla poszczególnych linii Komunikacji Gminy Gryfino – wiosna 2025 r.	65
Tab. 14. Trasy linii Komunikacji Gminy Gryfino – stan na 30 września 2025 r.....	71
Tab. 15. Liczba kursów na poszczególnych liniach Komunikacji Gminy Gryfino – stan na 30 września 2025 r.	72
Tab. 16. Liczba wozokilometrów na liniach Komunikacji Gminy Gryfino w poszczególnych rodzajach dni tygodnia – stan na 30 września 2025 r.....	73
Tab. 17. Planowana sieć połączeń linii w ramach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Gryfino	77
Tab. 18. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń gminnych o charakterze użyteczności publicznej	79

Tab. 19. Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego i sposób jego sfinansowania w latach 2023-2024 oraz plan na 2025 r.	83
Tab. 20. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w gminie Gryfino – 2025 r.	93
Tab. 21. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r.	97
Tab. 22. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Gryfino	113

Spis rysunków

Rys. 1. Położenie gminy Gryfino na tle województwa zachodniopomorskiego	33
Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Gryfino – stan na 31 grudnia 2024 r.	38
Rys. 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu gryfińskiego do 2035 r.	40
Rys. 4. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze gminy Gryfino	54
Rys. 5. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	56
Rys. 6. Linie komunikacyjne ujęte w planie transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego	58
Rys. 7. Linie komunikacyjne ujęte w planie transportowym dla Powiatu Gryfińskiego	60
Rys. 8. Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie przewiezionych pasażerów – wiosna 2025 r.	66
Rys. 9. Prognoza popytu do 2035 r.	69
Rys. 10. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Gryfino	78
Rys. 11. Podział zadań przewozowych wśród mieszkańców gmin miejsko-wiejskich i wiejskich z obszaru SOM	87
Rys. 12. Ocena cech środków transportu przez mieszkańców gmin miejsko-wiejskich i wiejskich z obszaru SOM r.	89
Rys. 13. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w gminie Gryfino w 2025 r.	92