KOSZALIN
Centrum Pomorza

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA LATA 2026-2035 DLA MIASTA KOSZALINA

i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego

Autorami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego" są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu

Refunda®
PROFESJONALNE USŁUGI DORADCZE

www.refunda.pl

Spis treści

1. Wstęp 10
1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego 10
1.2. Przedmiot i cel opracowania 10
1.3. Zakres Planu transportowego 11
1.4. Podstawy prawne i metodologia tworzenia Planu transportowego 12
1.5. Konsultacje społeczne 13
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym 15
2.1. Informacje ogólne o obszarze 15
2.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego 20
2.3. Demografia 22
2.3.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia 22
2.3.2. Struktura funkcjonalna ludności 23
2.3.3. Ruch naturalny i wędrówkowy 25
2.4. Gospodarka 25
3. Istniejąca sieć komunikacyjna 27
3.1. Transport pasażerski dostępny na terenie Miasta Koszalina 27
3.1.1. Transport drogowy 27
3.1.2. Transport kolejowy 30
3.2. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej 31
3.2.1. Charakterystyka jakościowa i ilościowa 31
3.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej 35
3.2.3. Infrastruktura przystankowa 37
3.2.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mające wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej 37
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem 39
4.1. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi 39
4.1.1. Ustalenia dokumentów krajowych 40
4.1.2. Ustalenia dokumentów ponadlokalnych 41
4.1.3. Ustalenia dokumentów lokalnych 44

4.2. Zagospodarowanie przestrzenne ... 45
4.3. Transport indywidualny ... 52
4.3.1. Transport samochodowy ... 52
4.3.2. Układ drogowy ... 53
4.3.3. Transport rowerowy i pieszy ... 55
4.3.4. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym ... 57
4.3.5. Węzły przesiadkowe ... 59
4.4. Ochrona środowiska naturalnego ... 60
4.4.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego ... 60
4.4.2. Emisja spalin ... 64
4.4.3. Emisja hałasu ... 67
4.5. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych ... 68
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych ... 69
5.1. Analiza popytu ... 69
5.2. Badania popytu na przewozy międzygminne ... 70
5.3. Prognozy sytuacji demograficznej ... 76
5.4. Główne generatory ruchu ... 78
5.4.1. Urzędy i instytucje publiczne ... 78
5.4.2. Placówki oświatowe ... 79
5.4.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy ... 83
5.4.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne ... 85
5.4.5. Placówki służby zdrowia ... 86
5.4.6. Obiekty handlowo-usługowe ... 87
5.5. Podsumowanie potrzeb przewozowych ... 88
6. Preferencje dotyczące wybory rodzaju środków transportu ... 89
6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ... 89
6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające wyniki badań marketingowych ... 90
6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami ... 94

7. Taryfa przewozowa 95
7.1. Rodzaje biletów 95
7.2. Istniejące rozwiązanie sprzedaży biletów 98
8. Przewidywane finansowanie usług przewozowych 99
8.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych 99
8.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Mieście Koszalin 100
8.3. Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Miasto Koszalin 102
9. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 103
9.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 103
9.2. Punktualność kursowania 105
9.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu 106
9.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów 106
9.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej 107
9.6. Standard w zakresie informacji pasażerskiej 107
9.7. Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami 108
9.7.1. Przystosowanie taboru dla osób z niepełnosprawnościami 108
9.7.2. Przystosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami 109
9.8. Standardy w zakresie ochrony środowiska 110
9.8.1. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego 110
9.8.2. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego 110
9.8.3. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym 113
10. Zasady organizacji rynków przewozów 114
10.1. Zarządzanie transportem publicznym 114
10.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego 117
10.3. Przygotowanie oferty przewozowej 118
10.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy 119
10.5. Projektowanie systemy taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów 120

11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów 122
11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach 125
11.2. Informacja pasażerska w pojazdach 126
11.3. Informacja pasażerska na odległość 126
12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego 127
13. Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego 137
13.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego 137
13.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego 137
14. Spisy wykresów, tabel, rysunków i map 140
14.1. Spis tabel 140
14.2. Spis wykresów 141
14.3. Spis rysunków 141

UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY

Autobus niskopodłogowy – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych.

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji.

Car pooling – (z ang. wspólne przejazdy samochodem) jest to o sposób organizacji transportu, w którym kilka osób podróżuje razem jednym samochodem, aby podzielić koszty i zmniejszyć liczbę aut na drogach.

CNG – sprężony gaz ziemny, stosowany do napędu pojazdów silnikowych.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

K&R – parking „Kiss&Ride" (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1-2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu.

KKBOF - Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszar Funkcjonalny.

Komunikacja miejska – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych Miasta albo: a) Miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

MaaS (Mobility as a Service) - (z ang. Mobilność jako Usługa) jest nowoczesny model organizacji transportu, który łączy różne środki i usługi mobilności w jeden spójny, cyfrowy system dostępny przez aplikację lub platformę online).

Miasto / Miasto Koszalin / Koszalin / Gmina – Miasto Koszalin.

MZK Sp. z o.o. – Miejski Zakład Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Koszalinie przy ul. Gnieźnieńskiej 9.

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.

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

Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego.

PTZ / publiczny transport zbiorowy – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Przewoźnik – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Przystanek komunikacyjny – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

P&R - parking „Park&Ride" (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum Miasta.

Rekompensata - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.

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

i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

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

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

Starzenie się społeczeństwa – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

System dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) – zintegrowany system informacyjny umożliwiający lokalizowanie pojazdów transportu publicznego na sieci oraz agregowanie, analizowanie oraz udostępnianie tych danych. Główną funkcjonalnością systemu jest dostarczanie pasażerom informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na określony przystanek. Informacje te mogą być dystrybuowane m.in. poprzez aplikacje mobilne oraz system tablic informacyjnych (LED/LCD).

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

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

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

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

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

Wzkm – wozokilometr.

ZDiT – Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie.

1.Wstęp

1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Nowoczesny i ekologiczny publiczny transport zbiorowy, spełniający oczekiwania pasażerów, stanowiący realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym oraz stale podnoszący atrakcyjność i jakość oferowanych usług.

1.2. Przedmiot i cel opracowania

Głównym celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego" jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwości dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Miasta.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi jedną z fundamentalnych zasad wdrażania „Strategii Rozwoju Koszalina #Koszalin2030", gdzie następuje integracja działań gospodarczych, społecznych, przestrzennych i klimatyczno-środowiskowych.

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

- zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,
- konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy,

- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

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

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Koszalina będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.

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

1.3. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres Planu obejmuje obszarowo teren Miasto Koszalin oraz gmin, z którymi Miasto Koszalin zawarło porozumienia na świadczenie usług transportu zbiorowego.

Plan transportowy obejmuje[1] :

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozę potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnościami oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,

[1] Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

- zasady organizacji rynku przewozów,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

1.4. Podstawy prawne i metodologia tworzenia Planu transportowego

Miasto Koszalin jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne w obszarze Miasto Koszalin i gmin, które podpisały stosowne porozumienia.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje gmina:
a) licząca co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.

W związku z powyższym Miasto Koszalin jest zobowiązana przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską w Koszalinie.

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

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Miasto Koszalin wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miasta Koszalina oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy dla Gminy Miasto Koszalin jest dokumentem składającym się z:

- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono m.in:

- plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszony przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego,
- strategię rozwoju Koszalina,
- przewozy pasażerskie,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasto Koszalin,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Miasto Koszalin,
- sytuację społeczno-gospodarczą,
- wpływ transportu na środowisko,
- strategie ponadlokalne,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
    - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
    - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich

1.5. Konsultacje społeczne

W okresie od 3 grudnia 2025 r. do 23 grudnia 2025 r. prowadzone były w Gminie Miasto Koszalin pierwsze konsultacje społeczne dotyczące projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego" Zostały one przeprowadzone zgodnie z wytycznymi z art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173).

Konsultacje społeczne projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego" miały na celu poinformowanie mieszkańców Koszalina oraz wszystkich zainteresowanych o przedmiotowym projekcie, a także stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań. Celem niniejszych konsultacji było

również zapewnienie mieszkańcom, organizacjom i innym podmiotom uczestnictwa w procesie podejmowania rozstrzygnięć bezpośrednio wpływających na sposób i jakość ich życia.

Uwagi i wnioski do projektu można było składać:

- drogą elektroniczną na adres: konsultacje@zdit-koszalin.pl;
- poprzez formularz elektroniczny dostępny na stronie: www.refunda.pl/konsultacje;
- pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie, ul. Połczyńska 24, 75-815 Koszalin;
- w formie pisemnej w siedzibie Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie, ul. Połczyńska 24, 75-815 Koszalin, w godzinach 7.00 – 15.00.
- w wersji papierowej w Sekretariacie Zarządu Dróg i Transportu (ul. Połczyńska 24) oraz siedzibie referatu Konsultacji i Dialogu (ul. Młyńska 2) w godzinach pracy jednostek.

W trakcie konsultacji społecznych zgłoszono 21 uwag. Z procesu konsultacji społecznych został przygotowany Raport wraz z informacjami o sposobie rozpatrzenia wniesionych uwag.

Druga tura konsultacji społecznych odbywa się w związku z niezbędnymi zmianami w projekcie Planu Transportowego, wynikającymi z planów Miasta Koszalina dotyczących ubiegania się o środki finansowe z Unii Europejskiej w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027; FENX.03 Transport miejski.

Pozyskane dofinansowanie umożliwi zakup nowych autobusów zeroemisyjnych. W stosunku do poprzedniej wersji dokumentu planuje się również budowę nowego punktu ładowania autobusów elektrycznych przy ulicach Wołyńskiej i Inwestorskiej.

W związku z powyższym konieczna była modyfikacja projektu Planu Transportowego, tak aby uwzględniał najnowsze inwestycje Miasta Koszalina w zakresie nowoczesnego i ekologicznego transportu publicznego. Pozostałe aspekty wersji dokumentu z grudnia 2025 roku pozostają niezmienione.

2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym

2.1. Informacje ogólne o obszarze

Miasto Koszalin to miasto na prawach powiatu w północnej Polsce, w północno-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego w odległości ok. 11 km od wybrzeża Morza Bałtyckiego. Pod względem liczby ludności jest drugim po Szczecinie największym miastem województwa. Koszalin zajmuje obszar 105,91 km^2 i jest ważnym ośrodkiem turystycznym i kulturalnym województwa zachodniopomorskiego. Położenie Koszalina przy europejskiej trasie komunikacyjnej E28 (drodze ekspresowej S6), drodze ekspresowej S11 oraz linii kolejowej 202 i 402 sprawia, że jest on ważnym węzłem w komunikacji drogowej i kolejowej. W przyjętej przez Radę Ministrów Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Koszalin został zaliczony do tzw. ważnych ośrodków regionalnych, czyli grona miast, obok miast wojewódzkich, najważniejszych dla rozwoju kraju w perspektywie najbliższych lat.

Koszalin graniczy z sześcioma gminami powiatu koszalińskiego, tj.: Mielno, Sianów, Będzino, Biesiekierz, Świeszyno i Manowo. Jest głównym ośrodkiem rozwijającego się od 2016 roku Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT KKBOF).

Na terenie Pomorza Środkowego Koszalin pełni ponadto ważną rolę ośrodka akademickiego, w którym komplementarną ofertę edukacyjną oferują przede wszystkim dwie państwowe uczelnie wyższe, Politechnika Koszalińska oraz Państwowa Akademia Nauk Stosowanych.

Koszalin zlokalizowany jest na Pobrzeżu Koszalińskim, w dorzeczu rzeki Dzierżęcinki, nad jeziorami Lubiatowskim oraz Jamno. Najwyższym punktem Koszalina jest wznosząca się na wysokość 137 m n.p.m. Góra Chełmska.

Centrum Koszalina położone jest na lekko pofalowanej równinie, która stopniowo obniża się ku północy. W rejonie jeziora Jamno teren staje się niemal zupełnie płaski, a miejscami również podmokły. Obszary przyjeziorne, chronione systemem wałów, są odwodniane poprzez przepompowywanie wody do jeziora w czasie wysokich stanów wód. Wschodnią część Koszalina zajmują wzniesienia morenowe Góry Chełmskiej, charakteryzujące się znacznymi różnicami wysokości dochodzącymi do 136 m n.p.m. Cały ten obszar porasta zwarty kompleks leśny.

Na południowo-wschodnich obrzeżach Miasta położony jest zespół jezior Lubiatowo, znajdujący się w szerokim, torfowym obniżeniu terenu.

Źródło: Opracowanie własne.

Obszar Miasta Koszalina podzielony jest na 6 jednostek strukturalnych, w tym 5 jednostek obszarowych (C – CENTRUM; S – POŁUDNIE; W – ZACHÓD; N – PÓŁNOC; E – WSCHÓD) i obszar komunikacyjny, w którego granicach znajduje się podstawowa sieć drogowa i tereny kolejowe. Jednocześnie obszar w granicach administracyjnych Koszalina został podzielony na 18 osiedli (jednostek pomocniczych). W lipcu 2022 roku, decyzją Rady Ministrów, w granice administracyjne zostały włączone: część sołectwa Stare Bielice (gm. Biesiekierz) oraz sołectwo Kretomino (gm. Manowo). Oznacza to, że od 1 stycznia 2023 roku Koszalin powiększył się o 723,2 ha (387,66 ha z Biesiekierza i 335,55 ha z Manowa) oraz ok. 1,8 tys. nowych Mieszkańców, w związku z czym w 2023 r. powstało 18 osiedle – Osiedle Kretomino.

Tabela 1 Liczba ludności osiedli w Koszalinie

Osiedle	Liczba zameldowanych osób (stan na 11.08.2025)	Powierzchnia [ha]	Gęstość zaludnienia [osób/km^2]
Bukowe	3 860	295,5	1 306 ⇩
Jamno-Łabusz	1 668	1 500,6	111 ⇧
Jedliny	2 662	688,7	387 ⇩
Kotarbińskiego	5 433	187,9	2 891 ⇩
Kretomino	1 103	335,55	329 ⇩
Lechitów	7 767	455,0	1 707 ⇩
Lubiatowo	1 622	1 174,6	138 ⇧
Morskie	5 337	688,2	776 ⇩
Na Skarpie	5 625	63,5	8 858 ⇩
Nowobramskie	7 114	1 447,36	492 ⇩
Raduszka	3 414	779,1	438 ⇩
Rokosowo	8 096	2 133,4	379 ⇧
Śniadeckich	6 642	72,2	9 199 ⇩
Śródmieście	6 324	121,0	5 226 ⇩
Tysiąclecia	5 024	95,7	5 250 ⇩
Unii Europejskiej	3 061	282,2	1 085 ⇩
Wańkowicza	6 283	54,3	11 571 ⇩
Wspólny Dom	12 958	178,7	7 251 ⇩

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDIT.

Osiedle Bukowe położone jest w centralno-wschodniej części Miasta, sięga aż do leśnego obszaru Góry Chełmskiej. W zachodniej części dominuje zabudowa jednorodzinna. Obszar charakteryzuje się dużą obecnością zieleni oraz spokojnym układem urbanistycznym.

Osiedle Jamno-Łabusz znajduje się w północnej części Koszalina, graniczące z jeziorem Jamno. Powstało w wyniku włączenia dawnych wsi Jamno i Łabusz 1 stycznia 2010 r. Zabudowa Jamna rozwija się w kierunku nowych terenów pod jednorodzinną zabudowę, natomiast fragment Łabusza zachowuje bardziej rozproszony, wiejski charakter. Większą część osiedla zajmują dziś użytki rolne i łąkowe. Przez część osiedla przebiega droga ekspresowa S6. W 2026 r. planowane jest rozpoczęcie budowy centrum przesiadkowego Jamno.

Osiedle Jedliny położone jest na południe od Bukowego, obejmuje znaczną część leśnych wzniesień Góry Chełmskiej. Na jego terenie znajduje się oferta sportowo-rekreacyjna (park linowy, stadion, aquapark). W północno-wschodniej części lasu jest rezerwat przyrody „Bielica". Część zachodnia osiedla ma charakter mieszany: obiekty sportowe, uczelnie (m.in. Politechnika

Koszalińska), ogródki działkowe. Na południu natomiast znajduje się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna.

Osiedle Tadeusza Kotarbińskiego zlokalizowane jest na północny wschód od śródmieścia Miasta. W jego północnej części dominują tereny zielone, łąki, ogródki działkowe. Południe osiedla to obszar zwartej zabudowy wielorodzinnej z dużym centrum handlowym — Galeria Emka.

Osiedle Kretomino zlokalizowane jest na południowo-zachodnich obrzeżach Koszalina. Osiedle powstało 2023 r. na bazie włączonego w granice miasta sołectwa Kretomino. Osiedle ma charakter podmiejski, dominuje zabudowa jednorodzinna wolnostojąca, zarówno starsza, istniejąca od dłuższego czasu, jak i nowo realizowane projekty budowlane. obszar cechuje się przestrzenią i relatywnie dużą ilością terenów zielonych.

Osiedle Lechitów znajduje się na południowym zachodzie od centrum Miasta, za wewnętrzną obwodnicą. Zachodnia część to tereny rolnicze i nieużytki. Na południu znajduje się główny cmentarz komunalny oraz teren ogródków działkowych. Główna część osiedla to obszar składowo-przemysłowy, z obszarami zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i działkami. Przez osiedle przebiega turystyczna trasa wąskotorowej kolejki do Manowa, czynna w sezonie letnim.

Osiedle Lubiatowo położone jest na południowym wschodzie Miasta, na południe od drogi wojewódzkiej nr 206. Zachodnia część zawiera rozproszoną zabudowę siedliskową. Wschód zajmują to lasy, natomiast południową część stanowi dolina rzeki Dzierżęcinki, łąki i zarośla z siecią rowów melioracyjnych. Osiedle graniczy z jeziorem Lubiatowo Północne, które zostało objęte rezerwatem przyrody. Osiedle charakteryzuje się niską intensywnością zabudowy.

Osiedle Morskie znajduje się na północny-zachód od śródmieścia Miasta, od wschodu ograniczone jest przez rzekę Dzierżęcinkę, od zachodu drogą ekspresową S11. Północna część osiedla to lasy oraz tereny rolnicze i łąkowe. W części południowej dominuje gęsta zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna. Przez osiedle przebiega droga ekspresowa S6.

Osiedle Na Skarpie zajmuje niewielki obszar pomiędzy linią kolejową w kierunku Słupska a wewnętrzną obwodnicą Miasta. Charakteryzuje się dość intensywną zabudową wielorodzinną, uzupełnioną lokalnie domami jednorodzinnymi. Obszar ten obejmuje również obiekty Politechniki Koszalińskiej.

Osiedle Nowobramskie znajduje się w zachodniej części Miasta i stanowi główny obszar przemysłowy Koszalina. Na centralnym obszarze dominuje zabudowa składowo-przemysłowa. Na północy występują fragmenty leśne, a na południu mały obszar zabudowy śródmiejskiej z licznymi obiektami handlowymi. W zachodniej części osiedla zlokalizowana jest Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna (podstrefa Koszalin).

Osiedle Raduszka położone jest na południu Miasta, osiedle obejmuje tereny dawnej wsi Raduszka. Dziś osiedle ma charakter rozproszony i stanowi je głównie zabudowa siedliskowa i jednorodzinna, a także duże obszary upraw rolnych i łąkowych.

Osiedle Rokosowo zlokalizowane jest we wschodniej części Miasta, przez osiedle przebiega droga wojewódzka nr 206. Wschodnia część osiedla porośnięta jest lasem. Rokosowo łączy naturalne tereny leśne i rekreacyjne ze strefą mieszkaniową jednorodzinną oraz usługowo-handlową. Na terenie osiedla znajduje się jednostka wojskowa oraz centrum handlowe Forum Koszalin.

Osiedle Jana i Jędrzeja Śniadeckich jest to mały obszar położony na północ od śródmieścia. Południowa część osiedla to tereny zielone i kampus Politechniki Koszalińskiej, hala widowiskowo-sportowa oraz obiekty handlowe. Północna część cechuje się zabudową wielorodzinną.

Osiedle Śródmieście obejmuje centralne i południowe części Miasta. Zlokalizowane są tutaj główne urzędy, instytucje, szkoły, lokale usługowe i handlowe. Przez środek przebiega ul. Zwycięstwa - kluczowy ciąg komunikacyjny centrum Miasta. W dolinie przepływa rzeka Dzierżęcinka, wokół której zorganizowano Park Książąt Pomorskich. W południowej części osiedla mieści się zajezdnia MZK.

Osiedle Tysiąclecia położone jest na północ od Śródmieścia. W części południowej przylega do zieleni Parku Tadeusza Kościuszki. Znajduje się tutaj hala sportowa. W strefie środkowej dominują budynki wielorodzinne wraz z infrastrukturą edukacyjną i szpitalną. W dolinie rzeki występują tereny zielone, a północ osiedla, w stronę linii kolejowej, przybiera charakter przemysłowo-usługowy.

Osiedle Unia Europejska rozciąga się na północ od centrum i torów kolejowych. W południowej części znajdują się obiekty przemysłowe. Główną część osiedla zajmują tereny zielone i ogródki działkowe. Część centralną stanowi strefa zabudowy jednorodzinnej. Na północnym skraju osiedla przebiega droga ekspresowej S6.

Osiedle Melchiora Wańkowicza znajdujące się na północ od centrum. Obszar charakteryzuje się intensywną zabudową wielorodzinną z usługami i obiektami edukacyjnymi.

Osiedle Wspólny Dom położone na wschód od centrum. Charakteryzuje się mieszanką zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej oraz licznymi obiektami usługowymi. W dolinie Dzierżęcinki występują tereny zielone i części kampusu Politechniki Koszalińskiej. W północnej części osiedla znajdują się inne obiekty edukacyjne a także Centralny Ośrodek Szkolenia Straży Granicznej i placówki zdrowia.

2.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego

Gmina wiejska Manowo leży w środkowej części powiatu koszalińskiego. sąsiaduje z Miastem Koszalinem oraz gminami miejsko-wiejskimi Sianów, Bobolice, Polanów i gminą wiejską Świeszyno. Gminę o powierzchni 188,6 km^2 w 2024 roku zamieszkiwało 5 356 osób, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 28,4 osób/km^2. Od 1 stycznia 2023 r. powierzchnia gminy uległa zmniejszeniu w związku z włączeniem w granice administracyjne Miasta Koszalina wsi Kretomino. Wysoki stopień zalesienia sprawia, że obszary zurbanizowane gminy są niewielkie i koncentrują się głównie w jej północnej części. Rzeźba terenu jest zróżnicowana, z wyraźnym spadkiem w kierunku północnym. W skład Gminy Manowo wchodzi 6 sołectw i 2 osiedla. Gmina odznacza się corocznym spadkiem liczby mieszkańców. Wskaźnik bezrobocia w gminie zwiększył się w 2024 roku względem 2023 roku i wyniósł 5,0%. Najczęściej występującym przedmiotem działalności firm na terenie gminy jest działalność związana z transportem drogowym towarów oraz budownictwem. W następnej kolejności jest sprzedaż detaliczna prowadzona przez domy sprzedaży wysyłkowej lub Internet. Wśród celów strategicznych określonych w Strategii Rozwoju Gminy Manowo na lata 2021-2027 wskazano: tworzenie warunków rozwoju oraz sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania społeczeństwa, zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów gminy i tworzenie warunków poprawy życia mieszkańców. W Gminie Manowo w 2024 r. funkcjonowały 3 szkoły podstawowe. Gmina Manowo na podstawie Porozumienia międzygminnego z dnia 28 marca 2014r. jest członkiem Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko Kołobrzesko Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT KKBOF).

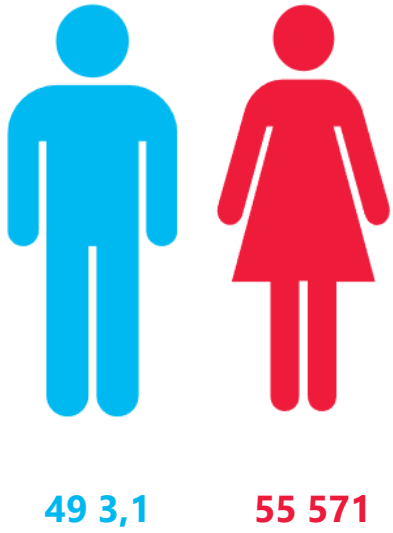
Gmina wiejska Świeszyno położona jest na terenie powiatu koszalińskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie Miasta Koszalina. Gmina Świeszyno od wschodu sąsiaduje z gminą Manowo i gminą Bobolice, od zachodu z gminą Biesiekierz, które wchodzą w skład powiatu koszalińskiego, a od południa z gminami Białogard i Tychowo, które położone są w sąsiednim powiecie białogardzkim. W skład gminy wchodzi 10 sołectw. Gminę o powierzchni 132,6 km^2 w 2024 roku zamieszkiwało 7 890 osób, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 59,5 osób/km^2. Użytki rolne stanowią 56%, a grunty leśne niemal 36% powierzchni gminy. Przez gminę Świeszyno przebiega także linia kolejowa Gdańsk – Szczecin. W chwili obecnej na terenie gminy funkcjonuje jedna stacja kolejowa w miejscowości Dunowo. W 2023 roku został oddany odcinek drogi ekspresowej S11 prowadzący od Koszalina do Bobolic. Saldo migracji w gminie wykazuje tendencję dodatnią na zmiennym poziomie każdego roku. Od grudnia 2020 roku do grudnia 2024 roku liczba mieszkańców wzrosła

o 566 osób (7,18 %). Gmina Świeszyno ma charakter rolniczo-przemysłowy, z dominującą funkcją rolnictwa. Część północna gminy stanowi zaplecze dla Miasta Koszalina. Ukształtowanie terenu gminy jest różnorodne, z licznymi pofałdowaniami i dolinami, ze spadkiem w kierunku północnym. Celami strategicznymi określonymi w Strategii Rozwoju Gminy Świeszyno na lata 2021-2030 stanowiącymi odpowiedź na zdiagnozowane główne problemy rozwojowe są: zwiększenie dostępności mieszkańców do aktywizacji sportowo-kulturalnej, zwiększenie dostępności mieszkańców do gminnej sieci wodociągowej, zmniejszenie stopnia zanieczyszczenia powietrza, zwiększenie efektywności gospodarowania energią cieplną w budynkach użyteczności publicznej, poprawa środowiska naturalnego, zwiększenie dostępności mieszkańców do sieci kanalizacyjnej, zwiększenie dostępności dróg rowerowych, wzrost bezpieczeństwa oraz poprawa życia mieszkańców. W Gminie Świeszyno w 2024 r. funkcjonowały 3 szkoły podstawowe. Gmina jest członkiem Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko Kołobrzesko Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT KKBOF).

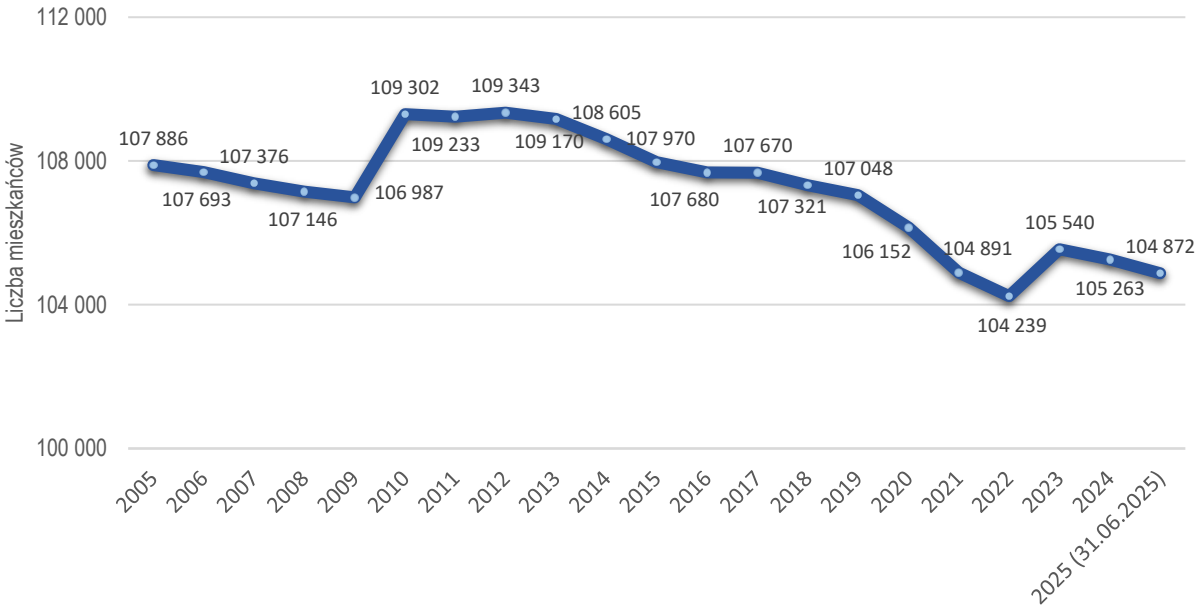
Gmina miejsko - wiejska Mielno położona jest we wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, 12 km na północ od Koszalina, w sąsiedztwie Morza Bałtyckiego i jeziora Jamno. Miejscowości gminy Mielno należą do najbardziej atrakcyjnych turystycznie terenów polskiego Wybrzeża. Gminę o powierzchni 54 km^2 w 2024 roku zamieszkiwało 4 560 osób, czego wynikiem jest gęstość zaludnienia równa 84,4 osób/km^2. Prawie 10% powierzchni gminy to nadmorski bór sosnowy, a niemal 19 km wzdłuż brzegu Morza Bałtyckiego pokryte jest niską, szeroką i przede wszystkim piaszczystą plażą z wysokim pasem wydmowym. Gmina podzielona jest na 7 sołectw i 1 osiedle. Dla gminy Mielno podstawowym dokumentem strategicznym jest Strategia Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030. W Mielnie obecnie brak jest regularnych przewozów kolejowych. W sezonie wakacyjnych kursuje szynobus na trasie Mielno-Koszalin, współfinansowany przez Gminę Mielno i Miasto Koszalin. Teren gminy cechują walory przyrodnicze i krajobrazowe, predysponując ją do dalszego rozwoju funkcji turystyki.

2.3. Demografia

2.3.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia



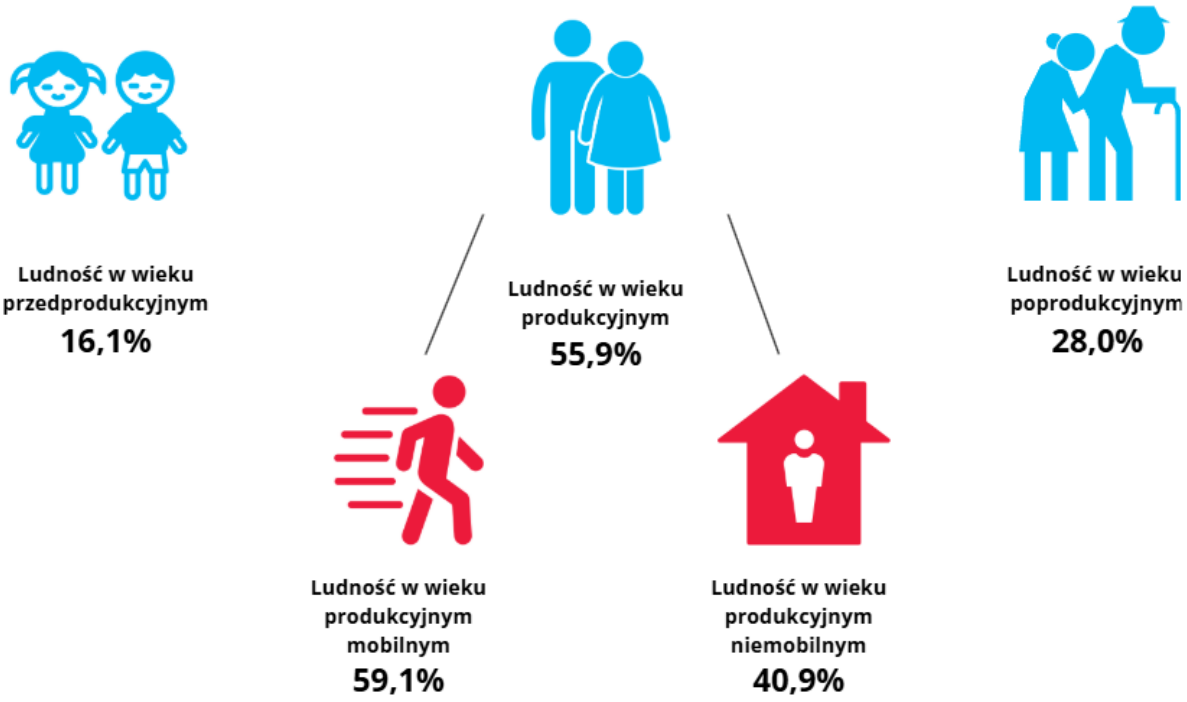
Miasto Koszalin jest zamieszkiwane przez 104 872 mieszkańców[2]. Spośród licznych a zarazem naturalnych czynników demograficznych, determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego na pierwszym miejscu należy wskazać zachodzące zmiany w liczbie ludności. W całym analizowanym okresie tj. od 2005 roku zaobserwowano spadek liczby mieszkańców Gminy o 3 014 osób, a więc o 2.79 %. Występujące wzrosty w liczbie ludności wynikają ze zmiany granic administracyjnych Koszalina. Gęstość zaludnienia w Gminie kształtuje się na poziomie 990,2 os/km^2



Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Miasta Koszalina w latach 2005 – 2025
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

[2] Źródło: GUS. Według stanu na dzień 31 czerwca 2025 r.

2.3.2. Struktura funkcjonalna ludności

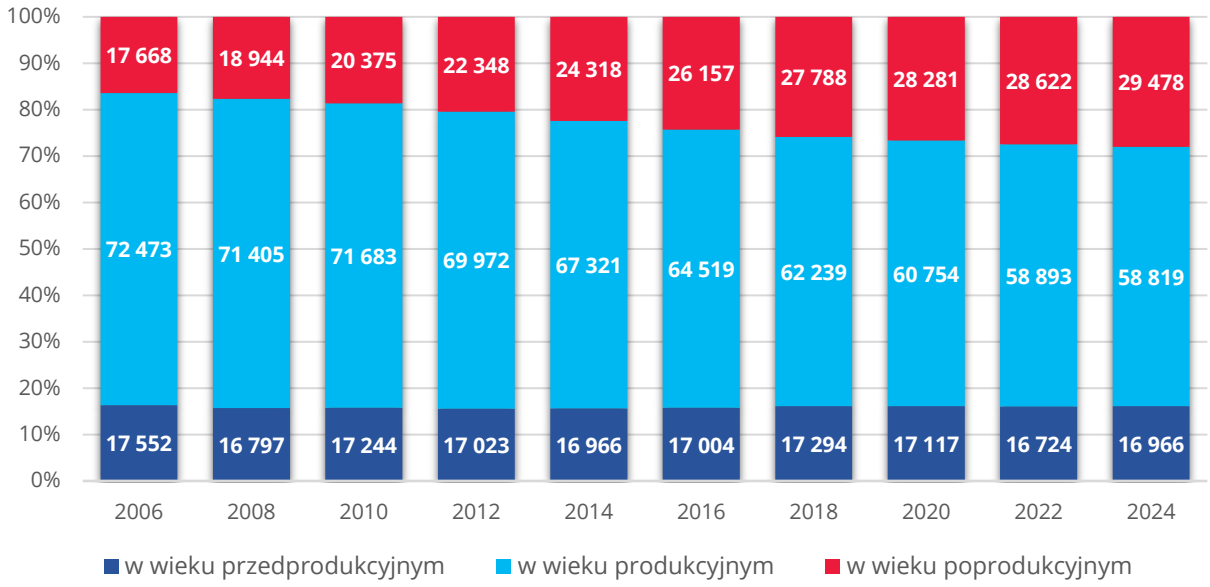


Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu miejskiego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Koszalina wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2024 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 16,1% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 55,9%, zaś w wieku poprodukcyjnym 28,0%[3].

W ostatnich latach odnotowywany jest przyrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, przy rokrocznym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu miejskiego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe. Tendencje te wskazują na potrzebę zmian w układzie komunikacyjnym Miasta i w ofercie przewozowej, w szczególności w zakresie tras i częstotliwości kursowania.

[3] GUS. Stan na 31.12.2024 r.

Zauważyć jednak należy, iż struktura wiekowa ludności zamieszkującej Koszalin nie odbiega od ogólnej tendencji demograficznej związanej ze „starzeniem się" społeczeństwa województwa i kraju, co wpływa na zmiany w potrzebach transportowych mieszkańców.



Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Mieście Koszalin w latach 2005-2024.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.3.3. Ruch naturalny i wędrówkowy

Na terenie Miasta Koszalina dostrzega się stale malejący przyrost naturalny. W przypadku salda migracji wewnętrznych (krajowych) dostrzegalna jest negatywna tendencja charakteryzująca się sumarycznym odpływem mieszkańców z Miasta. Natomiast w przypadku salda migracji zewnętrznych (zagranicznych) występuje pozytywna tendencja dodatnia.

Tabela 2 Ruch naturalny i wędrówkowy na obszarze Miasta Koszalina w latach 2019-2024.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
urodzenia żywe	1 054	908	891	774	711	621
zgony	1 100	1 344	1 484	1 233	1 207	1 243
przyrost naturalny	-46	-436	-593	-459	-496	-622
zameldowania w ruchu wewnętrznym	1 313	963	1 057	989	1 127	1 040
wymeldowania w ruchu wewnętrznym	1 505	1 117	1 251	1 073	1 131	1 139
saldo migracji wewnętrznych	-192	-154	-194	-84	-4	-99
zameldowania z zagranicy	49	32	47	56	62	85
wymeldowania za granicę	20	13	18	36	28	52
saldo migracji zagranicznych	29	19	29	20	34	33

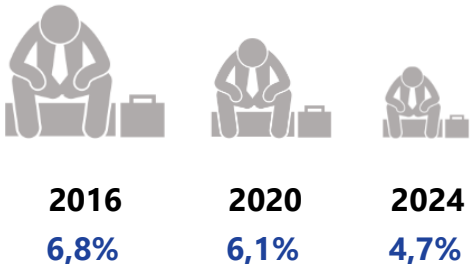
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.4. Gospodarka

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obligatoryjne. Z tego też powodu **zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.**

Na koniec 2024 r. liczba bezrobotnych w Mieście Koszalin wyniosła 2 268 osób, a stopa bezrobocia 4,7%. Jest to mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla województwa zachodniopomorskiego (6,8%) oraz mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski (5,1%).

Na koniec 2024 roku 0,5% aktywnych zawodowo mieszkańców Koszalina pracowało w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 26,8% w przemyśle, 6,7% w budownictwie, 31,6% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja, finanse i ubezpieczenia, rynek nieruchomości, nauka, kultura, rozrywka, rekreacja) oraz 34,5% pracowało w sektorze administracji publicznej, edukacji, opieki zdrowotnej i społecznej.



Rysunek 2 Stopa bezrobocia rejestrowanego w Mieście Koszalin w latach 2016, 2020, 2024
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

3. Istniejąca sieć komunikacyjna

3.1. Transport pasażerski dostępny na terenie Miasta Koszalina

3.1.1. Transport drogowy

Podstawą komunikacji zbiorowej na terenie Miasta Koszalina jest komunikacja miejska. Funkcje organizatora pełni jednostka organizacyjna Miasto Koszalin – Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie, jest to jednostka budżetowa Miasta Koszalina utworzona w celu zapewnienia wykonywania przez Prezydenta Miasta Koszalin funkcji zarządzającego ruchem na drogach. Natomiast operatorem, na wszystkich liniach, jest Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie.

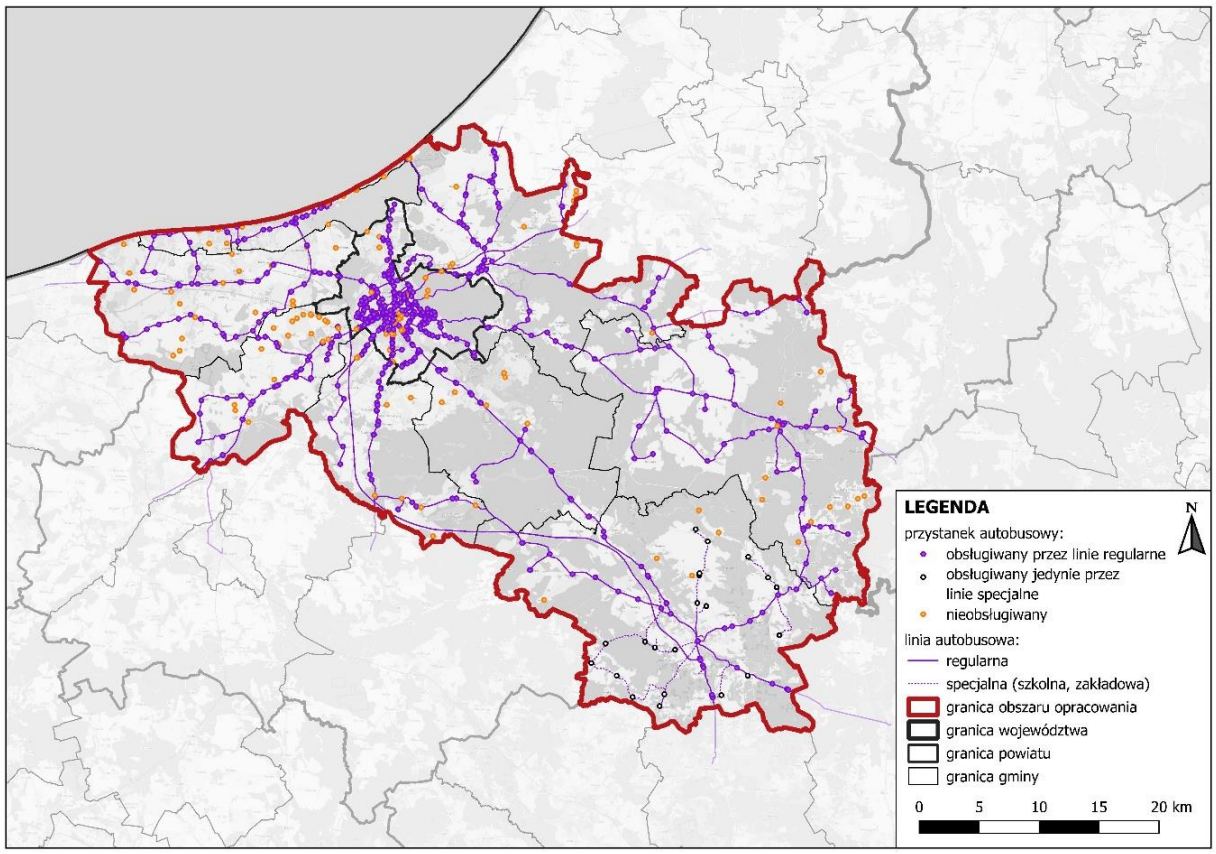
Na terenie Miasta kursują także prywatni przewoźnicy, oferujący połączenia o charakterze podmiejskim i lokalnym. Przewoźnicy funkcjonują na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Koszalin lub inne podmioty. Na terenie Miasta korzystają oni z tych samych przystanków, co komunikacja miejska. Przewoźnicy prywatni obsługują niemal wszystkie kierunki wylotowe z Miasta. Obecnie przewoźnicy prywatni realizują połączenie na podstawie 23 zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Koszalin.

Tabela 3 Wykaz linii przewoźników prywatnych realizowanych na terenie objętym Planem transportowym nie wykraczające poza powiat koszaliński

Przewoźnik	Nr linii	Miejscowość / przystanek początkowy	Miejscowość / przystanek końcowy	Rodzaj przewozu	Rodzaj linii
AIRBUS	3261/243	Koszalin	Bardzlino	prywatny (komercyjny)	regularna
AIRBUS	3261/219	Koszalin	Tymień	prywatny (komercyjny)	regularna
AIRBUS	3261/241	Koszalin	Sianów	prywatny (komercyjny)	regularna
AIRBUS	3261/242	Koszalin	Sianów	prywatny (komercyjny)	regularna
AIRBUS	3261/244	Koszalin	Strachomino	prywatny (komercyjny)	regularna
AIRBUS	3261/270	Koszalin	Strachomino	prywatny (komercyjny)	regularna

Przewoźnik	Nr linii	Miejscowość / przystanek początkowy	Miejscowość / przystanek końcowy	Rodzaj przewozu	Rodzaj linii
AIRBUS	3261/108	Koszalin	Śmiechów	prywatny (komercyjny)	regularna
AR-BOS	3261/205	Koszalin	Sarbinowo	prywatny (komercyjny)	regularna
BUĆKO	3261/221	Koszalin	Parsowo	prywatny (komercyjny)	regularna
CLASS TRANS	3261/207	Koszalin	Bobolice	prywatny (komercyjny)	regularna
DAN-WIT	3261/258	Koszalin	Mielno	prywatny (komercyjny)	sezonowa
MARO TUR S.C.	3261/263	Koszalin	Polanów	prywatny (komercyjny)	regularna
MARO TUR S.C.	3261/266	Koszalin	Polanów	prywatny (komercyjny)	regularna
PKS Koszalin	3261/61551	Koszalin	Drzewiany	prywatny (komercyjny)	regularna
PKS Koszalin	3261/61501	Koszalin	Kościernica	prywatny (komercyjny)	regularna
POL-TRANS	3261/261	Koszalin	Łazy	prywatny (komercyjny)	regularna
POL-TRANS	3261/260	Koszalin	Sianów	prywatny (komercyjny)	regularna
RONIN	3261/211	Koszalin	Bonin	prywatny (komercyjny)	regularna
RONIN	3261/239	Koszalin	Mielno	prywatny (komercyjny)	regularna / sezonowa
RONIN	3261/240	Koszalin	Mielno	prywatny (komercyjny)	regularna / sezonowa
RONIN	3261/204	Koszalin	Nowe Bielice	prywatny (komercyjny)	regularna
RONIN	3261/267	Koszalin	Kędzierzyn	prywatny (komercyjny)	regularna
RUMCAJS	3261/220	Koszalin	Rosnowo	prywatny (komercyjny)	regularna

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDIT



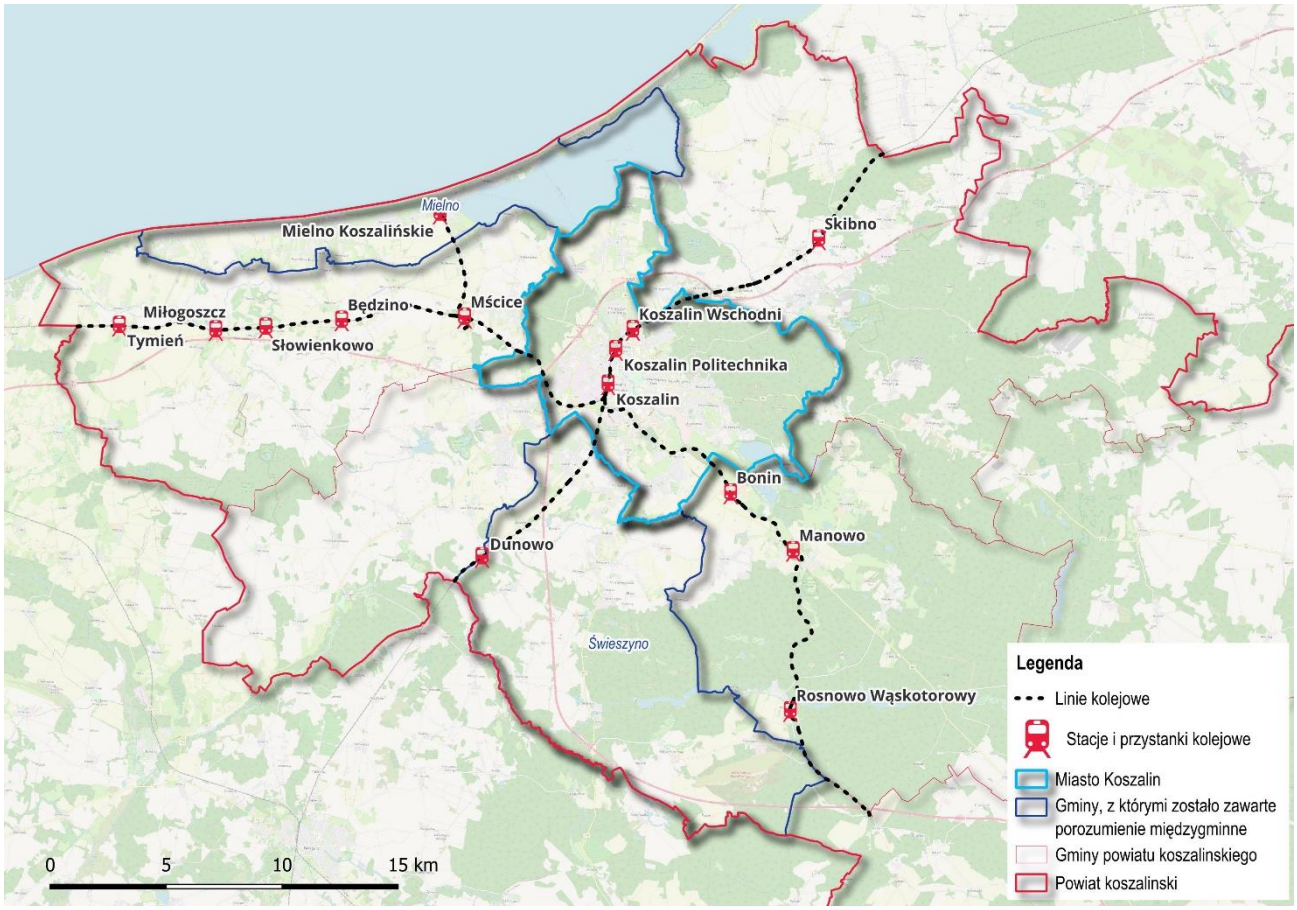
Rysunek 3 Sieć autobusowa przewoźników prywatnych
Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie drogowym za rok 2024

Ponadto na terenie Miasta dostępne są autobusy komunikacji dalekobieżnej. Głównym przewoźnikiem, który łączy połączenia lokalne jest przewoźnik PKS Koszalin. Bezpośrednio z Koszalina można dostać się m.in. do: Dąbek, Darłowa, Kołobrzegu czy Szczecinka. Również inni przewoźnicy realizują połączenia z Koszalina m.in. do Białegostoku, Słupska, Gdańska, Elbląga, Olsztyna, Łomży, Ostrołęki, Drawska Pomorskiego, Katowic, Poznania, Wrocławia, Gliwic, Zabrza, Piły, Ustronia Morskiego, Krakowa, Szczecina czy Zakopanego. W sezonie wakacyjnym w Koszalinie pojawiają się dodatkowi przewoźnicy, realizujący kursy z miast położonych w głębi Polski do miejscowości nadmorskich. Koszalin jest również obsługiwany przez przewoźnika FlixBus, który zapewnia połączenia m.in. w kierunku Gdańska, Szczecina, Poznania, Wrocławia, Krakowa czy Berlina.

3.1.2. Transport kolejowy

Stacja kolejowa Koszalin jest węzłem dla dwóch linii kolejowych:

- nr 202 Gdańsk Główny – Stargard, jest to linia pierwszorzędna znaczenia państwowego, jedno i dwutorowa, zelektryfikowana,
- nr 402 Koszalin – Goleniów, jest to linia pierwszorzędna, w większości znaczenia państwowego, jednotorowa, zelektryfikowana na odcinku Koszalin-Kołobrzeg.



Rysunek 4 Sieć kolejowa w Gminie Miasto Koszalin oraz w gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne
Źródło: opracowanie własne.

Pociągi o zasięgu regionalnym oraz dalekobieżnym oferuje POLREGIO, którymi można dojechać m.in. w kierunku: Kołobrzegu, Słupska, Kostrzyna, Szczecina, Białogardu czy Świnoujścia. Pociągi tego przewoźnika zatrzymują się również na przystankach kolejowych Koszalin Politechnika oraz Koszalin Wschodni.

Pociągi dalekobieżne oferuje przewoźnik PKP Intercity SA, bezpośrednimi połączeniami można dojechać m.in. do: Ustki, Katowic, Białegostoku, Szczecina, Olsztyna, Przemyśla, Krakowa, Kołobrzegu, Zakopanego, Łodzi, Wrocławia czy Warszawy.

1 września 2024 r. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. oddała do użytku dwa nowe przystanki kolejowe obsługujące ruch pociągów regionalnych: Koszalin Wschodni oraz Koszalin Politechnika.

W II kwartale 2027 roku planowa jest zakończenie budowy nowego dworca kolejowego.

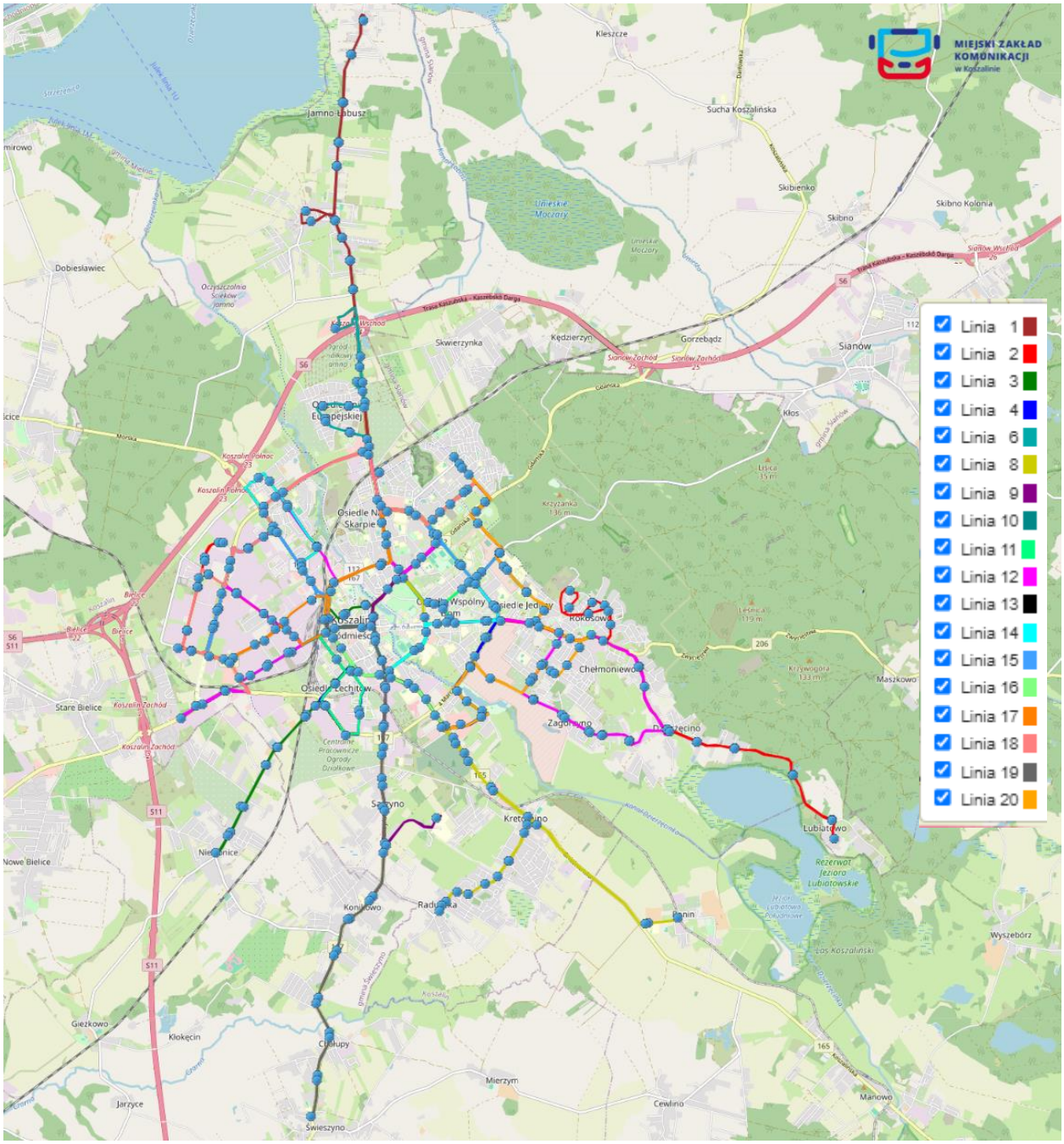
W Koszalinie zaczyna swój bieg także kolejowa wąskotorowa do Rosnowa. Obecnie przewoźnikiem jest Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej. Kolej funkcjonuje w sezonie wakacyjnym. W 2024 roku przewiezionych zostało 17,4 tys. pasażerów.

Wśród projektów ZIT KKBOF znalazła się rozbudowa Centrum przesiadkowego w Mielnie jako ważnego węzła przesiadkowego integrującego lokalny transport autobusowy, transport autobusowy dalekobieżny oraz transport szynowy, który skomunikowany jest z lokalną i regionalną siecią tras rowerowych. Głównym elementem projektu jest budowa nowego peronu obsługującego szynobus relacji Koszalin - Mielno, w celu umożliwienia przyjmowania dłuższych składów, a tym samym zwiększenia liczby pasażerów podróżujących komunikacją zbiorową - niskoemisyjnym taborem szynowym. Zakończenie inwestycji planowane jest na maj 2026 r.

3.2. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

3.2.1. Charakterystyka jakościowa i ilościowa

Sieć komunikacyjną organizowaną przez ZDiT, której operatorem jest Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie na obszarze objętym Planem w 2025 r. stanowi 18 linii autobusowych oraz przeprawy statkiem przez jezioro Jamno. Operator Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o., z siedzibą przy ul. Gnieźnieńskiej 9 w Koszalinie jest podmiotem wewnętrznym.



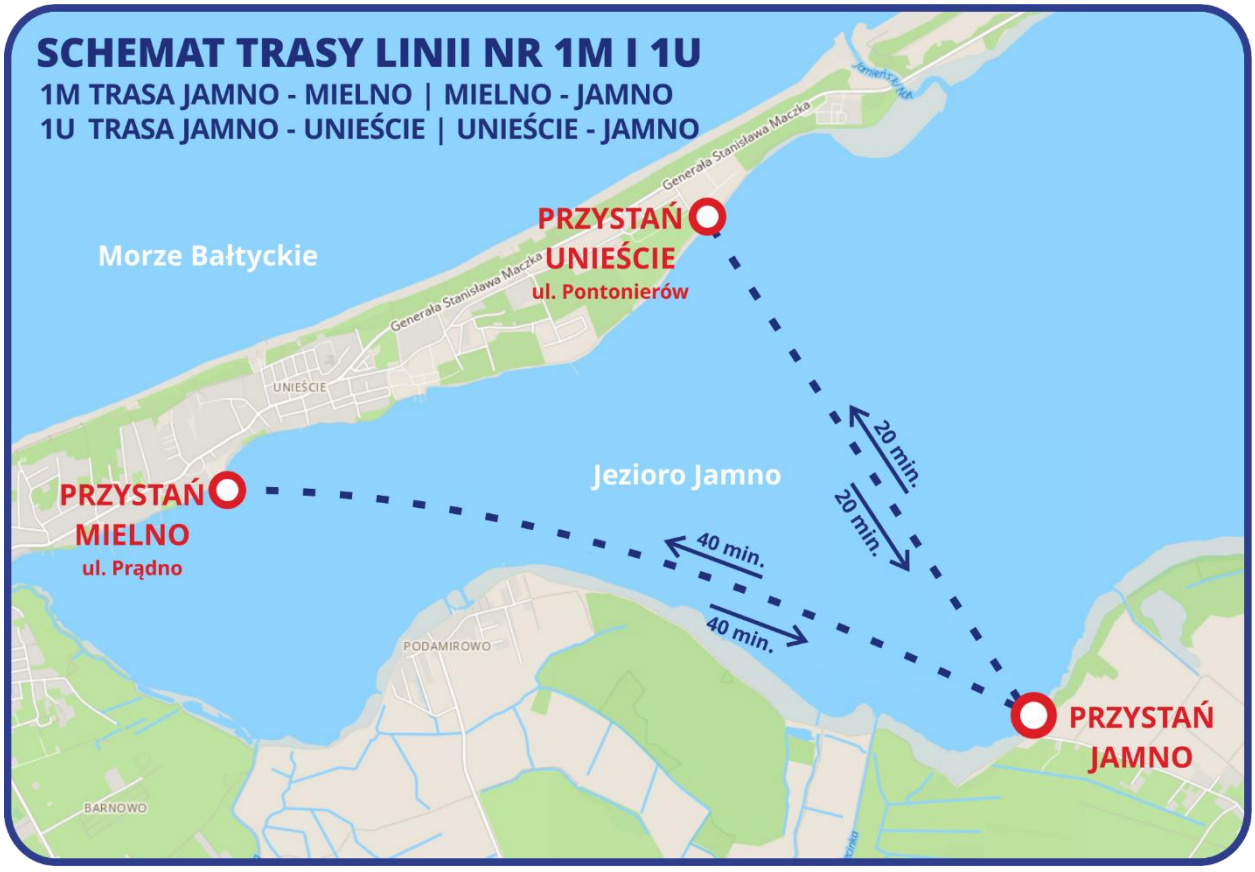
Rysunek 5 Schemat komunikacji organizowanej przez ZDiT

Źródło: strona internetowa Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie [dostęp: październik 2025]

Tabela 4 Linie komunikacyjne organizowane przez ZDiT

nr linii	charakterystyka linii
2, 6, 11, 14, 16	linie miejskie, podstawowe I rzędu – są to linie charakteryzujące się najwyższą częstotliwością – autobusy kursują co 15-30 minut przez większą część dnia
1, 3, 4, 8*, 9, 12, 15*	linie miejskie podstawowe II rzędu – autobusy kursują co 30-60 minut przez większą część dnia *linia pełni jednocześnie rolę linii podmiejskiej
10, 13, 17, 18, 19, 20*	linie miejskie uzupełniające – autobusy kursują co 60-90 minut przez większą część dnia *linia pełni jednocześnie rolę linii podmiejskiej
23	linia sezonowa
1M, 1U	przeprawa statkiem – linia sezonowa

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 6 Schemat przeprawy statkiem

Źródło: strona internetowa Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Koszalinie [dostęp: październik 2025]

Tabela 5 Liczba wozokilometrów i statkogodzin w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Koszalin w latach 2022 – 2024

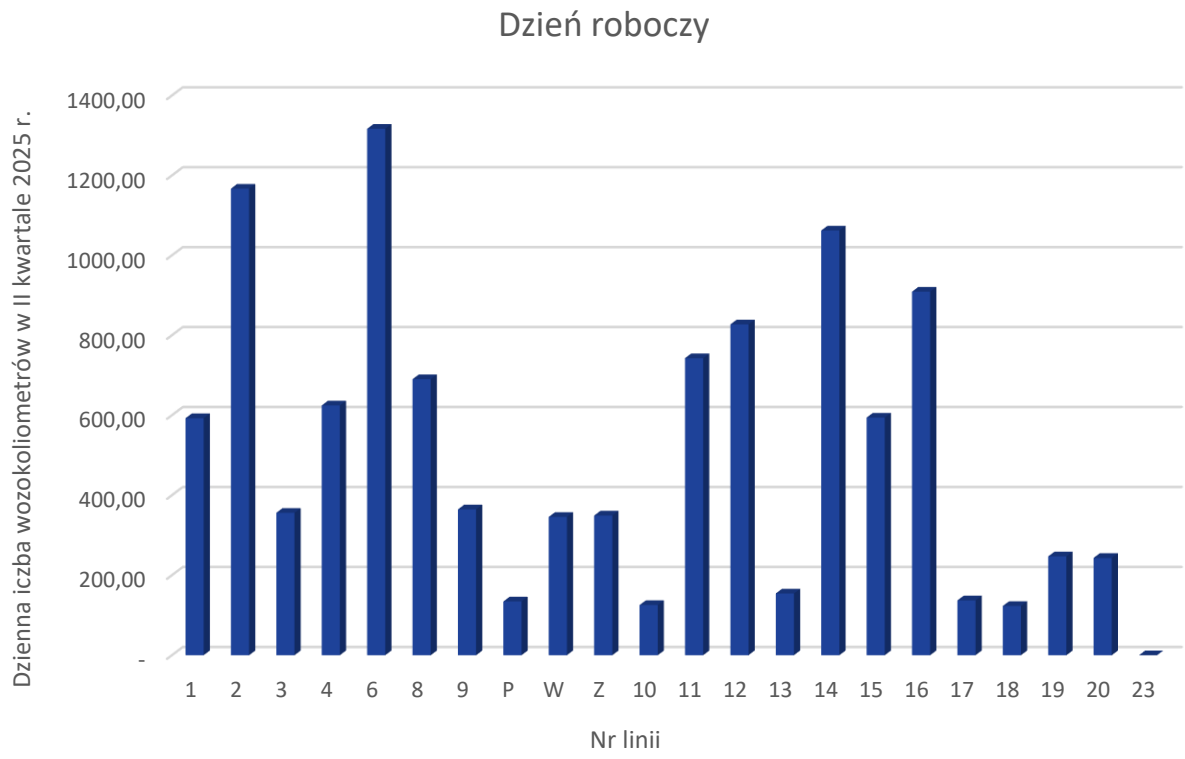
Rok	Liczba wzkm	Liczba statkogodzin
2022	3 168 287	754
2023	3 058 180	765
2024	3 198 000	887

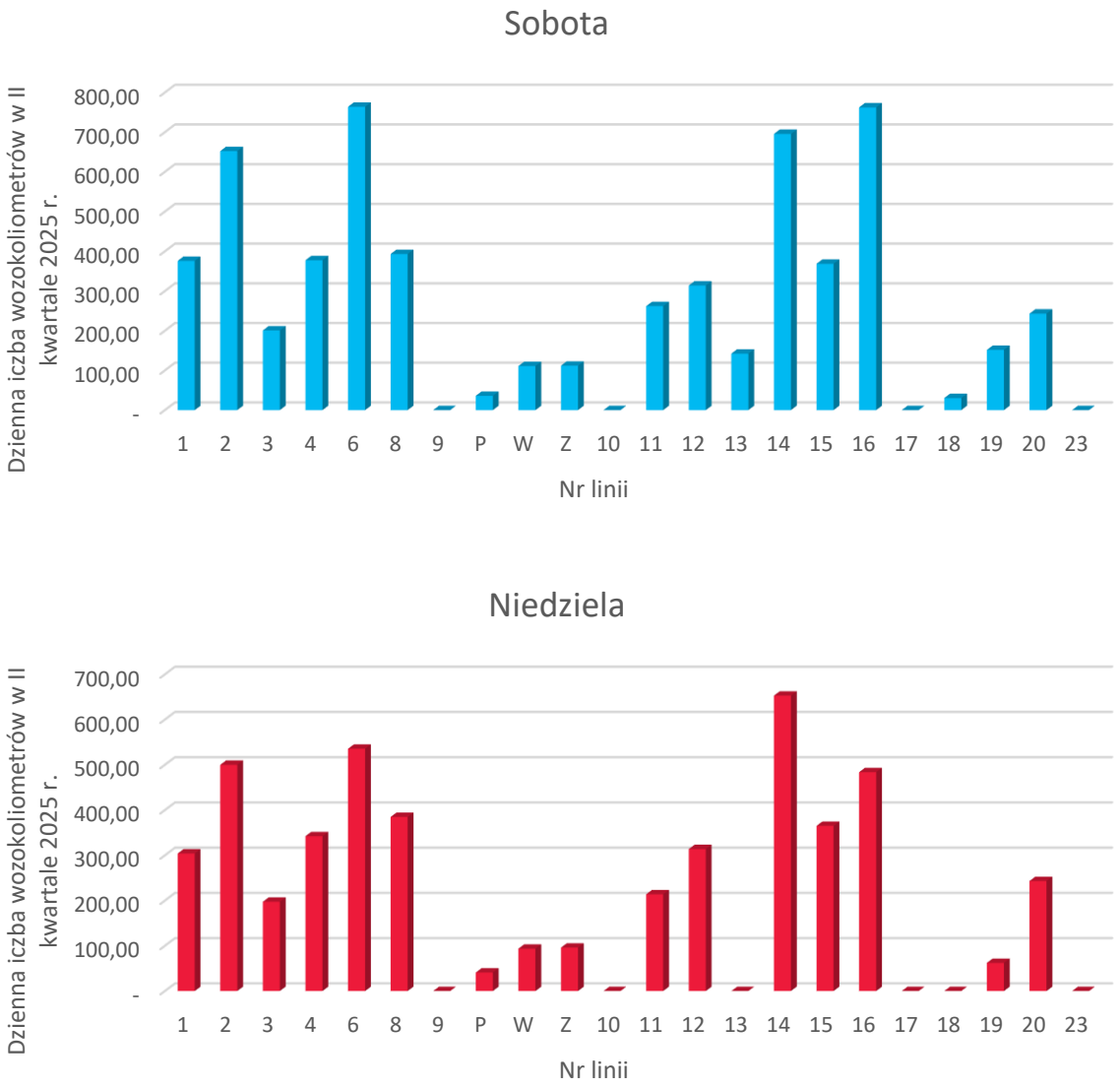
Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie Miasta Koszalina za 2024 rok

Tabela 6 Średnia dzienna liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Koszalinie w II kwartale 2025 r.

Dzień tygodnia	Liczba wzkm
Dzień roboczy:	11 166,4
Sobota:	5 978,7
Dzień świąteczny:	4 667,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDiT.





Wykres 3 Liczba wykonanych wozokilometrów na poszczególnych liniach w ciągu dnia w podziale na dni tygodnia
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDiT.

P – przejazd techniczny

W – wyjazd z zajezdni

Z – zjazd do zajezdni

3.2.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Według stanu na 2024 r. operator wykorzystywał do obsługi sieci komunikacyjnej 69 autobusów. Tabor jest zróżnicowany – MZK Sp. z o.o. w Koszalinie posiada pojazdy marki Scania, Man, DAB i Volvo. Najpopularniejszym pojazdem w taborze jest autobus Scania Omnicity.

Tabela 7 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej

Liczba pojazdów ogółem	Liczba pojazdów poniżej 5 lat	Liczba pojazdów 6-10 lat	Liczba pojazdów 11-15 lat	Liczba pojazdów powyżej 16 lat	Średni wiek pojazdu we flocie
69	0	26	20	23	12,96

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiT.

Do obsługi komunikacji miejskiej wykorzystuje się w całości 100% niskopodłogowy tabor poza wybranymi kursami oznaczonymi w rozkładzie jazdy, kiedy użytkowane są autobusy wysokopodłogowe. Wszystkie liniowe pojazdy są wyposażone w system zapowiedzi przystanków. W kwestii spełniania norm czystości spalin najliczniejszą grupę stanowią pojazdy z normą EURO 5, najniższą normę w taborze, czyli EURO 2 posiada tylko 1 zabytkowy autobus podłogowy marki DAB. Obecnie we flocie brak jest taboru zeroemisyjnego.

Od 2022 roku przeprowadzono następujące inwestycje taborowe:

- 2022 rok: leasing 7 autobusów SCANIA CITYWIDE LF (autobusy - 12 metrowe, roczniki - 2016);
- 2023 rok: zakup 6 używanych autobusów MAN NG 320 (autobusy -18 metrowe, roczniki - 2009);
- 2024 rok : brak inwestycji taborowych;
- 2025 rok: zakup 3 używanych autobusów SCANIA CITYWIDE LF (autobusy - 18 metrowe, roczniki 2015 (2 autobusy) i 2016 (1 autobus)).

W październiku 2025 roku MZK w Koszalinie opublikowało ogłoszenie o przetargu na dzierżawę 15 fabrycznie nowych autobusów miejskich, 10 używanych, niskopodłogowych autobusów miejskich wyprodukowanych w 2020 roku oraz 5 używanych, niskopodłogowych autobusów miejskich wyprodukowanych w 2020 roku. 15 nowych pojazdów ma spełniać normę emisji spalin Euro 6, z czego 13 autobusów będą stanowić pojazdy klasy MAXI a 2 autobusy klasy MEGA. Nowe autobusy będą w pełni niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, monitoring, systemy informacji pasażerskiej, ładowarki USB. Umowa z wykonawcą ma obowiązywać przez 10 lat. Dzierżawa kolejnych 10 i 5 używanych ma dotyczyć pojazdów w technologii Mild Hybrid (miękka hybryda), co pozwala ograniczyć zużycie paliwa i emisję CO_2. Każdy autobus będzie w pełni klimatyzowany, z przebiegiem nieprzekraczającym 350 tys. km.

W najbliższych latach planowany jest zakup autobusów zeroemisyjnych w celu stopniowej wymiany taboru komunikacji miejskiej na bardziej przyjazny środowisku. Zgodnie z nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, od 2026 roku miasta powyżej 100 tys. mieszkańców będą mogły nabywać wyłącznie autobusy zeroemisyjne. Miasto Koszalin wnioskuje o zakup autobusów zeroemisyjnych w ramach środków Unii Europejskiej z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS), działanie FENX.03 Transport

miejski. W ramach już przyznanego dofinansowania planowany jest zakup 13 autobusów elektrycznych, w tym 6 pojazdów przegubowych oraz 7 autobusów standardowych o długości ok. 12 metrów. Zakłada się również możliwość realizacji kolejnych zakupów taborowych. Opcjonalnie, w przypadku pozyskania dodatkowego dofinansowania w ramach tego samego programu, planowany jest zakup kolejnych 10–15 autobusów elektrycznych o długości ok. 12 metrów.

3.2.3. Infrastruktura przystankowa

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnienie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury. Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy". Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje dotyczące godzin odjazdów środków transportu. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Na terenie Koszalin obecnie funkcjonuje 391 przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Koszalin. 25 września 2025 roku Rada Miejska w Koszalinie przyjęła uchwałę zwiększającą liczbę przystanków komunikacji miejskiej o 22 przystanki. Ponadto autobusy miejskie korzystają z przystanków zlokalizowanych przy centrach handlowych, których zarządcami są podmioty prywatne.

3.2.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mające wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej

W Koszalinie priorytety dla komunikacji miejskiej występują jedynie na skrzyżowaniu ul. Władysława IV z ul. Wąwozową. Autobus za pomocą pętli indukcyjnej na centrum przesiadkowym Wąwozowa wzbudza sygnalizację świetlną. Rekomenduje się stosowanie takich rozwiązań również w innych punktach Miasta. Obecnie na terenie Koszalina brak jest buspasów i innych rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu mających wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej

W perspektywie do 2029 roku planowane jest wprowadzenie Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS). System ITS będzie sterował ruchem ulicznym, zarządzał parkingami, monitorował sytuację na ulicach oraz przekazywał kierowcom informacje w czasie rzeczywistym. Celem jego wdrożenia jest ograniczenie korków, hałasu i emisji spalin, a także poprawa organizacji komunikacji miejskiej i bezpieczeństwa na drogach. Inwestycja zostanie dofinansowanie z Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021–2027 (działanie 3.1).

4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem

4.1. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Na kształt i założenia przyjęte w niniejszym Planie transportowym wpływ mają opracowane krajowe, wojewódzkie i lokalne dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają informacje na temat uwarunkowań publicznego transportu publicznego na obszarze objętym Planem transportowym oraz kierunki jego rozwoju. Przyjęty w niniejszym Planie transportowym cel główny jest zatem zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski oraz Województwa Zachodniopomorskiego.

Polityka transportowa Unii Europejskiej

„Biała Księga" poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i parametrów usługi. Komunikacja zbiorowa powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

Głównym dokumentem określającym wizję Wspólnoty w aspekcie społecznym, gospodarczym i przestrzennym jest Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020. Na podstawie tego dokumentu Polska zobligowana jest do realizacji celów określonych na poziomie Unii Europejskiej, w zakresie transportu poprzez m.in. stworzenie inteligentnej zmodernizowanej infrastruktury transportowej.

4.1.1. Ustalenia dokumentów krajowych

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, miasta są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, w tym m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi planami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegającego na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znacznie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnych oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleczami funkcjonalnymi.

4.1.2. Ustalenia dokumentów ponadlokalnych

Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego w perspektywie do 2030 roku

Głównym celem dokumentu jest zapewnienie spójności długofalowych działań transportowych na obszarze województwa zachodniopomorskiego oraz zapewnienie spójnej sieci transportowej z województwami ościennymi, a także krajową siecią transportową. Plan zwraca uwagę na potrzebę wdrożenia rozwiązań przyjaznych środowisku i mieszkańcom, w szczególności mających na celu zwiększenie udziału efektywnych i przyjaznych dla środowiska środków transportu. Zgodnie z przedmiotowym dokumentem należą do nich:

- zwiększenie ofertowej dostępności transportowe;
- zwiększenie infrastrukturalnej dostępności transportowej;
- ograniczenie wpływu transportu na środowisko;
- poprawa bezpieczeństwa systemów transportowych;
- aktywne zarządzanie polityką transportową;
- cyfryzacja usług i danych.

W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Zachodniopomorskiego w perspektywie do 2030 roku szczególną uwagę zwraca się na poprawę dostępności i mobilności mieszkańców, przy jednoczesnych przechodzeniu i promocji ekologicznego i zrównoważonego transportu.

Do najważniejszych obszarów problematycznych, które również wymagają dalszych działań należą m.in:

- niska jakość połączeń drogowych w rejonie pasa nadmorskiego, w szczególności w relacji wschód – zachód;
- niski stopień integracji systemowej i biletowej w regionie;
- niewystarczająca liczba lub brak parkingów typu P+R i B+R;
- niska dostępność transportem zbiorowym do siedzib powiatów;
- zróżnicowany poziom obsługi transportem zbiorowym, w szczególności autobusowym, realizowanym przez prywatnych przewoźników;
- występowanie obszarów wykluczonych transportowo;
- duże sezonowe (sezon turystyczny) wahania ruchu drogowego, wpływające na prognozowanie ruchu i wymiarowanie infrastruktury drogowej;
- brak dostosowania oferty transportu zbiorowego do sezonowych potrzeb turystycznych;
- nieatrakcyjna oferta ponadregionalnych połączeń kolejowych;
- duże wykorzystanie pojazdów indywidualnych w codziennych podróżach obligatoryjnych i fakultatywnych.

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030

Miasto Koszalin należy do Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Integralną częścią dokumentu Strategii rozwoju ponadlokalnego, jest jej załącznik "Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 KKBOF" (SUMP). Strategia wśród obszarów problematycznych z zakresu transportu wskazuje m.in. na:

- niewykorzystany potencjał i niezaspokojone potrzeby transportu kolejowego oraz niezadowalający stan obiektów infrastruktury kolejowej;
- brak lub niewystarczający dostęp do transportu publicznego na części obszaru KKBOF (brak skomunikowania obszarów wiejskich z centrami/miastami), niewystarczająca infrastruktura przystankowa na terenach wiejskich oraz miejsc postojowych i parkingowych w miastach;
- niską świadomość społeczna z korzyści wynikających z przemieszczania się transportem publicznym oraz niska atrakcyjność i konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego;
- słabą przepustowość komunikacyjną infrastruktury drogowej oraz wysokie natężenie ruchu w centrach miast (korki, zatory) oraz w pasie nadmorskim w sezonie letnim; niewystarczające działania i niska akceptacja społeczna działań na rzecz uspokojenia ruchu w centrach miast;
- niski poziom rozwoju transportu ekologicznego i infrastruktury na obszarze KKBOF;
- brak rozwiązań systemowych w zakresie integracji transportu publicznego;
- niewystraczająca współpraca JST w zakresie organizacji transportu publicznego;
- brak kompleksowych rozwiązań ITS, w tym brak wspólnego zarządzania mobilnością i ITS, inteligentnych przystanków autobusowych (tablic świetlnych, ładowarek usb, biletomatów, aplikacji), inteligentnych parkingów.

Jako jeden z celów strategicznych Strategia określa - Zrównoważona mobilność mieszkańców i użytkowników obszaru KKBOF, a wśród kierunków działań wskazuje na:

- rozwijanie i promowanie mobilności na obszarze KKBOF:
  - kampanie edukacyjne i promocyjne w zakresie mobilności;
  - system informacji pasażerskiej dla całego obszaru KKBOF w formie elektronicznej i infrastruktury w terenie;
  - mapa szlaków turystycznych i transportu publicznego zintegrowanego w ramach KKBOF;
  - alternatywne formy transportu np. „Autobus na telefon", car sharing (z ang. współdzielenie samochodu), MaaS (z ang. Mobilność jako Usługa).
- rozwijanie transportu ekologicznego:

- tabor komunikacji miejskiej - zakup taboru niskoemisyjnego, zeroemisyjnego na potrzeby usług społecznych, komunalnych i publicznych (np. samochody, busy elektryczne, stacje ładowania elektryków, motorki elektryczne);
- system roweru ponadgminnego i transportu indywidualnego zeroemisyjnego i niskoemisyjnego;
- przewóz transportem publicznym rowerów, wózków z osprzętem, itp.;
- infrastruktura z zaplecza transportu zbiorowego

- tworzenie zintegrowanych, inteligentnych systemów zarządzania transportem:
  - spójny system komunikacji regionalnej dla obszaru funkcjonalnego w tym synchronizacja rozkładów jazdy;
  - koncepcja wspólnego systemu transportu publicznego dla całego obszaru KKBOF;
  - zintegrowany system inwestycji transportowych w KKBOF (zakupy autobusów, elektronicznych tabliczek rozkładowych, itp.);
  - aplikacja mobilna, w tym mobilna karta miejska;
  - modernizacja parkingów poprzez montaż czujników o liczbie miejsc dostępnych oraz wdrażanie aplikacji parkingowych z informacją o dostępności miejsc;
  - budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych;
  - rozbudowa i modernizacja systemów monitoringu na obszarze KKBOF;
  - ujednolicenie standardu zbierania i zarządzania danymi transportowymi na obszarze KKBOF;

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 (Strategia ZIT)

Strategia ZIT pełni funkcję dokumentu wynikowego w stosunku do Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030. W aspekcie transportu w celach strategicznych Strategia ZIT wskazuje - KKBOF zapewniający aktywną i efektywną mobilność. Cel ten będzie stanowić odpowiedź na problem jakim jest brak efektywnego systemu komunikacji publicznej na obszarze KKBOF. Realizacja celu przyczyni się do wzrostu wewnętrznej spójności komunikacyjnej KKBOF, poprawi dostępność mieszkańców do usług publicznych, zwiększy mobilność mieszkańców w kontekście działalności gospodarczej i dostępu do rynku pracy. Cel jest też skupiony jest na działaniach zmniejszających szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, poprawiających mobilność i zintegrowanie transportowe oraz wpływających na zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Efektami interwencji powinno też być zapewnienie nowoczesnego taboru, w tym zeroemisyjnego i zapewnienie odpowiedniej bazy technicznej. Ważnym obszarem interwencji Strategii ZIT KKBOF jest również budowa infrastruktury rowerowej i pieszo-rowerowej na terenie KKBOF oraz budowa węzłów przesiadkowych.

4.1.3. Ustalenia dokumentów lokalnych

Strategia Rozwoju Koszalina #Koszalin2030

Strategia Rozwoju Koszalina #Koszalin2030 jest dokumentem strategicznym Miasta, wyznaczającym kierunki działań, które sukcesywnie powinny być wdrażane. Jest dokumentem komplementarnym do Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego.

Strategia rozwoju Miasta wskazuje, że wzrost natężenia ruchu drogowego, wynikający z rosnącej mobilności mieszkańców oraz ruchu tranzytowego, prowadzi do powstawania zatorów, hałasu i zanieczyszczeń powietrza. W związku z ograniczonymi możliwościami rozbudowy infrastruktury drogowej, Strategia podkreśla konieczność efektywnego wykorzystania istniejącej sieci poprzez wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania ruchem. Zakłada się zastosowanie inteligentnych rozwiązań, które umożliwią bieżące monitorowanie sytuacji na drogach, poprawę bezpieczeństwa, skrócenie czasu podróży oraz nadanie priorytetu pojazdom komunikacji miejskiej.

W celu operacyjnym 1.4 wskazano na „Rozwój zintegrowanego wewnętrznie i zewnętrznie układu komunikacyjnego". Strategia akcentuje potrzebę rozwoju alternatywnych ciągów komunikacyjnych, które odciążą centrum Miasta, przyczyniając się do poprawy ładu przestrzennego i jakości życia mieszkańców. Dokument wskazuje na znaczenie transportu publicznego jako kluczowej alternatywy wobec transportu indywidualnego. W tym kontekście Strategia przewiduje działania zmierzające do zwiększenia częstotliwości kursów, poprawy dostępności przystanków oraz nadania autobusom priorytetu w ruchu.

Ważnym elementem wskazanym w Strategii jest rozwój mobilności niezmotoryzowanej – ruchu pieszego i rowerowego – jako istotnego komponentu zrównoważonego systemu transportowego. Ponadto Strategia zakłada wspieranie elektromobilności, w tym modernizację taboru komunikacji miejskiej (autobusy elektryczne i wodorowe), rozbudowę infrastruktury ładowania, tworzenie stref czystego transportu oraz preferencje dla użytkowników pojazdów niskoemisyjnych. Działania te wpisują się w politykę Unii Europejskiej w zakresie budowania gospodarki niskoemisyjnej i mają na celu poprawę jakości powietrza, ograniczenie hałasu oraz podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców.

Do monitorowania realizacji Strategii przyjęto wskaźniki służące ocenie stopnia realizacji celów strategicznych i operacyjnych. Dla celu operacyjnego 1.4 dotyczącego m.in. transportu publicznego w Koszalinie przyjęto wskaźniki o planowanym trendzie wzrostowym, takie jak:

- długość nowo wybudowanych dróg;
- długość przebudowanych dróg;
- liczba miejsc postojowych na terenach miejskich;
- długość ścieżek i tras rowerowych;
- liczba pasażerów transportu zbiorowego;

- liczba wozokilometrów i statkogodzin w komunikacji miejskiej;
- udział liczby pojazdów o napędzie elektryczny, w liczbie pojazdów ogółem.

4.2. Zagospodarowanie przestrzenne

Dokumentem nadrzędnym kształtującym politykę przestrzenną Miasta Koszalina jest Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

Celem województwa w zakresie transportu jest wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność transportowa regionu, przy poprawie płynności ruchu, jego bezpieczeństwa oraz sprzyjanie konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej, przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji uciążliwości przez poszerzenie stosowania niskoemisyjnych środków transportu.

Istotą głównych zmian w infrastrukturze jest realizacja m.in. następujących kierunków:

- wzmacnianie i kształtowanie systemu ponadregionalnych i transgranicznych powiązań drogowych województwa.
- usprawnianie systemu dróg wojewódzkich, spójnego przestrzennie z systemem dróg krajowych.
- kształtowanie systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych.
- rozwój transportu zbiorowego, gdzie w mieście Koszalin wskazuje się na inwestycje w zakresie zintegrowanej infrastruktury związanej z transportem niskoemisyjnym na terenie Koszalina oraz zakup taboru niskoemisyjnego w Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym.
- rozwój transportu intermodalnego, gdzie w KKBOF wskazuje się na lokalizację infrastruktury i suprastruktury logistycznej w obszarach węzłowych: Koszalin-Kołobrzeg-Białogard.

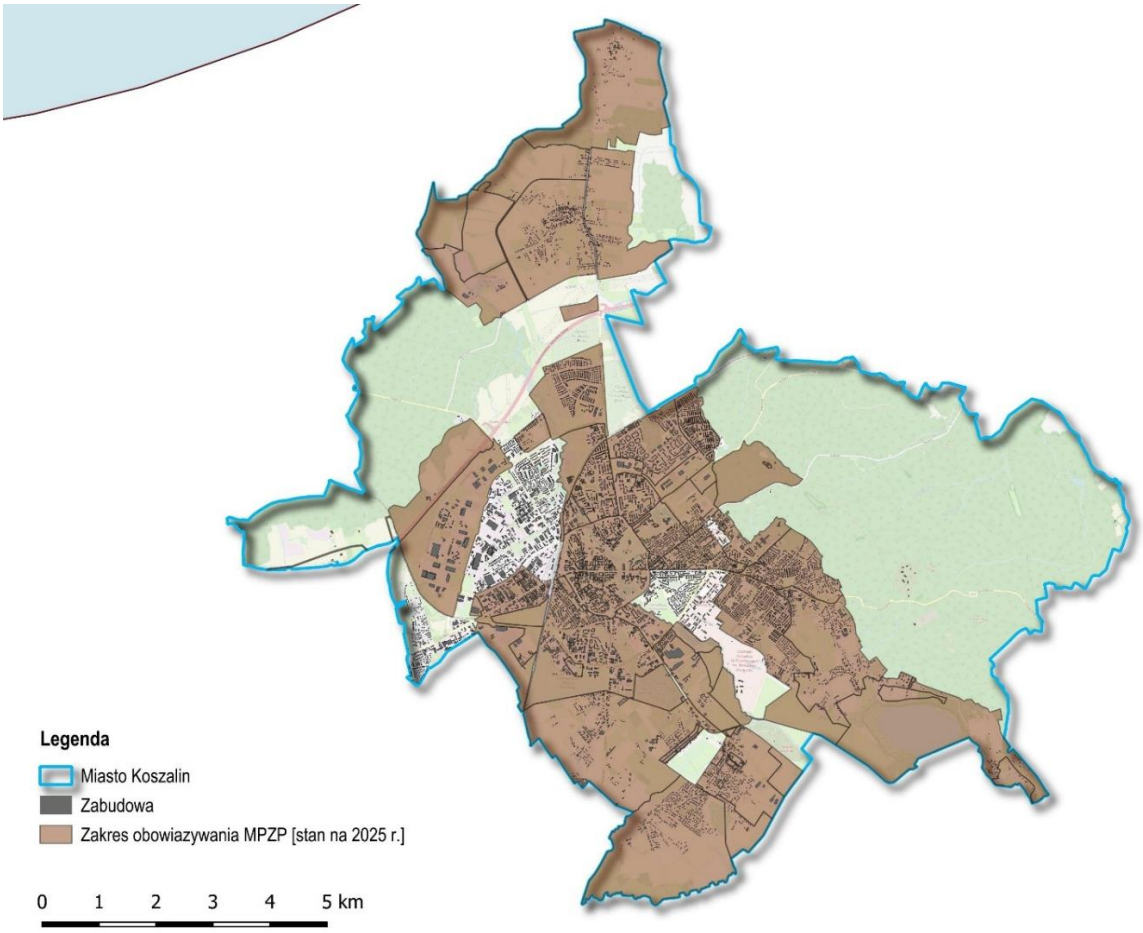
Wśród zaleceń Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego wskazuje na:

- niwelowanie przewagi transportu indywidualnego nad transportem publicznym poprzez: zwiększenie dostępności przestrzennej przystanków oraz ułatwienia dla zmiany środka transportu podróżnych, skrócenie czasu podróży transportu publicznego, optymalizację częstotliwości połączeń transportu publicznego, integrację systemów transportu kołowego (drogowego) i kolejowego, poprawę jakości taboru transportu publicznego, wsparcie tworzenia elastycznych usług transportowych, preferencje dla transportu publicznego w miastach, wsparcie na rzecz integrowania się

organizatorów transportu w celu skoordynowanego prowadzenia polityk transportowych na danym obszarze.

- wspieranie rozwoju transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz w pasie nadmorskim.
- budowa systemów typu Park&Ride, Bike&Ride, czy Kiss&Ride przy dworcach kolejowych w miejscowościach będących siedzibami powiatów i gmin.
- utworzenie zintegrowanego systemu taryfowo–biletowego w skali województwa.
- wsparcie dla systemowego pozyskiwania danych o dostępnej na obszarze województwa ofercie transportowej w celu koordynacji polityk transportowych i lepszej diagnozy obszarów wykluczonych transportowo.

Miasto Koszalin nie posiada dotychczas uchwalonego Planu Ogólnego. Obecnie projekt jest na etapie uzgadniania i opiniowania. Obecnie obowiązującym dokumentem jest Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Koszalin z 2014 r. (dalej: SUiKZP), które jest dokumentem bazowym obejmującym zbiór uwarunkowań i możliwość dalszego rozwoju Miasta oraz określającym podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego, z którym powinny być zgodne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, a także plany dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej. Obecnie na terenie Miasta obowiązują 64 Miejscowe Planów Zagospodarowania Przestrzennego. Na koniec 2024 r. stopień pokrycia obszaru Koszalina miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego wynosił 74 %, co oznacza systematyczny wzrost.



Rysunek 7 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego
Źródło: Opracowanie własne na podstawie zakresu obowiązywania planów miejscowych 30.01.2025 Biuletyn Informacji Publicznej Urząd Miejski w Koszalinie

Koszalin ma układ zasadniczo koncentryczny, rozwijający się wokół średniowiecznego centrum w granicach dawnych murów obronnych. Początkowo Miasto rozrastało się w kierunkach zachodnim, północnym i południowym, a po rozbiórce murów w XIX w. także na wschód. Od lat 60. XX w., po uzyskaniu statusu Miasta wojewódzkiego, nastąpiła ekspansja na północ wzdłuż ul. Władysława IV (osiedla blokowe), a później na wschód i południe. W wyniku przyłączenia okolicznych wsi w 1989 i 2010 r. w granicach Miasta znalazły się tereny słabo zurbanizowane z rozproszoną zabudową jednorodzinną.

SUiKZP jako główny kierunek rozwoju Miasta wskazuje oś północ-południe wzdłuż, której przebiegać będzie pasmo terenów o dominacji funkcji mieszkalnej, z kompleksami zabudowy usługowej oraz pasmo rekreacyjne, kształtowane wzdłuż doliny rzeki do jeziora Jamno. Część zachodnią Miasta stanowić ma obszar przemysłowy z ukierunkowaniem na rozwój przemysłów wysokich technik.

Struktura przestrzenna Koszalina obejmuje pięć jednostek funkcjonalno-przestrzennych:

Jednostka C – Centrum: śródmieście w obrębie obwodnicy, z dominacją usług ogólnomiejskich i mieszkaniowych. Obejmuje historyczne centrum z częściowo zachowanymi murami oraz systemem parków.

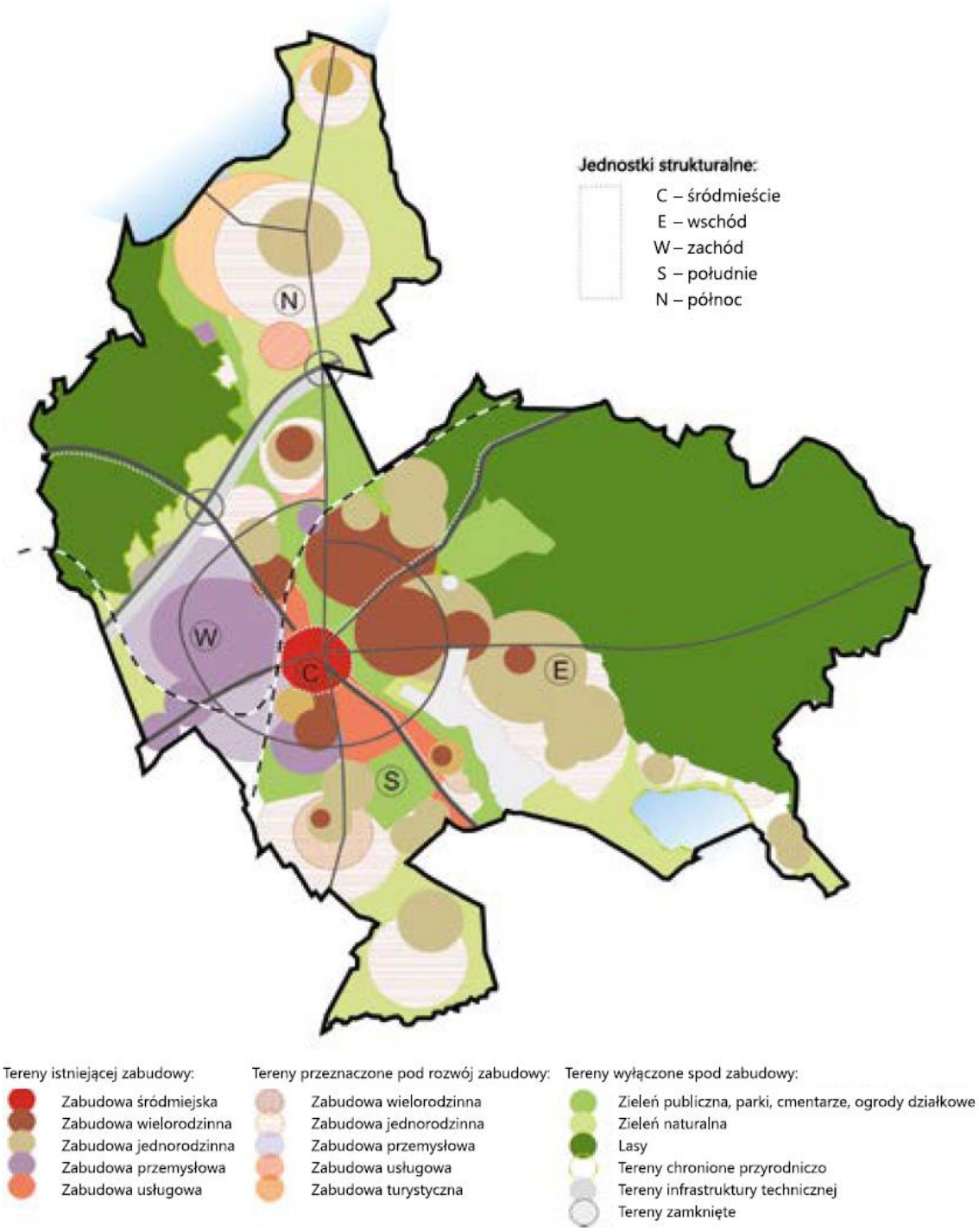
Jednostka W – Zachód: dawny obszar przemysłowy, oddzielona koleją od centrum. Dominuje funkcja przemysłowa, magazynowa i usługowa, z enklawami zabudowy mieszkaniowej oraz terenami rolnymi i leśnymi.

Jednostka N – Północ: tereny mieszkaniowe i usługowe, dawne wsie Jamno i Łabusz o walorach historycznych i rekreacyjnych, z zabudową jednorodzinną, infrastrukturą techniczną i zielenią doliny Dzierżęcinki.

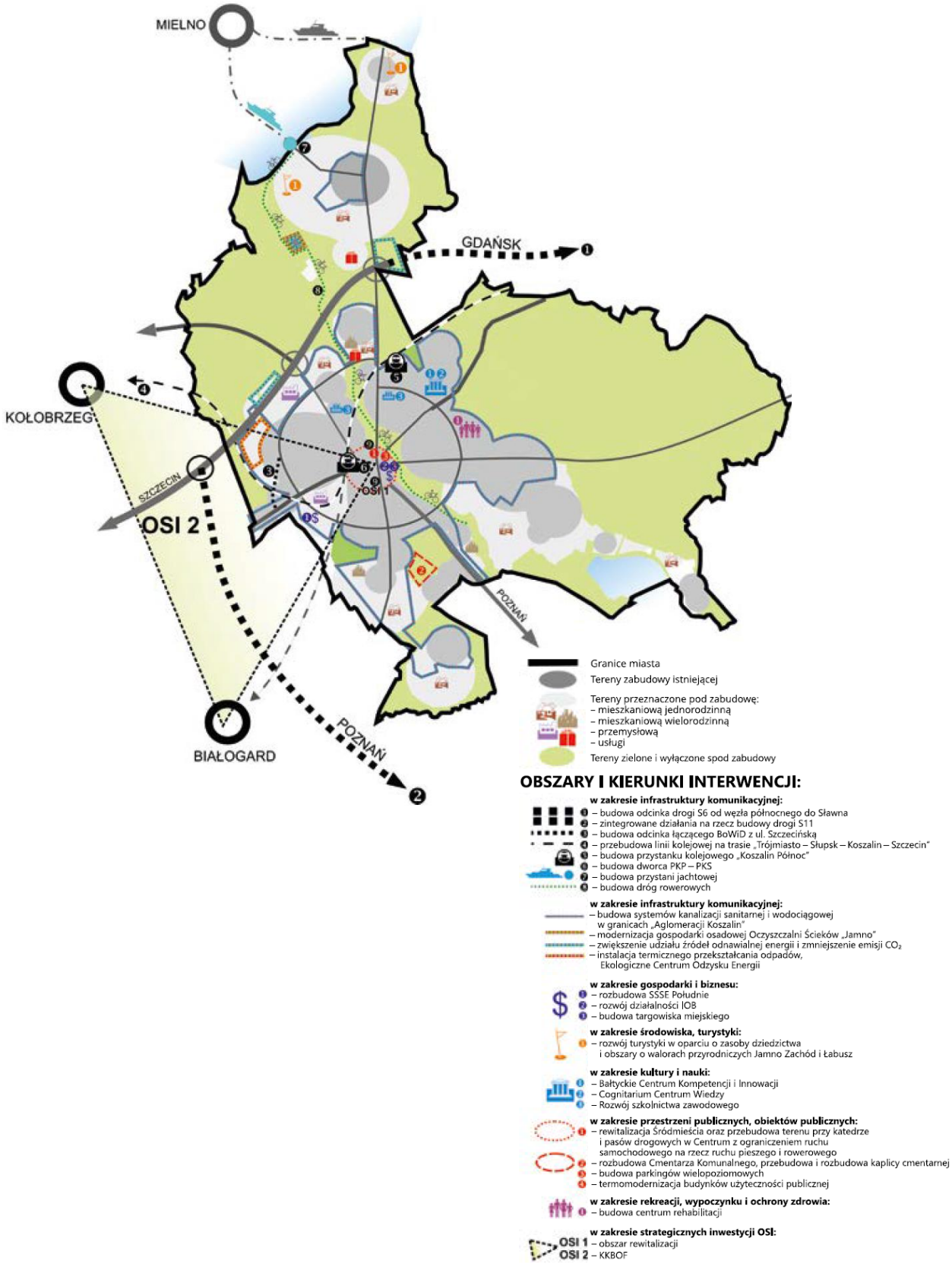
Jednostka E – Wschód: w większości zalesiona (Las Miejski i Góra Chełmska), z zabudową mieszkaniową, terenami usługowymi i wojskowymi. Znajduje się tu Sanktuarium Maryjne – ośrodek pielgrzymkowy.

Jednostka S – Południe: obszar o zróżnicowanej strukturze, obejmujący osiedla Lechitów i Raduszka. Występują tu tereny mieszkaniowe, usługowo-produkcyjne, techniczne oraz niezabudowane (ogrody działkowe, cmentarz, pola uprawne).

Całość układu odzwierciedla historyczny, stopniowy rozwój Koszalina od średniowiecznego Miasta lokacyjnego po nowoczesny ośrodek o zróżnicowanych funkcjach miejskich.



Rysunek 8 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Miasta Koszalina
Źródło: Strategia Rozwoju Koszalina #Koszalin2030



Rysunek 9 Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Koszalina wraz z obszarami i kierunkami interwencji

Źródło: Strategia Rozwoju Koszalina #Koszalin2030

Planowane kierunki interwencji w jednostkach funkcjonalno-przestrzennych:

Jednostka C:

- koncentracja w obszarze śródmieścia usług centrotwórczych i ogólnomiejskich, przekształcanie struktury funkcjonalnej w kierunku ograniczania funkcji mieszkaniowej na rzecz funkcji usługowej;
- eliminacja z rejonu jednostki zabudowy tymczasowej, o niskim standardzie;
- rewitalizacja, rewaloryzacja, przekształcenia poszczególnych rejonów usługowych, mieszkaniowych i przemysłowych oraz przestrzeni publicznych;
- eliminacja ruchu tranzytowego;
- realizacja parkingów ogólnomiejskich;
- ochrona wartości kulturowych i przyrodniczych.

Jednostka W:

- utrzymanie funkcji przemysłowo-produkcyjnej jako dominującej, przy założeniu rehabilitacji i modernizacji istniejącej zabudowy przemysłowej;
- w części północno-zachodniej strefę zorganizowanej działalności inwestycyjnej;
- jako funkcję uzupełniającą usługi;
- funkcję mieszkaniową – jako lokale mieszkalne dla właścicieli; adaptację istniejącej
- zabudowy mieszkaniowej na funkcje usługowe.

Jednostka N:

- rozwój funkcji mieszkaniowej w zabudowie jednorodzinnej w rejonie osiedla Jamno – Łabusz;
- wykreowanie bazy usług turystyki i rekreacji nad jeziorem Jamno;
- rehabilitacja i przebudowa zabudowy przemysłowej z uporządkowaniem istniejącej
- rezerwacja terenu pod centrum handlowo-usługowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2;
- ochrona walorów krajobrazowo-przyrodniczych terenu.

Jednostka E:

- rozwój funkcji usług centrotwórczych i ogólnomiejskich (z kreacją przestrzeni publicznych) w rejonach ulic: Fałata i Gdańskiej, Słonecznej i Leśnej oraz Góry Chełmskiej (m.in. nauki, szkolnictwa wyższego, administracji, kultu religijnego, sportu i rekreacji);
- wykształcenie pasma zieleni parkowej z główną promenadą pieszą, łączącej park śródmiejski z Górą Chełmską; rekultywacja i zagospodarowanie rekreacyjno-sportowe ciągu zieleni naturalnej wzdłuż doliny rzeki Dzierżęcinki;
- rozwój funkcji mieszkaniowej, głównie poprzez rozbudowę istniejących osiedli w zabudowie jednorodzinnej, realizacja ekstensywnej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w rejonie Lubiatowa z uwzględnieniem ochrony istniejącego rezerwatu przyrody;
- zachowanie i ochrona otwartych terenów łąkowych oraz terenów leśnych.

Jednostka S:

- adaptacja bazy transportowej na centrum handlowo-usługowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2;
- rozwój strefy usług w rejonie ulic Połczyńskiej i Gnieźnieńskiej;
- rehabilitacja, przekształcenia w kierunku wykształcenia ładu przestrzennego oraz rozwój strefy produkcyjno-usługowej w rejonie ul. Słowiańskiej;
- rozwój funkcji mieszkaniowej w rejonie Raduszki oraz Sarzyna (nowa struktura funkcjonalno-przestrzenna – osiedle w zabudowie wielo- i jednorodzinnej, o wysokiej intensywności, z pełną infrastrukturą usługową);
- rezerwa terenu pod rozwój cmentarza;
- utrzymanie terenów otwartych w dolinach rzek Raduszki i Czarnej.

4.3. Transport indywidualny

4.3.1. Transport samochodowy

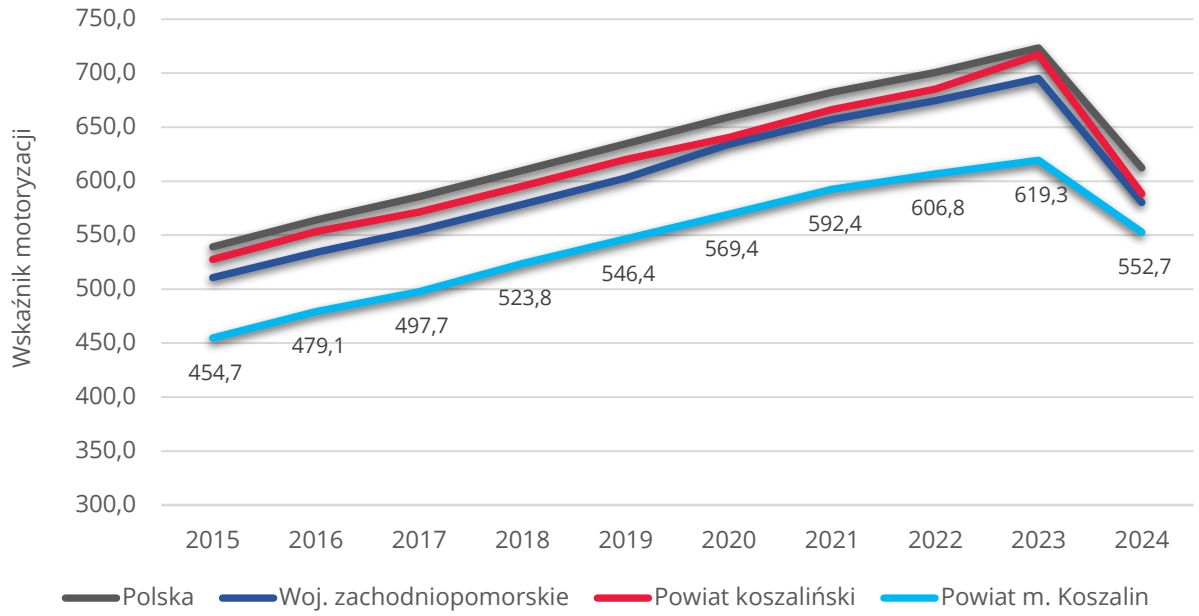
Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Mieście, aby uwzględniać postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego.

Należy zauważyć, że w ostatniej dekadzie wyraźnie wzrosła liczba samochodów poruszających się po drogach Koszalin, przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców. W Mieście Koszalin wskaźnik motoryzacji wzrósł od 2015 roku do 2024 roku o 21,55%. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że na terenie Miasta rokrocznie przybywa samochodów osobowych, co może świadczyć o utrzymującej się długofalowej zmianie preferencji, wybieranego przez mieszańców środka transportu, jednakże wraz ze wzrostem liczby pojazdów samochodowych maleje przepustowość dróg miejskich, co przekłada się na wydłużenie czasu oraz komfortu podróżowania komunikacją indywidualną. Brak działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców, nie tylko Miasto Koszalin, ale i pozostałych pobliskich gmin, będzie prowadził do dalszego pogorszenia sytuacji drogowej zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym.

Istotnym jest zatem dążenie do zmiany preferencji komunikacyjnych mieszkańców poprzez podejmowania działań, które doprowadzą do ograniczenia wykorzystania samochodu do codziennych podróży i zagwarantują popularność komunikacji miejskiej, jej priorytetyzację w ruchu drogowym oraz konkurencyjność wobec komunikacji samochodowej.

Na poniższym wykresie przedstawione zostały zmiany wartości wskaźnika motoryzacji w Polsce, w województwie zachodniopomorskim, powiecie koszalińskim i powiecie m. Koszalin. Spadek wskaźnika motoryzacji w 2024 r. niestety nie wynika z odwrócenia trendu i spadku faktycznie wykorzystywanych samochodów, lecz jest spowodowany aktualizacją bazy CEPiK (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców). Z bazy zostały usunięte pojazdy, które od stycznia 2014 roku nie miały ważnego przeglądu technicznego lub aktualnego OC.

$$wskaźnik\ motoryzacji = \frac{liczba\ samochodów\ osobowych}{liczba\ ludności} * 1000$$



Wykres 4 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie zachodniopomorskim, powiecie koszalińskim oraz powiecie m. Koszalin w latach 2015-2024.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

4.3.2. Układ drogowy

Miasto Koszalin znajduje się przy trasie europejskiej E28 będącym ważnym środkowoeuropejskim korytarzem transportowym.

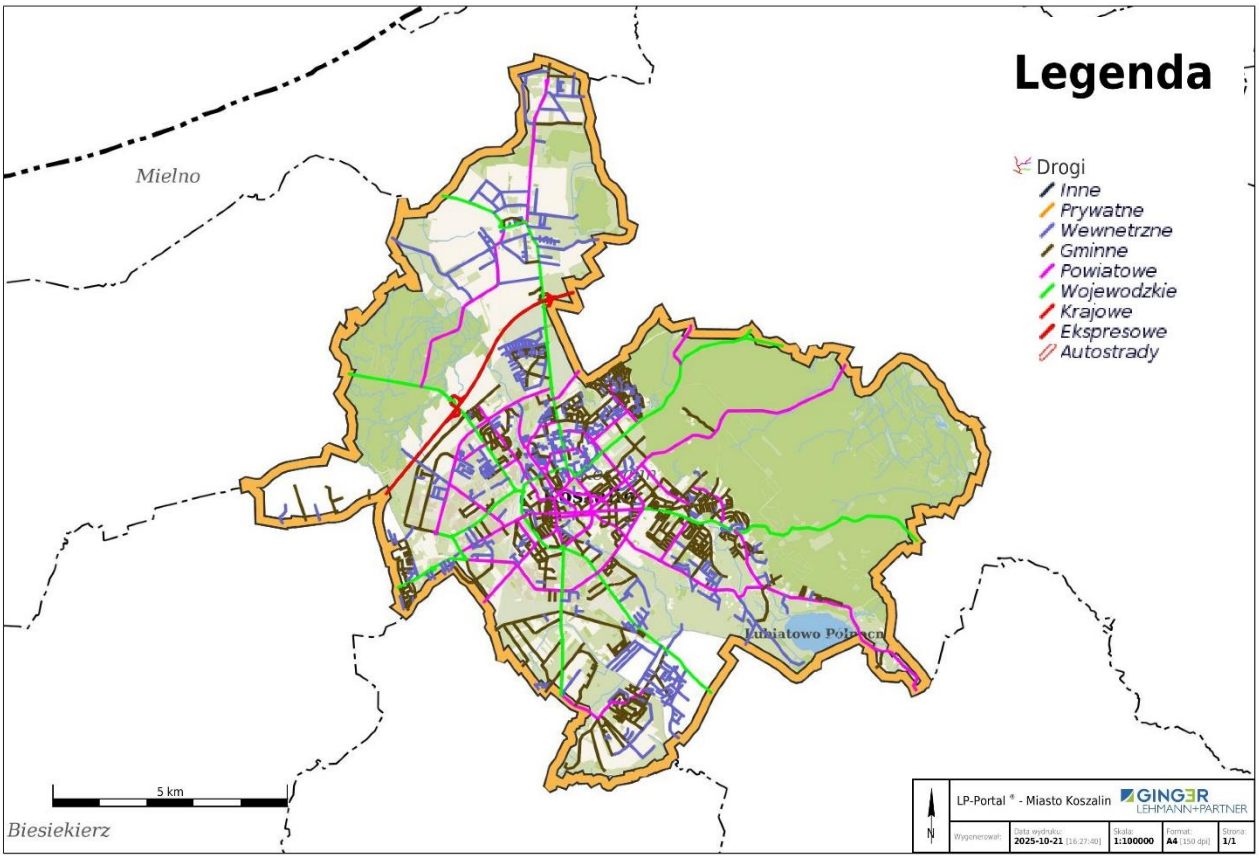
Przez teren Miasta Koszalina przebiega droga krajowa nr 6, będąca drogą ekspresową S6, stanowiąca oś komunikacyjną pomorza. Droga pełni również rolę obwodnicy Koszalina. W bezpośrednim sąsiedztwie Miasta znajduje się również początek drogi ekspresowej S11, planowanej jako połączenie Koszalina z Poznaniem i Górnym Śląskiem.

Powyższe trasy stanowią obwodnice Miasta i nie przebiegają przez jego centrum. W obszarze zwartej zabudowy miejskiej można wyróżnić dwie obwodnice – wewnętrzną i zewnętrzną. Główne ciągi komunikacyjne w Koszalinie tworzą system koncentryczno-promienisty.

Podstawą systemu komunikacyjnego w mieście są drogi wojewódzkie:

- Droga wojewódzka nr 112: Węzeł Wicimice - Rzesznikowo - węzeł Koszalin Zachód - Sianów - węzeł Sianów Wschód;
- Droga wojewódzka nr 165: Koszalin - Bobolice - węzeł Bobolice;
- Droga wojewódzka nr 167: Koszalin - Tychowo – Ogartowo;
- Droga wojewódzka nr 203: Koszalin - Darłowo - Postomino – Ustka;
- Droga wojewódzka nr 206: Koszalin - Polanów – Miastko.

Uzupełnieniem głównej sieci komunikacyjnej są drogi powiatowe – o łącznej długości 69,4 km oraz gminne – o łącznej długości 135,5 km.



Rysunek 10 Sieć drogowa Miasta Koszalin

Źródło: Portal Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie https://koszalin.lp-portal.pl/ [dostęp: październik 2025]

4.3.3. Transport rowerowy i pieszy

Istotnymi elementami infrastruktury w Koszalinie jest infrastruktura rowerowa z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Łączna długość dróg rowerowych na terenie Koszalina w 2024 r. wynosiła 115,6 km, co oznacza wzrost o 27,5 km wobec 2020 roku. Przez Miasto Koszalin przebiega również wiele szlaków rowerowych o znaczeniu ponadlokalnym.

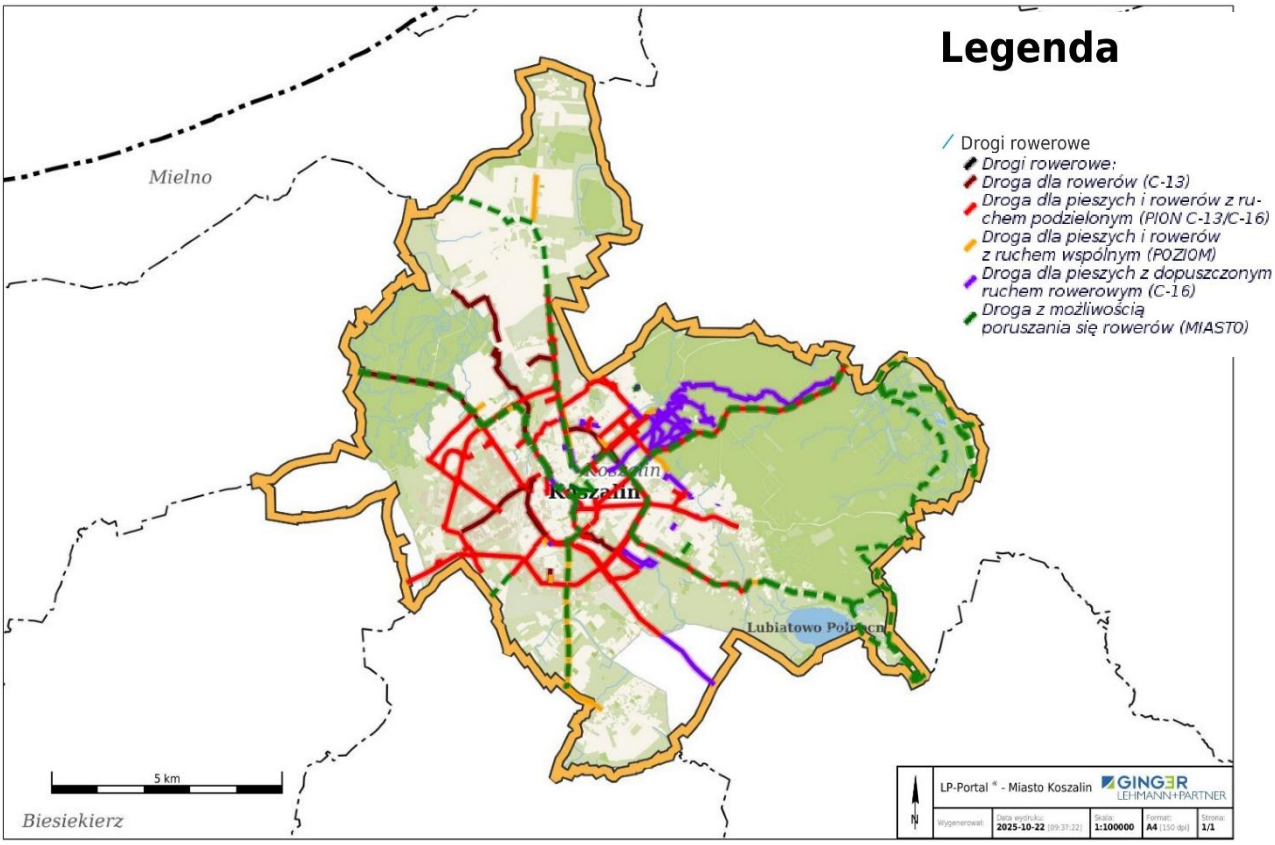
Tabela 8 Szlaki rowerowe przebiegające przez Koszalin

Nazwa szlaku rowerowego	**Łączna długość**	**Kolor szlaku**
Tychowski trakt	645 m	zielony
Szlak Gotów	10 354 m	zielony
Bike the Baltic – Pomerania 2	18 517 m	zielony
Leśny szlak rowerowy – Trasa nr 3	77 812 m	zielony
Bike the Baltic – Pomerania 3	123 408 m	zielony
Stary Kolejowy Szlak	60 487 m	zielony
Szlak morenowej przełęczy	24 713 m	zielony
Trakt Rybogryfa	41 064 m	zielony

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Portalu Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie https://koszalin.lp-portal.pl/ [dostęp: październik 2025]

Rower jako środek transportu służący w codziennych podróżach gwarantuje znacznie mniejsze nakłady finansowe na utrzymanie infrastruktury, mniejsze zatłoczenia na ulicach oraz zmniejszenie emisji substancji szkodliwych emitowanych podczas spalania paliw kopalnych w silnikach spalinowych. W ciągu ostatnich kilku lat w Koszalinie wybudowano ścieżki rowerowe, które połączyły już istniejące w mieście trasy, które docelowo mają stworzyć spójny, przyjazny i atrakcyjny system dróg rowerowych.

W 2025 roku rozpoczęła się inwestycja na kwotę niemal 27 mln zł dotycząca budowy nowych tras rowerowych pn. „Usprawnienie dróg rowerowych na terenie Miasta Koszalin–Jamno". W ramach zadania powstaną trzy odcinki tras rowerowych: Odcinek I – ul. Jamneńska (od ul. Filtrowej do ul. Koszalińskiej) - długość: 2,25 km, Odcinek II – ul. Północna i Starowiejska (od ul. Koszalińskiej do ul. Róża Wiatrów) - długość: 3,15 km, Odcinek III – ul. Koszalińska - długość: 1,45 km. Nowe trasy rowerowe będą miały szerokość 3 metrów i ułatwią dostęp do jeziora Jamno oraz stworzą atrakcyjną pętlę rekreacyjną dla mieszkańców i turystów.



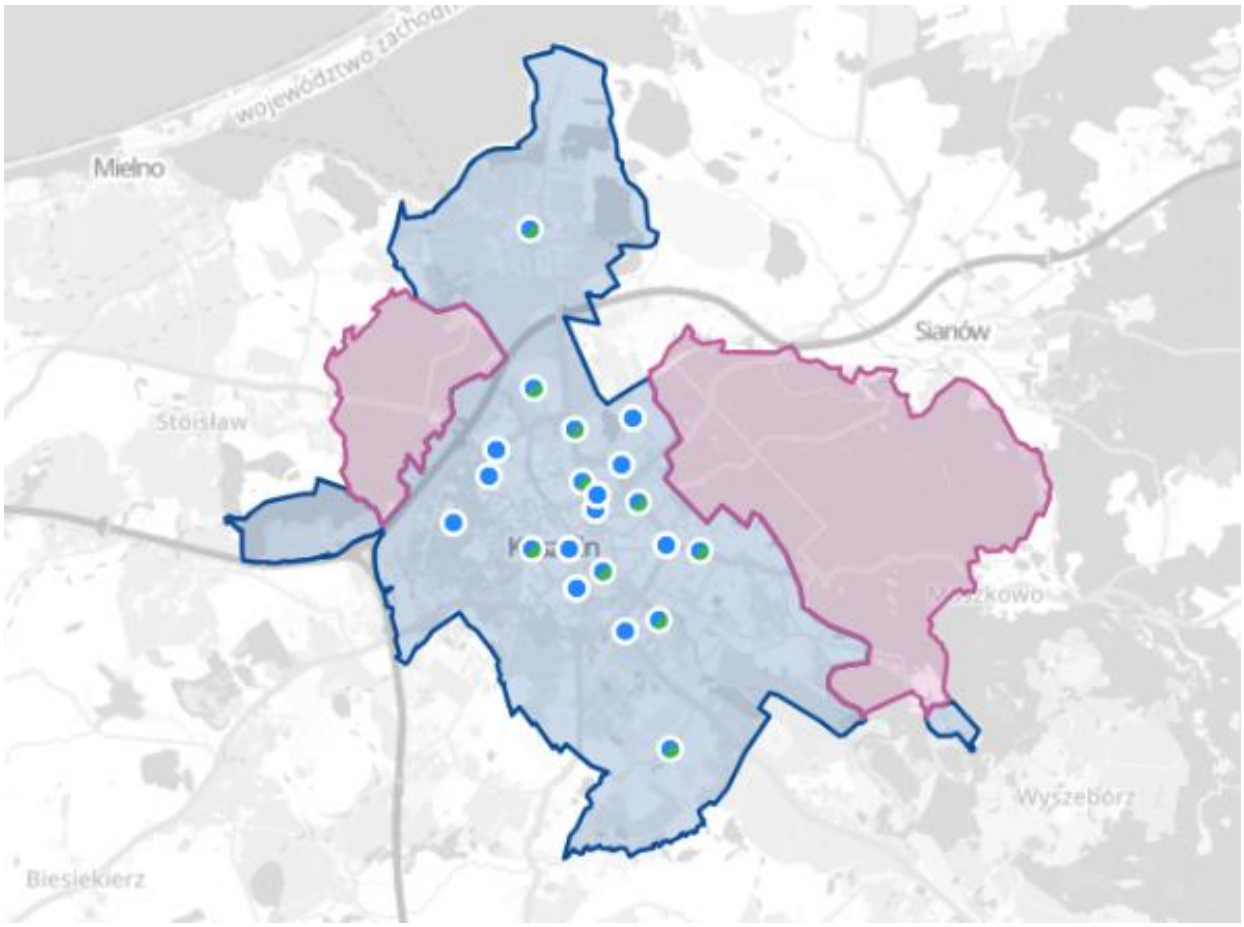
Rysunek 11 Infrastruktura rowerowa na terenie Koszalina

Źródło: Portal Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie https://koszalin.lp-portal.pl/ [dostęp: październik 2025]

Na terenie Koszalina od 2018 roku funkcjonuje również miejski system rowerów. Koszaliński Rower Miejski to alternatywny środek transportu, umożliwiający szybkie poruszanie się po mieście, stanowiący uzupełnienie komunikacji miejskiej w Koszalinie. Rowerzyści mają do dyspozycji 20 stacji (w tym 4 wirtualne) i 170 rowerów, których 15 egzemplarzy wyposażonych jest w fotelik dziecięcy. Mieszkańcy posiadający Koszalińską Kartę Mieszkańca „Kocham Koszalin" mogą korzystać z 30 minut darmowego wypożyczenia. W 2024 roku odnotowano 38 306 wypożyczeń przez 1 917 użytkowników, którzy przejechali łącznie 118 540 km. Do najpopularniejszych stacji w 2024 roku należały: Ratusz – (4088 wypożyczeń), Traugutta – (3998 wypożyczeń), i Budowlanka - (3365 wypożyczeń).

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021–2030 zakłada rozwój oraz integrację systemu roweru ponadgminnego. W związku z tym istotnym elementem realizacji tego kierunku działań jest rozbudowa Koszalińskiego Roweru Miejskiego o nowe stacje zlokalizowane na terenie gminy Mielno, w szczególności w Mielnie oraz Mielnie-Unieściu. Rozszerzenie zasięgu funkcjonowania systemu przyczyni się do ograniczenia korzystania z transportu samochodowego

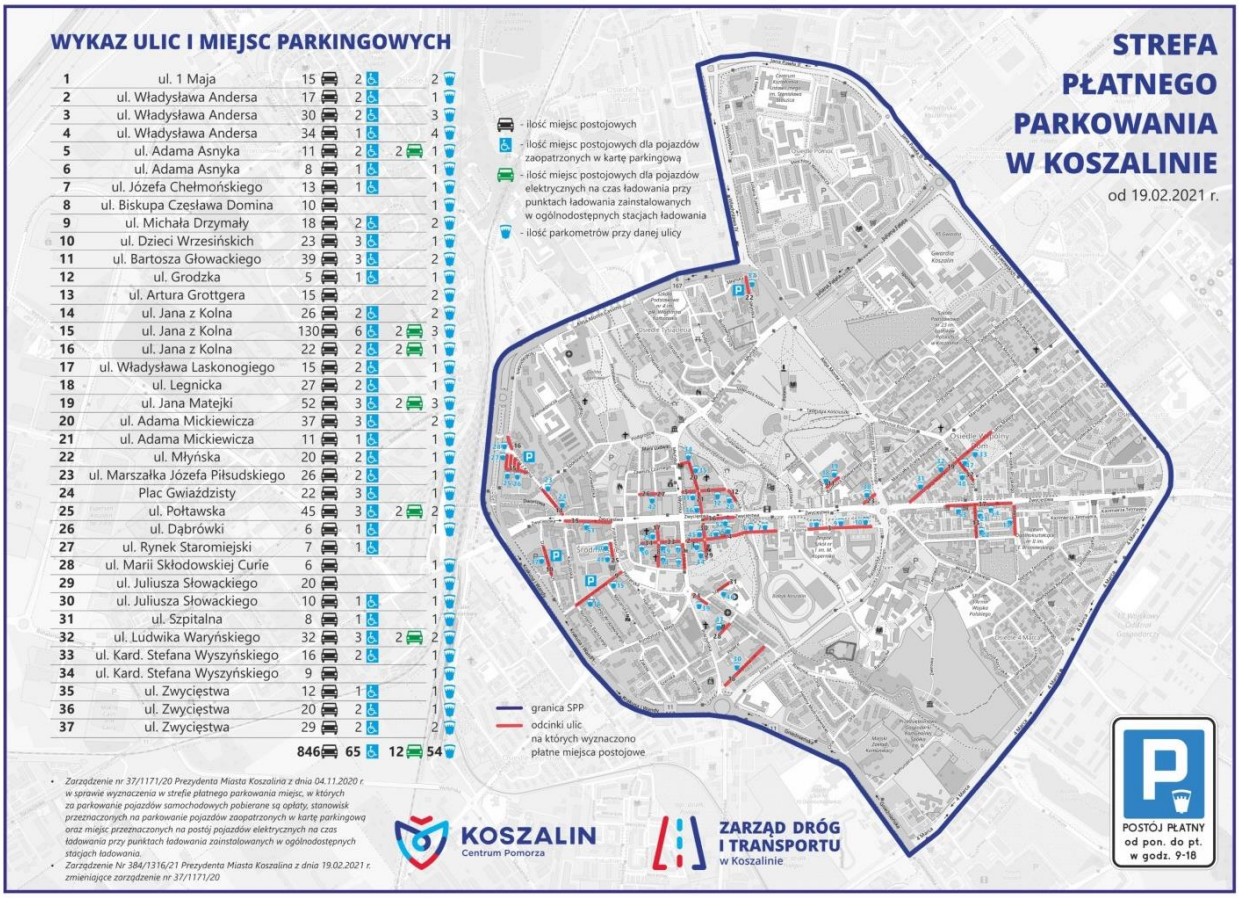
przez mieszkańców Koszalina oraz turystów, a jednocześnie zwiększy dostępność i atrakcyjność oferty turystycznej, rekreacyjnej i kulturalnej Koszalina, zwłaszcza w okresie sezonu wakacyjnego.



Rysunek 12 Mapa stacji Koszalińskiego Roweru Miejskiego
Źródło: Strona internetowa https://koszalinskirowermiejski.pl/ [dostęp: wrzesień 2025]

4.3.4. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym

Na terenie Miasta Koszalina funkcjonuje strefa płatnego parkowania. W strefie płatnego parkowania znajduje się 846 miejsc parkingowych, 65 miejsc przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami i 12 miejsc dla pojazdów elektrycznych na czas ładowania. Opłaty pobierane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 08:00 do 18:00. W Koszalinie oprócz tradycyjnych parkomatów działa również system opłat mobilnych. Opłatę można wnieść przy pomocy smartfonu, poprzez aplikacje: moBILET oraz mPay.



1	ul. 1 Maja	15	2		2
2	ul. Władysława Andersa	17	2		1
3	ul. Władysława Andersa	30	2		3
4	ul. Władysława Andersa	34	1		4
5	ul. Adama Asnyka	11	2	2	1
6	ul. Adama Asnyka	8	1		1
7	ul. Józefa Chełmońskiego	13	1		1
8	ul. Biskupa Czesława Domina	10			1
9	ul. Michała Drzymały	18	2		2
10	ul. Dzieci Wrzesińskich	23	3		1
11	ul. Bartosza Głowackiego	39	3		2
12	ul. Grodzka	5	1		1
13	ul. Artura Grottgera	15			2
14	ul. Jana z Kolna	26	2		2
15	ul. Jana z Kolna	130	6	2	3
16	ul. Jana z Kolna	22	2	2	1
17	ul. Władysława Laskonogiego	15	2		1
18	ul. Legnicka	27	2		1
19	ul. Jana Matejki	52	3	2	3
20	ul. Adama Mickiewicza	37	3		2
21	ul. Adama Mickiewicza	11	1		1
22	ul. Młyńska	20	2		1
23	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego	26	2		1
24	Plac Gwiaździsty	22	3		1
25	ul. Połtawska	45	3	2	2
26	ul. Dąbrówki	6	1		1
27	ul. Rynek Staromiejski	7	1		
28	ul. Marii Skłodowskiej Curie	6			1
29	ul. Juliusza Słowackiego	20			1
30	ul. Juliusza Słowackiego	10	1		1
31	ul. Szpitalna	8	1		1
32	ul. Ludwika Waryńskiego	32	3	2	2
33	ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego	16	2		1
34	ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego	9			1
35	ul. Zwycięstwa	12	1		1
36	ul. Zwycięstwa	20	2		1
37	ul. Zwycięstwa	29	2		2
		846	65	12	54

- *Zarządzenie nr 37/1171/20 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 04.11.2020 r. w sprawie wyznaczenia w strefie płatnego parkowania miejsc, w których za parkowanie pojazdów samochodowych pobierane są opłaty, stanowisk przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową oraz miejsc przeznaczonych na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.*
- *Zarządzenie Nr 384/1316/21 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 19.02.2021 r. zmieniające zarządzenie nr 37/1171/20*

Rysunek 13 Strefa płatnego parkowania w Mieście Koszalin
Źródło: Strona internetowa Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie https://zdit-koszalin.pl/strefa-platnego-parkowania/ [dostęp: październik 2025]

Na obszarze Miasta Koszalin dostępne są również parkingi bezpłatne m.in. w poniższych lokalizacjach:

- ul. Połczyńska,
- Parking przy Urzędzie Wojewódzkim ul. Andersa,
- Plac Polonii,
- ul. Grunwaldzka,
- Róg ul. Dąbrowskiego i Podgrodzie (koło Muzeum),

Planowane jest, aby w Mieście Koszalin w zakres infrastruktury integrującej systemy komunikacji publicznej ze środkami komunikacji indywidualnej wchodziły parkingi typu Park&Ride oraz Kiss&Ride. Obecnie funkcjonuje jedynie parking Kiss&Ride przy szpitalu wojewódzkim. Po oddaniu do użytku w 2024 roku nowych przystanków kolejowych Koszalin Politechnika i Koszalin Wschodni, na dalszym etapie inwestycji planowane są parkingi w systemie Park&Ride,

które mają zachęcić mieszkańców do rezygnacji z codziennego korzystania z samochodów na rzecz transportu kolejowego. Pierwszy z nich powstanie przy ul. Na Skwierzynkę na 30 miejsc postojowych oraz 4 stacje ładowania aut elektrycznych. W ramach tego parkingu planowane jest również wyznaczenie miejsc typu Kiss&Ride. Drugi z parkingów zostanie zlokalizowany przy ul. Na Skarpie na 60 miejsc postojowych. Nowe parkingi zostaną wyposażone w Dynamiczny Systemy Informacji Pasażerskiej (DSIP) oraz Zintegrowany System Biletowy, dzięki czemu będzie można kupić jeden bilet na pociąg i parking. Wraz z rozbudową kolei i parkingów planuje się uruchomienie nowych linii autobusowych.

4.3.5. Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów. Węzły komunikacyjne mogą stanowić punkty przesiadkowe w ramach jednej gałęzi transportu lub łączyć różne środki – np. kolej i autobusy. Naturalnymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji miejskiej, które umożliwiają sprawne przesiadanie się w ramach jednego środka transportu oraz między nimi. W Miastach bardzo istotne są węzły umożliwiające przesiadkę między liniami komunikacji miejskiej. Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od ogólnodostępnego ruchu pojazdów i umożliwiają one przemieszczanie się pomiędzy przystankami bez przekraczania jezdni. Istotnym aspektem warunkującym dobre funkcjonowanie węzła jest odpowiednia organizacja przesiadek – pozwalająca na sprawną zmianę środka transportu bez długiego oczekiwania.

W Koszalinie funkcjonują 2 węzły przesiadkowe:

- Przy Dworcu kolejowym i autobusowym. Centrum integruje: autobusy miejskie, autobusy podmiejskie, autobusy regionalne, autobusy dalekobieżne, pociągi regionalne, pociągi dalekobieżne, rower miejski i taksówki. Przy centrum przesiadkowym zlokalizowany jest również parking samochodowy.
- Wąwozowa/Koszalin Wschodni. Centrum integruje: autobusy miejskie, pociągi regionalne, rower miejski i taksówki. Przy centrum przesiadkowym zlokalizowany jest również parking samochodowy.

Parkingi zlokalizowane przy centrach przesiadkowych w pewnym zakresie spełniają ideę parkingów Park&Ride.

W 2026 r. planowane jest rozpoczęcie budowy nowego centrum przesiadkowego - Jamno. Centrum przesiadkowe będzie uwzględniało rower miejski, statek pływający z Jamna do Mielna (tramwaj wodny) oraz autobus miejski. Oddanie inwestycji do użytku planowane jest do końca 2029 roku.

4.4. Ochrona środowiska naturalnego

4.4.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Oddziaływanie na środowisko naturalne

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Koszalina mają wpływ zanieczyszczenia napływowe oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Na terenie Miasta Koszalina występują takie formy ochrony przyrody jak:

- Rezerwat przyrody Jezioro Lubiatowskie im. profesora Wojciecha Górskiego,
- Rezerwat przyrody Bielica,
- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Wąwozy Grabowe,
- Obszar chronionego krajobrazu Koszaliński Pas Nadmorski,
- Obszar natura 2000 Bukowy Las Górki,
- Pomniki przyrody – 47 pomników,
- Użytki ekologiczne – 4 użytki.

Na terenie Gminy Świeszyno występują takie formy ochrony przyrody jak:

- Obszar chronionego krajobrazu Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze),
- Obszar natura 2000 Dolina Radwi, Chocieli i Chotli,
- Obszar natura 2000 Wiązogóra,
- Pomniki przyrody – 10 pomników.

Na terenie Gminy Manowo występują takie formy ochrony przyrody jak:

- Rezerwat przyrody Jezioro Lubiatowskie im. profesora Wojciecha Górskiego,
- Obszar chronionego krajobrazu Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze),
- Obszar chronionego krajobrazu Koszaliński Pas Nadmorski,
- Obszar natura 2000 Dolina Radwi, Chocieli i Chotli,
- Obszar natura 2000 Wiązogóra,
- Obszar natura 2000 Mechowisko Manowo,
- Rezerwat przyrody Mechowisko Manowo,
- Pomniki przyrody – 9 pomników,
- Użytki ekologiczne – 2 użytki.

Na terenie Gminy Mielno występują takie formy ochrony przyrody jak:

- Obszar chronionego krajobrazu Koszaliński Pas Nadmorski,
- Obszar natura 2000 Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski,
- Obszar natura 2000 Jezioro Bukowo,
- Obszar natura 2000 Zatoka Pomorska,
- Pomniki przyrody – 8 pomników,
- Użytek ekologiczny – 1 użytek.

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i całego transportu) to:

- hałas,
- emisja gazów i pyłów,
- degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
- zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną,
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań,
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego,
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska,
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Park&Ride", ruch rowerowy itp.),
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast,
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przez hałasem,
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska.

Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Zeroemisyjny tabor autobusowy

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Również ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Z ulic wielu polskich miast znikną użytkowane do tej pory autobusy spalinowe, a ich miejsce na liniach komunikacyjnych zajmą pojazdy zeroemisyjne: elektryczne i wodorowe.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń .

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednoczesne zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury oraz zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem, poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Zatem istotnym jest powstawanie i rozpropagowanie zasady „Parkuj i Jedź" w oparciu

o sieć parkingów dobrze skomunikowanych z transportem publicznym oraz w pobliżu dworców kolejowych.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- komfort podróżowania.

Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerszej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna podobnie jak nauka w każdej innej dziedzinie najlepiej sprawdza się w praktyce. Wycieczki turystyczne na tereny rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych i innych obszarów, które dzięki ochronie zachowują swój naturalny charakter, pobudzają w ludziach postawy proekologiczne.

Stan ochrony środowiska naturalnego Miasto Koszalin i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia międzygminne

Aktualny stan ekologiczny Miasta Koszalina oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

Dokumenty na poziomie wojewódzkim:

- Stan środowiska w Województwie Zachodniopomorskim w 2017 roku, WIOŚ w Szczecinie 2018,
- Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Zachodniopomorskim. Raport za rok 2024, Warszawa, 2025,
- Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego 2030, Szczecin, 2021.

Dokumenty na poziomie gminnym i powiatowym:

- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Koszalińskiego do roku 2030,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Koszalina do roku 2030,

- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Mielno na lata 2021-2025 z perspektywą do roku 2028,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Świeszyno na lata 2022 - 2025 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030,
- Program ochrony środowiska Gminy Manowo na lata 2022-2025 na lata 2022-2025 z perspektywa na lata 2026-2029.

4.4.2. Emisja spalin

Największym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie zachodniopomorskim jest emisja pochodząca z działalności ludzi, szczególnie w sektorze bytowym (powierzchniowa emisja), w transporcie (liniowa emisja), oraz w przemyśle (punktowa emisja). Istotny wpływ na zawartość substancji w powietrzu w Koszalinie ma również napływ zanieczyszczeń z innych regionów Polski i świata. Lokalnie, głównymi źródłami zanieczyszczeń są kominy domów z indywidualnym ogrzewaniem oraz obszary bezpośrednio przylegające do intensywnie uczęszczanych dróg i ruchu samochodowego.

Emisja powierzchniowa obejmuje wydzielanie zanieczyszczeń z palenisk domowych, lokalnych kotłowni oraz niewielkich zakładów przemysłowych, głównie w postaci pyłów i dwutlenku siarki.

Emisja liniowa głównie wynika z zanieczyszczeń komunikacyjnych, które generują tlenki azotu, tlenki węgla, węglowodory aromatyczne oraz metale ciężkie. Obszary o największym zagrożeniu zanieczyszczeniem powietrza znajdują się w sąsiedztwie intensywnie uczęszczanych tras komunikacyjnych. Istotne jest ulepszanie stanu technicznego pojazdów, wymiana taboru transportu publicznego na zeroemisyjne pojazdy oraz promowanie korzystania z alternatywnych źródeł transportu.

Tabela 9 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Miasta Koszalina w latach 2014–2024

Rok	Emisja zanieczyszczeń pyłowych [ton/rok]		Emisja zanieczyszczeń gazowych [ton/rok]				
	ogółem	**ze spalania paliw**	**ogółem**	**dwutlenek siarki**	**tlenki azotu**	**tlenek węgla**	**dwutlenek węgla**
2014	83	82	109 147	381	117	27	108 617
2016	133	132	120 075	428	162	50	119 421
2018	152	150	121 826	556	173	44	121 008
2020	50	49	114 726	336	10	46	114 122
2022	24	22	118 255	452	167	100	117 498

2024	11	11	107 076	341	165	50	106 491

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 10 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu powiatu koszalińskiego w latach 2014–2024

Rok	**Emisja zanieczyszczeń pyłowych [ton/rok]**		**Emisja zanieczyszczeń gazowych [ton/rok]**				
	ogółem	**ze spalania paliw**	**ogółem**	**dwutlenek siarki**	**tlenki azotu**	**tlenek węgla**	**dwutlenek węgla**
2014	48	25	11 427	110	19	70	11 212
2016	44	27	18 845	46	21	104	18 647
2018	29	17	18 282	49	25	109	18 067
2020	30	18	18 079	103	22	93	17 832
2022	36	17	17 772	94	24	80	17 543
2024	27	13	15 526	28	21	49	15 398

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 2024 r. emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych na terenie Miasta Koszalina wyniosła 11 ton/rok, z czego prawie wszystkie pochodziły ze spalania paliw. Emisja zanieczyszczeń gazowych w 2024 r. wynosiła 107 076 ton/rok. Porównując emisję zanieczyszczeń w ostatnich 10 latach w Mieście Koszalin zauważa się niemal ośmiokrotny spadek emisji zanieczyszczeń pyłowych. Na przestrzeni tego okresu nastąpił również spadek emisji zanieczyszczeń gazowych, jednakże już nie w tak dużym stopniu. W przypadku powiatu koszalińskiego, w ciągu ostatnich 10 lat wystąpił niemal dwukrotny spadek emisji gazowych, a spadek emisji gazowych trzykrotny.

Zgodnie z Art. 89 Ustawy Prawo ochrony środowiska oraz w związku z Dyrektywą 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości i czystszego powietrza dla Europy w województwie zachodniopomorskim klasyfikację wykonano w 3 strefach: aglomeracji szczecińskiej, mieście Koszalin i w strefie zachodniopomorskiej. W wyniku klasyfikacji, w zależności od analizy stężeń w danej strefie, można wydzielić następujące klasy stref:

klasa C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe;

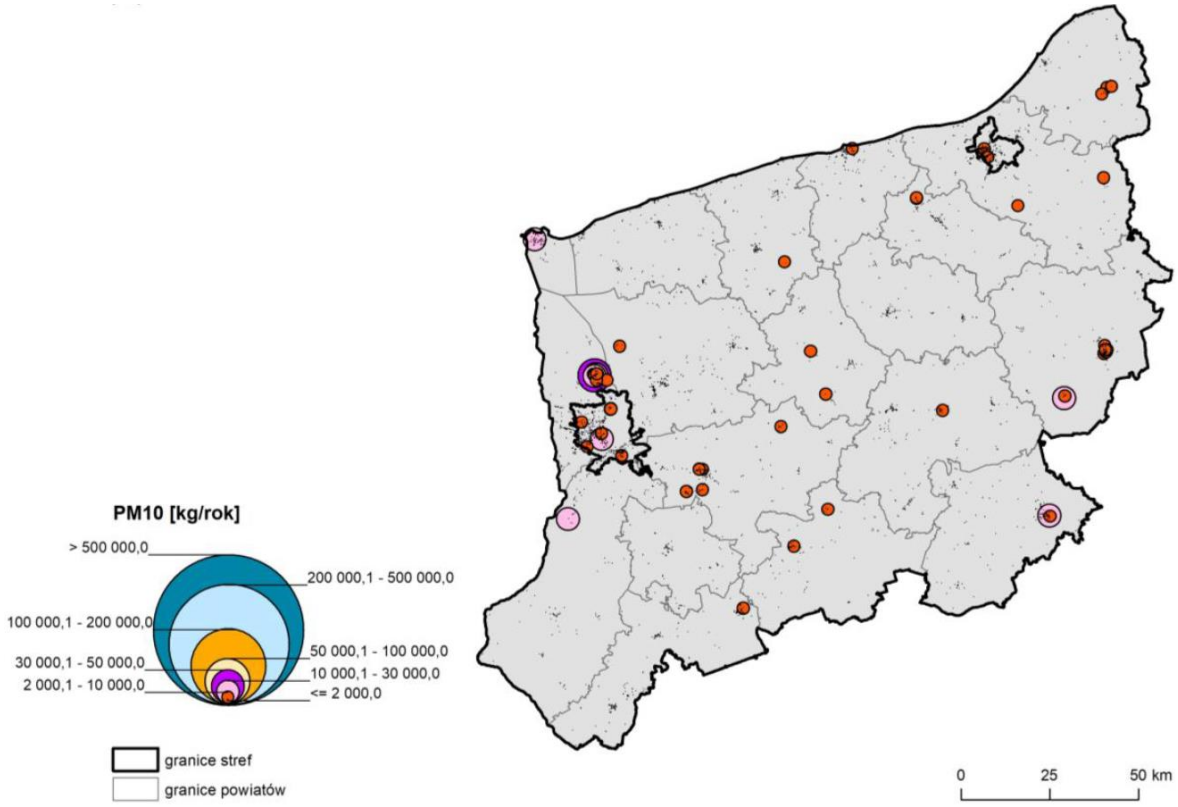
klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych.

W poniższej tabeli zestawiono zanieczyszczenia w Mieście Koszalin w 2018 i 2024 roku. Na podstawie klasyfikacji można zaobserwować poprawę jakości powietrza.

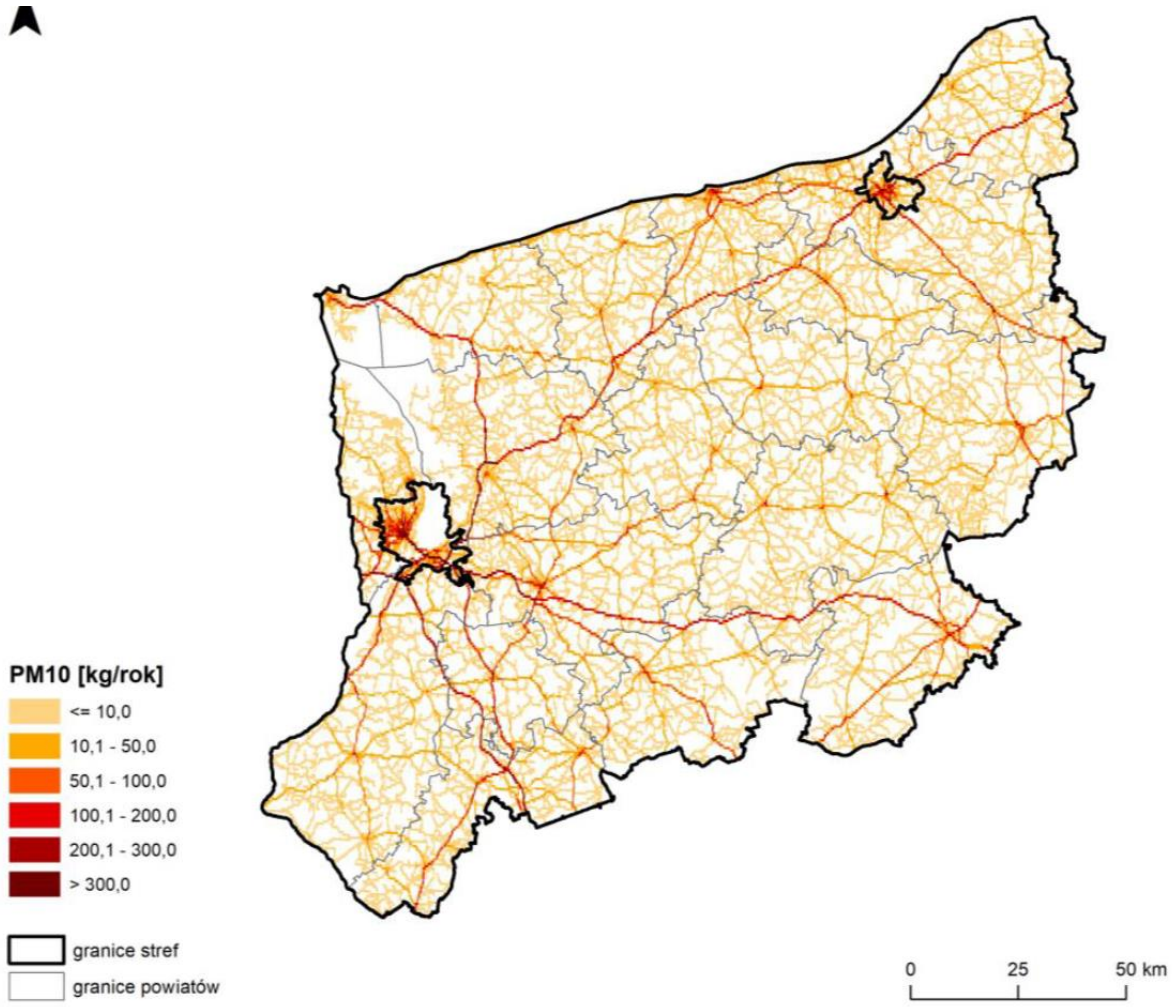
Tabela 11 Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza w mieście Koszalin

	SO_2	NO_2	CO	C_6H_6	Pył zawieszony PM10	Pył zawieszony PM2,5	ołów (Pb) w pyle PM10	As / Cd / Ni w pyle PM10	benzo(a)piren (BaP) w pyle PM10
Miasto Koszalin 2018	A	A	A	A	A	A	A	A	C
Miasto Koszalin 2024	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2018 i 2024.



Rysunek 14 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa zachodniopomorskiego
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2024.



Rysunek 15 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa zachodniopomorskiego
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2024.

4.4.3. Emisja hałasu

Na terenie Miasta Koszalina głównymi źródłami emitującymi hałas do środowiska jest transport oraz w mniejszym stopniu przemysł. W 2024 r. zostały wykonane pomiary hałasu dla dwóch obiektów produkcyjnych oraz jednego obiektu usługowego. W żadnym przypadku nie stwierdzano przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu. Przez teren Koszalina przebiegają ważne szlaki komunikacyjne o znaczeniu krajowym i wojewódzkim, będące źródłem hałasu. W ostatnich latach nie były jednak prowadzone pomiary monitoringu hałasu na terenie Koszalina.

4.5. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych

Nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zniosła obowiązek cyklicznego sporządzania analiz kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów nisko i zeroemisyjnych. Ostatnia analiza dla Koszalina została sporządzona w 2024 roku. Mimo zniesienia obowiązku sporządzania analiz kosztów i korzyści, przywołanie niedawno powstałego opracowania jest uzasadnione, ponieważ dostarcza ono aktualnych informacji o opłacalności i efektach środowiskowych zastosowania autobusów zeroemisyjnych.

W Analizie przeanalizowano wdrożenie trzech wariantów zmian wyposażenia taborowego komunikacji miejskiej w Koszalinie, tj.:

Wariant „0" – dalsza eksploatacja autobusów Operatora o napędzie spalinowym.

Wariant „1" – wariant elektryczny, obejmujący zakup 23 sztuk elektrobusów.

Wariant „2" – wariant gazowy obejmujący zakup 23 sztuk autobusów zasilanych CNG.

Wariant „3" – wariant wodorowy, obejmujący zakup 23 sztuk autobusów elektrycznych zasilanych ogniwami paliwowymi.

Przeprowadzona analiza finansowo-ekonomiczna wskazała na brak korzyści ekonomicznych wykorzystywania autobusów o napędzie zeroemisyjnym w Koszalinie. Negatywne wartości wskaźników finansowych oraz ekonomicznych obliczonych w ww. Analizie wskazują, że przewidywane koszty zakupu, eksploatacji i wymiany taboru nie są pokrywane przez spodziewane korzyści. Oznacza to, że aktualna wartość przyszłych przychodów i oszczędności wynikających z ograniczenia emisji i hałasu nie rekompensuje nakładów inwestycyjnych, co skutkuje brakiem opłacalności ekonomicznej inwestycji. Miasto Koszalin pomimo wyniku analizy, na mocy art. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, od 2026 roku powinno podejmować wyłącznie zakupy pojazdów zeroemisyjnych .

5.Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

5.1. Analiza popytu

Publiczny transport zbiorowy jest bardzo istotnym narzędziem w kwestii kształtowania polityki lokalnej przez samorządców. Popyt na usługi transportu zbiorowego zależny jest od bardzo wielu czynników, m.in.:

- struktury mieszkańców (osoby w wieku produkcyjnym, przedprodukcyjnym oraz poprodukcyjnym),
- wieku mieszkańców,
- stopnia motoryzacji,
- gęstości zaludnienia,
- jakości oferty przewozowej,
- dostępności do przystanków,
- jakości dróg lokalnych wraz z infrastrukturą taką jak parkingi.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- popyt efektywny – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru,
- popyt potencjalny – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

W 2024 roku w komunikacji miejskiej w Koszalinie przewieziono łącznie 29 156 447 pasażerów, co stanowi wzrost o ponad 0,5 mln w porównaniu do roku 2023. Od 2020 roku liczba przewiezionych pasażerów systematycznie rośnie.

Tabela 12 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2020-2024

Rok	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Liczba przewiezionych pasażerów	13 612 000	17 383 000	28 150 000	28 415 000	29 156 447

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Raportu o stanie Miasta Koszalina za 2024 rok.

5.2. Badania popytu na przewozy międzygminne

Podczas prac nad Planem Transportowym nie prowadzono badań napełnień. W 2023 roku zrealizowano jednak szczegółowe badania napełnień pojazdów i struktury pasażerów na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie. Badania zostały zrealizowane na zlecenie Gminy Miasto Koszalin – Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie przez firmę REFUNDA Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa. Dodatkowo, w razie potrzeby, wykonywane są pomiary liczby pasażerów na wybranych liniach lub kursach.

W październiku i listopadzie przebadano następujące linie w poszczególne dni tygodnia:

- w dni robocze – 17 linii,
- w soboty – 14 linii (poza liniami: 9, 10 oraz 17, które nie kursowały w soboty),
- w niedziele – 12 linii (poza liniami 9, 10, 17, 18 oraz 20, które nie kursowały w niedziele).

Badanie nie obejmowało linii nr 13 z uwagi na fakt, iż w czasie prowadzenia badań linia ta nie funkcjonowała.

Pomiary napełnień pojazdów objęły pasażerów na wszystkich liniach w dzień powszedni, sobotę oraz niedzielę. Dla uzyskania miarodajnych wyników dla dnia powszedniego, badania prowadzono wyłącznie we wtorki, środy i czwartki (dni istotne statystycznie). Badania napełnień wykonane zostały techniką wewnątrzpojazdową, gdzie weryfikowana była ilość pasażerów wysiadających i wsiadających do pojazdu oraz określane było tzw. napełnienie względne.

W tabeli poniżej kolorami: czerwonym, granatowym i niebieskim oznaczono linie, na których odnotowano największą liczbę pasażerów odpowiednio w dniu powszednim, w sobotę oraz niedzielę.

Największą liczbę pasażerów we wszystkich typach dnia tygodnia odnotowano na liniach, w ramach których zaplanowana byłą największa liczba kursów, tj. na liniach nr: 6, 14 oraz 16.

Łącznie na sieci komunikacyjnej w dniu powszednim podróżowało ponad 35 tysięcy pasażerów, w sobotę nieco ponad 15 tysięcy pasażerów, natomiast w niedzielę niespełna 9 tysięcy pasażerów.

Najmniejszą liczbę pasażerów w ciągu doby obsługiwały linie nr: 10, 18, 17 i 20.

Tabela 13 Liczbowe i procentowe zestawienie liczby pasażerów odnotowanych na poszczególnych liniach komunikacyjnych – październik/listopad 2023 r.

Nr linii	Liczba pasażerów			Udział procentowy		
	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela
1	952	437	204	2,66%	2,90%	2,30%
2	3 540	1 248	654	9,89%	8,27%	7,36%
3	920	442	332	2,57%	2,93%	3,74%
4	2 086	1 249	687	5,83%	8,28%	7,73%
6	5 282	1 979	1 126	14,76%	13,12%	12,67%
8	2 214	940	686	6,19%	6,23%	7,72%
9	1 041			2,91%		
10	401			1,12%		
11	2 985	619	640	8,34%	4,10%	7,20%
12	1 503	448	330	4,20%	2,97%	3,71%
14	5 436	2 309	1 741	15,19%	15,30%	19,60%
15	2 023	849	767	5,65%	5,63%	8,63%
16	5 786	3 998	1 671	16,17%	26,50%	18,81%
17	441			1,23%		
18	267	67		0,75%	0,44%	
19	484	193	46	1,35%	1,28%	0,52%
20	418	309		1,17%	2,05%	
Suma	**35 779**	**15 087**	**8 884**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Źródło: opracowanie własne - Badanie napełnień pojazdów i struktury pasażerów na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie.

Na trzech najpopularniejszych liniach komunikacyjnych (nr: 6, 14 oraz 16) w dniu powszednim podróżowało łącznie 46,13% wszystkich pasażerów odnotowanych na sieci komunikacyjnej. Pasażerowie ww. linii stanowili łącznie 54,92% pasażerów podróżujących komunikacją miejską w soboty oraz 51,08% pasażerów podróżujących w niedziele.

Wszystkie trzy linie są liniami promienistymi łączącymi centrum Miasta z głównymi sypialniami Koszalina – Os. Bukowym, Os. Morskim i Os. Unii Europejskiej.

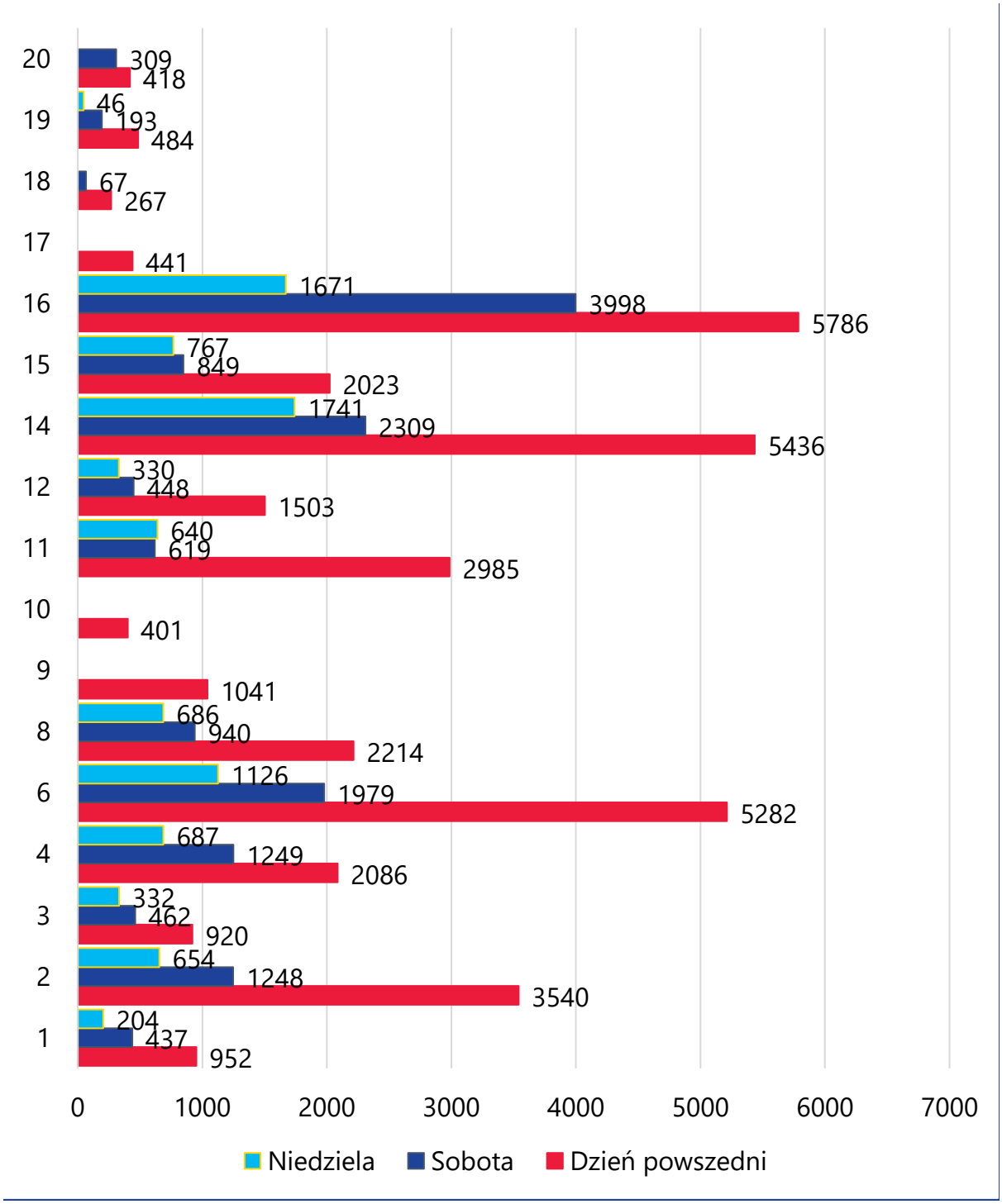
Tabela 14 Wielkość potoków pasażerskich w interwałach 3-godzinnych 1,5-godzinnych

	Przedziały czasowe			Procent zarejestrowanej liczby wszystkich pasażerów dla całej sieci komunikacyjnej w danym przedziale czasowym, w odniesieniu do sumy wszystkich pasażerów zarejestrowanych w danym typie dnia		
Przedział czasowy	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela
	L. pasażerów	L. pasażerów	L. pasażerów	L. pasażerów	L. pasażerów	L. pasażerów
5:00-6:30	1 854	603	198	5,19%	4,00%	2,23%
6:31-8:00	4 802	524	243	13,45%	3,47%	2,74%
8:01-9:30	3 564	1 003	664	9,98%	6,65%	7,47%
9:31-11:00	2 942	1 522	971	8,24%	10,09%	10,93%
11:01-12:30	3 511	2 082	1 312	9,94%	13,80%	14,77%
12:31-14:00	4 585	2 133	1 076	12,84%	14,14%	12,11%
14:01-15:30	6 350	2 084	1 273	17,78%	13,81%	14,33%
15:31-17:00	3 702	1 660	967	10,37%	11,00%	10,88%
17:01-18:30	2 197	1 526	1 002	6,23%	10,11%	11,28%
18:31-20:00	1 077	999	629	3,02%	6,62%	7,08%
20:01:21:30	677	676	416	1,90%	4,48%	4,68%
21:31-23:00	308	273	133	0,86%	1,81%	1,50%
23:01-4:59	210	2	0	0,40%	0,01%	0,00%
	35 779	**15 085**	**8 884**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**
5:00-8:00	6 656	1 127	441	18,64%	7,47%	4,96%
8:01-11:00	6 506	2 525	1 635	18,22%	16,74%	18,40%
11:01-14:00	8 096	4 215	2 388	22,78%	27,94%	26,88%

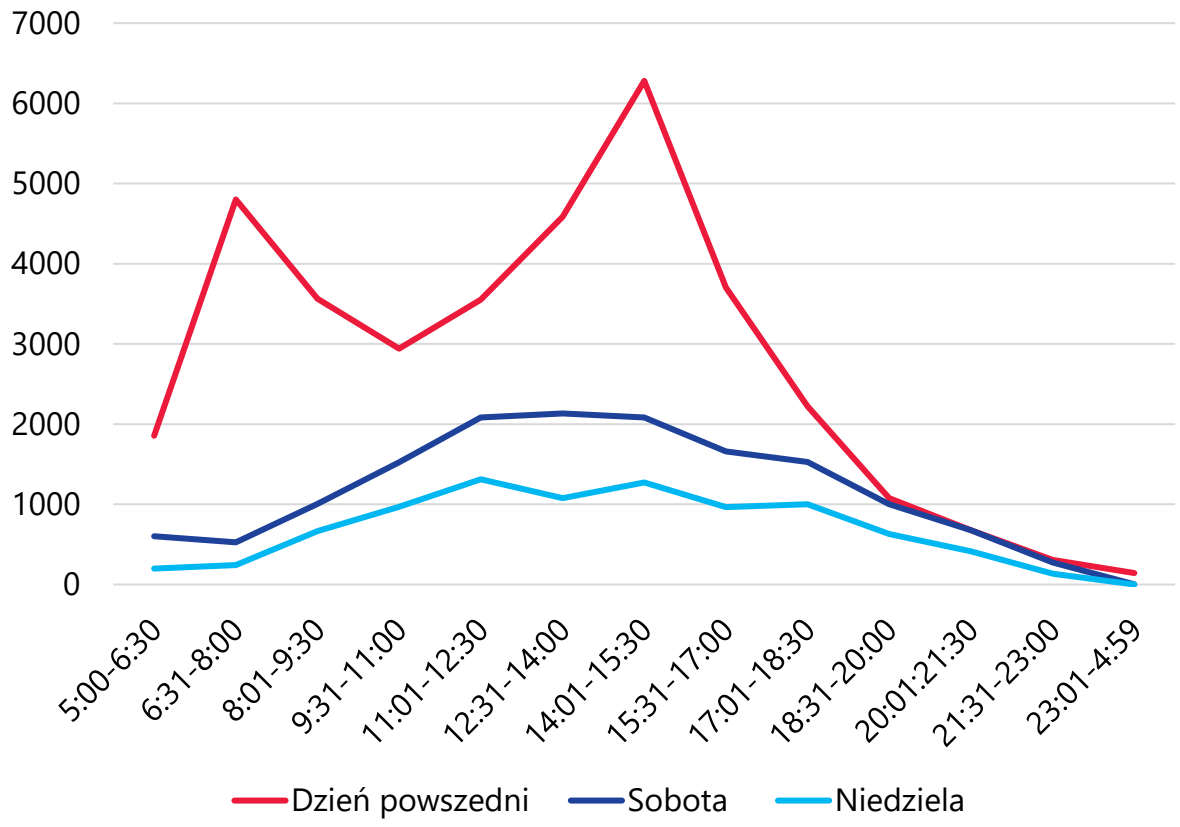
	Przedziały czasowe			Procent zarejestrowanej liczby wszystkich pasażerów dla całej sieci komunikacyjnej w danym przedziale czasowym, w odniesieniu do sumy wszystkich pasażerów zarejestrowanych w danym typie dnia		
Przedział czasowy	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela	Dzień powszedni	Sobota	Niedziela
	L. pasażerów	L. pasażerów	L. pasażerów	L. pasażerów	L. pasażerów	L. pasażerów
14:01-17:00	10 052	3 744	2 240	28,15%	24,82%	25,21%
17:01-20:00	3 274	2 525	1 631	9,24%	16,74%	18,36%
20:01-23:00	985	949	549	2,76%	6,29%	6,18%
23:01-4:59	210	2	0	0,40%	0,01%	0,00%
	35 779	**15 085**	**8 884**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Źródło: opracowanie własne - Badanie napełnień pojazdów i struktury pasażerów na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie.

Wyniku przeprowadzonych badań największe napełnienia w dzień roboczy na sieci komunikacyjnej odnotowano na linii nr 16 w kierunku Osiedla Bukowego, gdzie w kursie realizowanym o godz. 15:10 w pojeździe znajdowało się 142 pasażerów. Największe napełnienie w sobotę odnotowano również na linii nr 16 w kierunku Cmentarza – 66 pasażerów w pojeździe podczas kursu o godz. 11:13. W niedzielę największe napełnienie o wartości 55 pasażerów odnotowano na linii nr 6, w kursie realizowanym w kierunku Dworca PKP o godz. 14:16.



Wykres 5 Liczba przewiezionych pasażerów – październik/listopad 2023 r.
Źródło: opracowanie własne - Badanie napełnień pojazdów i struktury pasażerów na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie.



Wykres 6 Krzywa popytu dla całej sieci komunikacji miejskiej w Koszalinie
Źródło: opracowanie własne - Badanie napełnień pojazdów i struktury pasażerów na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie.

Największa liczba pasażerów przebywa na sieci autobusowej w dniach powszednich w godzinach 14:01 – 15:30, w soboty w godzinach 12:31 – 14:00, a w niedziele w godzinach 11:01 – 12:30.

Spoglądając na okresy 3-godzinne, największe potoki pasażerskie występują na sieci autobusowej w soboty i niedziele w godzinach 11:01-14:00, natomiast w dni robocze w godzinach 14:01-17:00. Niewiele mniejsza liczba pasażerów została odnotowana na sieci w dni robocze w godzinach 11:01-14:00, natomiast w sobotę i w niedzielę w godzinach 14:01-17:00. Można zatem stwierdzić, że największe potoki pasażerskie występują w każdym dniu tygodnia w godzinach 11:01 – 17:00.

Zgodnie z wynikami badań linie nr: 6, 14 i 16 charakteryzowały się największym wskaźnikiem liczby pasażerów przypadających na jeden kilometr trasy. W dni robocze, w przypadku linii 16 wskaźnik ten wynosił 6,47, dla linii nr: 14 – 5,78, natomiast dla linii nr 6 – 5,05. W sobotę, poza kursami linii nr 14 i 16, wysoki wskaźnik produktywności linii dostrzegany był także na linii nr 4 – 3,31, natomiast w niedzielę na linii nr 11 – 3,07.

Przeprowadzone badania obejmowały również strukturę popytu i zobrazowały one poniższe sytuacje:

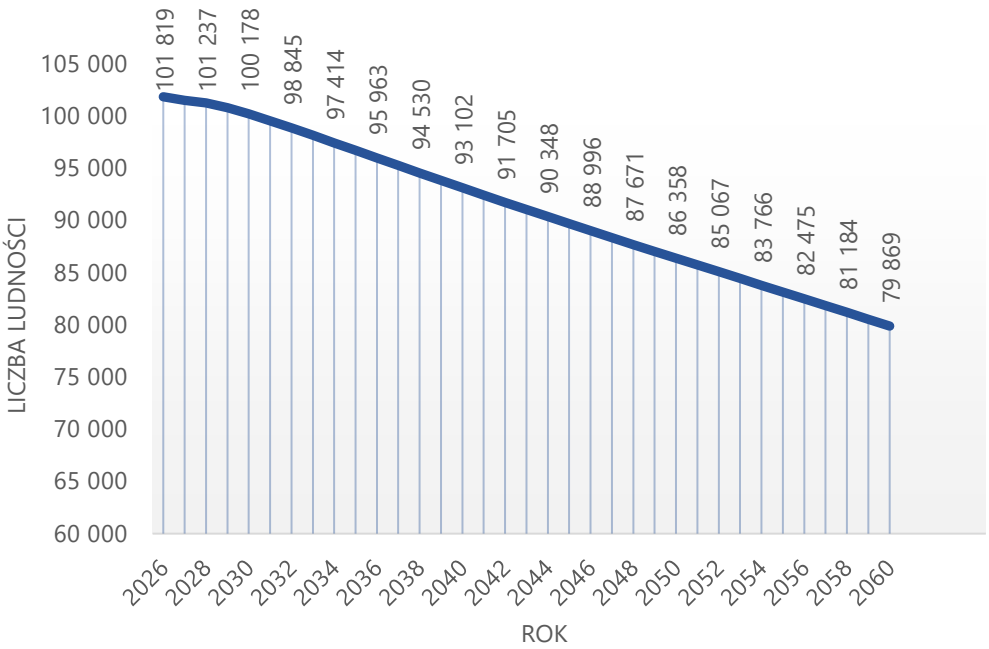
- Wśród biletów odpłatnych najchętniej kupowanym był bilet okresowy 30-dniowy o zasięgu miejskim. Pasażerowie podróżujący na jego podstawie stanowili łącznie 35,77% wszystkich pasażerów, z czego 21,16% było uprawnionych do korzystania z przejazdów ulgowych. Należy podkreślić, że takie zjawisko jest pozytywne, gdyż świadczy ono o przywiązaniu klientów do systemu komunikacji miejskiej a nie o okazjonalności korzystania z tegoż systemu.
- Przejazdy na podstawie biletów ulgowych stanowią 39,52% wszystkich podróży realizowanych przez pasażerów w dni robocze, 38,06% w soboty i 33,20% w niedziele. Przejazdy bezpłatne stanowią 25,92% wszystkich podróży realizowanych przez pasażerów w dni robocze, 32,87% w soboty i 35,60% w niedziele. Przejazdy na podstawie biletów normalnych stanowią 33,15% wszystkich podróży realizowanych przez pasażerów w dni robocze, 27,00% w soboty i 29,2% w niedziele.
- Bilety czasowe, zarówno miejskie jak i podmiejskie, kupowane były bardzo rzadko.
- Struktura popytu wskazała, że z komunikacji miejskiej korzystają w dużej mierze osoby starsze i dzieci w wieku szkolnym.

5.3. Prognozy sytuacji demograficznej

Sytuacja demograficzna Koszalina oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego. Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

- liczbę mieszkańców,
- strukturę wiekową mieszkańców,
- wielkość i kierunki migracji ludności.

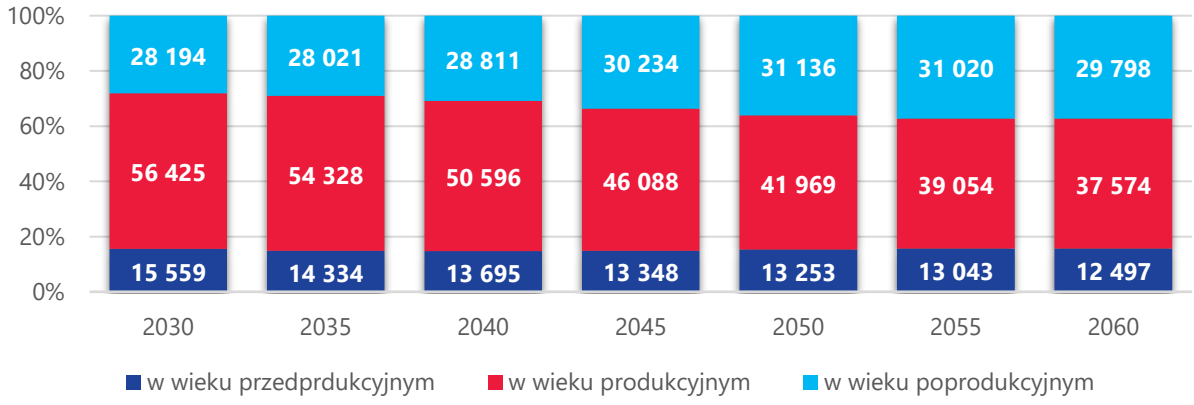
Przygotowana przez GUS Prognoza ludności dla powiatów na lata 2023 - 2060 wskazuje na kontynuację zjawiska zmniejszania się liczby ludności na obszarze Koszalina. Jest to sytuacja mocno niepokojąca zarówno dla transportu publicznego jak i dla potencjału społecznego i rozwojowego całego Miasta.



Wykres 7 Prognozowana liczba ludności do roku 2060.
Źródło: opracowanie własne na podstawie na podstawie Prognozy ludności dla powiatów na lata 2023 – 2060 GUS.

Przywołana wyżej Prognoza ludności powiatów na lata 2023-2060 przewiduje, iż w Koszalinie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym w 2060 r. będzie stanowić 15,65 % ogółu ludności, natomiast osoby w najstarszej grupie wiekowej będą stanowiły 37,31% wszystkich mieszkańców Koszalina. Maleć będzie również liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym. W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców objętych Planem transportowym, należy liczyć się ze zmniejszeniem liczby pasażerów nabywających w komunikacji miejskiej bilety normalne (pełnopłatne), z jednoczesnym znaczącym zwiększeniem się liczby osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.

Tabela 15 Prognozowana struktura ludności do roku 2060.



Źródło: opracowanie własne na podstawie na podstawie Prognozy ludności dla powiatów na lata 2023 – 2060 GUS.

Prognozuje się, iż liczba urodzeń będzie z roku na rok znacznie maleć przy wzroście a następnie niewielkim spadku liczby zgonów, co będzie skutkowało co raz bardziej spadającym przyrostem naturalnym. Saldo migracji wewnętrznych przez najbliższe lata będzie utrzymywało na ujemnym poziomie. Prognozuje się natomiast stale dodatnie saldo migracji zewnętrznych (zagranicznych).

Jak wskazują przywołane w tym rozdziale prognozy liczby ludności stan zaludnienia Koszalina będzie stale malał, szczególną uwagę należy zwrócić na prognozowany proces „starzenia się" społeczeństwa. Takie zjawisko może spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim. Istotna z punktu widzenia planowania sieci publicznego transportu zbiorowego jest także gęstość zaludnienia i rozmieszczenie mieszkańców na terenie objętym Planem, a jak wskazują dane i prognozy liczba mieszkańców będzie się zmniejszała.

5.4. Główne generatory ruchu

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione funkcje w ww. obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz inne instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

5.4.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie Miasta Koszalina. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 16 Ważniejsze urzędy i instytucje w Koszalinie

Nazwa	Adres
Urząd Miejski w Koszalinie	Rynek Staromiejski 6/7, 75-007 Koszalin
Starostwo Powiatowe w Koszalinie	Racławicka 13, 75-900 Koszalin
Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki - Delegatura w Koszalinie	Władysława Andersa 34, 75-626 Koszalin
Pierwszy Urząd Skarbowy w Koszalinie	Przemysłowa 3, 75-216 Koszalin
Drugi Urząd Skarbowy w Koszalinie	Stanisława Moniuszki 15, 75-549 Koszalin
Powiatowy Urząd Pracy w Koszalinie	Racławicka 13, 75-620 Koszalin
Urząd Stanu Cywilnego w Koszalinie	Dąbrówki 1, 75-055 Koszalin
Centrum Usług Społecznych w Koszalinie	Aleja Monte Cassino 2, 75-412 Koszalin
ZUS, Oddział w Koszalinie	Juliana Fałata 30, 75-434 Koszalin
Sąd Rejonowy w Koszalinie	Władysława Andersa 34B, 75-626 Koszalin

Źródło: opracowanie własne

5.4.2. Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym. Wykaz publicznych placówek oświatowych funkcjonujących w Koszalinie przedstawiono poniżej w tabeli.

Tabela 17 Placówki oświatowe w Koszalinie

Nazwa	Adres	Liczba uczniów/wychowanków na 15.06.2025
Sportowa Szkoła Podstawowa nr 1	Zwycięstwa 117, 75-601 Koszalin	489
Szkoła Podstawowa nr 3	Jabłoniowa 23, 75-679 Koszalin	629
Szkoła Podstawowa nr 4	Podgórna 45, 75-321 Koszalin	418
Szkoła Podstawowa nr 5	Franciszkańska 102, 75-255 Koszalin	470
Szkoła Podstawowa nr 6	Gnieźnieńska 3, 75-736 Koszalin	747
Szkoła Podstawowa nr 7	Wojska Polskiego 36, 75-712 Koszalin	723
Szkoła Podstawowa nr 9	Powstańców Wielkopolskich 23, 75-100 Koszalin	607
Szkoła Podstawowa nr 10	Chopina 42, 75-567 Koszalin	609
Szkoła Podstawowa nr 13	Rzemieślnicza 9, 75-243 Koszalin	342
Szkoła Podstawowa nr 17	Melchiora Wańkowicza 11, 75-445 Koszalin	1 025
Szkoła Podstawowa nr 18	Stanisława Staszica 6, 75-449 Koszalin	1 098
Szkoła Podstawowa nr 21	Podgórna 55, 75-335 Koszalin	368
Szkoła Podstawowa nr 23	Sportowa 19, 75-503 Koszalin	708
Zespół Szkół nr 1	Władysława Andersa 30, 75-626 Koszalin	932
Zespół Szkół nr 7	Orląt Lwowskich 18, 75-522 Koszalin	456
Zespół Szkół nr 8	Morska 108, 75-235 Koszalin	402
Zespół Szkół nr 9	Jedności 9, 75-401 Koszalin	833
Zespół Szkół nr 10	Gnieźnieńska 8, 75-736 Koszalin	537
Zespół Szkół nr 12	Bolesława Krzywoustego, 76-064 Koszalin	114
I Liceum Ogólnokształcące	Komisji Edukacji Narodowej 1, 75-070 Koszalin	616
II Liceum Ogólnokształcące	Józefa Chełmońskiego 7, 75-631 Koszalin	715
V Liceum Ogólnokształcące	Jedności 9, 75-401 Koszalin	785
VI Liceum Ogólnokształcące	Stanisława Dąbka 1, 75-354 Koszalin	662

Nazwa	Adres	Liczba uczniów/wychowanków na 15.06.2025
Centrum Kształcenia Ustawicznego	Jana Pawła II 17, 75-452 Koszalin	186
Zespół Szkół Niepublicznych Czaplówka	Wojska Polskiego 83, 75-700 Koszalin	50
TEB Edukacja	Modrzejewskiej 71, 75-728 Koszalin	b.d.
Europejskie Centrum Edukacyjne	Chałubińskiego 15, 75-581 Koszalin	b.d.
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	Rzeczna 5, 75/724 Koszalin	112
Bursa Międzyszkolna	Jana Pawła II 17, 75-452 Koszalin	133
Przedszkole nr 3	Zwycięstwa 188, 75-611 Koszalin	138
Przedszkole nr 7	Marszałka Józefa Piłsudskiego 44, 75-512 Koszalin	111
Przedszkole nr 8 im. Janusza Korczaka	Bałtycka 44, 75-331 Koszalin	96
Przedszkole nr 9 Bursztynek	Juliana Tuwima 1, 75-444 Koszalin	168
Przedszkole nr 10 Misia Uszatka	Rzemieślnicza 6, 75-243 Koszalin	116
Przedszkole nr 11	Łużycka 14, 75-113 Koszalin	136
Przedszkole nr 12	Lechicka 45, 75-842 Koszalin	159
Przedszkole nr 13	Franciszkańska 120, 75-255 Koszalin	164
Przedszkole nr 14	Melchiora Wańkowicza 15, 75-445 Koszalin	266
Przedszkole nr 15	Stanisława Staszica 11, 75-449 Koszalin	239
Przedszkole nr 16	Kornela Makuszyńskiego 9, 75-442 Koszalin	147
Przedszkole nr 19	Giełdowa 20, 75-552 Koszalin	127
Przedszkole nr 20	Piaskowa 4, 75-621 Koszalin	123
Przedszkole nr 21	Połczyńska 55, 75-808 Koszalin	219
Przedszkole nr 22	Tytusa Chałubińskiego 6, 75-581 Koszalin	126
Przedszkole nr 23 Stokrotka	Bolesława Limanowskiego 33, 75-363 Koszalin	96

Nazwa	Adres	Liczba uczniów/wychowanków na 15.06.2025
Przedszkole nr 34	Generała Józefa Bema 9, 75-662 Koszalin	144
Przedszkole nr 35	Rodła 10, 75-361 Koszalin	134
Przedszkole nr 37	Bronisława Spasowskiego 14a, 75-451 Koszalin	142
Przedszkole Integracyjne	Władysława IV 143, 75-347 Koszalin	104
Pałac Młodzieży	Bogusława II 2/ 75-057 Koszalin	1 180
Miejska Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	Morska 43, 75-215 Koszalin	Brak danych dot. liczby uczniów/wychowanków. Liczba etatów wynosi 27.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDiT w Koszalinie.

Duży wpływ na strukturę ruchu miejskiego ma położenie uczelni wyższych, które skupiają studentów i pracowników. Wykaz uczelni znajdujących się na terenie Koszalina przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 18 Uczelnie wyższe na terenie Koszalina

Nazwa	Adres
Politechnika Koszalińska (liczba studentów – 3099)	Śniadeckich 2, 75-453 Koszalin
Państwowa Akademia Nauk Stosowanych w Koszalinie (liczba studentów – ok. 800)	Leśna 1, 75-582 Koszalin
Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna. Filia	Zwycięstwa 113, 75-601 Koszalin
Koszalińska Wyższa Szkoła Nauk Humanistycznych	Batalionów Chłopskich 79, 75-333 Koszalin
Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Wydział Nauk Społecznych w Koszalinie	Pocztowa 1, 75-017 Koszalin
Wyższe Seminarium Duchowne	Seminaryjna 2, 75-817 Koszalin

Źródło: opracowanie własne

5.4.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu.

Podstrefa Koszalin, działająca w ramach Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, zlokalizowana jest w zachodniej części Miasta. Położona przy drogach lokalnych w obszarze „Strefy Zorganizowanej Działalności Inwestycyjnej", znajduje się około 4 km od centrum Koszalina. Została utworzona 22 października 2003 roku na mocy rozporządzenia Rady Ministrów, które ustanowiło Podstrefę „Koszalin" SSSE o powierzchni 22 ha.

Specjalne strefy ekonomiczne stanowią wyodrębnione administracyjnie obszary kraju, w których inwestorzy mogą prowadzić działalność gospodarczą, korzystając z pomocy publicznej w postaci zwolnień z podatku dochodowego (CIT lub PIT) od dochodu osiąganego z działalności określonej w zezwoleniu. Ich głównym celem jest przyspieszenie rozwoju gospodarczego regionów, wykorzystanie istniejącej infrastruktury poprzemysłowej, tworzenie nowych miejsc pracy oraz przyciąganie inwestorów, w tym zagranicznych.

W związku z dużym zainteresowaniem inwestorów zarówno krajowych, jak i zagranicznych teren Podstrefy "Koszalin" został czterokrotnie poszerzony. Obecnie powierzchnia Podstrefy Koszalin SSSE wynosi 150,17 ha. Pozostałe tereny do zagospodarowania wynoszą 27,35 ha. Do 2019 roku teren strefy nabyło 38 inwestorów. W 2019 roku zakłady działające na terenie podstrefy zatrudniały łącznie około 2100 osób.

Rysunek 16 Obszar Podstrefy „Koszalin" Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej
Źródło: Strona internetowa https://koszalin.pl/ [dostęp: październik 2025].

5.4.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne

Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturowe generują ruch głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów znajdujących się na terenie Koszalina została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 19 Ważniejsze obiekty sportowe i kulturowe w Koszalinie

Nazwa obiektu	Adres	Liczba pracowników	Szacowana roczna liczba os. odwiedzających
Obiekty sportowe			
Kompleks Parku Wodnego Koszalin	Rekreacyjna 14, 75-436 Koszalin	70	612,0 tys.
Kompleks Stadion "Gwardii"	Fałata 34, 75-434 Koszalin	12	80,0 tys.
Kompleks sportowy "Bałtyk"	Andersa 16, Koszalin 75-015	6	35,0 tys.
Hala PTS	Orla 14, 75-847 Koszalin	2	1,0 tys.
Kompleks Basen i Hala	Głowackiego 3-5, 75-847 Koszalin	14	288,0 tys.
Hala Widowiskowo-Sportowa	Śniadeckich 4, 75-847 Koszalin	15	90,0 tys.
Sportowa Dolina	Podgrodzie, 75-903 Koszalin	3	50,0 tys.
Orlik 2012	Wenedów, 75-847 Koszalin	2	12,0 tys.
Orlik 2012	Jamno, 76-037 Koszalin	2	12,0 tys.
Orlik 2012	Raduszka, 75-810 Koszalin	-	12,0 tys.
Orlik 2012	Holenderska 33-37, 75-001 Koszalin	1	12,0 tys.
Orlik 2012	Głowackiego, 75-847 Koszalin	-	12,0 tys.
Orlik 2012	Lubiatowska, 75-847 Koszalin	b.d.	b.d.
Park Robin Hooda	Racławicka 17, 75-001 Koszalin	-	10,0 tys.

Nazwa obiektu	Adres	Liczba pracowników	Szacowana roczna liczba os. odwiedzających
Giełda - Tereny podożynkowe	Giełdowa, 75-519 Koszalin	12	150,0 tys.
Misiowa Dolina	Cedrowa, 75-685 Koszalin	b.d.	b.d.
Wodna Dolina	Sybiraków, 75-708 Koszalin	b.d.	b.d.
Obiekty kultury			
Centrum Kultury 105	Zwycięstwa 105, 75-001 Koszalin	39	318,2 tys.
Koszalińska Biblioteka Publiczna im. Joachima Lelewela	Plac Polonii 1, 75-415 Koszalin	80	205,2 tys.
Muzeum w Koszalinie, Zagroda Jamneńska	Młyńska 37-39, 75-420 Koszalin,	46	15,3 tys.
Filharmonia Koszalińska im. Stanisława Moniuszki	Jamneńska 24, 75-900 Koszalin	83	32,0 tys.
Bałtycki Teatr Dramatyczny im. Juliusza Słowackiego	Piastowska 2, 75-400 Koszalin	51	56,0 tys.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDiT w Koszalinie.

5.4.5. Placówki służby zdrowia

Do najważniejszych obiektów służby zdrowia zaliczono:

Tabela 20 Ważniejsze placówki służby zdrowia w Koszalinie

Nazwa	Adres
Szpital Wojewódzki im. M. Kopernika	Tytusa Chałubińskiego 7, 75-581 Koszalin
Specjalistyczny Zespół Gruźlicy i Chorób Płuc	Niepodległości 44, 75-242 Koszalin
Samodzielny Publiczny ZOZ MSWiA	Szpitalna 2, 75-720 Koszalin
Affidea Sp. z o.o.	Tytusa Chałubińskiego 7, 75-581 Koszalin
Centrum Zdrowia Psychicznego – NZOZ Medison	Sarzyńska 9, 75-642 Koszalin

Nazwa	Adres
„Vita" Spółka Cywiln	Aleja Monte Cassino 13, 75-414 Koszalin
Centrum Medyczne Beta - Tarnowski Sp. z o.o.	Traugutta 31/3, 75-569 Koszalin
„Cordis" NZOZ S.C.	Kościuszki 7, 75-900 Koszalin
Nasz ZOZ "Rodzina"	Joachima Lelewela 7, 75-900 Koszalin
NZOZ "Art Med"	Piłsudskiego 74/4, 75-529 Koszalin
NZOZ "Na Skarpie" S.C.	Spokojna 48, 75-233 Koszalin
NZOZ "Profilaktyka"	Stanisława Staszica 8A, 75-449 Koszalin
NZOZ "Salvita" S.C.	Kolejowa 71, 75-844 Koszalin
NZOZ "Twoje Zdrowie"	Kościuszki 7, 75-900 Koszalin
NZOZ Przychodnia Clinika	Leopolda Okulickiego 24, 75-001 Koszalin
Sanatus Clinic Sp. z o.o.	Żwirowa 10, 75-621 Koszalin
Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska SPZOZ	Zwycięstwa 204A, 75-640 Koszalin
ZOZ Medical Beta	Modrzejewskiej 15, 75-721 Koszalin
ZOZ Panaceum	Krzyżanowskiego 1, 75-328 Koszalin
ZOZ Zespół Lekarza Rodzinnego S.C. "Elkap"	Zakole 1, 75-814 Koszalin

Źródło: opracowanie własne.

5.4.6. Obiekty handlowo-usługowe

Istotnymi generatorami ruchu w mieście są duże centra handlowe skupiające sklepy różnych branż. Lista obiektów handlowo-usługowych w Koszalinie została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 21 Główne obiekty handlowo-usługowe w Koszalinie

Nazwa	Adres
Centrum Handlowe BIG Koszalin	Koszalińska 3, 75-900 Koszalin
Centrum Handlowe Forum Koszalin	Paderewskiego 1, 75-736 Koszalin
Galeria EMKA	Jana Pawła II 20, 75-452 Koszalin
Galeria Kosmos	Stefana Okrzei 3, 75-001 Koszalin
Targowisko Miejskie	Połczyńskiej 39, 75-811 Koszalin
Vendo Park Koszalin	Holenderska 72, 75-001 Koszalin

Źródło: opracowanie własne.

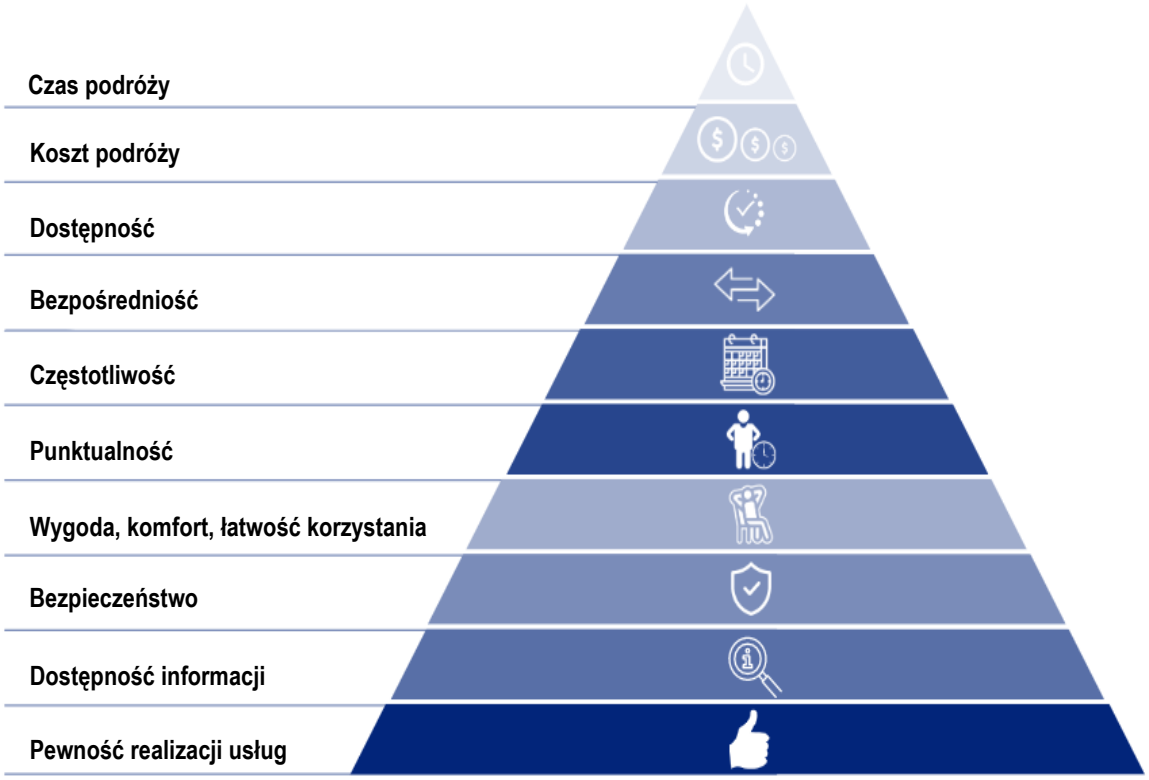
5.5. Podsumowanie potrzeb przewozowych

Do generatorów ruchu zaliczane są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, do których należą budynki administracji publicznej, kultury, oświaty, edukacji, opieki zdrowotnej, sportu i rekreacji oraz turystyki. Realizowane w ww. obiektach usługi oraz pełnione funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania. Obiekty związane z edukacją oraz miejsca pracy generują ruch o charakterze cyklicznym i codziennym, o stale określonych porach, po określonej w przeważającej części trasie. Uczniowie stanowią zazwyczaj jedną z największych grup pasażerów publicznego transportu zbiorowego regularnie korzystających z oferowanych usług przewozowych. Realizacja podróży związanej z trasą dom – nauka – dom zakwalifikowana jest do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem publicznym. W związku z powyższym oczekują oni, aby oferta przewozowa dopasowana była do ich preferencji, gdyż potrzebują sprawnego, łatwego i pewnego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki o określonej porze dnia. Istotną rolę wśród generatorów ruchu odgrywają także zakłady pracy, które wywołują obligatoryjne i cykliczne podróże relacji dom – praca – dom. Organizując publiczny transport zbiorowy na obszarze Koszalina istotną kwestią pozostają dodatkowo godziny otwarcia instytucji i obiektów, stanowiących jednocześnie najważniejsze generatory ruchu. Z analizy najistotniejszych obiektów edukacyjnych, administracyjnych i kulturowych wynika, iż większość z nich funkcjonuje w godzinach 07:00-17:00, zatem środki komunikacji publicznej powinny w szczególnym stopniu być dopasowane do ww. godzin otwarcia i umożliwiać możliwie jak największej grupie mieszkańców dojazd do nich.

6. Preferencje dotyczące wybory rodzaju środków transportu

6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Preferencje odnośnie wyboru środka transportu zależą od wielu aspektów. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejęcia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.



Rysunek 17 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu
Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.

- **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
- **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków,
- **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,
- **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
- **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające wyniki badań marketingowych

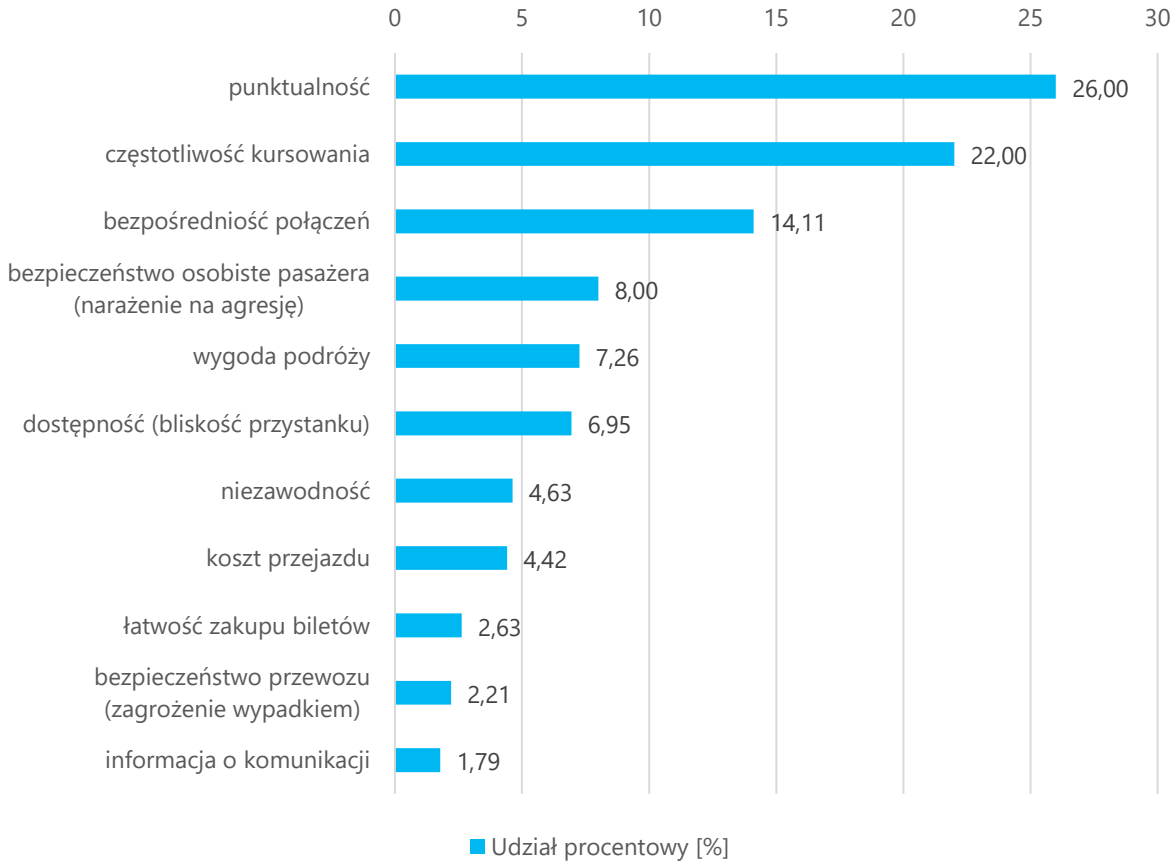
Badanie preferencji komunikacyjnych pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej zostało zrealizowane w październiku i listopadzie 2019 roku na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie. Istnieje konieczność przeprowadzenia nowych badań dotyczących preferencji komunikacyjnych pasażerów. Przedstawione poniżej wyniki badań z 2019 roku stanowią jedynie punkt odniesienia, a nie jednoznaczny wyznacznik kierunku dalszych działań. Jednocześnie w 2024

roku ZDiT dwukrotnie przeprowadził konsultacje społeczne dotyczące nowej siatki połączeń, w trakcie których wsłuchiwał się w potrzeby i oczekiwania mieszkańców.

Badanie preferencji komunikacyjnych z 2019 roku przeprowadzono w pojazdach oraz na przystankach komunikacji miejskiej na reprezentatywnej próbie pasażerów w wieku nie mniejszym niż 16 lat na próbie 950 osób, o szacunkowo dobranej strukturze płci i wieku, odpowiadającej całej populacji pasażerów. Rejony, w których przeprowadzano wywiady, zostały równomiernie rozłożone na obszarze działania koszalińskiej komunikacji miejskiej, jednak wyłącznie w granicach administracyjnych Koszalina. Dane zebrane zostały metodą bezpośredniego wywiadu kwestionariuszowego.

Poniżej przedstawiono najważniejsze wyniki i wnioski płynące z przeprowadzonego badania:

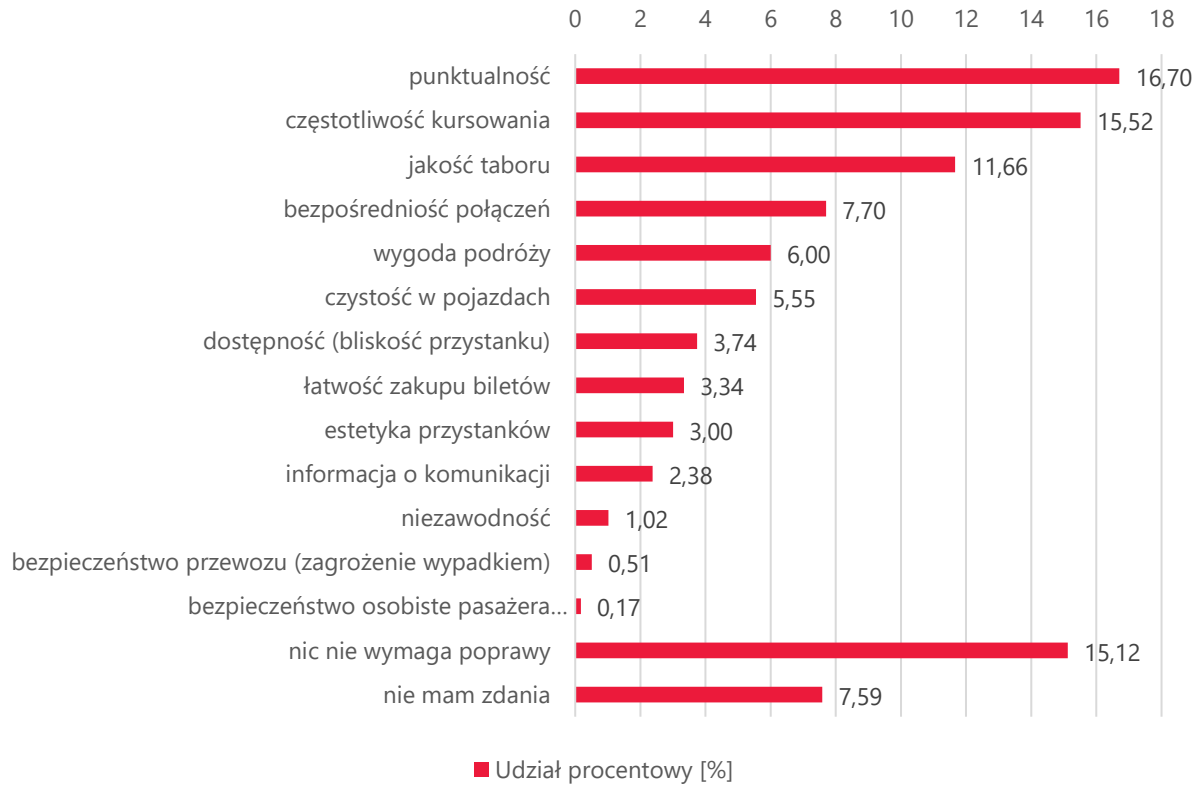
- koszalińska komunikacja miejska uzyskała ocenę ogólną 4,20 w skali ocen od 2 do 5;
- najistotniejszymi cechami komunikacji miejskiej wskazanymi przez respondentów były: punktualność, częstotliwość kursowania oraz bezpośredniość połączeń;



Wykres 8 Hierarchizacja postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem koszalińskiej komunikacji miejskiej, najistotniejsza cecha

Źródło: Badanie preferencji komunikacyjnych pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej, 2019 r.

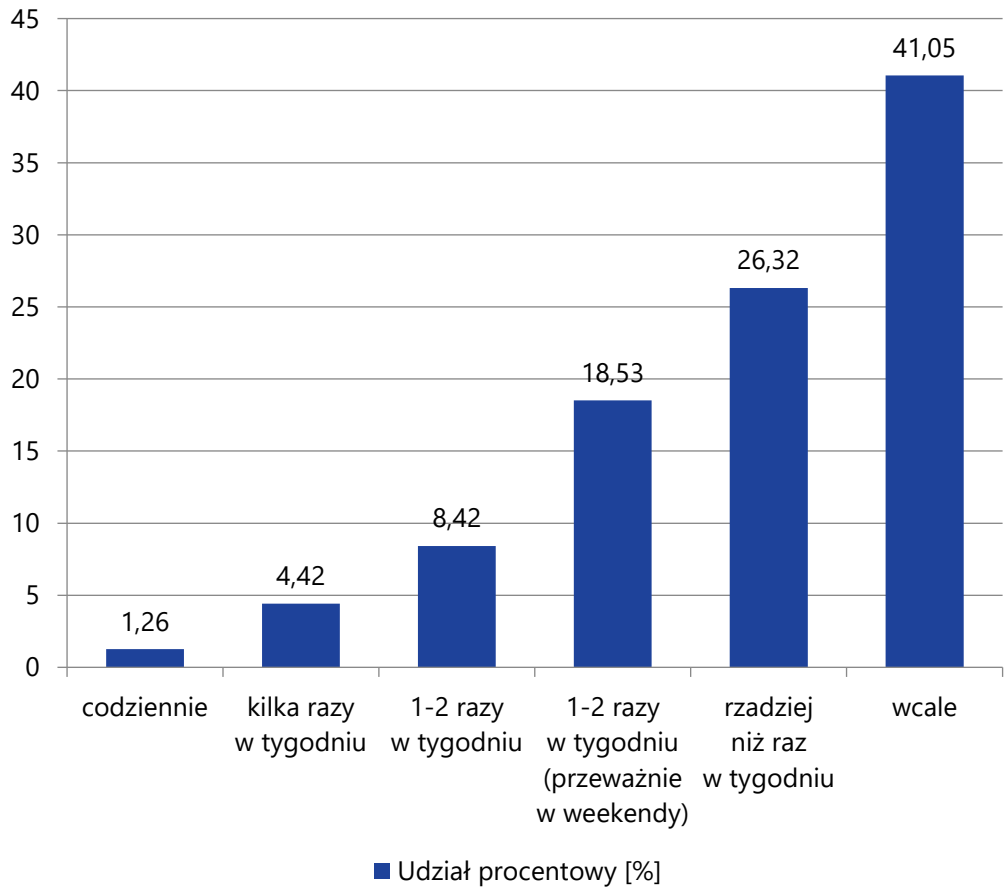
- trzema najczęściej wskazywanymi cechami koszalińskiej komunikacji miejskiej, które wymagają poprawy, były: punktualność, częstotliwość kursowania oraz jakość taboru;



Wykres 9 Cechy koszalińskiej komunikacji miejskiej wymagające poprawy, liczba wystąpień każdej z cech
Źródło: Badanie preferencji komunikacyjnych pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej, 2019 r.

- prawie wszyscy respondenci uzasadniając wskazanie punktualności jako cechy wymagającej poprawy, podawali opóźnienia w kursowaniu autobusów, natomiast uwag dotyczących przyspieszeń było bardzo mało;
- osoby, które wskazywały częstotliwość jako element wymagający poprawy, często nie podawały uzasadnień swojej opinii lub podawały je zbyt ogólnie (zbyt niska częstotliwość kursowania autobusów komunikacji miejskiej), natomiast respondenci, którzy podali uzasadnienie, najczęściej wskazywali zbyt niską częstotliwość kursowania w weekendy, istotnym postulatem było również rzadkie kursowanie lub całkowity brak komunikacji miejskiej w godzinach wczesnoporannych i późnowieczornych;
- respondenci, którzy uznali, że poprawy wymaga jakość taboru, jako uzasadnienie wskazywali, że jest on już stary, wysłużony, w złym stanie i wygląda bardzo źle;
- wśród zbadanych respondentów 41% wykonywało podróże z przesiadkami;
- wśród osób podróżujących z przesiadkami aż 96% wykonywało w ramach podróży dwa przejazdy, a pozostałe 4% – trzy przejazdy;
- czas trwania podróży z przesiadką najczęściej wynosił 30 minut;

- prawie połowa z ankietowanych respondentów – 46% wykonywała podróże koszalińską komunikacją miejską kilka razy w tygodniu;
- 11% respondentów wskazało konieczność uruchomienia nowych połączeń koszalińską komunikacją miejską, natomiast 89% nie widziało takiej potrzeby;
- respondenci najczęściej wskazywali konieczność uruchomienia połączenia wewnątrz Koszalina w relacji Franciszkańska – Gnieźnieńska (Cmentarz Komunalny), relację tę podało aż 49% osób, które uznały konieczność uruchomienia nowego połączenia; osoby te stanowiły jednocześnie 5% ogółu respondentów (postulat ten można zatem uznać za statystycznie istotny);
- 41% respondentów uznało, iż nie korzystałoby z linii nocnej, gdyby powstała, 26% korzystałoby z takiej linii rzadziej niż raz w tygodniu, a 19% korzystałoby 1-2 razy w tygodniu – w weekendy;



Wykres 10 Deklarowana częstotliwość korzystania z linii nocnej
Źródło: Badanie preferencji komunikacyjnych pasażerów koszalińskiej komunikacji miejskiej, 2019 r.

- wśród innych uwag i postulatów dominowały uwagi dotyczące uprzejmości kierowców, braku wiat i ławek na przystankach oraz braku bieżącego zbierania opinii pasażerów przez organizatora transportu w formie ankiety internetowej.

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

Jedną z funkcji komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej sprawności ruchowej.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej powinno się uwzględniać postulaty wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących powinno się planować:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z przebiegiem ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
  - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
  - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
  - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
  - umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu autobusów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
  - optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych.

Dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności poznawczo – sensorycznej szczególnie ważny jest również sprawny system informacji dla pasażera, który będzie wspierać odbywanie podróży na każdym jej etapie.

7. Taryfa przewozowa

7.1. Rodzaje biletów

Taryfa przewozowa została określona Uchwałą Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 30 czerwca 2025 roku w sprawie ustalenia opłat za przejazdy środkami komunikacji miejskiej w Koszalinie oraz określenia osób uprawnionych do korzystania z bezpłatnych i ulgowych przejazdów.

Strefa A taryfy opłat za przejazdy środkami komunikacji miejskiej obowiązuje w granicach administracyjnych Koszalina oraz na trasie: Koszalin – Konikowo, Konikowo – Koszalin, Koszalin – Niekłonice, Niekłonice – Koszalin.

Strefa B taryfy opłat za przejazdy środkami komunikacji miejskiej obowiązuje na trasie: Koszalin – Chałupy – Świeszyno, Świeszyno – Chałupy – Koszalin, Koszalin – Bonin, Bonin - Koszalin, Koszalin – Mielno, Mielno – Koszalin.

Tabela 22 Ceny biletów w strefie A

STERFA A – TRANSPORT AUTOBUSOWY

	jednorazowy ważny na jednej linii lub 30-minutowy ważny na różnych liniach	czasowy 60-minutowy ważny na różnych liniach	czasowy 24 - godzinny ważny na różnych liniach	karnet 11 biletów ważnych na jednej linii lub 30-minutowych ważnych na różnych liniach	okresowy 30-dniowy imienny na dowolnie wybrane kolejne 30 dni, uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów różnymi kursami autobusów
normalny	4,40 zł	5,60 zł	12,00 zł	44,00 zł	118,00 zł
ulgowy	2,20 zł	2,80 zł	6,00 zł	22,00 zł	59,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały nr XX/228/2025 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 30 czerwca 2025 r.

Tabela 23 Ceny biletów w strefie A dla posiadaczy Koszalińskiej Karty Mieszkańca

STERFA A – KOSZALIŃSKA KARTA MIESZKAŃCA, TRANSPORT AUTOBUSOWY

	okresowy 90-dniowy imienny na dowolnie wybrane kolejne 90 dni, uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów różnymi kursami autobusów	okresowy 180-dniowy imienny na dowolnie wybrane kolejne 180 dni, uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów różnymi kursami autobusów	okresowy 360-dniowy imienny na dowolnie wybrane kolejne 360 dni, uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów różnymi kursami autobusów
normalny	270,00 zł	510,00 zł	980,00 zł
ulgowy	135,00 zł	255,00 zł	490,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały nr XX/228/2025 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 30 czerwca 2025 r.

Tabela 24 Ceny biletów w strefie B (w tym A)

STERFA B (W TYM A) – TRANSPORT AUTOBUSY

	jednorazowy ważny na jednej linii lub 60-minutowe ważne na różnych liniach	czasowy 24 -godzinny ważny na różnych liniach	okresowy 30-dniowy imienny na dowolnie wybrane kolejne 30 dni, uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów różnymi kursami autobusów
normalny	5,60 zł	14,00 zł	136,00 zł
ulgowy	2,80 zł	7,00 zł	68,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały nr XX/228/2025 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 30 czerwca 2025 r.

Tabela 25 Ceny biletów w strefie B (w tym A) dla przeprawy statkiem

STERFA B (W TYM A) – PRZEPRAWA STATKIEM

	jednorazowy uprawniający do skorzystania z jednego kursu statku bez względu na czas przeprawy	jednorazowy uprawniający do skorzystania z jednego kursu statku bez względu na czas przeprawy dla osób posiadających Koszalińską Kartę Mieszkańca	jednorazowy za przewóz roweru statkiem uprawniający do skorzystania z jednego kursu statku bez względu na czas przeprawy
normalny	30,00 zł	15,00 zł	10,00 zł
ulgowy	15,00 zł	7,50 zł	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały nr XX/228/2025 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 30 czerwca 2025 r.

Tabela 26 Ceny biletów w strefie B (w tym A) dla transportu autobusowe oraz przeprawy statkiem

STERFA B (W TYM A) – TRANSPORT AUTOBUSOWY I PRZEPRAWA STATKIEM

	czasowy 120-minutowy, uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów różnymi kursami autobusów i statków	czasowy 24-godzinny uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów różnymi kursami autobusów i statków	okresowy 30-dniowy imienny na dowolnie wybrane kolejne 30 dni, uprawniający do nieograniczonej liczby przejazdów różnymi kursami autobusów i statków
normalny	36,00 zł	60,00 zł	500,00 zł
ulgowy	18,00 zł	30,00 zł	250,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały nr XX/228/2025 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 30 czerwca 2025 r.

Dodatkowo oferowany jest również bilet roczny wolnej jazdy dla emerytów i rencistów MZK Sp. z o.o. w Koszalinie oraz członków rodzin pracowników, emerytów i rencistów MZK Sp. z o.o. w Koszalinie w cenie 200,00 zł.

Od 1 września 2025 r. bezpłatna komunikacja miejska przysługuje wszystkim osobom, które ukończyły 70 lat – niezależnie od miejsca zamieszkania z wyłączeniem przeprawy statkiem.

Należy dążyć do zapewnienia integracji taryfowej z komunikacją regionalną, w tym kolejową, poprzez wprowadzenie zintegrowanego biletu aglomeracyjnego dla Koszalińsko–Kołobrzesko–Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Integracja taryfowa stanowi cel wskazywany w licznych dokumentach strategicznych. Ponadto, przepisy projektu ustawy o zrównoważonym rozwoju

miast sprzyjają wdrażaniu rozwiązań integracyjnych, co może dodatkowo wspierać powiązanie taryf i ułatwiać dostęp mieszkańcom do różnych środków transportu w ramach jednego systemu biletowego.

7.2. Istniejące rozwiązanie sprzedaży biletów

Pasażerowie podróżujący komunikacją miejską w Koszalinie mają możliwość zakupu biletu w poniższy sposób:

- sprzedaż biletów jednorazowych i czasowych"
  - Aplikacja na urządzenia mobilne GoPay.
  - Stacja Paliw ul. Gnieźnieńska 9.
  - Stacja Paliw ul. Wąwozowa 1A.
  - Kioski i punkty handlowe.
  - Biletomaty stacjonarne oraz mobilne w autobusach.

- sprzedaż biletów okresowych:
  - Stacja Paliw ul. Gnieźnieńska 9.
  - Stacja Paliw ul. Wąwozowa 1A.
  - Biletomat stacjonarny w Centrum Przesiadkowym „Wąwozowa" oraz biletomaty zlokalizowane przy przystankach:
    - Dworzec PKP 01
    - Rynek Staromiejski 01
    - Cmentarz 01
    - Os. Bukowe 01
    - Os. Morskie 02
    - Wańkowicza 01
    - Clausiusa 02
    - Św. Wojciecha 01

  Bilety okresowe 90-dniowe, 180-dniowe oraz 360-dniowe dla posiadaczy Koszalińskiej Karty Mieszkańca „Kocham Koszalin" można nabyć wyłącznie:
  - Aplikacja na urządzenia mobilne GoPay oraz w aplikacji Mobilna Karta Miejska.
  - Na stronie www.gopay24.pl/buy.
  - W biletomatach stacjonarnych.

8. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

8.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych

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

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

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Rekompensaty z tytułu:

- utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
- utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
- poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3. Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

4. Wypłata operatorowi wynagrodzenia zgodnie z postanowieniami Umowy Wykonawczej, ustalanego na podstawie stawek za wozokilometr wynikających z zawartej umowy oraz faktycznie wykonanej pracy przewozowej, z uwzględnieniem mechanizmów waloryzacji stawek przewidzianych w tej umowie, przy czym Umowa Wykonawcza dopuszcza możliwość przejęcia przez organizatora (ZDiT) dystrybucji, emisji i sprzedaży biletów, co skutkuje zmianą trybu rozliczeń z modelu netto na model brutto.

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

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

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

8.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Mieście Koszalin

Zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym finansowanie transportu zbiorowego na terenie Miasta Koszalina należy do zadań własnych Miasta. Źródłem finansowania wydatków eksploatacyjnych są środki budżetowe Miasta Koszalina. Koszty działalności (w odniesieniu do realizacji usług przewozowych) w komunikacji miejskiej realizowanej przez Operatora (MZK Sp. z o.o. w Koszalinie), któremu powierzono świadczenie usług, składają się z kosztów stałych – niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów.

Do kosztów stałych zaliczane są m.in.: amortyzacja, koszty ubezpieczeń i podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

W skład kosztów zmiennych wchodzą m.in.: wynagrodzenia i świadczenia na rzecz kierowców, konserwacje i naprawy taboru, paliwo, ogumienie.

Tabela 27 Całkowite koszty poniesione na komunikacje miejską w latach 2022-2024.

Rok	Całkowite koszty poniesione na komunikacje miejską	Rekompensata płacona przez ZDiT dla MZK Sp. z o.o. w Koszalinie
2022	19 299 625,00 zł	17 489 130,00 zł
2023	22 747 513,71 zł	18 497 140,67 zł
2024	25 388 041,88 zł	22 601 338 ,89 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiT.

Tabela 28 Wpływy ze sprzedaży biletów oraz z opłat dodatkowych w latach 2022-2024.

Rok	Wpływy ze sprzedaży biletów		Wskaźnik odpłatności	Przychody z opłat dodatkowych	Ogółem przychody brutto z biletów i opłat dodatkowych
2022	10 608 372,79 zł		30,90%	336 988,93 zł	10 945 361,72 zł
	autobusy	statek			
	10 464 088,28 zł	144 284,51 zł			
2023	11 269 596,35		32,40%	313 846, 24 zł	11 583 442,58 zł
	autobusy	statek			
	11 109 786,32 zł	159 810,02 zł			
2024	11 520 068,14 zł		29,70%	550	12 071 011,44 zł
	autobusy	statek			
	11 349 324,13 zł	170 744,01 zł			

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od ZDiT.

Całkowite koszty poniesione na komunikację zbiorową zwiększyły się na przestrzeni lat 2022 - 2024 o 31,55%. W tym samym okresie wzrost przychodów z biletów i opłat dodatkowych wyniósł 10,28%.

Rozliczenia za realizację usług przewozowych odbywają się na podstawie umowy wykonawczej zawartej pomiędzy Organizatorem transportu – Miastem Koszalin a Operatorem - MZK Sp. z o.o. w Koszalinie. Wynagrodzenie za świadczone usługi ustalane jest w formie opłaty za faktycznie przejechane wozokilometry (wzkm), zgodnie z zapisami umowy. W celu zapewnienia prawidłowości rozliczeń oraz adekwatności wypłacanych środków, przeprowadzane są audyty rekompensaty obejmujące kontrolę kosztów.

Aktualna umowa wykonawcza obowiązuje do dnia 30 czerwca 2028 roku, przy czym przewiduje się jej przedłużenie na kolejne lata, zgodnie z planem rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz zapotrzebowaniem na usługi przewozowe na obszarze objętym niniejszym Planem.

8.3. Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Miasto Koszalin

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

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem długości i częstotliwości kursowania. Miasto Koszalin, zlecając realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług, między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej przystosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik rentowności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych, przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Miasta.

Miasto Koszalin – Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie na mocy zawartej 10-letniej umowy rekompensuje Operatorowi poniesione koszty w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Utracone wpływy z tytułu honorowania ulg ustawowych i lokalnych są rekompensowane operatorowi, gdyż przychody ze sprzedaży biletów są przychodem MZK Sp. z o.o. w Koszalinie.

9. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

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

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie ukierunkowany zostanie na politykę zrównoważonej mobilności - politykę zachęcania kierowców pojazdów indywidualnych do przesiadania się do pojazdów komunikacji zbiorowej.

Miasto Koszalin jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się potrzeb transportowo–komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, przeprowadzane badania popytu, struktury i preferencji komunikacyjnych mieszkańców, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi generatorami ruchu.

Czynnikami wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno–gospodarcze,
- rozwój przestrzenny Miasta Koszalina.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczanie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców Koszalina ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Struktura podaży komunikacji miejskiej będzie jednocześnie kształtowana w zależności od popytu na usługi publicznej komunikacji miejskiej, jak i stanowić będzie narzędzie kształtujące ten popyt, np. zachęcając do skorzystania z komunikacji miejskiej, dzięki większej dostępności publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym w tym celu sieć publicznego transportu zbiorowego będzie rozbudowywana i modyfikowana stosownie do zmian po stronie popytowej, ale także w celu

zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych, w szczególności poprzez:

- dostosowywanie oferty do zapotrzebowania oraz stosowanie równych taktów połączeń,
- rozwój połączeń komunikacyjnych z otoczeniem funkcjonalnym oraz w regionie,
- modernizacja infrastruktury transportowej,
- zakup zeroemisyjnego taboru,
- integrowanie systemu komunikacji zbiorowej,
- stworzenie optymalnej siatki połączeń względem wypadkowej potrzeb mieszkańców i możliwości finansowych Miasta,
- projektowanie na nowych terenach przekrojów ulic zapewniających możliwość rozwoju komunikacji autobusowej,
- wyposażenie infrastruktury przystankowej wraz z dostosowaniem do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- stosowanie zasad organizacji ruchu i priorytetów dla komunikacji autobusowej, wdrażanie nowoczesnych technologii zarządzania ruchem.

Planowana sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego, obejmować będzie gminę Świeszyno, Manowo oraz gminę Mielno, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne umożliwiające obsługę komunikacyjną autobusami komunikacji miejskiej. Niewykluczone jest również zawarcie nowych porozumień międzygminnych z gminami sąsiednimi.

Należy również dążyć do integracji transportu zbiorowego zarówno na poziomie sąsiadujących gmin jak i na poziomie województwa zachodniopomorskiego w obszarach planistycznych, infrastruktury oraz połączeń komunikacyjnych.

Z uwagi na fakt, że w transporcie zbiorowym nie zawsze możliwa jest realizacja podróży jednym środkiem transportu uwzględniana będzie również integracja różnych środków komunikacji, a w szczególności kombinacja podróży autobusami i koleją. Osiągnięcie intermodalności będzie możliwe dzięki:

- odpowiedniej organizacji łańcucha podróży,
- likwidacji barier pomiędzy systemami transportowymi (w tym również barier architektonicznych),
- koordynacji i dostępności do informacji o przewozach pasażerskich,
- harmonizacji rozkładów jazdy różnych środków transportu.

W związku z działalnością Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego skupiającego łącznie 23 jednostki samorządu terytorialnego tj. Będzino, Białogard, Miasto Białogard, Biesiekierz, Bobolice, Dygowo, Gościno, Karlino, Kołobrzeg, Miasto Kołobrzeg, Miasto Koszalin, Manowo, Mielno, Polanów, Sianów, Siemyśl, Świeszyno, Tychowo, Ustronie Morskie, Rymań, Powiat Białogardzki, Powiat Kołobrzeski i Powiat Koszaliński docelowo

w obszarze funkcjonalnym planuje się m.in. integrację biletową, powstanie wspólnego systemu transportu publicznego dla całego obszaru KKBOF oraz powstanie systemu informacji pasażerskiej dla całego obszaru KKBOF w formie elektronicznej i infrastruktury w terenie.

Rozwój infrastruktury drogowej pod kątem potrzeb transportu zbiorowego opiera się głównie na realizacji nowych i/lub modernizacji istniejących dróg, którymi prowadzone są linie autobusowe o zasięgu miejskim. Rezultatem zastosowania odpowiednich rozwiązań projektowych i technologii zarządzania i sterowania ruchem są:

- wzrost prędkości komunikacyjnej,
- poprawa dostępności sieci transportowej dla mieszkańców,
- poprawa płynności i dostępności usług,
- nadanie priorytetów pojazdów transportu zbiorowego.

W planowaniu i realizacji przebudowy infrastruktury drogowej należy analizować możliwość jej wykorzystania na potrzeby komunikacji miejskiej. Obejmuje to uwzględnienie tras dla pojazdów komunikacji publicznej, lokalizację przystanków oraz zapewnienie bezpiecznego dojścia pasażerów do przystanków. W każdym przypadku przebudowy dróg rekomenduje się dokonywanie oceny pod kątem ich funkcjonalności dla transportu publicznego, co pozwoli zwiększyć dostępność komunikacyjną oraz bezpieczeństwo podróżnych.

W miarę możliwości finansowych i technicznych Miasto Koszalin planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się również zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji miejskiej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy. Tempo i zakres tych zmian będą uzależnione od możliwości finansowych Miasta oraz oddawanych inwestycji drogowych do użytku.

Planowane jest również wprowadzenie Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS), którego celem będzie ograniczenie korków, hałasu i emisji spalin, a także poprawa organizacji komunikacji miejskiej i bezpieczeństwa na drogach.

9.2. Punktualność kursowania

Punktualność jest istotnym czynnikiem wpływającym na ocenę jakości transportu oraz wybór komunikacji zbiorowej jako środka transportu. Potwierdzenie istotności tego kryterium wynika również z przeprowadzonych badań marketingowych. Ważność punktualności wynika z konieczności dotarcia wielu osób do pracy lub szkoły o określonych godzinach, a opóźnienie może uniemożliwić skorzystanie z połączenia i osiągnięcie celu podróży. Punktualność staje

się zatem kluczowym elementem oceny jakości transportu publicznego. Udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min nie powinien wynosić więcej niż 5%, natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min nie powinien wynosić więcej niż 1%.

9.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży pasażerów komunikacją zbiorową, obejmują stopień napełnienia pojazdu, który nie powinien przekraczać 100% miejsc siedzących i 50% miejsc stojących, jeżeli mają być zachowane komfortowe warunki podróży dla pasażerów. Po cyklicznym osiąganiu tych limitów w danym środku transportu zbiorowego, konieczne jest użycie bardziej pojemnego pojazdu lub zwiększenie częstotliwości kursowania na danej trasie. Istotna jest w tym przypadku również perspektywa operatora, gdzie ze względów ekonomicznych kładziony jest nacisk na maksymalizację napełnienia pojazdów.

9.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Szczególne znaczenie przy zakupie taboru będą miały parametry w zakresie:

- poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niska podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz), wyposażenie w tzw. „przyklęk”,
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,
- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,
- systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- wyposażenia pojazdów w system lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,
- pojazdy wyposażone w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej.
- pojazdy wyposażane w system informacji pasażerskiej, który oferuje możliwość zapowiedzi przystanków, nr linii oraz kierunku za pomocą fonii.

9.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Organizator komunikacji miejskiej zapewni możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla Miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich osiedli.

Dostępność infrastruktury przystankowej definiowana jest jako czas dojścia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Na obszarze miejskim zurbanizowanym uznaje się za komfortową strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego odległość 300–600 m, co w przeliczeniu na czas uznaje się około 5 minut. Natomiast na terenach niezurbanizowanych za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się odległość 1 000 m. Jednakże czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsca kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne. Planując rozwój sieci przystanków powinno się brać również pod uwagę, aby odległości między odpowiadającymi przystankami po obu stronach drogi nie były zbyt duże.

9.6. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

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

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

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

9.7. Dostępność transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami

Jedną z ważnych ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, ponieważ często osoby te nie mają możliwości samodzielnego podróżowania. W ostatnich latach zarówno w Polsce jak i w Koszalinie obserwuje się wzrost liczby osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Dostępność systemu transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej powinna być rozpatrywana pod względem dwóch aspektów, tj. infrastruktury oraz taboru używanego w przewozach realizowanych na terenie Koszalina.

Dostępność należy rozumieć poprzez zagwarantowanie pełnej swobody w poruszaniu się publicznymi środkami transportu, bez ograniczeń. Dostępność oznacza również, że osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o ograniczonej zdolności ruchowej nie powinny ponosić zwiększonych wydatków na podróże. Wszystkie świadczone usługi komunikacji miejskiej w Koszalinie powinny być świadczone taborem, który jest przystosowany do obsługi osób z niepełnosprawnościami.

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

9.7.1. Przystosowanie taboru dla osób z niepełnosprawnościami

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru.

Pożądane są pojazdy:

- niskopodłogowe o podłodze bez skosów i stopni,
- odpowiednio szerokich drzwiach,

- posiadające rampę umożliwiającą wjazd oraz wyjazd wózka inwalidzkiego,
- wydzielone w swoim wnętrzu specjalne miejsce dla wózka inwalidzkiego,
- wyposażone w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażone w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym,
- wyposażone w tzw. przyklęk,
- wyposażone w uchwyty i poręcze chroniące przez upadkiem,
- wyposażone w klimatyzację.

9.7.2. Przystosowanie infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom z niepełnosprawnościami, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), rodzicom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy:

- przystanki wyposażane w pasy ostrzegawcze, które ostrzegają przed zbliżaniem się do krawędzi peronu. W miarę możliwości przestrzennych wprowadzenie pasów doprowadzające do właściwych pól oczekiwania i/lub wiaty przystankowej,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- lokalizowanie nowych przystanków komunikacji zbiorowej połączonych z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez: likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej oraz likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- stosowaniu systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej w postaci zniżki dla wybranych grup pasażerów oraz bezpłatnych przejazdów dla wybranych grup pasażerów.

9.8. Standardy w zakresie ochrony środowiska

9.8.1. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Wdrożenie nowych wzorców użytkowania:

- zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację, pozwoli na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia,
- propagowanie alternatywnych środków transportu – komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem.

9.8.2. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego

W dzisiejszych czasach transport drogowy odpowiada za znaczną część zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz za degradację środowiska naturalnego. W skali Unii Europejskiej jest on źródłem niemal 54% całkowitej emisji tlenków azotu, 45% tlenku węgla, 23% niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) oraz 23% pyłów PM10 i 28% pyłów PM2.5. Transport drogowy jest odpowiedzialny także za 41% emisji prekursorów ozonu troposferycznego oraz 23% emisji CO2 i niemal 20% innych gazów cieplarnianych.

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne zarówno promując ich wybór indywidualnym, ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze zeroemisyjnym.

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

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Zgodnie z nowelizacją ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoEiPA) gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, oraz podmiot, któremu ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, nabywają na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu wyłącznie autobusy zeroemisyjne służące do wykonywania takich przewozów na obszarze tej gminy. W związku z powyższymi zapisami Miasto Koszalin od 1 stycznia 2026 r. będzie zobligowana do nabywania wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych.

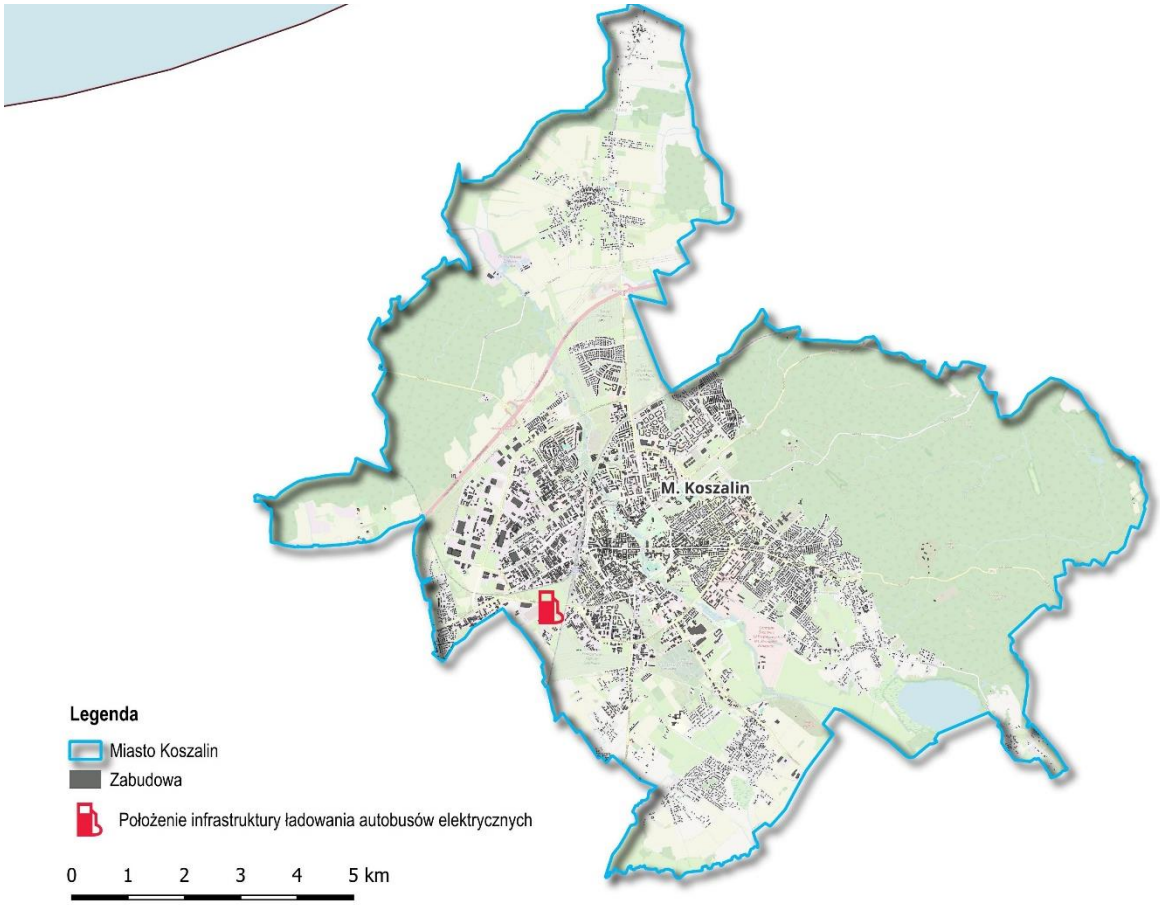
Coraz bardziej popularne wśród operatorów PTZ stają się pojazdy elektryczne, a nowa technologia pozwala na pokonanie coraz to większych odległości przy jednym ładowaniu akumulatorów. Pojazdy wykorzystujące energię elektryczną do napędu oprócz braku emisji w miejscu eksploatacji odznaczają się znacznie niższym poziomem hałasu niż w przypadku pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi. Należy mieć jednak na uwadze, że zakup takiego pojazdu jest od 2 do nawet 3 razy droższy niż w przypadku pojazdów o napędzie spalinowym.

Obecnie w taborze komunikacji miejskiej w Koszalinie nie występują pojazdy zeroemisyjne oraz brak jest zatwierdzonych projektów zakupu tego typu taboru. W najbliższych latach planowany jest zakup autobusów zeroemisyjnych w celu stopniowej wymiany taboru komunikacji miejskiej na bardziej przyjazny środowisku. Miasto Koszalin realizuje zakup autobusów elektrycznych przy wsparciu środków Unii Europejskiej z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS), działanie FENX.03 Transport miejski. W ramach przyznanego dofinansowania planowany jest zakup 13 autobusów elektrycznych. W przypadku pozyskania dodatkowego dofinansowania przewiduje się również możliwość zakupu kolejnych 10–15 autobusów elektrycznych.

Planuje się zlokalizowanie niezbędnej infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych na terenie planowanej nowej zajezdni przy ul. Wołyńskiej oraz ul. Inwestorskiej, na działce nr 74.

Liczba planowanych stanowisk do ładowania będzie dostosowana do potrzeb autobusów elektrycznych przewidzianych do zakupu w najbliższych latach.

Eksploatacja pojazdów zeroemisyjnych na terenie Koszalina pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego oraz spełnienie wymogów ustawowych. Wzrost liczby floty zeroemisyjnej przyczyni się zmniejszenia emisji szkodliwych substancji, w tym CO_2, do powietrza. Co więcej, przyczynić się to może do ograniczenia emisji dźwięku, który jest wytwarzany przez środki transportu.



Rysunek 18 Geograficzne położenie planowanej infrastruktury ładowania
Źródło: opracowanie własne.

9.8.3. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym

Planuje się, że wprowadzone w przyszłości do taboru autobusy zeroemisyjne nie będą przypisane do konkretnych linii komunikacyjnych, lecz będzie możliwość obsługi przez ww. pojazdy wszystkich linii komunikacyjnych w celu ich optymalnego wykorzystania.

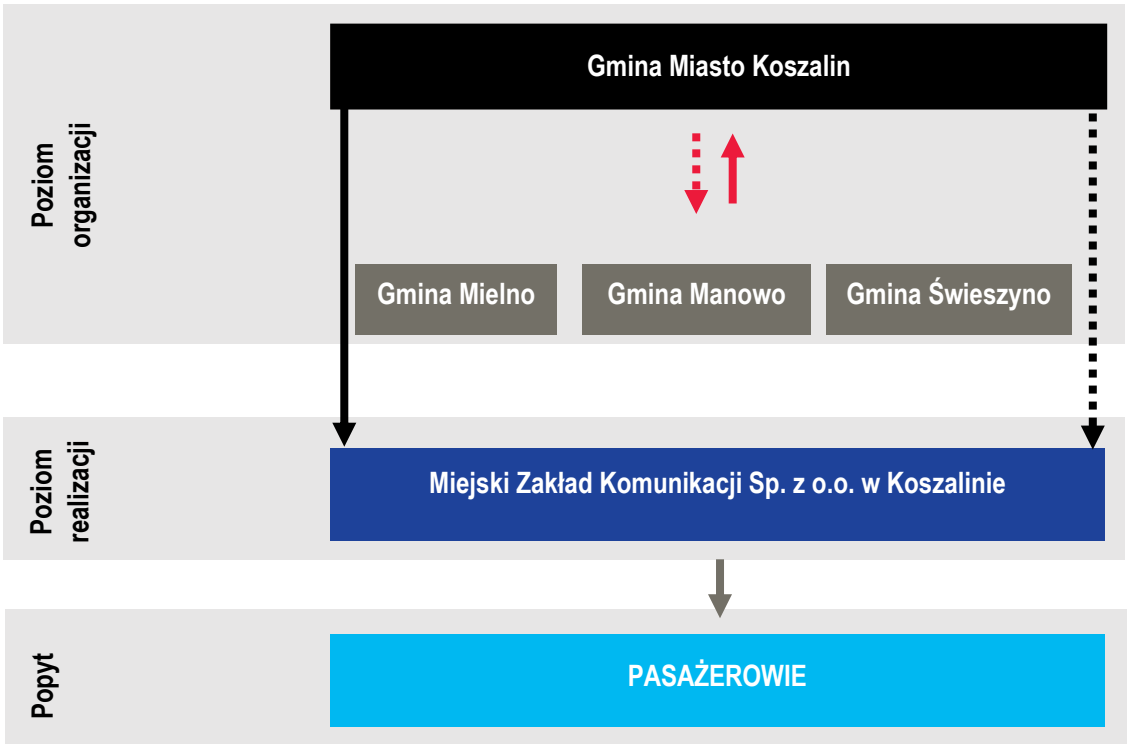
10. Zasady organizacji rynków przewozów

10.1. Zarządzanie transportem publicznym

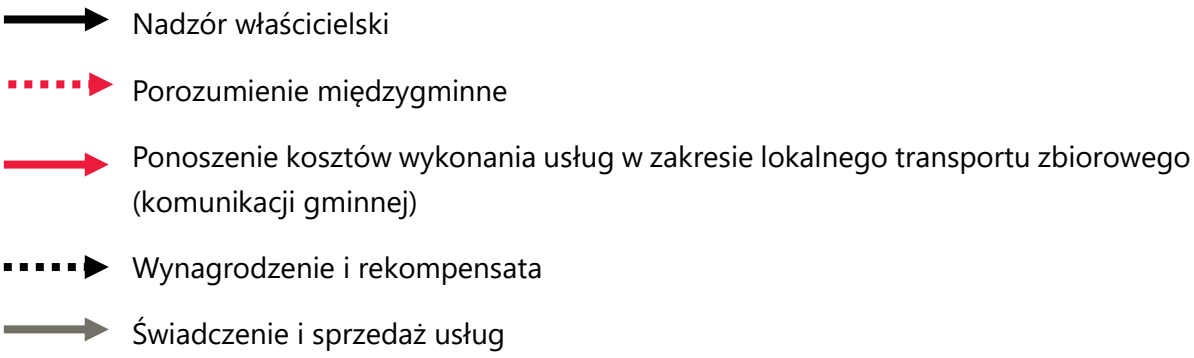
Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Głównymi zadaniami Organizatora są:

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



Rysunek 19 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w Koszalinie w 2025r.
Źródło: opracowanie własne.



Za organizację transportu publicznego w Koszalinie oraz w gminach Świeszyno, Manowo i Mielno, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne umożliwiające obsługę komunikacyjną, odpowiada Miasto Koszalin, reprezentowana przez Prezydenta Miasta Koszalina. W imieniu Prezydenta, określone w art. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, wykonuje jednostka organizacyjna Miasta Koszalina – Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie.

Miasto Koszalin jako organizator zleca zadania przewozowe Operatorowi - Miejskiemu Zakładowi Komunikacji Sp. z o.o., z siedzibą w Koszalinie przy ul. Gnieźnieńskiej 9.

Poniższa tabela przedstawia zadania ustawowe wraz z przyporządkowanymi do nich podmiotami odpowiedzialnymi.

Ponad zapisy przedstawione w tabeli 29, jednym z możliwych wariantów rozwoju modelu organizacyjnego publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie jest dopuszczenie możliwości zlecania przez organizatora wybranych zadań podmiotom zewnętrznym, przy jednoczesnym wzmocnieniu roli organizatora transportu. Wariant ten zakładałby koncentrację operatora wyłącznie na realizacji pracy przewozowej zgodnie z poleceniami organizatora wynikającymi z zawartej umowy. W ramach tego wariantu organizator odpowiada za zadania o charakterze planistycznym i zarządczym, w tym jest mu powierzona odpowiedzialność za sprzedaż biletów, planowanie i wdrażanie sieci komunikacyjnej oraz konstruowanie rozkładów jazdy, przy jednoczesnym pozostawieniu operatorowi realizacji zleconych usług przewozowych. Przedstawione rozwiązanie stanowi jedną z potencjalnych opcji organizacyjnych i nie przesądza o konieczności jego wdrożenia. Zgodnie z Umową Wykonawczą, obowiązujący model współpracy charakteryzuje się elastycznością i nie wyklucza w przyszłości modyfikacji zakresu kompetencji oraz podziału zadań pomiędzy organizatora i operatora oraz ewentualne podmioty zewnętrzne.

Tabela 29 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem.

Zadanie	*Podmiot odpowiedzialny*
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo–biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
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.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie. – Prawo Przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Realizacja dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.	MZK Sp. z o. o. w Koszalinie/ Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Miasto Koszalin (Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie)

Źródło: opracowanie własne.

10.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 i 1720) albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tzw. wybór z wolnej ręki).

Podmiot wewnętrzny

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 albo
- 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 albo
- 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, albo
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, 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 .

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Umowa bezpośrednia została zawarta na okres 10 lat na okres od 1 lipca 2018 roku do 30 czerwca 2028 roku. Po wygaśnięciu umowy zawartej z obecnym operatorem nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

10.3. Przygotowanie oferty przewozowej

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Dla komunikacji autobusowej bardzo istotne jest, aby z biegiem czasu zwiększać ofertę przewozową dla pasażerów, rozumie się to poprzez:

- zwiększenie liczby tras komunikacji autobusowej,
- zwiększenie częstotliwości na liniach – w miarę możliwości finansowych,
- promocję usług transportu publicznego.

Należy mieć na uwadze, że planowanie transportu ma duży wpływ na jakość życia mieszkańców, a co za tym idzie na rozwój społeczny regionu. Ograniczenie transportu indywidualnego samochodowego spowodowuje spadek liczby wypadków komunikacyjnych, zmniejszenie zatłoczenia ulic, polepszy się jakość powietrza oraz spadną koszty utrzymania infrastruktury.

W kreowaniu oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom Koszalina atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

10.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Konstrukcja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej opiera się na zasadzie zapewnienia maksymalnej spójności, rytmiczności i efektywności funkcjonowania całej sieci transportowej. Kluczowym założeniem jest tworzenie takiego układu połączeń, który umożliwia pasażerom szybkie i wygodne przemieszczanie się przy optymalnym wykorzystaniu dostępnego taboru i zasobów eksploatacyjnych.

Synchronizacja i rytmiczność kursowania

Ważną zasadą konstruowania zsynchronizowanego rozkładu jazdy jest zapewnienie rytmicznej obsługi poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Oznacza to równomierne odstępy czasowe pomiędzy odjazdami kolejnych pojazdów jadących w tym samym kierunku. Wspólna częstotliwość kursowania pojazdów kilku linii o mniejszej częstotliwości jest postrzegana przez pasażerów jako wysoka tylko wówczas, gdy zapewnione są regularne, równomierne odstępy pomiędzy odjazdami.

Uwarunkowania organizacyjne i prawne

Przy projektowaniu siatki połączeń oraz rozkładów jazdy należy uwzględniać obowiązujące przepisy prawa, w tym rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej. Przepisy regulują m.in. takie kwestie jak nałożenie na pracodawcę będącego operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego współfinansowanego za pośrednictwem rekompensaty, o której mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zapewnia kierującym pojazdami na liniach komunikacyjnych możliwość skorzystania z:

- **toalety podstawowej** – nie rzadziej niż co 180 minut pracy,
- **pomieszczenia socjalnego**– nie rzadziej niż co 240 minut pracy,

z zachowaniem określonych maksymalnych odległości tych obiektów od miejsc postoju pojazdów. Wymogi te mają istotny wpływ na planowanie tras, lokalizację przystanków końcowych i organizację przerw w pracy kierowców.

Dostosowanie rozkładów do potrzeb pasażerów

Różnicowanie standardu obsługi poszczególnych linii wynika z konieczności dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Rozkłady jazdy są zróżnicowane w zależności od rodzaju dnia tygodnia, pory dnia oraz okresu roku (np. dni nauki szkolnej lub dni wolne).

Istotne znaczenie w projektowaniu rozkładów ma Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna w Koszalinie, gdzie niezbędne jest zapewnienie dojazdu pracownikom zakładów funkcjonujących

w systemie zmianowym. W takich przypadkach rozkłady jazdy są projektowane z uwzględnieniem godzin rozpoczęcia i zakończenia zmian roboczych.

Rozkłady oparte są na częstotliwości modułowej, co oznacza, że odjazdy pojazdów z przystanków krańcowych planowane są tak, aby tworzyły spójną i rytmiczną sieć połączeń, zwłaszcza na odcinkach obsługiwanych przez więcej niż jedną linię. Uwzględnia się przy tym uzasadnione odstępstwa, np. w przypadku linii dowożących pracowników do Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej lub linii typowo szkolnych.

Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Tydzień komunikacyjny na terenie Koszalina podzielony został na trzy podstawowe rodzaje dni, różniące się intensywnością i częstotliwością kursowania pojazdów:

- dni robocze,
- soboty,
- niedziele i święta.

Zróżnicowanie to odzwierciedla zmienny popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, wynikający z odmiennych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców w poszczególne dni tygodnia. Dzięki temu oferta przewozowa jest elastyczna, ekonomiczna i lepiej dopasowana do rzeczywistych potrzeb użytkowników systemu.

10.5. Projektowanie systemy taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Organizacja publicznego transportu zbiorowego obejmuje w swym zakresie m.in. określenie warunków jego funkcjonowania w zakresie systemu taryfowo – biletowego, który w praktyce utożsamiany jest z przepisami określającymi zasady przewozu osób i bagażu, jak również cennika opłat.

System taryfowo– biletowy winien być dostosowany do charakterystyki funkcjonalnej publicznego transportu zbiorowego, a zatem powinien uwzględniać:

- wielkość obszaru zurbanizowanego,
- strukturę obszaru,
- strukturę przewozów ze względu na układ komunikacyjny (czas przewozów, odległość danych odcinków oraz zróżnicowanie odległości),
- kosztochłonność przewozów.

Zatem organizator publicznego transportu zbiorowego określając taryfę biletową musi wziąć pod uwagę wiele czynników rzutujących na ostateczny poziom proponowanych cen przewozów. Z jednej strony jest to sama struktura przewozów, jak również preferencje pasażerów, a z drugiej akceptowalny poziom cen zarówno z punktu widzenia ogólnie rozumianej polityki transportowej (organizatora) jak i społecznej (pasażerów).

W polityce transportowej opartej na zasadzie zrównoważonego rozwoju, dąży się do zwiększania udziału publicznego transportu zbiorowego w ramach mobilności obszaru, a co za tym idzie ceny za usługi pasażerskich przewozów ustala się na poziomie konkurencyjnym względem podróży indywidualnej.

Ze względu na sposób kalkulacji cen usług transportu publicznego wyróżnia się trzy metody określania taryfy biletowej, tj.:

- kosztowa,
- popytowa (zorientowana na konsumentów),
- naśladownictwa (zorientowana na konkurentów).

W ramach publicznego transportu najczęściej spotykanym rozwiązaniem jest podejście kosztowe, które skoncentrowane jest na ustaleniu taryfy biletowej względem kosztochłonności świadczenia usług przewozowych. Zaletą tej metody jest jej prostota i względna akceptacja przez pasażerów, jednak może prowadzić do negatywnego wpływu na atrakcyjność przewozów, a co za tym idzie spadku popytu i wpływów ze sprzedaży biletów.

W metodzie popytowej ceny określa się na podstawie badań rynku obejmujących wielkość popytu i oszacowanie akceptowalnej ceny usługi przez pasażerów.

Istotnym aspektem dotyczącym opłat za bilety jest rozmieszczenie punktów sprzedaży na obszarze Koszalina, tak aby mieszkańcy mieli do nich łatwy dostęp. Planuje się zwiększenie liczby biletomatów stacjonarnych na terenie Miasta. Zastosowanie automatów biletowych ułatwia szybki i wygodny zakup biletu, umożliwiając także płatność bezgotówkową. Istotnym aspektem dystrybucji biletów jest również możliwość zakupu biletu za pomocą dedykowanej aplikacji lub strony internetowej. W momencie zakupu biletu pasażer powinien mieć dostęp do informacji taryfowej, zawierającej przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). Zmiany w strukturze taryfy i cenach biletów będą dokonywane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji komunikacyjnych pasażerów i analizy cen biletów uwzględniającej poziom inflacji oraz kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

11. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

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

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

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:

w trakcie podróży

w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej

w trakcie planowa podróży

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:

na przystankach

w pojazdach komunikacji zbiorowej

w Internecie

poprzez aplikacje dedykowane dla urządzeń mobilnych

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie rozkładów jazdy, administrowanie systemem informacji dla pasażerów stanowi zadanie organizatora, którym jest Miasto Koszalin. W ramach umowy wykonawczej ZDiT powierza realizację tego zadania Operatorowi – MZK w Koszalinie. Jednocześnie ZDiT wspiera działania informacyjne, między innymi poprzez publikowanie ogłoszeń na swojej stronie internetowej oraz w mediach społecznościowych. Organizator może jednak postawić operatorowi przewozów wymagania co do sposobu organizacji systemu informacji pasażerskiej zamieszczanej w pojazdach oraz na stronie internetowej operatora. Operator powinien zapewnić w pojeździe takie informacje jak: 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 oraz regulamin przewozu. Pojazdy powinny być również wyposażone w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom niewidomym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku oraz w czasie podróży umożliwiać zidentyfikowanie następnego przystanku i przystanku, na którym autobus się aktualnie znajduje.

Obecnie na system informacji pasażerskiej w Koszalinie składają się poniższe elementy:

- strona internetowa MZK w Koszalinie, na której znajdują się m. in. rozkłady jazdy, schematy linii czy aktualności dot. funkcjonowania komunikacji miejskiej,
- papierowe tabliczki rozkładowe na przystankach autobusowych, a także gabloty z informacjami dot. zmian rozkładów czy objazdów,
- totem z dynamiczną informacją pasażerską na pętli Wąwozowa oraz elektroniczny wyświetlacz na przystanku Rynek Staromiejski 01,
- serwis kiedyprzyjedzie,
- aplikacja MAM Koszalin, która przede wszystkim daje możliwość zakupu biletów, jednocześnie dostarczając informacje o rozkładach jazdy czy dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej,
- tablice kierunkowe autobusów,
- wyświetlacze z trasą przejazdu dla aktualnie realizowanego kursu, które znajdują się wewnątrz autobusów. Wyświetlacze te pozwalają również na emisję komunikatów i informacji pasażerskiej,
- komunikaty głosowe emitowane w autobusach (wygłaszane w sposób zautomatyzowany).

W Koszalinie od początku 2015 r. funkcjonuje System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej oparciu o internetowy serwis kiedyprzyjedzie.pl. Dzięki systemowymi mieszkańcy mają dostęp do rzeczywistych odjazdów autobusów z dowolnego przystanku w sieci komunikacyjnej. System jednocześnie oferuje statyczne rozkłady jazdy oraz wyszukiwarkę połączeń. Dostęp do niego możliwy jest poprzez przeglądarkę www oraz dedykowaną aplikację na telefony z systemami android oraz iOS. Na papierowych tabliczkach rozkładowych nadrukowywane

są ponadto kody QR, których sczytanie pozwala wyświetlić stronę z odjazdami w czasie rzeczywistym dla danego przystanku. Dodatkowo serwis oferuje dostęp do panelu administracyjnego, który dostarcza m.in. informacje na temat aktualnej pozycji autobusów (podkład mapowy) oraz różnego rodzaju dane dot. przejazdów poszczególnych autobusów. System pozwala także na monitorowanie punktualności jazdy autobusów. Planowany jest dalszy rozwój informacji pasażerskiej m.in. poprzez zwiększenie liczby elektronicznych tablic na przystankach autobusowych oraz stosowanie rozkładów jazdy w postaci e-papieru.

Jednym z możliwych wariantów rozwoju systemu informacji pasażerskiej jest przypisanie zadań w tym zakresie organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, tj. Zarządowi Dróg i Transportu (ZDIT). Wariant ten zakłada centralizację działań związanych z planowaniem, koordynacją oraz utrzymaniem systemu informacji pasażerskiej po stronie organizatora, przy jednoczesnym pozostawieniu operatorowi realizacji zadań wynikających z bieżącej obsługi przewozowej. Rozwiązanie to może być szczególnie korzystne w przypadku ewentualnej integracji systemu komunikacji miejskiej z transportem powiatowym.

Możliwe jest również rozważenie objęcia koszalińskiej komunikacji miejskiej zewnętrznym systemem planowania podróży, takim jak „Jak dojadę", umożliwiającym pasażerom wygodne planowanie przejazdów komunikacją zbiorową. Jednocześnie należy zauważyć, że obecnie podobną funkcjonalność, z wyłączeniem kalkulacji kosztu przejazdu, zapewniają Mapy Google.

Przedstawione rozwiązania stanowi jedną z potencjalnych opcji organizacyjnych i nie przesądzają o konieczności jego wdrożenia. Zgodnie Umową Wykonawczą, obowiązujący model współpracy charakteryzuje się elastycznością i nie wyklucza w przyszłości modyfikacji zakresu kompetencji oraz podziału zadań pomiędzy organizatora, operatora oraz ewentualne podmioty zewnętrzne.

11.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Miejsce udostępniania informacji	**Sposób udostępniania informacji pasażerskiej**
Przystanki komunikacyjne	• Nazwa i numer przystanku. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy zawierający: - numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów, - wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, - godziny odjazdów autobusów, - nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, - okres obowiązywania rozkładu jazdy, - legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzły przesiadkowe i dworce	• Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących Miasto Koszalin i gminy, z którymi zostało podpisane porozumienie międzygminne • Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek. • Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy – zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.

11.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Miejsce udostępniania informacji	**Sposób udostępniania informacji pasażerskiej**
Pojazdy komunikacji zbiorowej	• Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów.

11.3. Informacja pasażerska na odległość

Informacja pasażerska o publicznym transporcie zbiorowym powinna być także dostępna dla osoby przebywającej z dala od przystanku komunikacyjnego, czyli dla potencjalnego pasażera, który dopiero zamierza skorzystać z komunikacji publicznej. Dlatego też bardzo istotnym aspektem jest, aby najważniejsze informacje przewozowe dostępne były w łatwy sposób dla wszystkich mieszkańców za pomocą stron internetowych.

Miejsce udostępniania informacji	**Sposób udostępniania informacji pasażerskiej**
Internet	• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi. • Rozkład jazdy w formie z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

12. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców Koszalina, jak i poszczególnych gmin powiatu koszalińskiego dopuszcza się zawieranie przez Miasto Koszalin porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego

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

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

Rysunek 20 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie
Źródło: opracowanie własne.

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

Celem zrównoważonego rozwoju jest przede wszystkim ochrona środowiska naturalnego, dlatego w przyszłości planuje się oparcie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Koszalina na autobusach zeroemisyjnych. Należy jednak podkreślić, że MZK stanowi jedną z jednostek wchodzących w skład m.in. systemu obrony cywilnej miasta. Z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz konieczności zapewnienia ciągłości funkcjonowania komunikacji miejskiej, również w sytuacjach kryzysowych, niezbędne jest utrzymanie dywersyfikacji rodzajów napędów w taborze autobusowym. Oznacza to unikanie uzależnienia od jednego typu napędu, np. wyłącznie elektrycznego. Z uwagi również na fakt, iż publiczny transport zbiorowy powinien być dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców, również osób starszych i z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, pojazdy będą dostosowane do obsługi każdej grupy społecznej.

Dzięki skutecznym działaniom Miejski Zakład Komunikacji w Koszalinie z powodzeniem rozwiązał problem niedoboru kierowców, który występował w poprzednich latach. Od ponad dwóch lat spółka utrzymuje pełną obsadę etatów, co umożliwia realizację wszystkich zaplanowanych zadań przewozowych.

W związku ze zmianami w zagospodarowaniu przestrzennym Miasta i popytu na przewozy w 2024 r. opracowano koncepcję nowego układu sieci komunikacyjnej koszalińskiej komunikacji miejskiej, która wprost przekłada się na kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Koszalina i gmin, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne.

Do objęcia komunikacją miejską planuje się włączenie następujących ciągów ulic:

- Batalionów Chłopskich – Kwiatkowskiego – Gierczak – Kutrzeby,
- Wąwozowa – Wyki – Doroszewskiego – Staszica (do ul. Jana Pawła II lub – alternatywnie – ulicami Staszica i Kołłątaja do ul. Śniadeckich),
- Wierzbowa – Kalinowa – Topolowa,
- Mytnika – Mieszka I,
- Wołyńska,
- Wrzosów,
- Grzybowa i Rolna.

Planuje się wprowadzenie szerokich zmian w układzie komunikacji miejskiej w Koszalinie, ukierunkowanych na **poprawę dostępności transportu publicznego** w różnych częściach Miasta. Działania te będą koncentrować się na **lepszym skomunikowaniu nowych i rozwijających się osiedli**, takich jak Jamno, Sarzyno itp. z centrum Miasta oraz z głównymi punktami przesiadkowymi.

Szczególny nacisk zostanie położony na **wzmocnienie obsługi południowych i zachodnich rejonów Koszalina**, w tym terenów wokół ul. Szczecińskiej, Strefy Ekonomicznej i Bonina. Dzięki temu mieszkańcy tych obszarów będą mogli korzystać z wygodniejszych połączeń z centrum, dworcem kolejowym i kluczowymi obiektami użyteczności publicznej.

W planach znajdzie się również **lepsza integracja komunikacji autobusowej z koleją**, m.in. poprzez obsługę nowego przystanku kolejowego Koszalin Politechnika oraz usprawnienie powiązań z dworcem PKP.

Planuje się wprowadzenie nowych linii okrężnych obsługujących południową część Koszalina.

Zmiany będą też zmierzać do **zwiększenia częstotliwości kursów i poprawy regularności połączeń**, zwłaszcza w godzinach międzyszczytowych, co pozwoli na bardziej niezawodne funkcjonowanie transportu publicznego. Działania te będą realizowane w ramach możliwości budżetowych Miasta.

W rezultacie planowanych działań w Koszalinie powstanie spójniejszy, nowoczesny i lepiej dostosowany do potrzeb mieszkańców system komunikacji miejskiej, obejmujący zarówno rozwijające się osiedla, jak i kluczowe rejony gospodarcze oraz edukacyjne Miasta.

Ważnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest **utworzenie inteligentnego systemu transportowego (ITS)** dla Miasta Koszalina, nadający priorytet dla pojazdów komunikacji miejskiej. Zostanie stworzony System Zarządzania Ruchem – platforma integrująca całość systemu ITS z dodatkowymi rozwiązaniami, takimi jak system zarządzania taborem, monitoring i informacja pasażerska.

W ramach rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie planowane będzie wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technologicznych, które poprawią komfort i dostępność podróży. Jednym z kluczowych kierunków działań będzie **rozwój systemu informacji pasażerskiej**, obejmujący montaż słupów z elektronicznymi tablicami prezentującymi aktualne rozkłady jazdy oraz rzeczywiste czasy przyjazdów i odjazdów autobusów. Planowane jest także zastosowanie tablic z wykorzystaniem technologii e-papieru, umożliwiających prezentację rozkładów jazdy w sposób energooszczędny i czytelny niezależnie od warunków oświetleniowych. System ten zostanie zintegrowany z informacjami o dostępności rowerów miejskich, co ułatwi planowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu.

Kolejnym elementem będzie **rozbudowa sieci biletomatów**, zarówno stacjonarnych, jak i mobilnych. Biletomaty stacjonarne będą zasilane energią z odnawialnych źródeł (OZE), w tym paneli fotowoltaicznych, co pozwoli na ich całkowicie autonomiczne działanie. Umożliwią one szybki i wygodny zakup biletów przy użyciu płatności bezgotówkowych. Z kolei biletomaty mobilne w autobusach zapewnią możliwość zakupu biletów bezpośrednio podczas podróży, również w formie elektronicznej.

Istotnym kierunkiem rozwoju będzie również **modernizacja infrastruktury przystankowej**, w tym montaż nowych, ekologicznych „zielonych przystanków". Będą one nie tylko pełnić funkcję użytkową, ale także pozytywnie wpłyną na estetykę przestrzeni miejskiej oraz mikroklimat dzięki zastosowaniu rozwiązań opartych na zieleni i odnawialnych źródłach energii.

Planowane inwestycje mają na celu zwiększenie wygody pasażerów, poprawę jakości obsługi i ograniczenie emisji CO_2, a także wzmocnienie roli transportu publicznego jako nowoczesnego, przyjaznego środowisku i dostępnego środka komunikacji w Koszalinie.

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są węzły przesiadkowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie oraz inne środki transportu. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich miejsc powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów.

Jednym z kluczowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie będzie dalsza **integracja różnych środków transportu** poprzez rozwój i modernizację istniejących oraz budowę nowych centrów przesiadkowych. Obecnie w mieście funkcjonują dwa takie węzły – przy dworcu kolejowym i autobusowym oraz w rejonie ul. Wąwozowej. Planowane jest także **utworzenie nowego centrum przesiadkowego Jamno**, które stanie się kolejnym ważnym elementem integrującym transport miejski, kolejowy i alternatywne formy mobilności. Obiekt ten będzie obejmował nie tylko autobus i rower miejski, ale również przeprawy statkiem z Jamna do Mielna.

Centrum przesiadkowe Jamno stworzy warunki do rozwoju połączeń o charakterze turystycznym i rekreacyjnym. Istotnym uzupełnieniem funkcjonowania centrum przesiadkowego Jamno powinno być uruchomienie bezpośredniego połączenia pomiędzy przystanią Jamno a centrum Miasta Koszalina w formie sezonowej linii turystycznej. Połączenie to mogłoby funkcjonować w okresie wakacyjnym, skorelowane z harmonogramem kursowania statku „Julek", bądź zostać zrealizowane poprzez czasową modyfikację tras jednej z istniejących linii komunikacji miejskiej w sezonie letnim.

Istotnym elementem jest wzmocnienie połączeń transportowych na relacji Koszalin – Mielno. Zarówno mieszkańcy, jak i turyści wykazują duże zainteresowanie funkcjonowaniem całorocznych połączeń pomiędzy tymi miejscowościami, realizowanych z wykorzystaniem transportu kolejowego (szynobus) oraz uzupełniającej komunikacji autobusowej. Rozwiązanie to pozwoli na poprawę dostępności transportowej nadmorskiego obszaru turystycznego, wzmocnienie powiązań funkcjonalnych Koszalina z Mielnem oraz zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

Równolegle konieczne jest prowadzenie działań promocyjnych i informacyjnych dotyczących rejsów statkiem „Julek", obejmujących m.in. komunikację w przestrzeni miejskiej, materiały informacyjne w pojazdach komunikacji zbiorowej, węzłach przesiadkowych oraz kanałach cyfrowych miasta. Działania te pozwolą zwiększyć rozpoznawalność oferty, poprawić dostępność informacji dla mieszkańców i turystów oraz wzmocnić rolę transportu wodnego jako integralnego elementu systemu mobilności miejskiej i oferty turystycznej Koszalina.

W ramach dalszego rozwoju systemu zakłada się, że istniejące parkingi przy centrach przesiadkowych zostaną zmodernizowane i przystosowane do pełnienia w pełni funkcji parkingów typu Park&Ride, umożliwiających kierowcom pozostawienie pojazdu i kontynuowanie podróży

transportem publicznym. Takie rozwiązanie ma zachęcać mieszkańców do ograniczenia codziennego korzystania z samochodów, szczególnie w dojazdach do centrum Miasta.

Istotnym elementem rozwoju infrastruktury transportowej będzie również **rozbudowa systemu parkingów Park&Ride oraz Kiss&Ride** w powiązaniu z nowo powstałymi przystankami kolejowymi Koszalin Politechnika i Koszalin Wschodni. Nowe parkingi zostaną wyposażone w Dynamiczny System Informacji Pasażerskiej (DSIP) oraz **Zintegrowany System Biletowy**, który umożliwi zakup jednego biletu na pociąg i parking.

Rozwój infrastruktury przesiadkowej i parkingowej ma na celu stworzenie zintegrowanego systemu mobilności miejskiej, w którym różne środki transportu będą się wzajemnie uzupełniały, zapewniając mieszkańcom Koszalina wygodne, szybkie i ekologiczne możliwości przemieszczania się po mieście i jego okolicach.

Integracja systemów transportu publicznego na różnym szczeblu obejmującym przewozy w obszarze KKBOF, ma na celu stworzenie jednolitego, funkcjonalnego systemu. To podejście podnosi atrakcyjność transportu publicznego i zwiększa jego konkurencyjność w porównaniu do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych powinna obejmować trzy główne obszary:

- wprowadzenie jednolitego sytemu taryfowego,
- wprowadzenie wspólnej oferty przewozowej,
- koordynację rozkładów jazdy,
- tworzenie węzłów przesiadkowych.

Należy podjąć działanie zmierzające do wprowadzenia zintegrowanego systemu biletowego, umożlwiającego podróż na jednym bilecie na obszarze całego KKBOF. W dalszej kolejności należy dążyć do dołączenia do tego systemu przewozów kolejowych.

W nowych i rozwijających się rejonach Koszalina powinny zostać zaprojektowane odpowiednie korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z właściwie rozmieszczonymi przystankami, zapewniającymi mieszkańcom wygodny dostęp do transportu zbiorowego. Niezbędne będzie również uwzględnienie zaplecza socjalnego dla kierowców oraz pętli autobusowych, umożliwiających bezpieczne manewrowanie i postój pojazdów.

Wzdłuż głównych korytarzy transportowych ulice powinny być projektowane z pasami ruchu przeznaczonymi wyłącznie dla autobusów, co pozwoli na usprawnienie przejazdów i zwiększenie punktualności komunikacji miejskiej. Dodatkowo zaleca się, aby wzdłuż tych tras powstawały ścieżki rowerowe, wspierające rozwój zrównoważonej mobilności w mieście.

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom z niepełnosprawnościami, do zadań własnych samorządów należy także

zapewnienie mobilności osobom nieposiadającym własnego środka transportu, w tym osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści). Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym.

Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy:

Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

- Droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych,
- pokonanie jezdni prowadzącej do przystanku powinno być wyznaczone i bezpieczne dzięki obniżeniu wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracaniu długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.).

Odpowiednia organizacja przystanku

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

Odpowiednie wyposażenie przystanku

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

Dostępność przystanku

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

Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego:

Rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego oraz powiązanej z nią sieci nowoczesnych, zrównoważonych systemów komunikacji pieszej i rowerowej dla poprawy warunków codziennej mobilności.

Zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej publicznego transportu zbiorowego.

Promocja i rozwój rozwiązań w zakresie integracji funkcjonalno–przestrzennej podsystemów transportowych, np. P&R, K&R.

Tworzenie spójnych tras rowerowych.

Doskonalenie kwalifikacji i motywujących warunków pracy pracowników miejskiego systemu transportowego.

W ramach planów rozwoju sieci komunikacji miejskiej, poza obszarami już wskazanymi w pkt 12, do dalszego rozważenia w przyszłości pozostaje objęcie obsługą komunikacyjną innych terenów miasta, które mogą wymagać poprawy dostępności transportem zbiorowym. Dotyczy to w szczególności obszarów o rosnącej lub skoncentrowanej zabudowie mieszkaniowej oraz terenów generujących istotne potoki ruchu. W tym kontekście jako obszary wymagające dalszych analiz można wskazać m.in. rejon ul. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Zwycięstwa do ul. 4 Marca, charakteryzujący się znaczną liczbą mieszkańców oraz relatywnie dużymi odległościami do istniejących przystanków komunikacji miejskiej. Ewentualne objęcie tego obszaru obsługą transportem zbiorowym byłoby uzależnione od uwarunkowań infrastrukturalnych. Ponadto, w dłuższej perspektywie czasowej, jako kierunki możliwego rozwoju sieci komunikacyjnej można rozważać: zapewnienie połączenia komunikacją miejską Specjalnej Strefy Ekonomicznej z rejonem cmentarza, utworzenie bezpośredniego połączenia pomiędzy pętlami „Os. Bukowe" i „Wąwozowa" z wykorzystaniem ciągu ulic Staszica i Akademickiej, a także potencjalne wykorzystanie ulic Chrząszczyńskiego oraz Stawisińskiego dla potrzeb obsługi komunikacji miejskiej.

Powyższe postulaty należy traktować jako istotne kierunki do rozpatrzenia w przyszłych pracach planistycznych i analitycznych, których realizacja będzie uzależniona od uwarunkowań technicznych, finansowych oraz organizacyjnych. Ujęcie ich w planie transportowym nie stanowi zobowiązania do realizacji, lecz wskazuje na potrzebę uwzględniania ich przy dalszym rozwoju systemu komunikacji miejskiej w celu stopniowej poprawy dostępności transportu zbiorowego dla mieszkańców.

13. Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

13.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego

W okresie planowania przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego,
- prowadzenie badań marketingowych, co około 2 lata, dotyczących:
  - wielkości popytu,
  - przekrojowej struktury popytu,

  prowadzenie badań marketingowych, co około 4 lata, dotyczących:
  - preferencji komunikacyjnych.

  Alternatywną formą prowadzenia badań marketingowych jest wyposażenie 10% autobusów w automatyczne liczniki (bramki) pasażerów, umożliwiające bezosobowe pozyskiwanie danych o przepływie pasażerów w każdym pojeździe.
- rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,
- realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego,
- modelowanie więźby ruchu w oparciu o analizę danych pozyskanych z systemu monitoringu oraz, w razie potrzeby, zastosowanie specjalistycznego oprogramowania wspomagającego prognozowanie zachowań i natężeń ruchu pasażerskiego.

Tabela 30 Wskaźniki monitorowania realizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego

Badany element Planu	Zakres i narzędzie badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	• udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatora; • udział pojazdów wyposażonych w zapowiedzi głosowe przystanków; • stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia; • relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego; • liczba przystanków na 1 km^2.
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	• struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin; • udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego i elektrycznych w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu.
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	• struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin.
Efektywność ekonomiczna transportu osób	• wskaźnik odpłatności usług [%]; • amortyzacja taboru/koszty ogółem [%].
Integracja transportu	• liczba przystanków węzłowych integrujących transport miejski oraz transport regionalny.
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	• wielkość popytu; • struktura popytu; • wskaźniki odpłatności usług – w przekroju linii i obszarów.
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	• cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców.

Źródło: opracowanie własne stanowiące kontynuacje zapisów Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego.

13.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miejską w Koszalinie.

14. Spisy wykresów, tabel, rysunków i map

14.1. Spis tabel

Tabela 1 Liczba ludności osiedli w Koszalinie 17
Tabela 2 Ruch naturalny i wędrówkowy na obszarze Miasta Koszalina w latach 2019-2024. 25
Tabela 3 Wykaz linii przewoźników prywatnych realizowanych na terenie objętym Planem transportowym nie wykraczające poza powiat koszaliński 27
Tabela 4 Linie komunikacyjne organizowane przez ZDiT 33
Tabela 5 Liczba wozokilometrów i statkogodzin w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Koszalin w latach 2022 – 2024 34
Tabela 6 Średnia dzienna liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Koszalinie w II kwartale 2025 r. 34
Tabela 7 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej 36
Tabela 8 Szlaki rowerowe przebiegające przez Koszalin 55
Tabela 9 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Miasta Koszalina w latach 2014–2024 64
Tabela 10 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu powiatu koszalińskiego w latach 2014–2024 65
Tabela 11 Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza w mieście Koszalin 66
Tabela 12 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2020-2024 69
Tabela 13 Liczbowe i procentowe zestawienie liczby pasażerów odnotowanych na poszczególnych liniach komunikacyjnych – październik/listopad 2023 r. 71
Tabela 14 Wielkość potoków pasażerskich w interwałach 3-godzinnych 1,5-godzinnych 72
Tabela 15 Prognozowana struktura ludności do roku 2060. 77
Tabela 16 Ważniejsze urzędy i instytucje w Koszalinie 79
Tabela 17 Placówki oświatowe w Koszalinie 80
Tabela 18 Uczelnie wyższe na terenie Koszalina 82
Tabela 19 Ważniejsze obiekty sportowe i kulturowe w Koszalinie 85
Tabela 20 Ważniejsze placówki służby zdrowia w Koszalinie 86
Tabela 21 Główne obiekty handlowo-usługowe w Koszalinie 87
Tabela 22 Ceny biletów w strefie A 95
Tabela 23 Ceny biletów w strefie A dla posiadaczy Koszalińskiej Karty Mieszkańca 96
Tabela 24 Ceny biletów w strefie B (w tym A) 96
Tabela 25 Ceny biletów w strefie B (w tym A) dla przeprawy statkiem 97

Tabela 26 Ceny biletów w strefie B (w tym A) dla transportu autobusowe oraz przeprawy statkiem 97
Tabela 27 Całkowite koszty poniesione na komunikacje miejską w latach 2022-2024. 100
Tabela 28 Wpływy ze sprzedaży biletów oraz z opłat dodatkowych w latach 2022-2024. 101
Tabela 29 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem 116
Tabela 30 Wskaźniki monitorowania realizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Miasta Koszalina i gmin ościennych, które zawarły z Gminą Miasto Koszalin porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego 138

14.2. Spis wykresów

Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Miasta Koszalina w latach 2005 – 2024 22
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Mieście Koszalin w latach 2005-2024. 24
Wykres 3 Liczba wykonanych wozokilometrów na poszczególnych liniach w ciągu dnia w podziale na dni tygodnia 35
Wykres 4 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie zachodniopomorskim, powiecie koszalińskim oraz powiecie m. Koszalin w latach 2015-2024. 53
Wykres 5 Liczba przewiezionych pasażerów – październik/listopad 2023 r. 74
Wykres 6 Krzywa popytu dla całej sieci komunikacji miejskiej w Koszalinie 75
Wykres 7 Prognozowana liczba ludności do roku 2060. 77
Wykres 8 Hierarchizacja postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem koszalińskiej komunikacji miejskiej, najistotniejsza cecha 91
Wykres 9 Cechy koszalińskiej komunikacji miejskiej wymagające poprawy, liczba wystąpień każdej z cech 92
Wykres 10 Deklarowana częstotliwość korzystania z linii nocnej 93

14.3. Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie Miasta Koszalina 16
Rysunek 3 Stopa bezrobocia rejestrowanego w Mieście Koszalin w latach 2016, 2020, 2024 26
Rysunek 4 Sieć autobusowa przewoźników prywatnych 29
Rysunek 5 Sieć kolejowa w Gminie Miasto Koszalin oraz w gminach, z którymi zostało zawarte porozumienie międzygminne 30
Rysunek 6 Schemat komunikacji organizowanej przez ZDiT 32
Rysunek 7 Schemat przeprawy statkiem 33
Rysunek 8 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego 47
Rysunek 9 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Miasta Koszalina 49

Rysunek 10 Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Koszalina wraz z obszarami i kierunkami interwencji 50
Rysunek 11 Sieć drogowa Miasta Koszalin 54
Rysunek 12 Infrastruktura rowerowa na terenie Koszalina 56
Rysunek 13 Mapa stacji Koszalińskiego Roweru Miejskiego 57
Rysunek 14 Strefa płatnego parkowania w Mieście Koszalin 58
Rysunek 15 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa zachodniopomorskiego 66
Rysunek 16 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa zachodniopomorskiego 67
Rysunek 17 Obszar Podstrefy „Koszalin" Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej 84
Rysunek 18 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 89
Rysunek 19 Geograficzne położenie infrastruktury ładowania 112
Rysunek 20 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w Koszalinie w 2025 r. 114
Rysunek 21 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Koszalinie 128