



# **STRATEGIA TRANSPORTOWA MIASTA SZCZECINEK NA LATA 2010-2020**



Szczecinek, 1 września 2010 roku

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Zgodnie z umową nr R-03/2010 prace nad Strategią Transportu Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 były koordynowane

ze strony Wykonawcy przez prof. dr. hab. inż. Tomasza Krzyżyńskiego,  
a ze strony Zamawiającego przez Jolantę Mikołajewską,

przy czynnej współpracy powołanego  
Zarządzeniem nr 41/10 Burmistrza Miasta Szczecinek z dnia 18 maja 2010 roku  
Zespołu ds. Strategii Transportowej Miasta Szczecinek w składzie:

Daniel Rak – przewodniczący zespołu,  
Jolanta Mikołajewska – członek,  
Maciej Makselon – członek,  
Wiesław Drewnowski – członek,  
Bogumił Kłyk – członek.

W opracowanej Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 zostały zawarte materiały źródłowe udostępnione przez Urząd Miasta Szczecinek, na wykorzystanie których Wykonawca opracowujący strategię uzyskał zgodę.

Opracowanie Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020  
było finansowane ze środków Unii Europejskiej  
w ramach realizowanego w Szczecinku  
projektu Civitas Renaissance.

**Szczecinek 2010**

## Spis treści

1.	Podstawa opracowania – dokumenty programowe, założenia .....	5
2.	Proces i metoda opracowania strategii .....	8
2.1.	Cele, kierunki i projekty strategiczne .....	8
2.2.	Struktura strategii .....	10
2.3.	Założenia i kryteria do identyfikacji i weryfikacji projektów do strategii .....	11
3.	Uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek .....	12
3.1.	Społeczno-gospodarcze i przestrzenne uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek .....	12
3.2.	Krajowe, regionalne i lokalne uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek .....	15
3.3.	Uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek wynikające ze Strategii Rozwoju Regionu, w tym Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego .....	27
3.4.	Uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek wynikające ze Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek, Lokalnego Programu Rewitalizacji oraz innych dokumentów .....	30
3.4.1.	Strategia Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2013 .....	30
3.4.2.	Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Szczecinek na lata 2007-2013 .....	33
3.4.3.	Wieloletnie programy inwestycyjne realizowane w roku 2010 i latach kolejnych .....	33
3.4.4.	Projekt I: Poprawa układu komunikacyjnego miasta Szczecinek .....	33
3.4.5.	Projekt II: Wzmocnienie potencjału transportu publicznego w Szczecinku poprzez zakup nowych autobusów .....	34
4.	Infrastruktura transportu drogowego .....	36
4.1.	Strefy parkowania – zarządzanie .....	36
4.2.	Strefy ograniczonej prędkości .....	38
4.3.	Strefy ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych .....	39
4.4.	Strefy dla ruchu pieszego i rowerowego .....	39
5.	Infrastruktura i system transportu kolejowego .....	42
6.	Środki transportu drogowego w Szczecinku .....	43
6.1.	Komunikacja Miejska w Szczecinku .....	43
6.2.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinku .....	46
6.3.	Linia Mikrobuserowa M. ....	48
6.4.	Środek transportu miejskiego w postaci taksówek (Taxi) .....	48
6.5.	Indywidualne środki transportu .....	49
7.	Infrastruktura i system transportu wodnego .....	49
7.1.	Szczecinecki tramwaj wodny „Bayern” oraz statek spacerowy „Księżna Jadwiga” .....	49
7.2.	Szczecineckie taksówki wodne .....	51
7.3.	Możliwości rozwoju infrastruktury i systemu transportu wodnego w Szczecinku .....	51
8.	Plan mobilności miasta Szczecinek .....	52
8.1.	Informacje podstawowe .....	52
8.2.	Etap I – zdefiniowanie celów planu mobilności dla miasta Szczecinek .....	54
8.3.	Etap II – określenie zakresu działania .....	54
8.4.	Etap III – charakterystyka stanu bazowego .....	54
8.4.1.	Badania ankietowe zachowań komunikacyjnych i preferencji mieszkańców miasta, gminy i powiatu szczecineckiego .....	54
8.4.2.	Infrastruktura i system transportu rowerowego i riksza na terenie miasta Szczecinek .....	60
8.5.	Etap IV – wyznaczenie działań koniecznych do realizacji w ramach planu mobilności i ich realizacja praktyczna .....	65
8.5.1.	Plan poruszania się po mieście Szczecinek z uwzględnieniem transportu miejskiego i zewnętrznego, wypożyczalni rowerów, riksza i miejsc parkingowych .....	67
8.6.	Etap V – ocena rozwiązań wdrożonych w ramach planu mobilności .....	72
9.	Redukcja hałasu na terenie miasta Szczecinek .....	73
9.1.	Identyfikacja źródeł hałasu i charakterystyka terenu .....	73

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

9.2.	Przyjęte kryteria oceny hałasu .....	74
9.3.	Metodyka wykonania analizy akustycznej.....	75
9.4.	Analiza wyników obliczeń i wnioski .....	79
10.	Projekty strategiczne zidentyfikowane do realizacji celów strategii.....	79
11.	Wdrożenie i monitorowanie Strategii Transportowej Miasta Szczecinek .....	81
A.	Materiały źródłowe .....	82
B.	Załącznik 1 – infrastruktura parkingów w mieście Szczecinek .....	83
C.	Załącznik 2 – mapy hałasu.....	105

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

## 1. Podstawa opracowania – dokumenty programowe, założenia

Podstawą opracowania Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 jest Zarządzenie nr 41/2010 Burmistrza Miasta Szczecinek z dnia 18 maja 2010 roku w sprawie powołania Zespołu ds. Strategii Transportowej Miasta Szczecinek [11].

Na podstawie § 11 ust. 2 i 3 Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Szczecinek stanowiącego załącznik do Zarządzenia nr 46/09 Burmistrza Miasta Szczecinek z dnia 1 kwietnia 2009 r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Szczecinek zarządzam, co następuje:

§ 1.1. Powołuję Zespół ds. Strategii Transportowej Miasta Szczecinek w składzie:

- 1) Daniel Rak – przewodniczący zespołu,
- 2) Jolanta Mikołajewska – członek,
- 3) Maciej Makselon – członek,
- 4) Wiesław Drewnowski – członek,
- 5) Bogumił Kłyk – członek.

2. Zespół, o którym mowa w ust.1, będzie brał udział w pracach związanych z wykonywaniem Strategii Transportowej Miasta Szczecinek zgodnie z ramowym planem Strategii Transportowej Miasta Szczecinek stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszego zarządzenia oraz harmonogramem prac stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Burmistrz Miasta  
Jerzy Hardie-Douglas

Załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 41/10 [11]

### **Ramowy plan Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010 - 2020**

1. W trakcie przygotowania Strategii Transportowej Miasta Szczecinek będzie ustalona aktualna sytuacja transportowa miasta. Zgromadzone zostaną dane o wszystkich aspektach funkcjonowania komunikacyjnego Miasta Szczecinek.
2. Strategia Transportowa Miasta Szczecinek pokaże także pewne trendy rozwojowe i będzie podstawą do obiektywnej, opartej na faktach, oceny możliwości dalszego rozwoju miasta Szczecinek w tym zakresie. Będzie ona zawierać także opis stanu, do którego będzie się można odwoływać w trakcie realizacji strategii, śledząc postępy wdrażania zaplanowanych działań w kolejnych latach.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

3. Strategia Transportowa Miasta Szczecinek powinna zawierać:
  - 1) Podstawa opracowania – dokumenty programowe, założenia
  - 2) Proces i metoda opracowania Strategii
    - cele, kierunki i projekty strategiczne
    - struktura Strategii
    - założenia i kryteria do identyfikacji i weryfikacji projektów do Strategii
  - 3) Uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek
    - regionalne i krajowe,
    - społeczno-gospodarcze i przestrzenne,
    - wynikające ze Strategii Rozwoju Regionu, w tym Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego
    - wynikające ze Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek, Lokalnego Programu Rewitalizacji
  - 4) Infrastruktura transportu drogowego
    - Strefy parkowania – zarządzanie
    - Strefy ograniczonej prędkości
    - Strefy ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych
    - Strefy dla ruchu pieszego i rowerowego
  - 5) Infrastruktura i system transportu kolejowego
  - 6) Infrastruktura i system transportu wodnego – możliwości rozwoju
  - 7) Komunikacja miejska
  - 8) Plan mobilności – (plan poruszania się po mieście z uwzględnieniem transportu miejskiego i zewnętrznego, wypożyczalni rowerów, rikszy i miejsc parkingowych)
  - 9) Redukcja hałasu w mieście – uwzględnienie map akustycznych
  - 10) Projekty strategiczne zidentyfikowane do realizacji celów strategii
  - 11) Wdrażanie i monitorowanie Strategii
4. Strategia powinna uwzględniać ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa.
5. Niniejszy ramowy plan Strategii Rozwoju Transportu Miasta Szczecinek wskazuje, jakie obszary tematyczne powinny być zawarte w opracowaniu.
6. Istnieje możliwość dodawania punktów w Strategii Rozwoju Transportu Miasta Szczecinek po wcześniejszych uzgodnieniach pomiędzy stronami umowy.
7. Proces tworzenia Strategii Transportowej Miasta Szczecinek będzie wspólną pracą wykonawcy i samorządu miasta. Aktywny udział pracowników urzędu i szerokiej reprezentacji społeczności lokalnej pozwoli na sporządzenie rzetelnego obrazu sytuacji transportowej miasta oraz określenie realnych zadań do realizacji. Dlatego też w realizację projektu w miarę możliwości zostaną zaangażowani pracownicy Urzędu Miasta Szczecinek i wszystkich jego jednostek oraz instytucji i przedsiębiorstw na terenie miasta istotnych w fazie przygotowywania Strategii Transportowej Miasta Szczecinek (zbieraniu niezbędnych danych, ich weryfikacji i interpretacji), biorąc udział w dyskusjach i konsultacjach.

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Załącznik nr 2 do zarządzenia nr 41/2010 – Harmonogram prac nad Strategią Transportową Miasta Szczecinek [11]

Zadanie	Do kiedy	Wykonanie		Uwagi	Uczestnicy z Miasta Szczecinek
		Wykonawca	Miasto		
POWOŁANIE ZESPOŁU DS. STRATEGII TRANSPORTOWEJ MIASTA SZCZECINEK	21 maja	X	X		
1. ZBIERANIE DANYCH, ICH INTERPRETACJA I OPISYWANIE	od 21 maja	X	X		Pracownicy jednostek organizacyjnych urzędu i miasta, Politechnika Koszalińska
	do 15 czerwca				
2. SPOTKANIE KONSULTACYJNE W MIEŚCIE	15 czerwiec – 30 czerwiec	X	X	Wizyta konsultanta w mieście Szczecinek do ustalenia	Osoby odpowiedzialne za opracowanie raportu Kierownicy jednostek i wydziałów, Komisje Rady, Politechnika Koszalińska
2.1. Weryfikacja danych i opisów					
2.2. Formułowanie wniosków z analizy					
3. OPRACOWANIE WSTĘPNEJ WERSJI STRATEGII TRANSPORTOWEJ MIASTA SZCZECINEK	30 lipiec	X		Praca konsultantów	Współpraca koordynatora ze strony miasta oraz Politechniki Koszalińskiej
4. POPRAWKI NANOSZONE PRZEZ MIASTO	31 sierpień		X		Wydziały Urzędu, Komisje Rady, inne instytucje
5. EDYCJA OSTATECZNEJ WERSJI STRATEGII TRANSPORTOWEJ MIASTA SZCZECINEK	1 wrzesień	X		Praca konsultantów	Współpraca koordynatora ze strony miasta Szczecinek
6. PRZYJĘCIE STRATEGII TRANSPORTOWEJ PRZEZ RADĘ MIASTA	wrzesień/ październik 2010	X	X	Udział konsultanta w komisjach rady miasta i w sesji	
7. DYŻURY W RAMACH KONSULTACJI	cały okres trwania umowy	X		Konsultant do dyspozycji miasta Szczecinek (e-mail, telefon-indywidualna praca, ewentualne wizyty w Urzędzie Miasta)	

## 2. Proces i metoda opracowania strategii

### 2.1. Cele, kierunki i projekty strategiczne

W Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017 sformułowano następującą deklarację [8]:

**„Szczecinek – miasto rozwoju gospodarczego, bezpieczne, przyjazne mieszkańcom, turystom i inwestorom”.**

Określona w ten sposób misja miasta dobrze koresponduje z misją powiatu szczecineckiego zapisaną w Strategii Rozwoju Powiatu Szczecineckiego do roku 2015, która brzmi następująco:

**„Wszechstronny rozwój Ziemi Szczecineckiej, miejsca czystego ekologicznie, o dużych walorach turystycznych poprzez zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej gmin w oparciu o lokalną bazę gospodarczą, edukacyjną i zasoby naturalne, zapewniający podniesienie jakości życia mieszkańców oraz wzmocnienie pozycji regionu w województwie zachodniopomorskim”.**

Elementem, który umożliwi rozwój gospodarczy miasta, stworzy miasto przyjazne mieszkańcom, inwestorom i turystom, a zarazem tym, bez którego wypełnienie założonej misji nie będzie możliwe, jest system transportowy miasta. Bez rozwoju infrastruktury i systemu transportowego miasta nie będzie możliwy rozwój miasta Szczecinek.

Ocena stanu obecnego infrastruktury i systemu transportowego miasta oraz sformułowania celów, priorytetów i działań, które powinny stać się podstawowym instrumentem kreującym politykę transportową miasta zostało opracowane i zdefiniowane w Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020.

Misją Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 jest

***budowa zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego transportu na terenie miasta Szczecinek.***

Zrównoważony transport na terenie miasta Szczecinek, to transport zorganizowany z poszanowaniem zasad zrównoważonego rozwoju. Spełniający wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa.

Transport dostępny to tak zorganizowany transport, który jest dostępny dla mieszkańców miasta, gminy i powiatu szczecineckiego oraz turystów odwiedzających Szczecinek. Jednocześnie dostępny również dla towarów i ładunków.

Zintegrowany transport miasta Szczecinek to transport zintegrowany z lokalnym, regionalnym, wojewódzkim oraz krajowym systemem transportowym.

Misja Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 jest zgodny z misją i priorytetowymi celami zapisanymi w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.



# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Osiągnięcie misji Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 będzie możliwe poprzez realizację dwóch projektów strategicznych, w ramach których wyszczególniono projekty realizacyjne i zadania do wykonania.

## **Projekt strategiczny I**

Cel strategiczny: *Integracja systemu transportowego Szczecinka z systemem transportowym regionu, województwa i kraju.*

Projekty realizacyjne i zadania do wykonania:

- budowa obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi krajowej nr 11 i łącznicy w ciągu drogi krajowej nr 20,
- budowa tzw. małej obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 172,
- budowa, przebudowa i modernizacja ulic i chodników na terenie miasta zgodnie z przyjętym harmonogramem w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017,
- budowa, przebudowa i modernizacja dróg i ulic na terenie miasta zapisanych w wieloletnich programach inwestycyjnych realizowanych w roku 2010 i latach kolejnych,
- modernizacja infrastruktury kolejowej zapisana w Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.

## **Projekt strategiczny II**

Cel strategiczny: *Realizacja zrównoważonego i dostępnego transportu na terenie miasta Szczecinek.*

Projekty realizacyjne i zadania do wykonania:

- poprawa jakości transportu zbiorowego poprzez modernizację i unowocześnienie taboru autobusowego Komunikacji Miejskiej w Szczecinku, w tym zakup nowych autobusów miejskich,
- dostosowanie autobusów do przewozu osób niepełnosprawnych,
- dostosowanie autobusów do przewozu rowerów,
- modernizacja przystanków autobusowych polegająca na ich wymianie i dostosowaniu dla osób niepełnosprawnych i rowerzystów,
- dalsza rozbudowa elektronicznego systemu informacji pasażerskiej,
- stworzenie zintegrowanego systemu cenowo-biletowego obejmującego transport autobusowy, wodny i system wypożyczalni rowerów i rikszy,
- budowa parkingów na terenie miasta zgodnie z przyjętym harmonogramem w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017,
- wytyczanie, budowa lub modernizacja miejsc parkingowych w obrębie ciągów rowerowych,
- modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego, w tym budowa nowych ścieżek rowerowych, zadania zapisane w wieloletnim programie inwestycyjnym realizowanym w latach 2010 i kolejnych,
- poprawa układu komunikacyjnego miasta polegająca na realizacji zadań zapisanych w wieloletnim programie inwestycyjnym realizowanym w roku 2010 i latach kolejnych,
- usprawnienie obsługi środkami transportu zbiorowego obszaru miasta i jego dwóch nowych dzielnic (Trzesieki i Świątek) poprzez wprowadzenie np. autobusów wahadłowych, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów lub uruchomienie

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

- nowych linii autobusowych albo autobusu lub busów na telefon (system funkcjonuje m.in. w Krakowie),
- ograniczenie poziomów emisji hałasu w centrum miasta poprzez budowę ekranów, wymianę nawierzchni na cichą, poprawę płynności ruchu na ulicy Kardynała Wyszyńskiego i 28 Lutego, ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych w centrum miasta, ograniczenie przejazdów tranzytowych, wymianę okien,
  - rozwój transportu wodnego w mieście,
  - zarządzanie miejscami parkingowymi,
  - stworzenie internetowej platformy informacyjnej z danymi o możliwości poruszania się po mieście rowerem, riksami, środkami transportu wodnego, środkami transportu zbiorowego oraz informacjami odnośnie miejsc parkingowych w mieście i możliwości wyznaczania tras przejazdu proekologicznymi środkami transportu,
  - wdrożenie planu mobilności dla miasta,
  - opracowanie planu miasta z zaznaczoną infrastrukturą transportu rowerowego i riks (ścieżki rowerowe, miejsca parkingowe dla rowerów, punkty wypożyczania rowerów i riks, punkty napraw rowerów itp.),
  - opracowanie planu miasta z naniesionymi liniami i przystankami Komunikacji Miejskiej w Szczecinku, Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej i Linii Mikrobusowej M,
  - poprawa organizacji komunikacji taksówkowej na terenie miasta Szczecinek poprzez modernizację istniejących miejsc postojowych, organizację nowych miejsc postojowych w pobliżu instytucji publicznych w tym szpitala oraz dodanie w wyznaczonych miejscach w mieście pod znakami zakazu zatrzymywania tabliczki z napisem „nie dotyczy taxi do 1 minuty”,
  - ustanowienie na terenie miasta II strefy opłat ze względu na poszerzenie granic miasta o Trzesiekę i Świątki,
  - usprawnienie komunikacji między dworcami PKS i PKP, które obecnie są rozmieszczone w dwóch różnych częściach miasta, co znacznie utrudnia przemieszczanie się pasażerów pomiędzy poszczególnymi dworcami lub rozważenie możliwości przeniesienia dworca PKS w okolice dworca PKP.

### 2.2. Struktura strategii

Struktura strategii została oparta na Ramowym Planie Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 zamieszczonym jako załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 41/10 Burmistrza Miasta Szczecinek z dnia 18 maja 2010 roku.

W rozdziale 1 przedstawiono dokumenty programowe i założenia wymagane do opracowania Strategii Transportowej Miasta Szczecinek.

W rozdziale 2 przedstawiono procesy i metody opracowania Strategii Transportowej Miasta Szczecinek.

W rozdziale 3 scharakteryzowano uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek. W punkcie tym omówiono uwarunkowania społeczno-gospodarcze i przestrzenne uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek oraz krajowe, regionalne i lokalne uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek. W następnym podrozdziale omówiono uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek wynikające ze Strategii Rozwoju Regionu, w tym Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020. Następnym podrozdziałem to charakterystyka uwarunkowań transportowych miasta

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Szczecinek wynikające ze Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017 oraz Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Szczecinek na lata 2007-2013.

W rozdziale 4 scharakteryzowano infrastrukturę transportu drogowego, w której wyróżniono strefy parkowania, strefy ograniczonej prędkości, strefy ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych oraz strefy dla ruchu pieszego i rowerowego.

W rozdziale 5 przedstawiono infrastrukturę i system transportu kolejowego w mieście, gminie i powiecie szczecineckim.

W rozdziale 6 scharakteryzowano środki transportu drogowego w Szczecinku. W rozdziale tym wyróżniono pięć podrozdziałów, w których kolejno omówiono poszczególne środki transportu drogowego dostępne w mieście, do których zaliczamy: Komunikację Miejską w Szczecinku, Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinku, Linię Mikrobusową M, środki transportu miejskiego w postaci taksówek oraz indywidualne środki transportu.

W rozdziale 7 omówiono infrastrukturę i system transportu wodnego w Szczecinku oraz przedstawiono możliwości rozwoju tej formy transportu zbiorowego na terenie miasta.

W rozdziale 8 scharakteryzowano plan mobilności dla miasta Szczecinek. Struktura rozdziału została podzielona na pięć podrozdziałów, w których omówiono informacje podstawowe o tworzeniu i budowaniu planów mobilności. Następnie zdefiniowano pięć etapów, na których została oparta idea planu mobilności dla miasta Szczecinek.

W rozdziale 9 scharakteryzowano zagadnienia redukcji hałasu na terenie miasta Szczecinek z wyszczególnieniem identyfikacji źródeł hałasu i charakterystyki terenu, przyjętych kryteriów oceny hałasu, metodyki przeprowadzonej analizy akustycznej oraz analizy wyników obliczeń i wniosków.

W rozdziale 10 scharakteryzowano projekty strategiczne zidentyfikowane do realizacji celów strategii.

W rozdziale 11 omówiono zasady wdrożenia i monitorowania Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020.

W rozdziale 12 zaprezentowano materiały źródłowe, które zostały wykorzystane przy opracowywaniu Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020.

## **2.3. Założenia i kryteria do identyfikacji i weryfikacji projektów do strategii**

Podczas przygotowywania Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 pracowano w oparciu o ramowy plan strategii, zdefiniowany w Załączniku nr 1 do Zarządzenia nr 41/10 Burmistrza Miasta Szczecinek z dnia 18 maja 2010.

W pracach uwzględniono również zgłaszane propozycje ze strony zespołu ds. strategii.

Na etapie opracowywania strategii uwzględniono również wnioski ze spotkania konsultacyjnego, które odbyło się 17.06.2010 roku w Szczecinku.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Zespół opracowujący Strategię Transportową Miasta Szczecinek na lata 2010-2020 uwzględnił założenia i kryteria wynikające z dokumentów:

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego – Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego nr XXXII/334/2002.
- Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Szczecinek na lata 2007-2013, Szczecinek, listopad 2007.
- Formularz do studiów wykonalności w zakresie infrastruktury transportu publicznego i inteligentnych systemów transportowych, Szczecin, grudzień 2009.
- Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015, Szczecin, sierpień 2002.
- Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Warszawa-Szczecin, październik 2008.
- Prognoza Oddziaływania na Środowisko Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin, listopad 2009.
- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku. Szczecin, grudzień 2005.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2005. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku.
- Strategia Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017, Szczecinek, grudzień 2007.
- Formularz do studiów wykonalności w zakresie infrastruktury transportu publicznego i inteligentnych systemów transportowych: działanie/poddziałanie 2.1.6, 6.4, 6.5. Szczecin, grudzień 2009.
- Załącznik do Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Warszawa-Szczecin 2008.
- Innych dokumentów udostępnionych przez Urząd Miasta Szczecinek, w tym wieloletni program inwestycyjny realizowany w roku 2010 i latach kolejnych.

### 3. Uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek

#### 3.1. Społeczno-gospodarcze i przestrzenne uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek

Miasto Szczecinek, w którym mieszka 40 tysięcy mieszkańców, położone jest w południowo-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego na Pojezierzu Drawskim. Powierzchnia miasta wynosi 48,63 km<sup>2</sup>, z czego tereny zabudowane i przeznaczone pod inwestycję zajmują około 20 %, a pozostały obszar to tereny otwarte, użytkowane w różny sposób: wody powierzchniowe, kompleksy leśne, użytki rolne oraz nieużytki i tereny niezagospodarowane. Miasto usytuowane jest na przesmyku pomiędzy jeziorami Wielimie i Trzesiecko, połączonych rzeczką Niezdobną. Teren w obrębie granic administracyjnych miasta jest bardzo urozmaicony pod względem form geomorfologicznych i wznosi się od 132 do 160 m n.p.m.

Miasto Szczecinek jest siedzibą Starostwa Powiatu Szczecineckiego oraz wiejskiej gminy Szczecinek, co czyni Szczecinek lokalną metropolią skupiającą najważniejsze urzędy i instytucje o zasięgu lokalnym i subregionalnym. Powiat szczecinecki jest położonym na Pojezierzu Szczecineckim i Drawskim oraz jest integralną częścią regionu zachodniopomorskiego (rys. 3.1). Równocześnie powiat graniczy z województwem pomorskim i wielkopolskim. W skład powiatu wchodzi sześć gmin (rys. 3.2), w tym:

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

- o charakterze miejskim – Szczecinek,
- o statusie miejsko-wiejskim – Barwice, Biały-Bór, Borne Sulinowo,
- oraz dwie gminy o charakterze wiejskim – Grzmiąca i Szczecinek.



Rys. 3.1. Położenie powiatu szczecineckiego [9]



Rys. 3.2. Podział powiatu szczecineckiego [16]

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Powiat szczecinecki, miasto Szczecinek, gmina miejska Szczecinek oraz gmina wiejska Szczecinek administracyjnie leżą w granicach województwa zachodniopomorskiego, które jest jednym z 16 województw w Polsce. Pod względem powierzchni Zachodniopomorskie to piąty co do wielkości region w Polsce, zajmujący obszar o powierzchni 22.902 km<sup>2</sup> (co stanowi 7,3 % powierzchni kraju) i liczący 1.697.718 mieszkańców – przy stosunkowo niskiej gęstości zaludnienia wynoszącej 74 osoby/km<sup>2</sup>, gdzie średnia krajowa wynosi ponad 123 osoby/km<sup>2</sup>.

Województwo położone jest w północno-zachodniej Polsce, nad Morzem Bałtyckim. Zachodniopomorskie graniczy z trzema innymi województwami – na południu z województwem lubuskim i wielkopolskim, a na wschodzie z województwem pomorskim. Administracyjnie województwo zostało podzielone na 21 powiatów (3 powiaty grodzkie oraz 18 powiatów ziemskich), 114 gmin (11 gmin miejskich, 52 gminy miejsko-wiejskie oraz 51 gmin wiejskich) i 63 miasta. W uwarunkowaniach przestrzennych związanych ze strukturą osadnictwa Szczecinek został zaliczony do grupy ośrodków regionalnego równoważenia rozwoju na poziomie regionalnym [3, 7]. Do tej grupy zalicza się ośrodki należące do kategorii miast znajdujących się w przedziale wielkości 50-100 tys. mieszkańców bądź zbliżonych do tej wielkości. Ośrodki te charakteryzują się utrwaloną pozycją w sieci osadniczej i strukturze gospodarczej regionu, posiadają węzłowe położenie w strukturze infrastruktury transportowej oraz pełnią funkcje ośrodków powiatowych. Na podstawie tych kryteriów Szczecinek został w skali województwa określony jako silny ośrodek gospodarczy i przemysłowy, ważny węzeł w układzie komunikacyjnym oraz ośrodek o wzrastającej roli w krajowej strukturze obsługi ruchu turystycznego.

### Charakterystyka demograficzna miasta Szczecinek [8]

Z ewidencji ludności prowadzonej przez Urząd Miasta wynika, iż na terenie Szczecinka zamieszkuje 40 219 osób (stan na 1 stycznia 2010 roku). Liczba mieszkańców miasta w ostatnich siedmiu latach systematycznie malała. Spadek ludności następował zarówno na skutek ujemnego przyrostu naturalnego, jak i przede wszystkim z powodu ujemnego salda migracji związanego z wyjazdami do szkół wyższych oraz w poszukiwaniu pracy. Współczynnik przyrostu naturalnego był nieco wyższy w odniesieniu do średniej krajowej dla całej Polski w 2006 roku, tzn. przyrost naturalny w Polsce był ujemny i wynosił -0,04 %, natomiast dla Szczecinka osiągnął wartość -0,14 %. W chwili obecnej miasto zwiększyło swoją powierzchnię wchłaniając do swej struktury dwie nowe dzielnice – Szczecinek (Trzesieka) oraz Szczecinek (Świątki). Przyłączenie do miasta nowych obszarów pozwoliło nie tylko zwiększyć liczbę mieszkańców, ale również dać możliwość dalszego rozwoju demograficznego.

### Charakterystyka gospodarcza miasta Szczecinek [8, 11]

Według stanu na koniec grudnia 2009 roku, w ewidencji działalności gospodarczej miasta zarejestrowanych było 4.138 podmiotów gospodarczych. Gospodarka miasta mimo zewnętrznego kryzysu gospodarczego utrzymała się na istniejącym poziomie, a w chwili obecnej ma szansę na dalszy rozwój. Miasto Szczecinek podpisało umowę z Zarządem Województwa na realizację zadania inwestycyjnego pt. „Uzbrojenie gruntów Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Szczecinku”. Projekt jest realizowany w ramach Projektów Indywidualnych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013 (priorytet/działanie: 1. Gospodarka – Innowacje – Technologie / 1.3 Zaawansowane usługi wsparcia dla przedsiębiorstw / 1.3.3 Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej). Obszary przemysłowe miasta zwiększają się realnie łącznie

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

o 95,5 ha gruntów, znajdujących się w kilku częściach miasta, co w zdecydowany sposób przełoży się na rozwój gospodarki lokalnej.

Głównym kierunkiem działalności w Szczecinku jest handel. Uwagę zwraca również duży udział podmiotów w dziale budownictwo, przemysł oraz usługi niematerialne (tab. 3.1).

Rosnący udział mają przedsiębiorcy związani z pośrednictwem finansowym i ubezpieczeniami (banki, towarzystwa ubezpieczeniowe). Społeczność Szczecinka cechuje się dużą przedsiębiorczością.

Tabela 3.1. Struktura podmiotów gospodarczych według branż zarejestrowanych w ewidencji podmiotów w mieście Szczecinek [11]

<b>Podmioty gospodarcze</b>	<b>Ilość [szt.]</b>
Przemysł	610
Budownictwo	661
Transport	172
Handel	1.806
Gastronomia	101
Pozostałe usługi materialne	295
Usługi niematerialne	493
<b>Ogółem</b>	<b>4.138</b>

### Charakterystyka turystyczna miasta Szczecinek [8]

Z uwagi na położenie miasta w centralnej części rejonu turystycznego Pojezierza Pomorskiego, na skrzyżowaniu ważnych szlaków turystycznych, Szczecinek pełni funkcję obsługi ruchu turystycznego w subregionie. Obszary pobliskie Szczecinkowi to dziewiczy region o wyjątkowych walorach przyrodniczych, nieskażonym środowisku i urozmaiconym, polodowcowym krajobrazie. Najważniejszym atutem są malownicze jeziora w otoczeniu miasta (ponad 250), otoczone olbrzymimi kompleksami leśnymi, słynącymi ze swej obfitości w całej Polsce. Duże znaczenie dla potencjału turystycznego miasta odgrywa również jego atrakcyjne usytuowanie pod względem krajobrazowym i przyrodniczym, na przesmyku między dwoma dużymi jeziorami – Trzesiecko i Wielimie. Najważniejsze zabytki Szczecinka to Zamek Książąt Pomorskich (XIV w), ratusz (XIX w.), kościół p w. NNMP (XX w.), zbrojownia (XIX w.), wieża pokościelna św. Mikołaja (XVI w). Od roku 2007 nastąpiło szereg zmian w podejściu władz samorządowych miasta do rozwoju sektora turystycznego, w szczególności do usług, z których można by korzystać w Szczecinku. Wykorzystując walory przyrodnicze miasta, stworzono flotę statków turystycznych, kursujących po miejskim jeziorze (Trzesiecko), zbudowano wyciąg do nart wodnych (najdłuższy w Europie), przygotowano infrastrukturę sportową gotową przyjąć duże grupy zarówno w sportach zespołowych, jak i indywidualnych. Równocześnie Szczecinek pełni rolę węzła tranzytowego dla turystów jadących z południa kraju nad wybrzeże bałtyckie.

### **3.2. Krajowe, regionalne i lokalne uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek**

Układ drogowy w powiecie, gminie i mieście Szczecinek to element całościowego układu sieci dróg publicznych rozmieszczonych na terenie kraju. Krajowa sieć dróg publicznych po reformie administracyjnej państwa w 1999 roku została podzielona na drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz drogi gminne. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność samorządu odpowiedniego szczebla. Z poszczególnymi kategoriami dróg mamy do czynienia w powiecie szczecineckim, przez który przebiegają trzy drogi krajowe nr 11, 20 i 25 oraz trzy drogi wojewódzkie nr 171, 172 i 201 (rys. 3.3).



Rys. 3.3. Rozmieszczenie dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie szczecineckim [17]:  
**11** – droga krajowa Kołobrzeg-Bytom, **20** – droga krajowa Stargard Szczeciński-Gdynia,  
**25** – droga krajowa Bobolice-Międzybórz, **171** – droga wojewódzka Bobolice-Czaplinek,  
**172** – droga wojewódzka Połczyn Zdrój-Szczecinek, **201** – droga wojewódzka Gwda Mała-Czarne

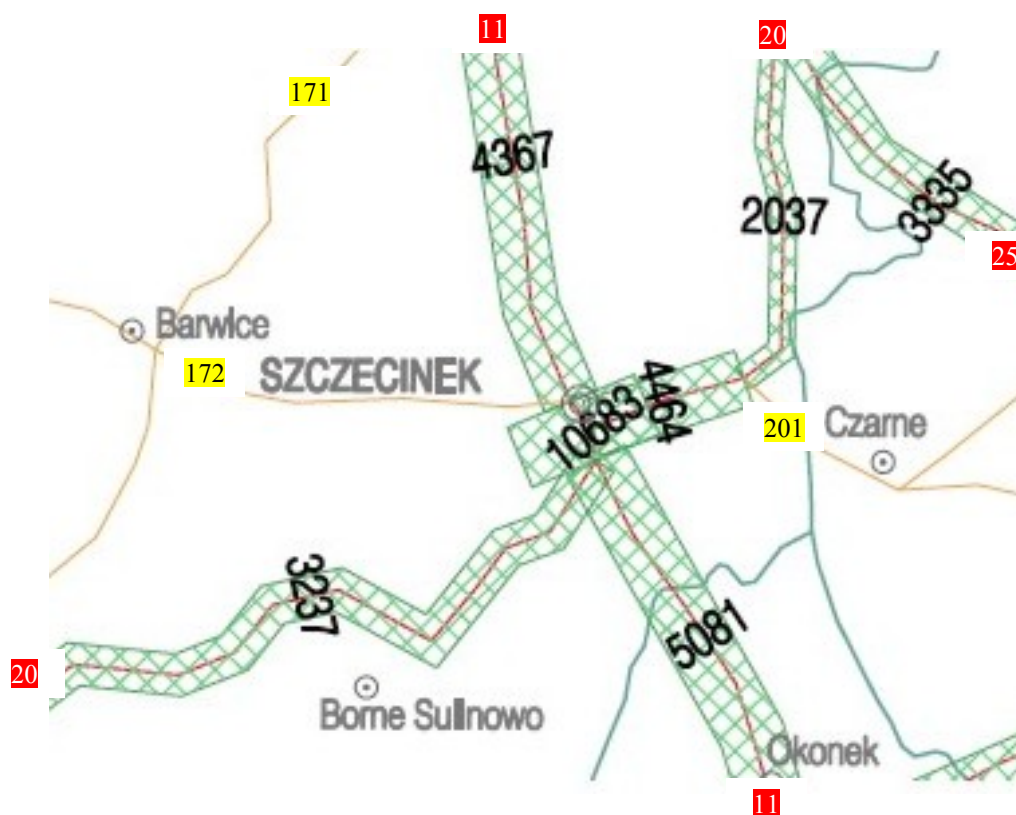


## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Dwie drogi krajowe nr 11 i 20 oraz jedna droga wojewódzka nr 172 przebiegają przez Szczecinek, co czyni miasto ważnym węzłem drogowym kraju i regionu, w którym krzyżują się szlaki północ-południe (Kołobrzeg – Poznań oraz Słupsk – Poznań) i wschód-zachód (Chojnice – Drawsko Pomorskie – Szczecin). Znaczenie węzła drogowego kraju i regionu wymusiło podział układu drogowego w granicach administracyjnych miasta Szczecinek na drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne, gdzie długości poszczególnych dróg są następujące:

- drogi krajowe (11, 20) 15,385 km,
- drogi wojewódzkie (172) 2,681 km,
- drogi powiatowe 20,256 km,
- drogi gminne 50,977 km (123 ulice).

Przeprowadzone w 2005 roku pomiary ruchu na drogach krajowych pokazały, że średniobowy ruch pojazdów samochodowych w 2005 roku w sieci dróg krajowych wynosił 8.224 pojazdy na dobę i był większy o około 18 % od średniego dobowego ruchu pojazdów samochodowych odnotowanego w 2000 roku [15]. W odniesieniu do województwa zachodniopomorskiego średni dobowy ruch pojazdów samochodowych w 2005 roku w sieci dróg krajowych wynosił 4.555 pojazdów na dobę, co daje wzrost o około 11,5 % w porównaniu z rokiem 2000. W przypadku miasta Szczecinek, w którym krzyżują się dwie drogi krajowe nr 11 i 20, wartości średniobowego ruchu pojazdów samochodowych przedstawiono na rysunku 3.4. Szczegółowe wartości średniobowego ruchu pojazdów na drogach krajowych nr 11 i 20 w obrębie miasta Szczecinek zostały przedstawione w tabeli 3.1.



Rys. 3.4. Wartości średniobowego ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych nr 11 i 20 przechodzących przez Szczecinek [15]

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Tabela 3.1. Średniodobowy ruch pojazdów samochodowych na drogach krajowych nr 11 i 20 [5], \* SDR (średniodobowy ruch pojazdów samochodowych) określany w pojazdach na dobę [p/d]

Nr drogi	Opis odcinka drogi	Ogółem pojazdy sam.	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery
						bez przycz.	z przycz.			
		SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*
11	Bobolice-Szczecinek	4367	17	3221	530	238	295	58	8	110
11	Szczecinek /Przejście/	10683	53	8162	1058	438	769	160	43	349
11	Szczecinek-gr. woj.	5081	10	3735	432	198	630	66	10	0
20	Czaplinek-Szczecinek	3237	26	2379	388	162	201	58	23	148
20	Szczecinek-Gwda Mała	4464	18	3125	558	219	464	67	13	70

Równocześnie z pomiarami natężenia ruchu na drogach krajowych były też prowadzone pomiary na drogach wojewódzkich. Drogą wojewódzką w Szczecinku jest droga nr 172 i średniodobowy ruch pojazdów samochodowych na odcinku drogi Barwice-Szczecinek w 2005 roku wynosił 1.735 pojazdów na dobę [8]. Kluczowe znaczenie dla pomiarów natężenia ruchu w obrębie miasta Szczecinek ma droga wojewódzka nr 201, na której średniodobowy ruch pojazdów samochodowych na odcinku drogi Gwda Mała-granice województwa w 2005 roku wynosił 1.975 pojazdów na dobę. Szczegółowe wartości pomiaru średniodobowego ruchu pojazdów na drodze wojewódzkiej nr 172 i 201 przedstawiono w tabeli 3.2.

Pomiary ruchu na drogach prowadzone są co pięć lat. Obecnie przez okres całego 2010 roku są prowadzone pomiary ruchu drogowego i najnowsze dane będą udostępnione w 2011 roku.

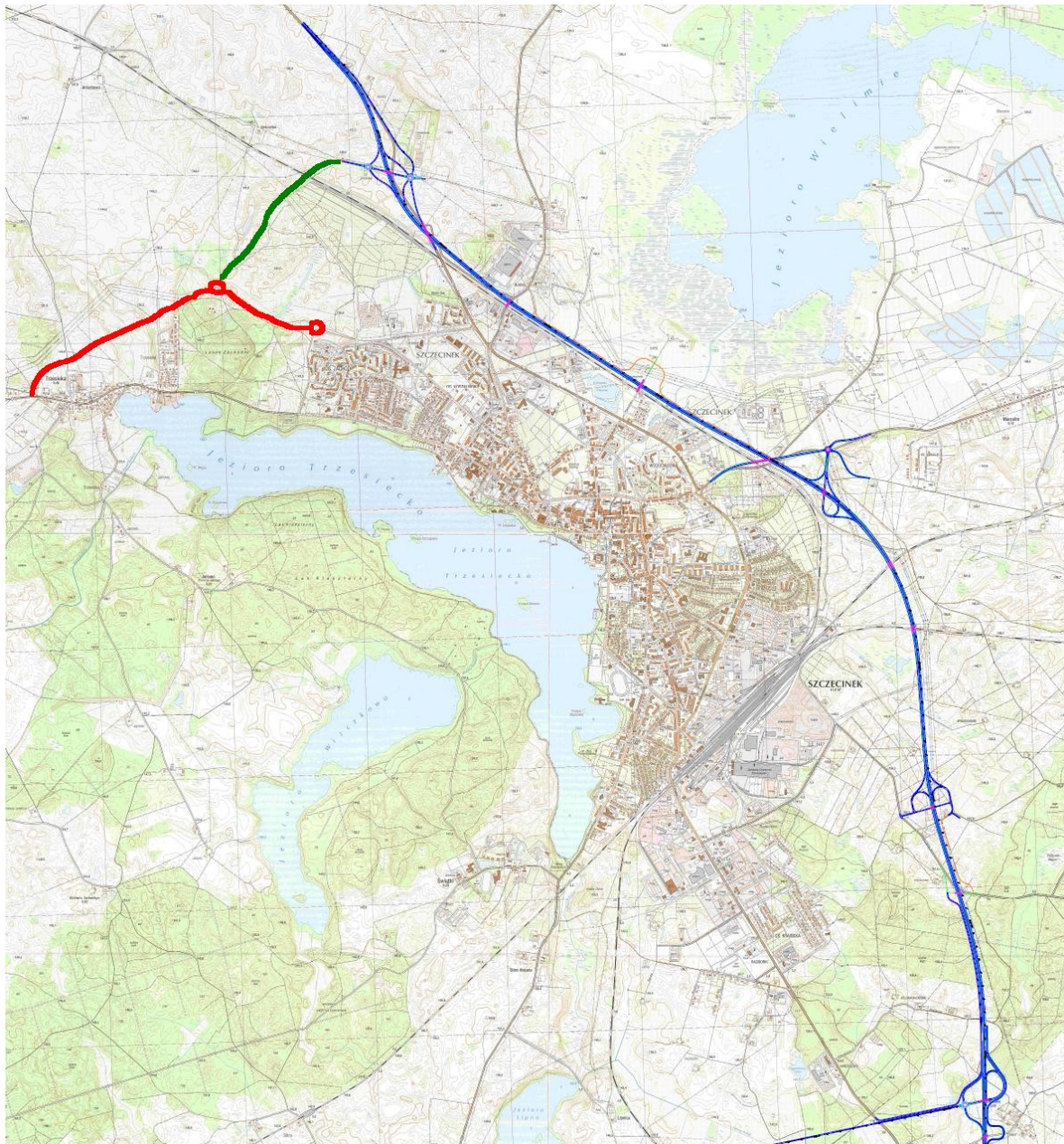
Tabela 3.2. Średniodobowy ruch pojazdów samochodowych na drogach wojewódzkich nr 172 i 201 [5], \* SDR (średniodobowy ruch pojazdów samochodowych) określany w pojazdach na dobę [p/d]

Nr drogi	Opis odcinka drogi	Ogółem pojazdy sam.	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
						bez przycz.	z przycz.		
		SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*	SDR [p/d]*
172	Barwice-Szczecinek	1735	7	1367	160	66	90	36	9
201	Gwda Mała-gr. woj.	1975	8	1439	196	126	172	30	4

Analizując wyniki średniodobowego ruchu pojazdów samochodowych w Szczecinku na drogach krajowych i wojewódzkich oraz prognozując natężenie ruchu na lata 2015 i 2020 podjęto decyzję o planowaniu budowy obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi krajowej nr 11 i łącznicy w ciągu drogi krajowej nr 20 (rys. 3.5). Planowana inwestycja budowy w/w obwodnicy została wpisana w Strategię Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 do realizacji w latach 2011-2013 oraz Strategię Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017.

Równocześnie analiza uzyskanych i prognozowanych wyników średniodobowego ruchu pojazdów samochodowych w Szczecinku na drodze wojewódzkiej nr 172 przyczyniła się do

podjęcia budowy tzw. małej obwodnicy (rys. 3.5). Budowa obwodnicy ciągu drogi wojewódzkiej nr 172 również została wpisana do Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 oraz Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017. Inwestycja jest planowana na lata 2008-2011.



Rys. 3.5. Plan miasta Szczecinek z zaznaczoną obwodnicą w ciągu drogi krajowej nr 11 i łącznicą w ciągu drogi krajowej nr 20 (kolor niebieski) oraz obwodnicą w ciągu drogi wojewódzkiej nr 172 (kolor czerwony I etap budowy i kolor zielony II etap budowy) [9]

Obecnie wobec braku obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 11 ruch pojazdów samochodowych przebiega przez tereny miejskie ulicami, Piłską, Sikorskiego, Słowiańską, Cieślaka, Narutowicza oraz Koszalińską (rys. 3.6). W ciągu drogi krajowej nr 20 ruch przebiega ulicami: Szczecińską, Gdańską, Sikorskiego, Słowiańską, Cieślaka oraz Słupską (rys. 3.6). Droga wojewódzka nr 172 to ulice: Trzebiecka, Kościuszki, Mierosławskiego oraz

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Koszalińska (rys. 3.6). Powstały w ten sposób układ drogowy w przypadku jakiegokolwiek utrudnienia w ruchu drogowym wymusza skierowanie ciągu komunikacyjnego do centrum miasta na ulice: 28 Lutego, kard. Wyszyńskiego, Jana Pawła II, Szafera, Kaszubską, Lipową oraz Koszalińską lub Polną (rys. 3.6).

Układ komunikacyjny centrum miasta Szczecinek można podzielić na dwa ciągi komunikacyjne, gdzie natężenie ruchu kształtują mieszkańcy miasta, gminy, powiatu oraz turyści. Przemieszczanie się w/w grup uwarunkowane jest realizacją potrzeb o charakterze przemysłowo-gospodarczym, edukacyjnym, administracyjno-publicznym, handlowo-usługowym oraz turystycznym.

### Pierwszy ciąg komunikacyjny

Pierwszy ciąg komunikacyjny (rys. 3.6) spełniający zarazem funkcję głównego ciągu komunikacyjnego centrum miasta tworzą następujące ulice: na wlocie z Poznania (droga krajowa nr 11) ul. 28 Lutego, ul. Szczecińska przechodząca w Klasztorną na wlocie ze Stargardu Szczecińskiego (droga krajowa nr 20). Obie te ulice łączą się następnie w ulicę Kardynała Wyszyńskiego. Następnie ulica Kardynała Wyszyńskiego dochodzi do ronda im. kard. I. Jeża, na którym istnieją trzy możliwości wyboru (rys. 3.6):

- wariant A; poprzez ulicę Szafera możliwy jest dojazd do dworca autobusowego PKS,
- wariant B; poprzez ulicę Lipową do następnego ronda, na którym krzyżują się dwie drogi krajowe nr 11 i 20,
- wariant C równocześnie o największym natężeniu ruchu to odchodząca od tego ronda ulica Jana Pawła II do skrzyżowania z ulicą Koszalińską.

Na skrzyżowaniu ulicy Jana Pawła II z ulicą Koszalińską i Kościuszki mamy ponownie do wyboru trzy możliwości (rys. 3.6):

- wariant D; poprzez ulicę Koszalińską dojazd do drogi wojewódzkiej nr 172 oraz drogi krajowej nr 11,
- wariant E; poprzez ulicę Koszalińską i dalej w ulicę Polną na rondzie im. O. Zawadzkiej możliwy jest dojazd do największej dzielnicy mieszkalnej miasta,
- wariant F; poprzez ulicę Kościuszki dojazd do ulicy wojewódzkiej nr 172.

Ulica 28 Lutego to odcinek drogi w bardzo dobrym stanie, która w latach 2005-2006 została przebudowana w ramach programu ZPORR. Modernizacja tej ulicy zapoczątkowała cykl działań inwestycyjnych obejmujących główne ulice miasta. Szczegółowe plany inwestycyjne odnośnie modernizacji i przebudowy układu komunikacyjnego centrum miasta zostały zawarte w punkcie 3.4 niniejszego opracowania. W ciągu tej ulicy występuje koncentracja obiektów administracyjno-publicznych: Starostwo Powiatowe, Komenda Powiatowa Policji, Poczta.

Otoczenie ulicy Szczecińskiej w połączeniu z ulicą Piłsudskiego to koncentracja obiektów sportowo-rekreacyjnych: stadion piłkarski „Darzbór”, Ośrodek Sportu i Rekreacji, Regionalne Centrum Tenisowe, stadion, skate park, zespół krytych basenów „Aqua-Tur”, Miejska Strzelnica Sportowa oraz punkt wypożyczania rowerów sfinansowany z programu Civitas Renaissance.

Natomiast połączony ciąg komunikacyjny ulic: 28 Lutego, Klasztornej, Piłsudskiego oraz Szczecińskiej umożliwia dojazd do Szkoły Podstawowej nr 1.



Rys. 3.6. Plan miasta Szczecinek z zaznaczonym pierwszym ciągiem komunikacyjnym miasta: droga krajowa nr 11 i nr 20, droga wojewódzka nr 172, ciąg ulic Szczecińskiej i Klasztornej (kolor zielony), ulica 28 Lutego (kolor niebieski), ulica kard. Wyszyńskiego (kolor błękitny), wariant A (kolor czarny), wariant B (kolor brązowy), wariant C (kolor różowy), wariant D (kolor pomarańczowy), wariant E (kolor pomarańczowy), wariant F (kolor fioletowy)

Ulica Kardynała Wyszyńskiego to odcinek drogi o nawierzchni z betonu asfaltowego z licznymi spękaniem i zapadnięciami – szczególnie zdegradowaną nawierzchnię ulicy obserwuje się w okresie wczesnowiosennym. Chodniki wykonane są z płyt betonowych oraz kostki typu polbruk. Modernizacja ulicy została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017. W ciągu tej ulicy rozmieszczone są obiekty kulturalne (kino oraz

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Samorządowa Agencja Promocji i Kultury) oraz handlowo-usługowe. Zlokalizowanych jest ok. 50 sklepów, w tym dwa wielkopowierzchniowe, 2 banki, hotel, 10 punktów usługowych, obiekty gastronomiczne, oddział PZU oraz 2 postoje TAXI. Równocześnie ulica Kardynała Wyszyńskiego w połączeniu z ulicą Armii Krajowej, Kamienną i Kochanowskiego umożliwia dojazd do Gimnazjum nr 1.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów natężenia ruchu na ulicy Kardynała Wyszyńskiego w cyklu 16-godzinny został wyznaczony średniodobowy ruch pojazdów samochodowych na tej ulicy, który kształtuje się na poziomie 13.927 pojazdów na dobę. Równocześnie na podstawie przeprowadzonych pomiarów możliwe jest określenie struktury pojazdów samochodowych poruszających się po analizowanej ulicy. Wszystkie pojazdy poruszające się po ulicy zostały sklasyfikowane i podzielone na poszczególne grupy. Wyróżniono następujące grupy pojazdów samochodowych: motocykle, samochody osobowe, lekkie samochody ciężarowe (tzw. samochody dostawcze), samochody ciężarowe bez przyczepy, samochody ciężarowe z przyczepą, autobusy i ciągniki rolnicze.

Struktura pojazdów samochodowych poruszających się po ulicy Kardynała Wyszyńskiego jest następująca: 88,16 % stanowią samochody osobowe, 8,37 % lekkie samochody ciężarowe, 2,85 % autobusy oraz 0,34 % samochody ciężarowe z przyczepą i 0,28 % motocykle. Dokładne dane o natężeniu ruchu na ulicy Kardynała Wyszyńskiego podano w tabeli 3.3.

Tabela 3.3. Pomiary natężenia ruchu na ulicy Kardynała Wyszyńskiego [11]

Lp.	Rodzaj pojazdu samochodowego	Pomiary ruchu [szt.]		Średniodobowy ruch pojazdów samochodowych (SDR) [p/d]
		I pomiar 10.02.2009	II pomiar 11.02.2009	
1.	Motocykle	34	35	40
2.	Samochody osobowe	10.496	10.811	12.277
3.	Lekkie samochody ciężarowe	996	1.026	1.165
4.	Samochody ciężarowe bez przyczepy	0	0	0
5.	Samochody ciężarowe z przyczepą	41	42	48
6.	Autobusy	339	349	396
7.	Ciągniki rolnicze	0	0	0

Ulica Jana Pawła II od ronda im. kard. I. Jeża do skrzyżowania z ulicą 1 Maja jest dwupasmowa o szerokości po 7 m każdy pas, a następnie do skrzyżowania z ulicą Kościuszki jednopasmowa dwukierunkowa o szerokości 7 m. Modernizacja ulicy została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017.

Ulica ta w połączeniu z ulicą 1 Maja umożliwia dojazd do Urzędu Miasta Szczecinek i parkingu umiejscowionego przy tym urzędzie oraz do Zespołu Szkół nr 2, Internatu ZS oraz Państwowej Straży Pożarnej. Natomiast w połączeniu z ulicą Koszalińską możliwy jest dojazd do Gimnazjum nr 2, Zespołu Szkół nr 5 i Internatu oraz drogi krajowej nr 11 w kierunku do Koszalina. Ponadto ulica ta umożliwia dojazd do Sądu Rejonowego, Zakładu Karnego, Urzędu Poczтового oraz parkingu przy Centrum Handlowym „Aria”. Natomiast w połączeniu z ulicą Kościuszki możliwy jest dojazd do Sanepidu, Nadleśnictwa, Szkoły Podstawowej nr 4 oraz Szpitala.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów natężenia ruchu na ulicy Jana Pawła II w cyklu 16-godzinnym został wyznaczony średniodobowy ruch pojazdów samochodowych na tej ulicy kształtujący się na poziomie 9.681 pojazdów na dobę.

Struktura pojazdów samochodowych poruszających się po ulicy Jana Pawła II jest następująca: 79,76 % stanowią samochody osobowe, 16,21 % lekkie samochody ciężarowe, 2,98 % autobusy, 0,59 % samochody ciężarowe z przyczepą, 0,30 % motocykle oraz 0,14 % ciągniki rolnicze. Dokładne dane o natężeniu ruchu na ulicy Jana Pawła II podano w tabeli 3.4.

Tabela 3.4. Pomiary natężenia ruchu na ulicy Jana Pawła II [11]

Lp.	Rodzaj pojazdu samochodowego	Pomiary ruchu [szt.]		Średniodobowy ruch pojazdów samochodowych (SDR) [p/d]
		I pomiar 10.02.2009	II pomiar 11.02.2009	
1.	Motocykle	25	26	29
2.	Samochody osobowe	6.601	6.799	7.721
3.	Lekkie samochody ciężarowe	1.342	1.382	1.570
4.	Samochody ciężarowe bez przyczepy	0	0	0
5.	Samochody ciężarowe z przyczepą	49	50	57
6.	Autobusy	247	254	289
7.	Ciągniki rolnicze	12	12	14

Nawierzchnia ulicy Polnej wykonana jest z betonu asfaltowego, z bardzo licznymi spękaniami i zapadnięciami. Chodnik jednostronny wykonany z płyt betonowych. Brak zatok autobusowych oraz zatok postojowych stwarza zagrożenia dla użytkowników ruchu. Modernizacja ulicy została ujęta w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017. W obrębie tej ulicy rozmieszczono liczne obiekty mieszkalne, Szkołę Podstawową nr 7, Gimnazjum nr 3, budowana jest nowa siedziba Komendy Powiatowej Policji oraz zlokalizowana jest tu również Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska, z której korzystają mieszkańcy całego miasta i sklep wielkopowierzchniowy. Równocześnie ulica Polna łączy największą częścią mieszkalną miasta Szczecinek z centrum miasta i dzielnicą przemysłowo-gospodarczą, która wobec planów obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 172 pełnić będzie funkcję najkrótszego połączenia obwodnicy z centrum miasta.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów natężenia ruchu na ulicy Polnej w cyklu 16-godzinnym został wyznaczony średniodobowy ruch pojazdów samochodowych na tej ulicy, który kształtuje się na poziomie 2.958 pojazdów na dobę.

Struktura pojazdów samochodowych poruszających się po ulicy Polnej jest następująca: 88,67 % stanowią samochody osobowe, 6,47 % lekkie samochody ciężarowe, 3,20 % autobusy, 0,72 % motocykle, 0,60 % samochody ciężarowe z przyczepą, oraz 0,35 % ciągniki rolnicze. Dokładne dane o natężeniu ruchu na ulicy Polnej podano w tabeli 3.5.

Obecnie wobec braku obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 11 i 20 w razie jakiegokolwiek utrudnienia komunikacyjnego cały ruch drogowy jest kierowany na pierwszy ciąg komunikacyjny, co stwarza liczne zagrożenia dla mieszkańców oraz użytkowników dróg w centrum miasta.

Wśród tych zagrożeń należy wymienić zagrożenia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego poprzez emisję spalin z pojazdów samochodowych do atmosfery oraz

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

emisję pyłów, emisję hałasu jak również zanieczyszczenia wodno-kanalizacyjne. Kolejnym zagrożeniem są kolizje i wypadki drogowe generowane przez ruch komunikacyjny.

Tabela 3.5. Pomiary natężenia ruchu na ulicy Polnej [11]

Lp.	Rodzaj pojazdu samochodowego	Pomiary ruchu [szt.]		Średniodobowy ruch pojazdów samochodowych (SDR) [p/d]
		I pomiar 10.02.2009	II pomiar 11.02.2009	
1.	Motocykle	18	19	21
2.	Samochody osobowe	2.220	2.331	2.622
3.	Lekkie samochody ciężarowe	162	170	191
4.	Samochody ciężarowe bez przyczepy	0	0	0
5.	Samochody ciężarowe z przyczepą	15	16	18
6.	Autobusy	80	84	94
7.	Ciągniki rolnicze	9	9	10

Z udostępnionych przez Komendę Powiatową Policji w Szczecinku danych wynika, że w latach 2006-2008 doszło do następujących zdarzeń drogowych w obrębie analizowanego ciągu komunikacyjnego:

- na skrzyżowaniu ulicy 28 Lutego i Dworcowej w roku 2006 odnotowano 2 kolizje drogowe oraz jeden wypadek drogowy, w którym została ranna 1 osoba, w roku 2007 nie odnotowano zdarzeń drogowych, a w roku 2008 odnotowano 1 kolizję drogową, wypadków drogowych nie odnotowano;
- na skrzyżowaniu ulic Szczecińska i Gdańska w roku 2006 odnotowano 3 kolizje drogowe, wypadków drogowych nie odnotowano, w roku 2007 odnotowano 5 kolizji drogowych, wypadków drogowych nie odnotowano, a już w 2008 roku odnotowano 4 kolizje drogowe oraz 1 wypadek drogowy, w którym śmierć poniosła 1 osoba, osób rannych nie odnotowano;
- na skrzyżowaniu ulicy Jana Pawła II i 1 Maja w roku 2006 odnotowano 4 kolizje drogowe, wypadków drogowych nie odnotowano, w roku 2007 odnotowano 2 kolizje drogowe oraz 3 wypadki drogowe, w których rannych zostało 5 osób, osób zabitych nie odnotowano, w roku 2008 odnotowano 1 kolizję drogową, wypadków drogowych nie odnotowano;
- na skrzyżowaniu ulic Kardynała Wyszyńskiego i Powstańców Wielkopolskich w roku 2006 odnotowano 2 kolizje drogowe, wypadków drogowych nie odnotowano, w roku 2007 odnotowano 5 kolizji drogowych, wypadków drogowych nie odnotowano, a w 2008 roku odnotowano 3 kolizje drogowe oraz 2 wypadki drogowe, w których ranne zostały 3 osoby;
- na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej i Kamiennej w obrębie Gimnazjum nr 1 w 2006 roku odnotowano 1 kolizję drogową, wypadków drogowych nie odnotowano, w roku 2007 zdarzeń drogowych nie odnotowano, a w 2008 roku odnotowano 1 kolizję drogową, wypadków drogowych nie odnotowano.

Przeprowadzona przez służby miasta Szczecinek analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obrębie pierwszego ciągu komunikacyjnego przyczyniła się do pozyskania unijnych środków finansowych w ramach programu Civitas Renaissance na zainstalowanie na przejściach w pobliżu Gimnazjum nr 1 i Szkoły Podstawowej nr 7 wyświetlaczy monitorujących prędkość pojazdów samochodowych. Natomiast przy Zespole Szkół nr 5 wciskowej sygnalizacji świetlnej, a w przyszłości na skrzyżowaniu ulicy Kardynała Wyszyńskiego i Powstańców Wielkopolskich zostanie zainstalowana sygnalizacja świetlna. Działania te w znaczący sposób wpłyną na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz usprawnią ruch drogowy w analizowanym obszarze.



# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

## Drugi ciąg komunikacyjny

Drugi ciąg komunikacyjny centrum miasta Szczecinek tworzą następujące ulice (rys. 3.7): na wlocie od Poznania (droga krajowa nr 11) odcinek ulicy 28 Lutego przechodzący w ulicę Piłsudskiego, ulica Szczecińska na wlocie od Stargardu Szczecińskiego (droga krajowa nr 20) na placu Wazów przechodząca w ulicę Piłsudskiego. Następnie ulica Mickiewicza przechodząca w ciąg ulicy 3 Maja do ronda, a od którego w ulicę Ordoną, Jasną i do skrzyżowania z ulicą Kościuszki, od którego istnieją cztery możliwości wyboru (rys. 3.7):

- wariant G; poprzez ulicę Kościuszki przechodzącą w ulicę Jana Pawła II możliwy jest dojazd do pierwszego ciągu komunikacyjnego,
- wariant H; ulicą Kościuszki do ronda im. A. Giedrysa następnie ulicą Mierosławskiego i Koszalińską możliwy jest dojazd do drogi krajowej nr 11,
- wariant I; ulicą Kościuszki do ronda im. A. Giedrysa następnie ulicą Mierosławskiego i Polną możliwy jest dojazd do największej dzielnicy mieszkalnej miasta,
- wariant J; ulicą Kościuszki do ronda im. A. Giedrysa, która za rondem staje się drogą wojewódzką nr 172 możliwy jest dojazd do Trzesieki.

Wzdłuż ulicy Mickiewicza znajdują się: Urząd Skarbowy, Zamek Książąt Pomorskich, Szczecińska Lokalna Organizacja Turystyczna (SzLOT) oraz dwa parkingi, w sąsiedztwie których umiejscowiony jest przystanek tramwaju wodnego i taksówek wodnych zakupionych w ramach programu Civitas Renaissance.

W sąsiedztwie ulicy 3 Maja zlokalizowane są obiekty sakralne, szkoła muzyczna, a poprzez ulicę Strażacką możliwy jest dojazd w okolice placu Wolności – głównego placu miasta, na którym mieści się Urząd Miasta oraz liczne obiekty handlowo-usługowe i gastronomiczne.

Ulica Ordoną umożliwia dojazd do przedszkola i do prestiżowego I Liceum Ogólnokształcącego im. Księżnej Elżbiety, jednego z pierwszych na Pomorzu Zachodnim (założonego w 1640 roku). Równocześnie w sąsiedztwie tej ulicy znajdują się 3 hotele oraz 3 przystanki tramwaju wodnego i taksówek wodnych, wypożyczalnia rowerów i riksów, wypożyczalnia sprzętu wodnego. Ponadto ulica ta umożliwia dojazd do Zakładu Karnego, Sądu Rejonowego, Sanepidu, Nadleśnictwa oraz Szkoły Podstawowej nr 4.

Poruszony problem braku obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 11 i 20 i w połączeniu drogi wojewódzkiej nr 172 z wymienionymi drogami krajowymi w przypadku analizy ruchu komunikacyjnego na pierwszym ciągu komunikacyjnym miasta wystąpi również częściowo na drugim ciągu komunikacyjnym miasta. W razie jakiegokolwiek utrudnienia komunikacyjnego na w/w drogach cały ruch drogowy jest kierowany na pierwszy ciąg komunikacyjny i częściowo na drugi ciąg komunikacyjny miasta, co stwarza liczne zagrożenia dla mieszkańców oraz użytkowników dróg w centrum miasta.

Wśród tych zagrożeń należy wymienić zagrożenia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego poprzez emisję spalin z pojazdów samochodowych do atmosfery oraz emisję pyłów, emisję hałasu jak również zanieczyszczenia wodno-kanalizacyjne. Kolejnym zagrożeniem są kolizje i wypadki drogowe generowane przez ruch komunikacyjny.



Rys. 3.7. Plan miasta Szczecinek z zaznaczonym drugim ciągiem komunikacyjnym miasta: droga krajowa nr 11 i nr 20, droga wojewódzka nr 172, ulica 28 Lutego (kolor niebieski), ulica Szczecińska (kolor błękitny), ciąg ulic Piłsudskiego, Mickiewicza, 3 Maja, Orдона, Jasna (kolor zielony), wariant G (kolor różowy), wariant H (kolor brązowy), wariant I (kolor pomarańczowy), wariant J (kolor żółty)

Również wzdłuż drugiego ciągu komunikacyjnego przeprowadzono analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z udostępnionych przez Komendę Powiatową Policji w latach 2006-2008 danych wynika, że doszło do następujących zdarzeń drogowych:

- na skrzyżowaniu ulic 3 Maja, Orдона i pl. Sowińskiego w 2006 i 2007 roku odnotowano 1 kolizję drogową, wypadków drogowych nie odnotowano, a w 2008 roku nie odnotowano zdarzeń drogowych,

- na skrzyżowaniu ulic Orдона i Ks. Elżbiety w 2006 odnotowano 2 kolizje drogowe, wypadków drogowych nie odnotowano. W 2007 roku nie odnotowano zdarzeń drogowych, a w 2008 roku odnotowano 1 kolizję drogową, wypadków drogowych nie odnotowano.

Ciąg ulic Piłsudskiego, Mickiewicza, 3 Maja i Orдона to ulice w bezpośrednim sąsiedztwie jeziora Trzesiecko, wokół, którego zostały skupione obiekty rekreacyjno-sportowe, turystyczne oraz „zielone płuca” miasta w postaci parku. W parku tym przy brzegu jeziora umiejscowiona jest plaża miejska i kąpielisko, pomosty wodne, wyciąg nart wodnych, wypożyczalnia sprzętu wodnego oraz wypożyczalnia rowerów i rikszy, których wyposażenie zostało sfinansowane z programu Civitas Renaissance.

Podobnie jak w przypadku pierwszego ciągu komunikacyjnego również w obrębie drugiego ciągu komunikacyjnego pozyskano unijne środki finansowe w ramach programu Civitas Renaissance na sfinansowanie zakupu i instalację systemu doświetlającego przejścia dla pieszych w pobliżu szkoły muzycznej i liceum ogólnokształcącego oraz na przejściu dla pieszych przy LO zainstalowano sygnalizację świetlną uruchamianą przez pieszych uczestników ruchu.

### **3.3. Uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek wynikające ze Strategii Rozwoju Regionu, w tym Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego**

Drogi publiczne w województwie zachodniopomorskim to drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Dominują drogi o znaczeniu lokalnym, tj. powiatowe i gminne, jednak największe potoki ruchu drogowego przypadają na drogi krajowe i wojewódzkie.

Łączna długość dróg krajowych w województwie zachodniopomorskim w 2007 roku wynosiła 1.137,9 km (28,2 km stanowiły drogi ekspresowe, 21,6 km autostrady) na drogach tych zlokalizowano 168 szt. obiektów mostowych o łącznej długości 6,2 km [4]. Do struktury dróg krajowych w województwie zaliczamy następujące drogi:

- droga ekspresowa S3,
- autostrada A6,
- droga krajowa nr 3,
- droga krajowa nr 6,
- droga krajowa nr 10,
- droga krajowa nr 11 (Kołobrzeg – Koszalin – **Szczecinek** – Piła – Poznań – Bytom),
- droga krajowa nr 13,
- droga krajowa nr 20 (Stargard Szczeciński – **Szczecinek** – Bytów – Gdynia),
- droga krajowa nr 22,
- droga krajowa nr 23,
- droga krajowa nr 25,
- droga krajowa nr 26,
- droga krajowa nr 31,
- droga krajowa nr 37,
- droga krajowa nr 93.

Układ dróg wojewódzkich w Zachodniopomorskim jest rozbudowany, a łączna ich długość w 2007 roku wynosiła 2.115 km [7, 10]. Równocześnie na drogach tych zlokalizowano 224

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

obiekty mostowe oraz 1.287 przepustów drogowych. Do struktury dróg wojewódzkich w Zachodniopomorskim zaliczamy następujące drogi wojewódzkie: 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 141, 142, 144, 146, 147, 148, 151, 152, 156, 160, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 171, 172 (Połczyn Zdrój – **Szczecinek**), 173, 175, 177, 178, 179, 201 (**Szczecinek** – Czarne), 203, 205, 206, 208, 209.

W 2002 roku została opracowana Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 [3], która została uaktualniona w 2008 roku [4]. Ponadto w 2009 roku została opracowana prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 [6].

Nadrzędnym celem Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 jest „*Stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim*”:

- zrównoważonego, tzn. spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa,
- dostępnego dla ludzi i ładunków,
- zintegrowanego z krajowym i międzynarodowym systemem transportowym oraz w intermodalnych transportowych łańcuchach lądowych i morsko-lądowych.

Równocześnie jednym z podstawowych kierunków realizacji trzeciego strategicznego celu określonego w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku [2] określonego jako „Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu” jest „*Stworzenie efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego*”.

W odniesieniu do transportu drogowego województwa zachodniopomorskiego podstawowym celem określonym w Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 jest uruchomienie środków finansowych na poprawę stanu infrastruktury drogowej i technicznej oraz utworzenie spójnego systemu transportu drogowego, który będzie sprzyjał rozwojowi społeczno-gospodarczemu województwa poprzez wzrost dostępności komunikacyjnej poszczególnych regionów oraz rozwój systemu transportu publicznego. Poprawa infrastruktury drogowej i technicznej w województwie planowana jest za pomocą budowy, przebudowy i remontu dróg wszystkich kategorii (krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych) oraz poprawy infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W zakresie rozbudowy sieci dróg województwa zachodniopomorskiego do najważniejszych zadań określonych w strategii rozwoju transportu drogowego zaliczono:

- w kategorii rozbudowa sieci dróg krajowych – budowę obwodnicy Szczecinka (12,6 km) w ciągu drogi krajowej nr 11 oraz łącznica w ciągu drogi krajowej nr 20 – planowany okres realizacji 2011-2013,
- w kategorii rozbudowy dróg wojewódzkich – budowę obwodnicy Szczecinka (3,5 km) w ciągu drogi nr 172 – planowany okres realizacji 2009-2011,
- w kategorii rozbudowy dróg powiatowych i gminnych należy w pierwszej kolejności modernizować te drogi, które zapewnią spójny ciąg komunikacyjny z drogami krajowymi i wojewódzkimi.

Uwarunkowania zewnętrzne wynikające z nadmorskiego położenia województwa zachodniopomorskiego oraz przebiegające przez województwo międzynarodowe szlaki

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

transportowe przyczyniły się do rozwoju infrastruktury i systemu transportu kolejowego. Linie kolejowe na terenie województwa o podstawowym znaczeniu to element składowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

Infrastruktura i system transportu kolejowego zarówno towarowego, jak i pasażerskiego zapewnia dobre połączenia kolejowe województwa z pozostałą częścią kraju:

- połączenie kolejowe z południową częścią kraju możliwe jest poprzez Kostrzyn,
- połączenie kolejowe z południową, centralną i wschodnią częścią kraju możliwe jest poprzez Krzyż-Poznań,
- połączenie kolejowe z północno-wschodnią częścią kraju możliwe jest poprzez Koszalin-Słupsk-Gdańsk,
- połączenie kolejowe z północą częścią kraju możliwe jest poprzez **Szczecinek**-Chojnice,
- połączenie kolejowe ze wschodnią częścią kraju możliwe jest poprzez Kalisz Pomorski i Piłę,
- połączenie kolejowe ze środkową częścią kraju możliwe jest poprzez **Szczecinek** i Piłę.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego długość eksploatowanych linii kolejowych wynosi 1.214 km, w tym 793 km linii jednotorowych, 421 km linii dwu- i więcej torowych oraz 756 km to linie zelektryfikowane [9].

Strategia rozwoju infrastruktury i systemu transportu kolejowego do 2020 roku została podzielona na dwa etapy: I etap obejmuje lata 2007-2013, II etap obejmuje lata 2014-2020 [4]. W strategii na lata 2007-2013 wyróżniono następujące cele [4]:

- zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych ludności poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów oraz przystosowanie pojemności taboru do wielkości zgłaszanego popytu,
- rozwój transportu towarowego przy obsłudze portów rozmieszczonych na terenie województwa,
- modernizacja podstawowej infrastruktury kolejowej województwa,
- modernizacja i rozwój infrastruktury kolejowej na wybranych stacjach kolejowych: Szczecin Główny, Koszalin, Kołobrzeg, Białogard, Runowo Pomorskie, **Szczecinek** (modernizacja obiektów inżynierskich – naprawa izolacji przęseł, naprawa stref przypodporowych i przyczółków, konserwacja konstrukcji nośnej oraz modernizacja stacji pod kątem przystosowania jej dla potrzeb osób niepełnosprawnych), Złocieniec, Choszczno.

Drugi etap strategii na lata 2014-2020 to realizacja następujących celów [4]:

- modernizacja i zakup taboru kolejowego,
- modernizacja i rozwój infrastruktury kolejowej na poziomie regionalnym i ponadregionalnym: modernizacja odcinka linii kolejowej Poznań-Szczecin-Świnoujście oraz Szczecin Główny-Gryfino-Kostrzyn-Zielona Góra oraz budowa północnej obwodnicy kolejowej Szczecina,
- planowana jest też modernizacja linii kolejowych: Gdańsk-Stargard Szczeciński, Koszalin-Kołobrzeg, **Szczecinek**-Kołobrzeg (planowana jest modernizacja linii kolejowej na całym odcinku, której celem jest podwyższenie prędkości do 120 km/h), **Szczecinek**-Słupsk (planowane jest wprowadzenie na tej linii wyłącznie autobusów szynowych, które umożliwiłyby pełne wykorzystanie zdolności przepustowej linii oraz przebudowanie i dostosowanie stacji i peronów do obsługi ruchu pasażerskiego), Chojnice-**Szczecinek**-

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Runowo Pomorskie (modernizacja linii kolejowej, która umożliwi podwyższenie prędkości do 120 km/h).

Uwzględniając zasady polskiej polityki transportowej określone w dokumencie Polityka Transportowa Państwa na lata 2005-2025 [12], które określają w odniesieniu do obszarów zurbanizowanych transport publiczny jako bardziej przyjazny środowisku naturalnemu, w Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 [4] jednym z punktów jest regionalny pasażerski transport publiczny.

Regionalny pasażerski transport publiczny województwa zachodniopomorskiego został podzielony na [4]:

- samochodowy transport publiczny (zbiorowy), który stanowią przewozy autobusowe (w województwie obsługują je głównie Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej PKS, których w Zachodniopomorskim jest dziesięć, w tym **PKS Szczecinek**) oraz mikrobusowe,
- kolejowe przewozy regionalne, w których występują między innymi relacje komunikacyjne: **Kołobrzeg-Szczecinek**, **Szczecinek-Słupsk** oraz **Szczecinek-Chojnice**.

Powiązanie w/w form transportu publicznego (zbiorowego) za pomocą tzw. węzłów przesiadkowych, na których pasażerowie przesiadaliby się z jednego środka transportu na drugi pozwoliłoby na rozwój poszczególnych form transportu publicznego (zbiorowego). Miasta Szczecin, Koszalin, Świnoujście, Kołobrzeg i Szczecinek pełniłyby rolę węzłów komunikacyjnych regionu, integrując poszczególne formy transportu publicznego (zbiorowego).

### **3.4. Uwarunkowania transportowe miasta Szczecinek wynikające ze Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek, Lokalnego Programu Rewitalizacji oraz innych dokumentów**

#### **3.4.1. Strategia Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2013**

Strategia Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017 to analiza czterech najważniejszych obszarów działalności miasta [8]:

- infrastruktura i ochrona środowiska,
- rozwój gospodarczy,
- oświata, kultura, sport i turystyka,
- polityka społeczna, organizacje pozarządowe i bezpieczeństwo publiczne.

Uwarunkowania infrastruktury transportowej w mieście zostały zaklasyfikowane do obszaru infrastruktura i ochrona środowiska. W obszarze tym jako silne strony miasta wskazano na nowoczesną komunikację miejską. Natomiast braki i problemy Szczecinka w odniesieniu do infrastruktury transportu to przede wszystkim [8]:

- pogarszający się stan nawierzchni na drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych,
- rosnąca liczba samochodów osobowych i problemy z układem komunikacyjnym oraz miejscami parkingowymi,
- brak połączenia dróg nr 11 i 20 (poza jednym wiaduktem),
- brak obwodnicy Szczecinka na drodze nr 11 i 172,
- nie w pełni wykorzystany potencjał jeziora Trzesiecko.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

W Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017 zapisano projekty strategiczne jakie należy zrealizować w Szczecinku w okresie, którym objęta jest strategia, a dla kierunku rozwój gospodarczy i infrastruktura w programie drogownictwo wyróżniono następujące projekty [8]:

- budowa, przebudowa i modernizacja ulic i chodników, numer projektu 1.2.1 – celem projektu jest poprawa stanu sieci komunikacyjnej na terenie miasta,
- budowa parkingów numer projektu 1.2.2 – celem projektu jest poprawa komunikacji na terenie miasta, podnoszenie poziomu usług dla mieszkańców,
- budowa obwodnic miasta, numer projektu 1.2.3 – celem projektu jest poprawa warunków zamieszkania mieszkańców, usprawnienie ruchu, dostęp do nowych terenów inwestycyjnych,
- modernizacja taboru komunikacyjnego, numer projektu 1.3.2 – celem projektu jest poprawa warunków zamieszkania, ochrona środowiska,
- zmniejszenie uciążliwości transportu kołowego, numer projektu 1.3.7 – celem projektu jest poprawa warunków życia mieszkańców,
- wytyczenie i budowa szlaków turystycznych i ścieżek rowerowych, numer projektu 2.1.4 – celem projektu jest zwiększenie atrakcyjności miasta dla mieszkańców i turystów.

Zadania do realizacji w projekcie 1.2.1 – budowa, przebudowa i modernizacja ulic i chodników w latach 2009-2017 [8]:

- przebudowa układu komunikacyjnego miasta w okolicach ulic: Wyszyńskiego-Lipowa, Szafera, Kaszubska, Polna, Mierosławskiego z parkingiem – czas realizacji 2008-2009,
- budowa ulic Osiedla Zachód IV – czas realizacji do 2013 roku,
- budowa przedłużenia ulicy Harcerskiej i Łukasiewicza – czas realizacji 2012-2013,
- budowa ulicy dojazdowej i wewnętrznej do strzelnicy sportowej przy ul. Szczecińskiej – czas realizacji 2008-2009,
- budowa ulicy dojazdowej wzdłuż torów kolejowych, teren MEC-u i zakładu betoniarskiego – czas realizacji 2012-2013,
- budowa ulicy dojazdowej łączącej ulicę Kwiatową z terenem po JAR – czas realizacji 2013,
- budowa ulicy na przedłużeniu ul. Jodłowej z sięgaczem w kierunku ul. Pilskiej – czas realizacji 2012-2013,
- budowa ulicy zbiorczej oznaczonej symbolem 44KDz w planie Narutowicza II – czas realizacji 2012,
- modernizacja sieci ulic osiedla Raciborki – czas realizacji 2008-2012,
- modernizacja sieci ulic osiedla Marcecin – czas realizacji 2008-2013,
- przebudowa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinka, modernizacja ulicy Ogrodowej, Podwale, Jana Pawła II, w tym parkingi – czas realizacji 2008-2009,
- modernizacja i przebudowa sieci ulic Wiatraczna, Polna oraz 1 Maja – czas realizacji 2008-2010,
- przebudowa dróg na Osiedlu Koszalińskim – czas realizacji 2008-2010,
- budowa sygnalizacji świetlnej; zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance,
- doświetlenie przejść dla pieszych; zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance,
- monitoring szybkości ruchu na przejściach dla pieszych w pobliżu szkół; zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Zadania do realizacji w projekcie 1.2.2 – budowa parkingów czas realizacji 2008-2017 [8]:

- budowa parkingu przy ul. Szczecińskiej (OSiR),
- budowa parkingu i ciągu pieszo-jezdnego w rejonie Junacka-Orдона,
- budowa parkingu przy Urzędzie Skarbowym,
- budowa parkingu przy ul. Limanowskiego,
- budowa parkingu przy Cmentarzu Komunalnym.

Zadania do realizacji w projekcie 1.2.3 – budowa obwodnic miasta czas realizacji 2008-2017 [8]:

- budowa małej obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 172,
- przygotowanie budowy obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 11 zgodnie z planem przestrzennym,
- budowa 12 km nowej obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 11.

Zadania do realizacji w projekcie 1.3.2 – modernizacja taboru komunikacyjnego czas realizacji 2008-2017 [8]:

- wymiana 9 autobusów,
- wymiana silników w autobusach na silniki zasilane paliwem gazowym CNG i przygotowanie zaplecza – zadanie zmieniono na zakup 3 busów zasilanych na paliwo gazowe LPG i przygotowanie zaplecza technicznego dla paliwa gazowego LPG; zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance,
- budowa ekologicznej myjni dla taboru komunikacyjnego; zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance,
- modernizacja przystanków autobusowych; zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance.

Zadania do realizacji w projekcie 1.3.7 – zmniejszenie uciążliwości transportu kołowego czas realizacji 2008-2017 [8]:

- dywersyfikacja form wykonywania usług przewozowych drogą rozwoju żeglugi wodnej śródlądowej na jeziorze Trzesiecko w Szczecinku; zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance,
- rozbudowa rowerowego systemu komunikacyjnego (w tym wypożyczalnie rowerów, riksze, infrastruktura z tym związana); zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance,
- promowanie korzystania z transportu publicznego i rowerowego; zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance,
- opracowanie strategii transportowej (w tym mapy akustycznej); zadanie realizowane w ramach projektu Civitas Renaissance,
- budowa ekranów dźwiękochłonnych.

Zadania do realizacji w projekcie 2.1.4 – wytyczenie i budowa szlaków turystycznych i ścieżek rowerowych czas realizacji 2008-2017 [8]:

- budowa ścieżek rowerowych wg opracowanej „Koncepcji Budowy Ścieżek Rowerowych”,
- reaktywowanie szlaków turystycznych (rowerowych, pieszych, wodnych),
- udrożnienie kanału rzeki Niezdobernej i dostosowanie do turystyki kajakowej,
- udrożnienie istniejącego szlaku kajakowego „Pętla Szczecinecka”,
- wytyczenie powiatowego szlaku konnego łączącego wszystkie ośrodki jeździeckie i stadniny powiatu szczecineckiego,



- zagospodarowanie turystyczne szlaku wodnego rzeki Gwdy od jeziora Wielim do ujścia.

### 3.4.2. Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Szczecinek na lata 2007-2013

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Szczecinek na lata 2007-2013 w odniesieniu do uwarunkowań transportowych miasta odwołuje się do Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek opracowanej w 2003 roku i obejmującej okres 2003-2012. W programie rewitalizacji wyróżniono tylko trzy zadania obejmujące swoim zakresem układ komunikacyjny w Szczecinku. Zadania te przewidziano do realizacji w obszarze rewitalizacji „Szczecinek – Centrum”, do zadań tych należy [4]:

- poprawa komunikacyjna na terenie miasta Szczecinek za pomocą przebudowy układu komunikacyjnego miasta w okolicach ulic: Wyszyńskiego, Lipowa, Szafera, Kaszubska, Polna, Mierosławskiego,
- przebudowa układu komunikacyjnego w centrum miasta Szczecinek obejmująca modernizację m.in. ulicy Ogrodowej, Podwale, Szkolnej, 1 Maja oraz parkingu przy ulicy Jana Pawła II,
- rozbudowa monitoringu wizyjnego miasta Szczecinek na terenach rewitalizowanych, który umożliwi m.in. kontrolowanie ruchu drogowego.

### 3.4.3. Wieloletnie programy inwestycyjne realizowane w roku 2010 i latach kolejnych

Zadania realizowane w ramach wieloletnich programów inwestycyjnych realizowane w roku 2010 i latach kolejnych zostały wymienione w Załączniku nr 2 do Uchwały nr L/510/10 Rady Miasta Szczecinek z dnia 8 lipca 2010 roku. Zadania obejmujące transport i łączność oraz gospodarkę komunalną i ochronę środowiska zostały wymienione w tabeli 3.6.

### 3.4.4. Projekt I: Poprawa układu komunikacyjnego miasta Szczecinek

W okresie od 01.01.2010 do 31.12.2011 roku na terenie miasta Szczecinek realizowany jest projekt pt. „Poprawa układu komunikacyjnego miasta Szczecinek”, którego celem nadrzędnym jest poprawa stanu infrastruktury transportowej i technicznej sprzyjającej rozwojowi społeczno-gospodarczemu [10].

Celem strategicznym projektu jest udrożnienie płynności ruchu przy głównych ulicach miasta Szczecinek skutkujące umożliwieniem niezakłóconego rozwoju społeczno-gospodarczego. Realizacja tak sformułowanego celu przełoży się na stworzenie bardziej przyjaznych warunków do rozwoju różnych form działalności gospodarczej, podniesie atrakcyjność nieruchomości mieszczących się przy remontowanych drogach [10].

Rezultatem „miękkim” projektu jest dostosowanie obecnej infrastruktury drogowej do reprezentatywnego charakteru oraz zwiększającego się natężenia ruchu kołowego na głównych ulicach miasta Szczecinek, a w szczególności [10]:

- skrócenie czasu przejazdu pomiędzy częścią mieszkalną, a częścią przemysłową,
- poprawa bezpieczeństwa na drogach,
- zmniejszenie natężenia ruchu na głównej ulicy centrum miasta,
- zmniejszenie negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko naturalne.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Rezultatem „twardym” projektu jest poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury drogowej głównych ulic miasta Szczecinek, a w szczególności [10]:

- przebudowa ulicy Jana Pawła II – 0,586 km,
- przebudowa ulicy Kardynała Wyszyńskiego – 1,297 km,
- przebudowa ulicy Polnej – 1,640 km,
- stworzenie drogowej infrastruktury towarzyszącej na głównych ulicach miasta Szczecinek:
  - stworzenie miejsc postojowych,
  - stworzenie i przebudowa zatok autobusowych,
  - przebudowa/budowa chodników i ścieżek rowerowych,
- dostosowanie głównych ulic miasta do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Tabela 3.6. Zadania dotyczące transportu na terenie miasta wymienione w Załączniku nr 2 do Uchwały nr L/510/10 Rady Miasta Szczecinek z dnia 8 lipca 2010 roku

Dz	Roz	Nazwa podziałki klasyfikacji budżetowej	Nazwa programu inwestycyjnego i zadania finansowanego z budżetu miasta	Jednostka organizacyjna realizująca program	Okres realizacji
<b>600</b>		<b>Transport i łączność</b>			
	60004	Lokalny transport zbiorowy	Wzmocnienie potencjału transportu publicznego w Szczecinku poprzez zakup nowych autobusów miejskich	Komunikacja Miejska w Szczecinku	2011
	60016	Drogi publiczne gminne	Przebudowa ulicy 1 Maja I etap	Miasto Szczecinek Starostwo Powiatowe	2009-2010
	6095	Pozostała działalność	Budowa dróg na Osiedlu Marcein I etap – kanalizacja deszczowa	Miasto Szczecinek	2009-2010
			Przebudowa dróg Osiedle Koszalińska I etap	Miasto Szczecinek	2009-2010
			Obejście na drodze 172 (tzw. mała obwodnica)	ZZDW	2009-2011
			Przebudowa skrzyżowania ulic: Narutowicza-Kołobrzeska-Koszalińska	GDDKiA	2009-2010
			Przebudowa skrzyżowania ulic: Słowiańska-Armii Krajowej	GDDKiA	2009-2010
900		<b>Gospodarka komunalna i ochrona środowiska</b>			
	90095	Pozostała działalność	Rozwój turystyki aktywnej poprzez budowę ścieżek rowerowych w Szczecinku	Miasto Szczecinek	2009-2011
			Poprawa układu komunikacyjnego miasta Szczecinek – przebudowa ulicy Polnej	Miasto Szczecinek Starostwo Powiatowe	2009-2011
			Civitas Renaissance	Miasto Szczecinek	2009-2011

### 3.4.5. Projekt II: Wzmocnienie potencjału transportu publicznego w Szczecinku poprzez zakup nowych autobusów

W okresie od 04.10.2010 do 30.06.2011 roku na terenie miasta Szczecinek realizowany jest projekt pt. „Wzmocnienie potencjału transportu publicznego w Szczecinku poprzez zakup

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

nowych autobusów”, którego celem nadrzędnym jest poprawa stanu infrastruktury transportowej i technicznej sprzyjającej rozwojowi społeczno-gospodarczemu [9].

Celem strategicznym projektu jest rozwój transportu miejskiego w Szczecinku i jego integracja z innymi systemami komunikacyjnymi w mieście i regionie. Realizacja tak sformułowanego celu przełoży się na stworzenie bardziej przyjaznych warunków do rozwoju publicznego transportu multimodalnego, podniesie atrakcyjność inwestycyjną miasta, a wraz z realizowanym już przez operatora i innych partnerów lokalnych projektem Civitas Renaissance spowoduje większe zainteresowanie transportem publicznym, co bezpośrednio powinno przełożyć się na wzrost ilości osób korzystających z transportu publicznego. Nowoczesny tabor będzie mógł obsługiwać linie autobusowe służące w głównej mierze do dojazdów do pracy i szkoły, ale ma zachęcić także użytkowników, dla których alternatywą jest korzystanie z transportu miejskiego do tego aby częściej zamieniali swoje samochody na autobusy [9].

Celem głównym projektu jest wzmocnienie potencjału transportu publicznego w mieście Szczecinek, poprzez zakup nowego taboru dla potrzeb Komunikacji Miejskiej w Szczecinku, a co za tym idzie dostosowanie taboru komunikacji miejskiej do prawa unijnego w zakresie stosowania dyrektywy 2001/85/WE. Realizacja celu przełoży się na zmniejszenie emisji szkodliwych substancji (spalin) do atmosfery oraz na zmniejszenie zużycia paliwa (zamiana 6 autobusów spełniających jedynie normę EURO 0 i EURO I na 6 nowych spełniających normę EURO V). Ponadto w odniesieniu do idei polepszenia jakości transportu publicznego i zwiększenia ilości pasażerów wymiana taboru jest jednym z najbardziej potrzebnych i oczekiwanych rozwiązań wspomagających rozwój zintegrowanego transportu miejskiego. Jedynie wysoki poziom świadczonych usług i zastąpienie starego wyeksploatowanego taboru nowym w powiązaniu z komfortem jazdy, nowoczesnością i innowacyjnymi rozwiązaniami jest w stanie zmienić zachowania „przyszłych” klientów Komunikacji Miejskiej tak, aby realizacja projektu przyniosła korzyści zarówno dla operatora, samego miasta Szczecinek, jak i środowiska naturalnego [9].

Cele szczegółowe projektu to [9]:

- poprawa stanu technicznego taboru autobusów miejskich Komunikacji Miejskiej w Szczecinku,
- dostosowanie taboru do przewozu osób niepełnosprawnych.

Przewidywane rezultaty projektu to [9]:

- poprawa parametrów technicznych taboru poprzez zakup autobusów spełniających normę emisji spalin Euro 5,
- zwiększenie płynności ruchu pasażerskiego poprzez wyeliminowanie usterek skutkujących przerwami w podróży,
- poprawa bezpieczeństwa poprzez zakup autobusów wyposażonych w nowoczesne systemy bezpieczeństwa.
- stworzenie mieszkańcom lepszej, tj. bardziej komfortowej i szybszej możliwości dojazdu do zlokalizowanych w okolicy instytucji, przedsiębiorstw, budynków mieszkalnych,
- usprawnienie przejazdu dla komunikacji zbiorowej, w szczególności autobusowej dużych osiedli mieszkaniowych,
- usprawnienie komunikacji miejskiej połączonej z transportem wodnym.

## 4. Infrastruktura transportu drogowego

### 4.1. Strefy parkowania – zarządzanie

W zakresie parkowania na terenie miasta Szczecinek funkcjonuje 15 parkingów (P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15), których rozmieszczenie zostało pokazane na rysunku 4.1. Równocześnie na terenie miasta funkcjonuje kilkadziesiąt miejsc parkingowych rozmieszczonych wzdłuż ciągów ulic, których struktura została przedstawiona w załączniku 1 niniejszego opracowania. Ponadto funkcjonują parkingi wokół sklepów wielkopowierzchniowych.



Rys. 4.1. Plan miasta Szczecinka z zaznaczonymi parkingami [11]: P1 – parking przy basenie, P2 – parking przy Urzędzie Skarbowym, P3, P4, P5 – parkingi w obrębie placu Kamińskiego, P6 – przy ulicy Cieślaka w okolicy cmentarza, P7 – parking przy rondzie im. kard. I. Jeża, P8, P9 – parkingi w pobliżu Urzędu Miasta, P10 – parking przy CH Aria, P11, P12 – parkingi w obrębie ulicy św. Rozalii, P13, P14, P15 – parkingi w obrębie ulic Budowlanych, Białogardzkiej, Karlińskiej

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Tak zbudowana infrastruktura parkingowa w mieście nie zapewnia uzyskania właściwych proporcji między przepustowością układu ulicznego i pojemnością a potrzebami przewozowymi i zapotrzebowaniem na miejsca postojowe.

Równocześnie zgłaszane są problemy wynikające z małej liczby miejsc parkingowych na osiedlu mieszkaniowym Zachód. Zgłaszane są też przez mieszkańców ulicy Kardynała Wyszyńskiego skargi odnośnie parkowania pojazdów z zewnątrz na miejscach przeznaczonych dla mieszkańców. Zgłaszane są również sytuacje, w których miejsca parkingowe są wykorzystywane jako giełdy samochodowe, czyli miejsca, na których stoją zaparkowane samochody z informacjami o sprzedaży danego samochodu.

Działania zmierzające do poprawy i rozwiązania problemu niewystarczających miejsc parkingowych w mieście można podzielić na:

- działania inwestycyjne,
- działania zarządzające miejscami parkingowymi.

Do działań inwestycyjnych zaliczymy realizację inwestycji obejmujących modernizację i budowę nowych miejsc parkingowych. Inwestycje takie realizuje i zamierza realizować miasto. Zostały one zapisane w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017.

Natomiast do działań związanych z zarządzaniem miejscami parkingowymi zaliczymy działania informacyjne, organizacyjne i promocyjne. W ramach tego działania proponuje się realizację trzech zadań.

### Zadanie 1.

Rozważenie wprowadzenia na terenie miasta płatnych stref parkowania, które znacznie ograniczą czas zajmowania miejsca parkingowego przez dany pojazd. Proponuje się utworzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta. Obszar płatnego parkowania został zaznaczony na planie miasta na rysunku 4.2.

### Zadanie 2.

Rozważenie wprowadzenia stref ograniczonego parkowania, na obszarze których uprawnienia do parkowania posiadaliby mieszkańcy danej strefy.

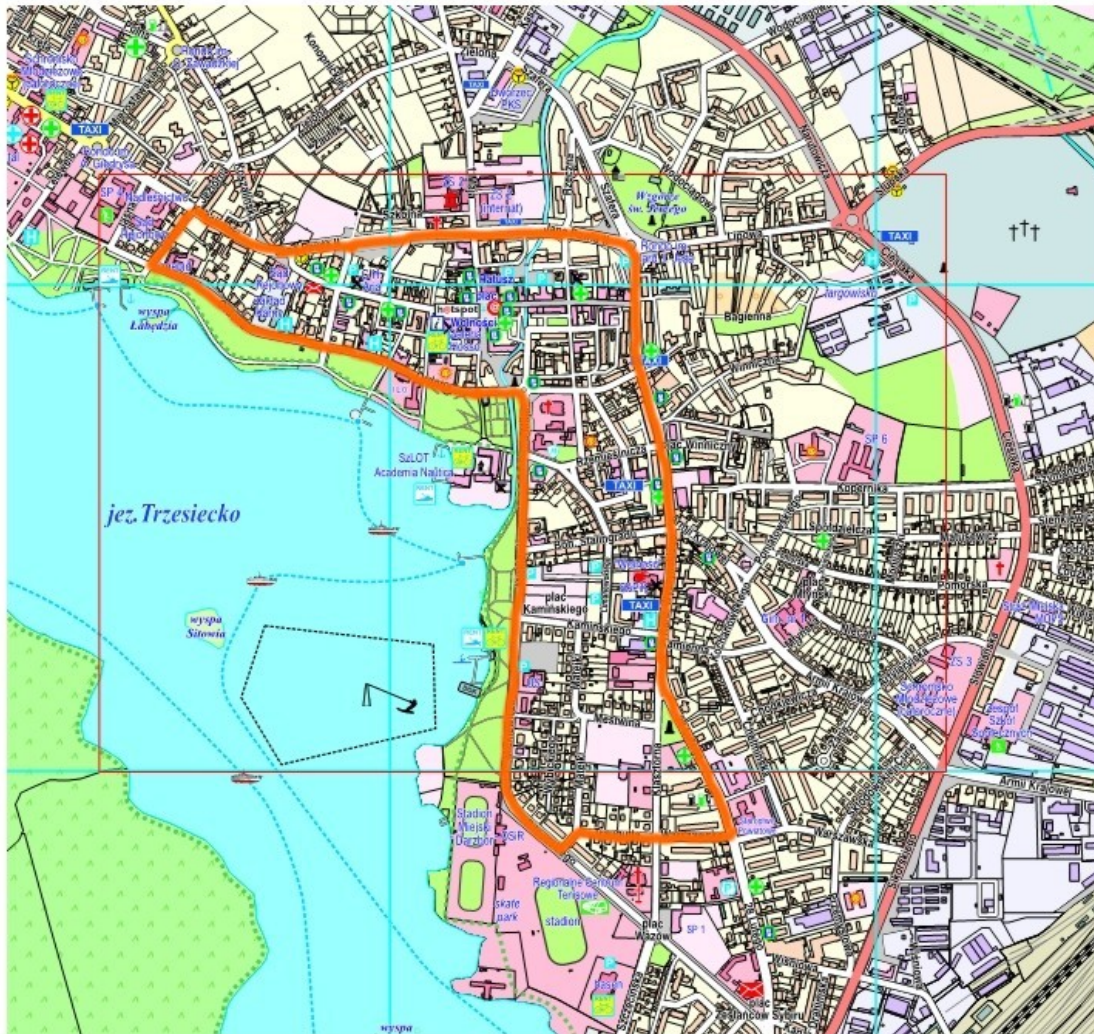
### Zadanie 3.

Budowa specjalnej internetowej platformy informacyjnej z danymi dotyczącymi miejsc parkingowych w mieście Szczecinek. Link do platformy powinien być umieszczony na stronie internetowej miasta. Równocześnie na terenie miasta należałoby rozmieścić punkty przystosowane do obsługi platformy. Ponadto wymieniona platforma i platforma z danymi o możliwości poruszania się po mieście rowerem, riksami, środkami transportu wodnego i środkami transportu zbiorowego powinny być ze sobą zintegrowane.

### Zadanie 4.

Zarządzanie parkingami w pobliżu instytucji, szkół, obiektów handlowych i usługowych. Działania w ramach tego zadania powinny obejmować:

- preferencyjne miejsca parkingowe dla użytkowników systemu carpooling,
- ograniczenie liczby miejsc parkingowych dla pracowników lub wprowadzenie opłat parkingowych dla pracowników,
- rozbudowę miejsc parkingowych dla rowerów.



Rys. 4.2. Plan miasta Szczecinka z zaznaczoną proponowaną strefą płatnego parkowania – obszar zaznaczony linią kolorem pomarańczowym

## 4.2. Strefy ograniczonej prędkości

Na obszarach zabudowanych możliwych jest pięć rozwiązań dla stref ograniczonej prędkości:

- 50 km/h ujednolicenie jednolitej prędkości dopuszczalnej w obszarze zabudowanym przez całą dobę,
- 40 km/h jest to „symboliczne” (nie wpływa na uspokojenie ruchu) ograniczenie prędkości w obszarze zabudowanym,
- 30 km/h odczuwalne ograniczenie prędkości w obszarze zabudowanym, często w literaturze określane jako właściwa strefa uspokojenia ruchu,
- strefy zamieszkania, na których dopuszczalna prędkość wynosi 20 km/h,
- ograniczenia mechaniczne w postaci zamontowanych na jezdni spowalniaczy oraz organizacja wysepek na jezdni.

Wprowadzenie ograniczenia prędkości 30 km/h określane w literaturze jako TEMPO 30 to działanie zmierzające w trzech kierunkach:

- uspokojenia ruchu na obszarach zurbanizowanych,

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

- poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, a szczególnie niezmotoryzowanych,
- ochrony środowiska naturalnego.

Przeprowadzone badania oraz doświadczenia państw zachodnioeuropejskich pokazały, że ograniczenie prędkości ruchu pojazdów do 30 km/h w całym obszarze miejskim prowadzi do wyeliminowania problemów związanych z ruchem samochodowym. Przeprowadzone badania w Szwajcarii pokazały, że ruch samochodowy najbardziej płynnie odbywa się przy prędkości 20-30 km/h.

Zatrzymanie pojazdu samochodowego poruszającego się 50 km/h wymaga drogi hamowania o długości 28 m, a przy 30 km/h tylko 13 m. Skrócenie drogi hamowania wpływa na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, a szczególnie:

- dzieci, które mają skłonność do wybiegania na ulicę około 15 m przed nadjeżdżającym samochodem, przy prędkości 30 km/h pojazd jest w stanie zatrzymać się przed dzieckiem,
- osób starszych i niepełnosprawnych,
- rowerzystów, dla których ulice z ograniczoną prędkością do 30 km/h są bezpieczne, gdyż prędkość ta zbliżona jest do prędkości przemieszczania się rowerem.

Ograniczenie prędkości do 30 km/h to także znaczące zmniejszenie poziomu hałasu w obszarze ulic, na których obowiązuje to ograniczenie. Równocześnie pojazdy poruszające się z prędkością 30 km/h emitują mniej zanieczyszczeń niż przy prędkości 50 km/h, gdyż pojazdy poruszają się bardziej płynnie.

Zaleca się wprowadzenie na terenie miasta Szczecinek stref ograniczonej prędkości w pobliżu osiedli mieszkalnych, instytucji, szkół, obiektów sportowych i terenów rekreacyjnych. Strefy o ograniczonej prędkości 30 km/h powinny być powiązane ze strefami zamieszkania w miejscach, gdzie jest to możliwe.

### **4.3. Strefy ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych**

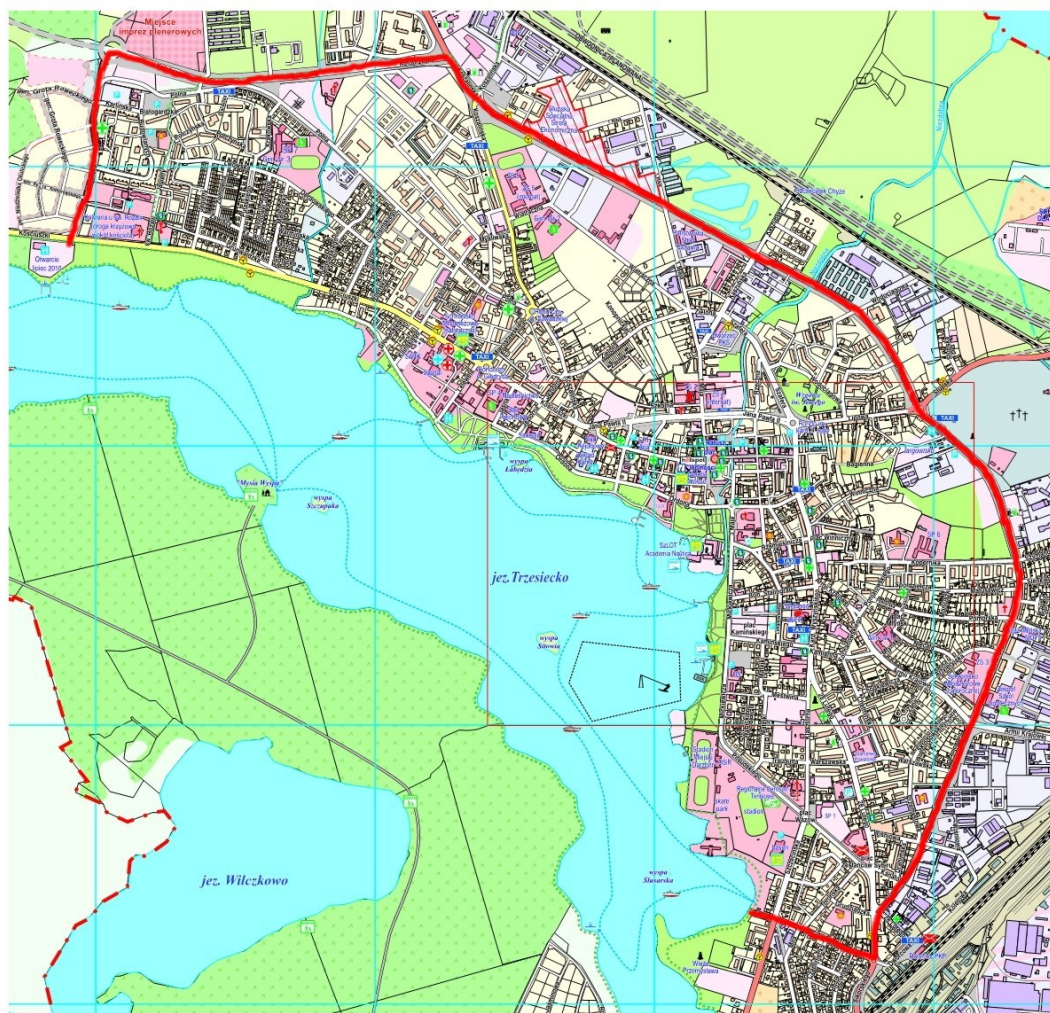
Strefy ograniczonego ruchu pojazdów ciężarowych na terenie miasta Szczecinek powinny obowiązywać na pierwszym i drugim ciągu komunikacyjnym miasta. Plan miasta z zaznaczoną strefą ograniczonego ruchu pojazdów ciężarowych pokazano na rysunku 4.3.

### **4.4. Strefy dla ruchu pieszego i rowerowego**

Warunki ruchu pieszych na terenie miasta Szczecinek są bardzo zróżnicowane i w przeważającej części zależą od parametrów technicznych urządzeń przeznaczonych dla pieszych oraz sposobu zagospodarowania obszarów wzdłuż chodników. Często są to chodniki niedostosowane do przemieszczania się osób niepełnosprawnych, matek z wózkami dziecięcymi oraz osób starszych. Nawierzchnie chodników wzdłuż ulic niemodernizowanych odznaczają się niską jakością. Zadawalającym jest, że władze miasta zauważyły fakt nieprzystosowanej infrastruktury do ruchu pieszych i w Strategii Miasta Szczecinek na lata 2008-2017 oraz wieloletnich programach inwestycyjnych realizowanych w latach 2010 i kolejnych, uwzględniły inwestycje związane z tą infrastrukturą.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Równocześnie w ramach realizowanego w mieście projektu Civitas Renaissance realizowane są inwestycje związane z poprawą warunków poruszania się pieszych na terenie miasta. Inwestycje te obejmują zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych za pomocą instalacji sygnalizacji świetlnej i doświetlenia przejść dla pieszych (obecnie w mieście doświetlone są 22 przejścia dla pieszych) oraz systemu monitorowania prędkości ruchu na przejściach dla pieszych w pobliżu szkół.



Rys. 4.3. Plan miasta Szczecinka z zaznaczoną proponowaną strefą ograniczonego ruchu pojazdów ciężarowych – obszar ograniczony linią koloru czerwonego

Na ulicy Koszalińskiej przy Zespole Szkół nr 5 i na ulicy Ordona w pobliżu I Liceum Ogólnokształcącego zostały zainstalowane wciskowe sygnalizacje świetlne. Na przejściu dla pieszych na ulicy Cieślaka (wyście z targowiska i przejście przy rondzie) zainstalowano trzy urządzenia doświetlające przejście dla pieszych. Również na ulicy Ordona w pobliżu I Liceum Ogólnokształcącego i na ulicy 3 Maja w pobliżu szkoły muzycznej zainstalowano dwa urządzenia doświetlające przejście dla pieszych.

Na ulicy Armii Krajowej przy Gimnazjum nr 1 i na skrzyżowaniu ulicy Polnej z ulicą Krakowską przy Szkole Podstawowej nr 7 zainstalowano wyświetlacze prędkości ruchu w pobliżu przejść dla pieszych.



# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Na terenie miasta funkcjonuje ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ulicy 9 Maja i Bohaterów Warszawy oraz ciąg pieszy na ulicy 28 Lutego od skrzyżowania z ulicą Sikorskiego do ulicy Dworcowej.

Ruch rowerowy w Szczecinku w przeważającej części skupiony na ścieżkach rowerowych, których łączna długość w mieście to 14 km. Na terenie miasta Szczecinek proponuje się utworzenie stref ruchu pieszego i rowerowego wzdłuż ciągów komunikacji rowerowej oznaczonych jako KR1, KR2, KR3 i KR4 zaznaczonych na planie miasta na rysunku 4.4. Zaleca się również połączenie tych czterech ciągów komunikacji rowerowej w celu utworzenia jednego zwartego ciągu ruchu pieszo-rowerowego. Równocześnie zaleca się rozbudowę infrastruktury pieszo-rowerowej o nowe chodniki i ścieżki rowerowe.



Rys. 4.4. Plan miasta Szczecinek z zaznaczonymi ciągami komunikacji rowerowej: **KR1** – pierwszy ciąg komunikacji rowerowej (kolor niebieski), **KR2** – drugi ciąg komunikacji rowerowej (kolor pomarańczowy), **KR3** – trzeci ciąg komunikacji rowerowej (kolor zielony; linia przerywana odcinek planowany do budowy), **KR4** – czwarty ciąg komunikacji rowerowej (kolor błękitny; linia przerywana odcinek w budowie)

### 5. Infrastruktura i system transportu kolejowego

Całkowita długość linii kolejowych w powiecie szczecineckim wynosi 140,70 km, a miasto Szczecinek jest ważnym węzłem kolejowym pełniącym rolę węzła komunikacyjnego w skali regionalnej i krajowej, przez który przebiegają następujące linie kolejowe:

- Chojnice-Szczecinek-Runowo Pomorskie,
- Poznań-Piła-Szczecinek-Kołobrzeg,
- Poznań-Piła-Szczecinek-Koszalin,
- Szczecinek-Miastko-Słupsk.

Linia Szczecinek-Kołobrzeg, oznaczona w sieci linii kolejowych jako 404 to linia jednotorowa zelektryfikowana o prędkości ruchu od 70 do 90 km/h, na której kursują pociągi regionalne i międzywojewódzkie. Ponadto linia ta charakteryzuje się dużym potokiem podróżnych szczególnie w okresie sezonu letniego. Podobny charakter ma linia Szczecinek-Koszalin do Białogardu to linia 404, a od to linia 202.

Linia Szczecinek-Piła, oznaczona w sieci linii kolejowych jako 405, to linia jednotorowa zelektryfikowana o prędkości ruchu od 70 do 90 km/h, na której kursują pociągi regionalne i międzywojewódzkie. Linia ta charakteryzuje się dużym potokiem podróżnych szczególnie w okresie sezonu letniego.

Linia Chojnice-Szczecinek-Runowo Pomorskie, oznaczona w sieci linii kolejowych jako 210, to linie niezelektryfikowana na odcinku Chojnice-Czarne dwutorowa, Czarne-Szczecinek jednotorowa, a Szczecinek-Runowo Pomorskie ponownie dwutorowa. Przewozy pasażerskie są realizowane składami wagonowymi z lokomotywami spalinowymi oraz autobusami szynowymi. Wysokie obciążenie ruchem kwalifikuje linię 210 do elektryfikacji.

Linia Szczecinek-Miastko-Słupsk, oznaczona w sieci linii kolejowych jako 405, jest to linia jednotorowa niezelektryfikowana spełniająca rolę linii regionalnej.

Zgodnie z rozkładem jazdy pociągów z dnia 01.07.2010 roku Szczecinek posiada bezpośrednie połączenia z następującymi miastami:

- Wrocław Główny przez Poznań Główny, Leszno,
- Słupsk przez Białogard, Koszalin,
- Słupsk przez Miastko,
- Kołobrzeg przez Białogard,
- Koszalin przez Białogard,
- Szczecin Główny przez Runowo Pomorskie,
- Chojnice przez Czarne, Człuchów
- Poznań Główny przez Piłę,
- Przemysł Główny przez Bydgoszcz, Częstochowę Osobową, Kraków Główny,
- Bydgoszcz przez Piłę, Nakło n. Notecią,
- Kraków Główny przez Poznań Główny, Wrocław Główny, Katowice,
- Lublin przez Warszawę Centralną,
- Gdynia Główna przez Koszalin,
- Runowo Pomorskie przez Złocieniec.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Na liniach 404, 405, 210 realizowane są również przewozy towarowe. W roku 2007 praca przewozowa w ruchu towarowym na liniach kolejowych województwa zachodniopomorskiego wyniosła ogółem 3.962.009,9 tys. brutto-tono-km w roku, z czego na linię Chojnice-Szczecinek-Runowo Pomorskie przypada 4 %, Szczecinek-Kołobrzeg 1 %, a Piła-Szczecinek-Miastko-Słupsk-Ustka 0,7 % [5].

Modernizacja liniowej i punktowej infrastruktury kolejowej województwa zachodniopomorskiego, w tym powiatu szczecineckiego i miasta Szczecinek, została zapisana w Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego [4].

### 6. Środki transportu drogowego w Szczecinku

#### 6.1. Komunikacja Miejska w Szczecinku

W 1956 roku, decyzją władz miejskich Szczecinka, przy ówczesnym Przedsiębiorstwie Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej uruchomiono komunikację miejską, która następnie w roku 1978 jako już Zakład Komunikacji Miejskiej w Szczecinku weszła w skład Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Koszalinie i przetrwała w tej formie do 1991 roku. Z dniem 1 stycznia 1992 na podstawie uchwały Rady Miejskiej nr XXIII/128/91 zdecydowano utworzyć spółkę Komunikacja Miejska w Szczecinku i w tej formie organizacyjnej firma ta działa do dnia dzisiejszego.

Komunikacja Miejska Sp. z o.o. w Szczecinku obsługuje 13 dziennych linii autobusowych (0, 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14) oraz jedną linię nocną N o łącznej długości tras wynoszącej 74,04 km, na których funkcjonuje 126 przystanków autobusowych, co daje 1.107.583 wozokilometrów zdefiniowanych jako roczny przebieg autobusów w transporcie zbiorowym. Czas przejazdu jedną linią autobusową niezależnie od numeru autobusu waha się w przedziale od 20 minut do 1 godziny. Średnia liczba kursów autobusu jednej linii z poszczególnych przystanków to minimum jeden raz na godzinę do czterech razy na godzinę.

Komunikacja dysponuje 19 autobusami miejskimi o następującej strukturze wiekowej (stan na dzień 01 lipca 2010 roku):

- 10 sztuk stanowią autobusy marki MAN NL 222 w wieku od 10 do 13 lat,
- 4 sztuki stanowią autobusy marki MAN NL 223 w wieku 8 do 12 lat,
- 2 sztuki stanowią autobusy marki DAB 1200 w wieku 24 lata,
- 2 sztuki stanowią autobusy marki VOLVO B10M w wieku od 19 do 24 lat,
- 1 sztukę stanowi autobus marki Iveco Cacciamoli w wieku 3 lat.

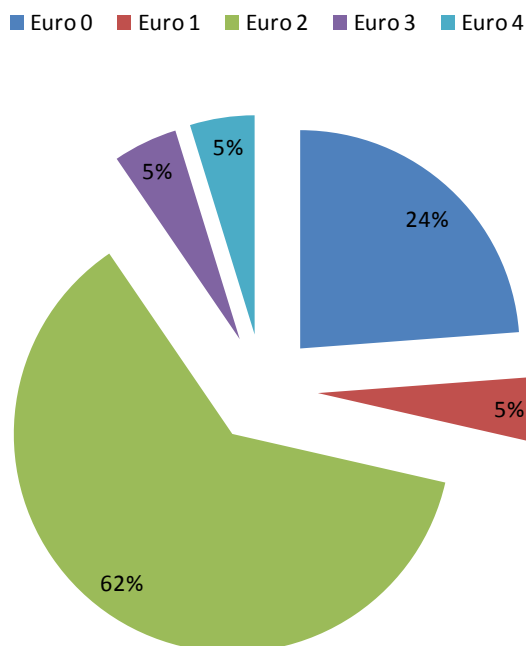
Uwzględniając europejski standard emisji spalin (Euro) to 62 % autobusów komunikacji spełnia normę Euro 2, 25 % spełnia normę Euro 0, a wymagania normy Euro 4 spełnia jeden autobus (rys. 6.1). Komunikacja Miejska w Szczecinku nie dysponuje autobusami spełniającymi normę emisji spalin Euro 5.

Komunikacja Miejska przy tworzeniu sieci komunikacyjnej uwzględniła następujące aspekty swojej misji: aspekt odbioru pasażerów z dworca PKS i PKP, aspekt edukacyjny, aspekt służb publicznych oraz aspekt gospodarczy.

W celu usprawnienia przepływu potoku pasażerów korzystających z innych form transportu zbiorowego (m.in. PKS, PKP, Linia Mikrobuserowa M) siedem linii autobusowych

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

(nr 0, 4, 5, 7, 8, 13, N) ma bezpośrednie połączenie z dworcem autobusowym lub kolejowym, z czego trzy linie zapewniają bezpośredni przepływ pasażerów z jednego dworca na drugi.



Rys. 6.1. Procentowy rozkład liczby autobusów Komunikacji Miejskiej w Szczecinku spełniających poszczególne normy spalin: Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 (stan na II kwartał 2010 roku)

Następnym aspektem jest umożliwienie dotarcia uczniów do placówek edukacyjnych za pośrednictwem autobusów komunikacji miejskiej. Sieć szkół szczecineckich, do których zaliczamy 5 szkół podstawowych, 4 gimnazja, 6 szkół ponadgimnazjalnych oraz jeden ośrodek szkolno-wychowawczy jest znacznie rozproszona na terenie miasta. Dlatego struktura sieci komunikacyjnej musi być przygotowana w taki sposób, aby możliwy był dojazd uczniów do poszczególnych szkół.

Aspekt służb publicznych to skomunikowanie ze sobą wszystkich instytucji publicznych, do których zaliczamy Urząd Miasta, Starostwo Powiatowe, Urząd Gminy Szczecinek, Szpital, Powiatowy Urząd Pracy, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, Ośrodki Pomocy Społecznej itp. w taki sposób, aby możliwy był dojazd komunikacją miejską do tych ośrodków.

Aspekt gospodarczy to umożliwienie dojazdu komunikacją miejską do istniejącej infrastruktury przemysłowej miasta, która została zlokalizowana na jego obrzeżach w dwóch przeciwstawnych kierunkach (kierunek na Piłę/Poznań i Koszalin/Kołobrzeg) oraz nowo tworzonej na obszarach Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej; trzy lokalizacje na obrzeżach miasta.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Ponadto rozkłady jazdy podstawowych linii o największym natężeniu nr 1, 6, 7 i 13 zostały zsynchronizowane w sposób umożliwiających zmianę kierunku ruchu oraz linii autobusowej na tych samych (wspólnych) przystankach komunikacji miejskiej.

Liczba pasażerów korzystających z przewozów komunikacji miejskiej w 2008 roku wynosiła 3.377.900 osób, a w 2009 roku uległa zmniejszeniu do wartości 3.194.000 osób. Odnotowany spadek liczby pasażerów spowodowany może być wieloma uwarunkowaniami i nie jest to tylko problem lokalny, regionalny, lecz ogólnokrajowy czy też europejski. Wskazuje na to spadek zainteresowania transportem publicznym w całej Europie. Wpływ na to ma sytuacja gospodarcza w danym kraju, jak i stale rosnąca liczba użytkowników pojazdów samochodowych. W przeciwstawieniu się tej sytuacji Komunikacja Miejska wraz ze swoimi partnerami lokalnymi i europejskim uczestniczy w projekcie Civitas Renaissance, którego głównym celem jest czystszy i lepszy transport w miastach.

Do działań, jakie podjęła Komunikacja Miejska, należą: alternatywne paliwa i pojazdy efektywne energetycznie oraz stymulacja transportu zbiorowego i jego integracja z innymi rodzajami transportu. W ramach tych działań realizowane są następujące projekty:

- rozbudowanie floty autobusowej poprzez zakup 3 minibusów zasilanych paliwem gazowym LPG, które zostaną przeznaczone do obsługi linii, na których utrudniony jest ruch autobusów lub jest ekonomicznie nieopłacalny,
- stworzenie infrastruktury technicznej do obsługi pojazdów samochodowych zasilanych paliwem LPG,
- budowa ekologicznej myjni z zamkniętym obiegiem wody na terenie bazy technicznej Komunikacji Miejskiej,
- rozwój miejskiego transportu wodnego,
- modernizacja przystanków autobusowych i wprowadzenie elektronicznego-dynamicznego systemu informacji pasażerskiej na wybranych przystankach autobusowych.

Równocześnie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego Komunikacja Miejska otrzymała dofinansowanie w wysokości 83 % na zakup 6 nowych standaryzowanych autobusów niskopodłogowych na ok. 80-100 osób. Autobusy te będą przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, będą wyposażone w urządzenia umożliwiające przesyłanie danych do elektronicznego systemu informacji pasażerskiej usytuowanych na przystankach autobusowych. Również autobusy te będą posiadały silniki spalinowe spełniające normę emisji spalin Euro 5. Zadanie będzie zrealizowane w 2011 roku.

Komunikacja Miejska podejmuje również inne działania, np. prowadzi własną stację paliw, okręgową stację kontroli pojazdów, stację obsługi pojazdów samochodowych, sklep części zamiennych i akcesoriów motoryzacyjnych. Komunikacja prowadzi również usługi w zakresie przewozu osób na zlecenie, do którego wykorzystywany są własne środki transportu w postaci autobusu MAN A13 (wyposażenie turystyczne, 48 miejsc), Setra 309HD (wyposażenie turystyczne, 34 miejsca), Kapena Iveco (wyposażenie turystyczne, 24 miejsca), VW L T35 (wyposażenie standardowe, 14 miejsc) oraz Skoda Octavia. Celem podejmowania dodatkowych działań jest pozyskanie dodatkowych środków finansowych. W tabeli 6.1 zestawiono wykonanie poszczególnych zadań gospodarczych w roku 2008 i 2009.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Tabela 6.1. Wykonanie zadań gospodarczych przez Komunikację Miejską w Szczecinku w roku 2008 i 2009 [11]

Lp.	Rodzaj zadania	Wykonanie w 2008 roku [tys. złotych]	Plan na 2009 rok		Wykonanie w 2009 roku [tys. złotych]
			Kwota [tys. złotych]	Dynamika [%]	
	Działalność podstawowa				
1.	Przychody ze sprzedaży biletów	14.196,00	12.624,00	88,9	12.677,00
1.1.	Bilety jednorazowe	2.489,00	2.324,00	93,4	2.307,00
1.2.	Bilety miesięczne	652,00	648,00	99,4	625,00
2.	Razem działalność podstawowa	3.141,00	2.972,00	94,6	2.932,00
	Działalność dodatkowa				
3.	Wynajem taboru	434,00	400,00	92,2	447,00
4.	Okręgowa stacja kontroli pojazdów	437,00	435,00	99,5	427,00
5.	Stacja obsługi pojazdów samochodowych	280,00	280,00	100,0	310,00
6.	Handel detaliczny	9362,00	7.875,00	84,1	7.548,00
7.	Żegluga	83,00	90,00	108,4	72,00
8.	Sprzedaż pozostała	84,00	80,00	95,2	96,00
9.	Razem działalność dodatkowa	10.680,00	9.160,00	85,8	8.900,00

### 6.2. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinku

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinku Sp. z o.o. to doświadczony i wiarygodny przewoźnik osób, działający na rynku przewozowym Pomorza nieprzerwanie od 1946 roku. Zatrudnia 202 osoby, w tym 70 osób w Placówce Terenowej w Złocięncu. W dniu 31 marca 2010 roku starosta szczecinecki podpisał z ministrem skarbu umowę o komunalizacji PKS Szczecinek na rzecz Samorządu Powiatowego.

PKS Szczecinek prowadzi usługi w zakresie transportu zbiorowego na trasach podmiejskich, regionalnych, powiatowych oraz wojewódzkich. Dysponuje 93 autobusami, z czego 53 w Szczecinku, a 40 w placówce w Złocięncu. W głównej mierze są to autobusy wysokopodwoziowe typu Autosan H. W dni robocze jest wykonywanych 236 kursów o łącznej długości ok. 6.500 km, a w dni świąteczne (soboty, niedziele i święta) wykonywanych jest 75 kursów. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wynosi 32,70 km.

Rozkład jazdy autobusów jest dostosowany do potrzeb mieszkańców powiatu szczecineckiego i drawskiego oraz mieszkańców miasta Szczecinek. Zgodnie z rozkładem jazdy autobusów z dnia 01.08.2010 roku Szczecinek posiada bezpośrednie połączenia z następującymi miejscowościami:

- Barwice,
- Biały Bór,
- Bielsko Biała przez Poznań,
- Bobolice,
- Borne Sulinowo,
- Bydgoszcz przez Więcbork i Złotów,
- Bydgoszcz przez Czarne i Kamień Krajański,
- Chojnice,
- Czaplunek,
- Czarne,
- Człuchów,

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

- Darłówko przez Koszalin,
- Drawień,
- Drawsko Pomorskie,
- Drężno,
- Dziki,
- Elbląg przez Bytów i Gdańsk,
- Gdańsk przez Miastko i Bytów,
- Gniezno przez Piłę i Wągrowiec,
- Grzmiąca,
- Gryfice,
- Jastrowie,
- Jelenia Góra przez Poznań i Lubin,
- Jeziorki,
- Juchowo,
- Kiełpino,
- Kłodzko przez Poznań i Wrocław,
- Kołobrzeg,
- Koszalin,
- Krosino,
- Krynica Zdrój przez Poznań, Katowice i Kraków,
- Legnica przez Poznań i Leszno,
- Lotyń,
- Łubowo,
- Miastko,
- Mielno przez Koszalin,
- Nosibądy,
- Okonek,
- Piła,
- Połczyn Zdrój,
- Poznań,
- Pniewo Skrz.,
- Stare Wierzchowo,
- Sieradz przez Poznań i Kalisz,
- Słupsk,
- Spore,
- Stary Chwalim,
- Sulikowo,
- Szczecin przez Złocieniec i Chociwel,
- Świdwin,
- Turek przez Piłę i Konin,
- Ustka przez Miastko i Słupsk,
- Ustronie Morskie przez Koszalin,
- Wilcze Laski,
- Wałcz,
- Warszawa przez Bydgoszcz,
- Wojnowo,
- Wrocław przez Poznań,

- Złocieniec,
- Złotów.

Pasażerami Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej są głównie mieszkańcy miasta Szczecinek, regionu, gminy, powiatu szczecineckiego oraz drawskiego, którzy wykorzystują tę formę transportu do realizacji następujących celów: edukacyjnego, administracyjno-publicznego, gospodarczego oraz turystycznego.

PKS Szczecinek świadczy również usługi przewozowe osób w relacjach krajowych i międzynarodowych oraz świadczy usługi w zakresie naprawy i obsługi technicznej pojazdów osobowych, ciężarowych i autobusów. Na terenie bazy autobusowej funkcjonuje również stacja kontroli pojazdów osobowych i dostawczych.

### **6.3. Linia Mikrobusowa M**

Ewangeliczny Związek Braterski, Linia Mikrobusowa M świadczy usługi w zakresie przewozu pasażerów w regionie, gminie i powiecie szczecineckim. Na indywidualne zamówienie realizowane są przewozy na terenie całego kraju.

Linia Mikrobusowa M dysponuje 9 busami przewidzianymi do przewozu osób w przedziale od 17-37 osób. W dni robocze jest wykonywanych ok. 36 kursów o łącznej długości ok. 800 km, a w dni świąteczne (sobota, niedziela i święta) wykonywanych jest 10 kursów. Na terenie miasta Szczecinek rozmieszczone są 4 przystanki Linii Mikrobusowej M, z których obsługiwane są trzy regularne połączenia: Szczecinek-Jeleń-Borne Sulinowo, Borne Sulinowo-Jeleń-Szczecinek oraz linia boczna Szczecinek-Radacz-Borne Sulinowo.

Pasażerami Linii Mikrobusowej M są głównie mieszkańcy gminy i powiatu szczecineckiego, którzy wykorzystują tę formę transportu do realizacji następujących celów: edukacyjnego, administracyjno-publicznego oraz gospodarczego. W sezonie wakacyjnym z linii korzystają również turyści.

### **6.4. Środek transportu miejskiego w postaci taksówek (Taxi)**

Taksówka jako środek transportu miejskiego wykorzystywana jest do nieregularnych przewozów pasażerskich lub pasażersko-towarowych. Zazwyczaj są to przewozy na stosunkowo niewielkiej odległości, w granicach miasta Szczecinek lub jego okolicach.

W Szczecinku na dzień 01.07.2010 roku 93 osoby posiadają koncesję na prowadzenie usług transportowych w postaci przewozów Taxi. Na terenie miasta funkcjonują dwie większe i jedna mniejsza korporacja taksówkarska. Większe korporacje dziennie przyjmuje około 100 zleceń na przewozy.

Na terenie miasta Szczecinek rozmieszczonych jest 9 miejsc postojów Taxi oraz funkcjonuje jedna strefa opłat.



## 6.5. Indywidualne środki transportu

W powiecie szczecineckim zarejestrowanych jest 38.551 pojazdów, z czego 14.529 pojazdów jest zarejestrowanych w samym mieście Szczecinek, co stanowi ok. 38 % ogólnej liczby zarejestrowanych pojazdów. Struktura pojazdów w powiecie została zdominowana przez samochody osobowe i motocykle, następnie samochody ciężarowe, motorowery, ciągniki, autobusy i samochody specjalne. Szczegółowe dane zawierające liczbę pojazdów z podziałem na kategorie przedstawiono w tabeli 6.2.

Tabela 6.2. Struktura parku pojazdów w powiecie szczecineckim [dane udostępnione przez Urząd Miasta – stan na dzień 30.06.2009 roku]

Rodzaj pojazdu	Liczba pojazdów zarejestrowanych [szt.]	Liczba pojazdów zarejestrowanych tzw. aktywnych [szt.]
Motorowery	1.939	1.803
Motocykle	14.943	11.605
Samochody osobowe	17.046	13.583
Samochody ciężarowe	2.320	1.855
Autobusy	766	705
Ciągniki	1.111	840
Samochody specjalne	426	361
Ogółem	38.551	30.752

## 7. Infrastruktura i system transportu wodnego

### 7.1. Szczecinecki tramwaj wodny „Bayern” oraz statek spacerowy „Księżna Jadwiga”

Komunikacja Miejska w Szczecinku w ramach nowych kierunków rozwoju miasta w zakresie usług transportowych i wprowadzania nowych form transportu zbiorowego uruchomiła transport wodny na jeziorze Trzesiecko. Należy tu wspomnieć, że jezioro to usytuowane jest w centralnej części miasta Szczecinek w sąsiedztwie drugiego ciągu komunikacyjnego.

Komunikacja dysponuje dwoma statkami żeglugi śródlądowej, do której zaliczany jest szczecinecki tramwaj wodny „Bayern” oraz statek spacerowy „Księżna Jadwiga”.

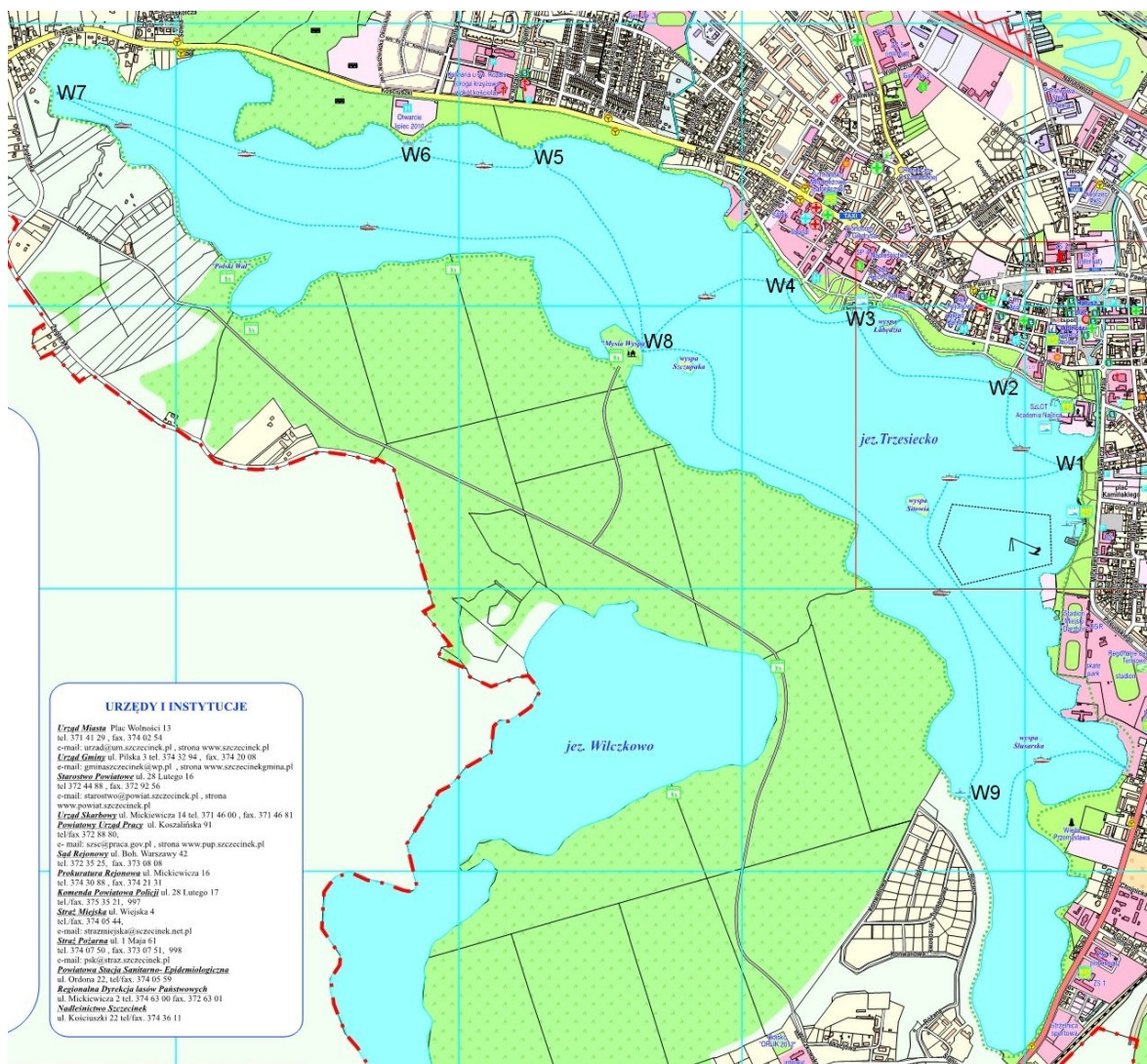
Szczecinecki tramwaj wodny „Bayern” na swój pokład zabiera 54 pasażerów, a jego wystrój nawiązuje do jednostek, które przeszło 60 lat temu pływały po szczecineckim jeziorze. Jest to statek o długości 18,50 m, szerokości 3,50 m, wysokości 1,49 m, zanurzeniu 0,80 m i wyporności 26,50 t, który został wyposażony w jednostkę napędową Deutz-MWM-Mannheim o mocy 57 kW. Tramwaj pływa według stałego rozkładu rejsów, który jest uzależniony od pory roku i tak jest rozkład wiosenny, letni i jesienny.

Oczywiście największa liczba kursów jest realizowana w okresie letnim, czyli wakacyjnym. Rejs tramwajem odbywa się na wytyczonym szlaku wodnych, na którym wytyczono 9 przystanków (rys. 7.1): W1 – Zamek Bohaterów Stalingradu (przystanek początkowy i końcowy), W2 – Centrum, W3 – Restauracja Jolka, W4 – Hotel Residence, W5 – Kołki, W6 – Hotel Zieliński, W7 – Trzesieka, W8 – Mysia Wyspa, W9 – Świątki/plaża.

Rejs tramwajem trwa około jednej godziny, w czasie, którego podróżni mają okazję zobaczyć Szczecinek z innej perspektywy, dowiedzieć się ciekawych informacji zarówno

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

z jego historii, jak i czasów współczesnych. Miłośnicy pieszych i rowerowych (istnieje możliwość przetransportowania roweru tramwajem wodnym) wędrówek oraz wędkarze i osoby ceniące wypoczynek na jeziorze będą mogli wysiąść na drugim brzegu jeziora i skorzystać z miejsc przygotowanych do grillowania na Mysiej Wyspie lub udać się na długi spacer po bardzo malowniczym szlaku pieszo-rowerowym okalającym jezioro Trzesiecko.



Rys. 7.1. Jezioro Trzesiecko z zaznaczoną trasą wodną szczecineckiego tramwaju wodnego „Bayern” i wyszczególnionymi na niej przystankami tramwajowymi: W1 – Zamek Bohaterów Stalingradu (przystanek początkowy i końcowy), W2 – Centrum, W3 – Restauracja Jolka, W4 – Hotel Residence, W5 – Kołki, W6 – Hotel Zieliński, W7 – Trzesiecka, W8 – Mysia Wyspa, W9 – Świątki/plaża.

W 2007 roku szczecinecki tramwaj wodny „Bayern” został uhonorowany prestiżowym tytułem Polskiej Organizacji Turystycznej „Turystyczny Produkt Roku 2007”.

Statek spacerowy „Księżna Jadwiga” na swój pokład zabiera 142 osoby, jego długość wynosi 25,25 m, szerokość 4,37 m, zanurzenie 0,93 m i wyporność 51 ton. Jest on

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

wyposażony w jednostkę napędową 125 kW. Dodatkową atrakcją statku jest pokład słoneczny. Statek przeznaczony jest na wynajem do organizacji imprez okolicznościowych. Istnieje możliwość wynajęcia „Księżnej Jadwigi” na rodzinne rejsy po jeziorze, specjalne rejsy z programem piknikowym, którego program obejmuje godzinny rejs po akwenu wodnym, piknik plenerowy na Mysiej Wyspie z cateringiem, ognisko itp. i powrót statkiem.

Jeżeli występuje zapotrzebowanie na drugi statek do obsługi regularnych rejsów po jeziorze, to statek spacerowy „Księżna Jadwiga” pływa na wytyczonej trasie w synchronizacji z tramwajem wodnym Bayern.

Infrastruktura obejmująca budowę jednego pomostu, hangaru dla tramwaju wodnego „Bayern” i statku spacerowego „Księżna Jadwiga”, przebudowa statku „Księżna Jadwiga” – budowa pokładu słonecznego oraz doprowadzenie przyłączy wodnokanalizacyjnych i energetycznych do Mysiej Wyspy została po części sfinansowana ze środków unijnych w ramach projektu Civitas Renaissance.

### 7.2. Szczecineckie taksówki wodne

Następnym działaniem wykorzystującym jezioro Trzesiecko do celów transportowych są działania prowadzone przez Szczecinecką Lokalną Organizację Turystyczną (SzLOT) polegające na zakupie dwóch taksówek wodnych i budowy dwóch pomostów na jeziorze Trzesiecko. SzLOT poprzez zakupione taksówki wodne świadczy nieregularne przewozy pasażerskie po jeziorze Trzesiecko.

Działania prowadzone przez Szczecinecką Lokalną Organizację Turystyczną odnośnie umożliwienia realizacji transportu wodnego poprzez zakup i remont dwóch taksówek wodnych oraz budowy dwóch pomostów na jeziorze Trzesiecko zostały częściowo sfinansowane ze środków unijnych w ramach projektu Civitas Renaissance.

### 7.3. Możliwości rozwoju infrastruktury i systemu transportu wodnego w Szczecinku

Możliwości rozwoju infrastruktury i systemu transportu wodnego w Szczecinku należy rozpatrywać w trzech kategoriach.

#### Kategoria 1

Do czynników w tej kategorii, które wpłyną na rozwój transportu wodnego w Szczecinku, należy zaliczyć:

- rozwój dzielnicy Trzesieka i Świątek,
- realizacja planów miasta związanych z budową infrastruktury turystycznej na Mysiej Wyspie.

#### Kategoria 2

Do czynników tej kategorii, które wpłyną na rozwój transportu wodnego w Szczecinku należy zaliczyć:

- integracja połączeń autobusowych z godzinami kursowania transportu wodnego,
- integracja biletowo-cenowa między biletami autobusowymi a biletami na transport wodny (np. jeden bilet wspólny),
- włączenie transportu wodnego w system komunikacji zbiorowej w mieście,

- wprowadzenie dodatkowych kursów tramwaju wodnego tylko między wyznaczonymi przystankami (rys. 7.1):
  - bezpośrednie połączenie między przystankami nr W1-W2-W3-W7 i W7-W3-W2-W1 lub W1-W3-W7 i W7-W3-W1,
  - bezpośrednie połączenie między przystankami nr W1-W2-W8 i W8-W2-W1 lub W2-W8 i W8-W2,
  - bezpośrednie połączenie między przystankami nr W3-W2-W1-W9 i W9-W1-W2-W3 lub W4-W3-W9 i W9-W3-W4,

W ten sposób uzyska się skrócenie czasu podróży pomiędzy wyznaczonymi punktami, nie ma konieczności opływania całego jeziora. Skrócenie czasu przepłynięcia pomiędzy wyznaczonymi punktami będzie jednym z czynników, który może przekonać mieszkańców dzielnicy Trzesieka i Świątki do wykorzystywania transportu wodnego do przemieszczania się do pracy, szkoły, centrum miasta itp. Oczywiście proponowane połączenie poszczególnych przystanków należy skonfrontować z potrzebami mieszkańców miasta co do tras kursowania transportu wodnego po jeziorze Trzesiecko.

### Kategoria 3

Do czynników tej kategorii, które wpłyną na rozwój transportu wodnego w Szczecinku, należy zaliczyć:

- kampanie reklamowe promujące transport wodny w Szczecinku jako transport zbiorowy, który można wykorzystać na dojazdy do pracy, szkoły, zakupy, a nie tylko jako atrakcję turystyczną,
- zakup nowych jednostek pływających.

## 8. Plan mobilności miasta Szczecinek

### 8.1. Informacje podstawowe

Zarządzanie mobilnością to koncepcja promowania idei zrównoważonej mobilności, zrównoważonego transportu polegająca na zmniejszeniu popytu na podróże realizowane samochodami osobowymi, a zwiększenie udziału podróży odbywanych środkami transportu publicznego, rowerem i pieszo. Oczywiście w zrównoważonym transporcie nie chodzi o całkowite wyeliminowanie podróży wykonywanych samochodem osobowym, lecz o racjonalne wykorzystywanie tego typu środka przemieszczania, czyli o korzystanie z samochodu osobowego w przypadku braku możliwości wyboru innego typu środka transportu. W ramach tej koncepcji promuje się użytkowanie jednego samochodu osobowego przez kilka osób, czyli tzw. podróżowanie w systemach carpooling czy carsharing.

Carpooling (polski odpowiednik słowa podwożenie) to forma podróżowania polegająca na udostępnianiu wolnego miejsca we własnym samochodzie lub korzystanie z wolnego miejsca w samochodzie udostępnionym przez innego użytkownika. Usługi w zakresie carpoolingu świadczone są w danym regionie lub obszarze i polegają na tzw. dobieraniu osób podróżujących w tym samym kierunku tak, aby podróż odbywała się jednym pojazdem samochodowym. Ta forma podróżowania może funkcjonować przy dojazdach do pracy, szkoły, uczelni itp., a koszty podróży na zasadzie wzajemnych ustaleń dzielone są na wszystkich uczestników podróży.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

Usługa Carsharing (samochody do wspólnego użytku) polega na wynajmowaniu pojazdów samochodowych na czas podróży. Można też zastosować to działanie w odniesieniu do wynajmowania roweru.

Działania zarządzania mobilnością, polegające na zmianie poglądów i zachowań komunikacyjnych użytkowników ruchu drogowego, realizuje się poprzez tzw. „środki miękkie i twarde”. Środki miękkie, których zadaniem jest poprawa skuteczności środków twardych stosowanych w transporcie (takich jak budowa nowych dróg, ścieżek rowerowych, zakup nowych autobusów miejskich, wprowadzanie innych form proekologicznego transportu w mieście, np. transportu wodnego itp.) obejmują [17]:

- informację i doradztwo polegające na dostarczeniu, udostępnieniu użytkownikom danych na temat funkcjonowania proekologicznych środków transportu, analizowanie stanu istniejącego, poszukiwanie indywidualnych rozwiązań na podstawie porównywania czasów i kosztów podróży różnymi środkami transportu oraz rekomendowanie rozwiązań,
- produkty transportowe nie tylko te standardowe w postaci biletów, planów sieci komunikacji zbiorowej, ale wprowadzanie innowacyjnych produktów stymulujących użytkowanie proekologicznych środków transportu, np. bilety transportu publicznego zapewniające jednocześnie wstęp na różnego rodzaju wydarzenia kulturalne czy sportowe,
- rezerwację i sprzedaż produktów,
- organizację i koordynację usług i rozwiązań, np. carpooling w instytucjach i zakładach pracy czy też koordynacja usług transportowych dla osób niepełnosprawnych,
- działania edukacyjne i marketingowe.

Narzędziem zarządzania mobilnością jest plan mobilności, który jest podstawowym narzędziem i najczęściej stosowanym w tych działaniach. Integruje on w/w środki miękkie w jeden zwarty pakiet działań zarządzania mobilnością. Równocześnie obejmuje on idee i działania promujące proekologiczne środki transportu, ale jednocześnie zawiera rozwiązania, które umożliwiają wprowadzenie idei zrównoważonego transportu.

Zadaniem planu mobilności jest zmiana zachowań komunikacyjnych adresatów projektu polegających na codziennym wykorzystywaniu proekologicznych środków transportu, które przyczyni się do zmniejszenia zapotrzebowania na miejsca parkingowe i zredukowania zatłoczenia komunikacyjnego.

Realizacja planu mobilności sprowadza się do opracowania odpowiedniej metodyki, skoordynowania działań edukacyjno-informacyjnych i co najważniejsze świadomego uczestnictwa adresatów, do których jest adresowany dany plan mobilności. W procesie wdrażania planu mobilności można wyróżnić następujące etapy:

- etap I – zdefiniowanie celów planu mobilności,
- etap II – określenie zakresu działania,
- etap III – charakterystyka stanu bazowego (istniejącego),
- etap IV – wyznaczenie działań koniecznych do realizacji w ramach planu mobilności i ich realizacja praktyczna oraz opracowanie planu poruszania się po mieście integrującego wszystkie środki transportu,
- etap V – ocena rozwiązań wdrożonych w ramach planu mobilności.

### 8.2. Etap I – zdefiniowanie celów planu mobilności dla miasta Szczecinek

Plan mobilności miasta Szczecinek został określony jako realizacja dwóch podstawowych celów, do których zaliczamy:

- zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta Szczecinek oraz mieszkańców gminy i powiatu szczecineckiego odwiedzających miasto Szczecinek w celach realizacji potrzeb o charakterze przemysłowo-gospodarczym, edukacyjnym, administracyjno-publicznym, handlowo-usługowym oraz turystycznym w kierunku wykorzystywania proekologicznych środków transportu,
- zmniejszenie natężenia ruchu samochodów osobowych w granicach administracyjnych miasta.

### 8.3. Etap II – określenie zakresu działania

Zakresem działania planu mobilności jest miasto Szczecinek w swoich granicach administracyjnych, a adresatami są mieszkańcy miasta Szczecinek, gminy i powiatu szczecineckiego oraz turyści odwiedzający miasto.

### 8.4. Etap III – charakterystyka stanu bazowego

Charakterystyka stanu bazowego (istniejącego) została przeprowadzona na podstawie badań ankietowych zachowań komunikacyjnych i preferencji mieszkańców miasta, gminy i powiatu szczecineckiego oraz inwentaryzacji infrastruktury i systemu transportu rowerowego i riksza na terenie miasta.

#### 8.4.1. Badania ankietowe zachowań komunikacyjnych i preferencji mieszkańców miasta, gminy i powiatu szczecineckiego

Analiza stanu istniejącego na podstawie badań ankietowych została przeprowadzona w ramach badań stanu bazowego realizowanego na terenie miasta Szczecinek projektu Civitas Renaissance. Stan istniejący odnośnie zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta, gminy i powiatu szczecineckiego został wyznaczony na podstawie badań ankietowych. Badania przeprowadzono na próbie 329 respondentów i zostały podzielone na 9 zakresów.

##### *Zakres 1 – Miejsce zamieszkania*

Struktura uwzględniająca miejsce zamieszkania respondentów, na których przeprowadzono badania była następująca:

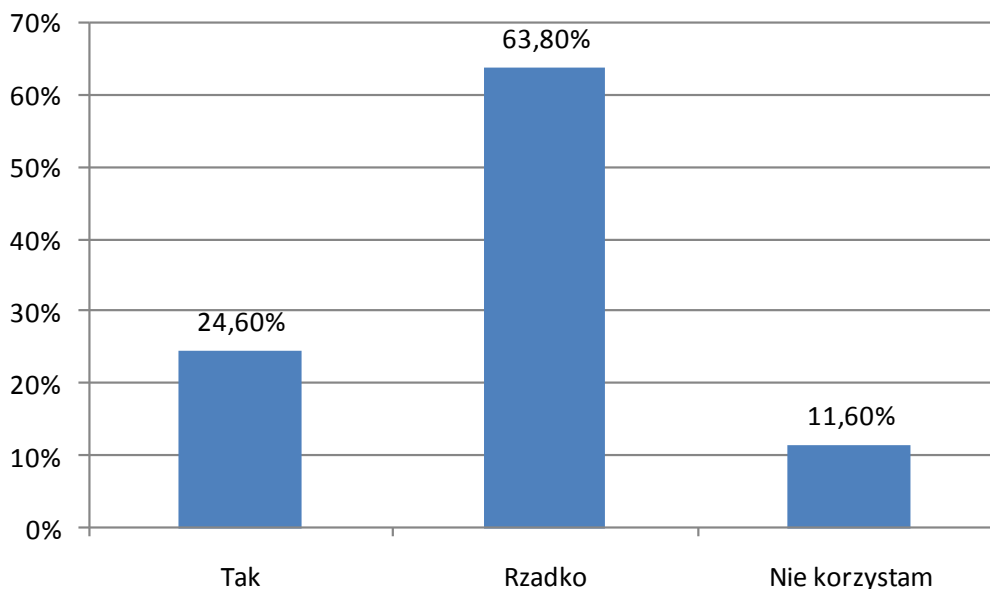
- mieszkańcy miasta Szczecinek stanowili 82,5 % ogółu badanych,
- mieszkańcy gminy i powiatu szczecineckiego stanowili 13,4 % ogółu badanych,
- turyści stanowili 1,9 % badanych,
- pozostali 2,2 % badanych.

##### *Zakres 2 – Korzystanie z usług transportu miejskiego*

Pytanie – Czy korzysta Pani/Pan z usług komunikacji miejskiej?

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Zdecydowana większość respondentów (63,80 %) rzadko korzysta z usług Komunikacji Miejskiej w Szczecinku. Szczegółowe wyniki przedstawiono na rysunku 8.1.

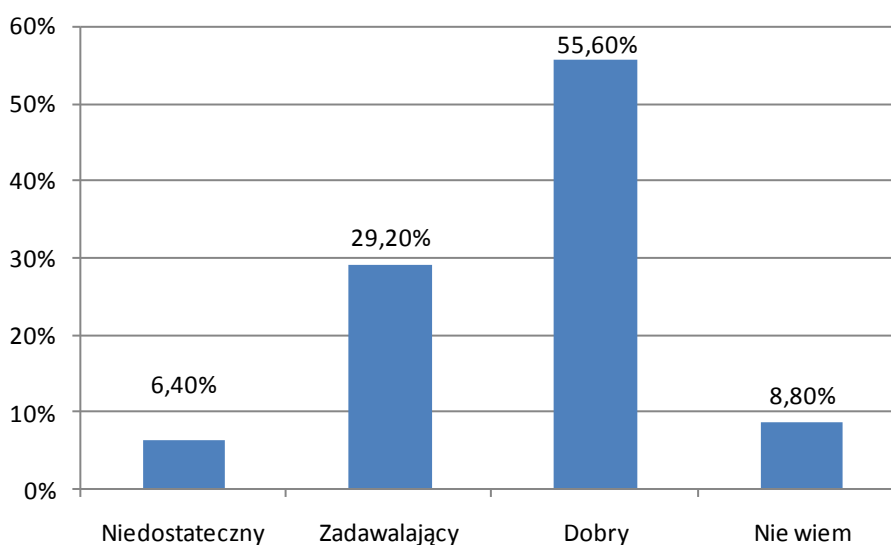


Rys. 8.1. Wyniki badań ankietowych obejmujących zakres 2

### Zakres 3 – Ocena poziomu świadczonych usług komunikacyjnych

**Pytanie** – Czy Pani/Pana zdaniem poziom świadczonych usług komunikacji jest: niedostateczny, zadowalający, dobry, nie wiem?

Większość respondentów (55,60 %) ocenia świadczone usługi komunikacyjne w mieście jako dobre, 6,40 % określa je jako niedostateczne. Szczegółowe wyniki przedstawiono na rysunku 8.2.



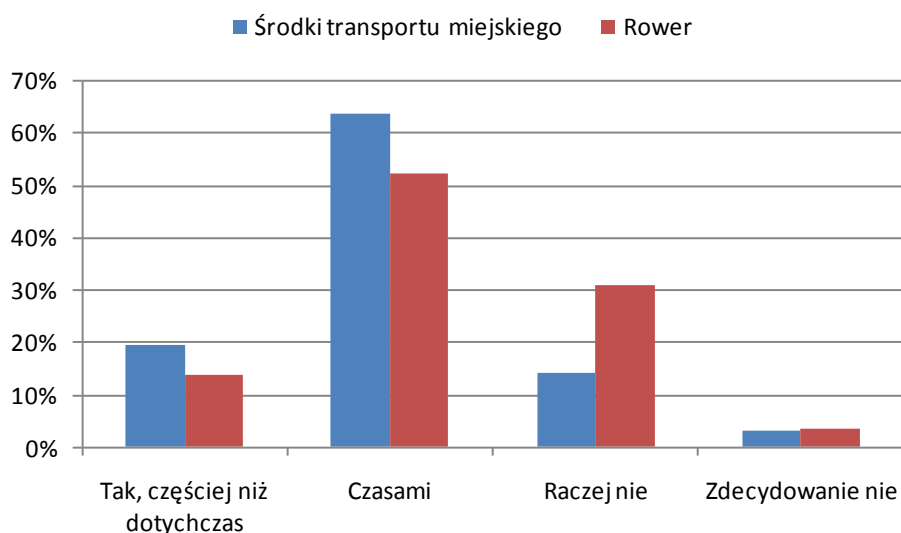
Rys. 8.2. Wyniki badań ankietowych obejmujących zakres 3

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

### Zakres 4 – Skłonność respondentów do zamiany samochodu osobowego na środek transportu

**Pytanie** – Czy w przypadku poprawy jakości transportu miejskiego oraz wprowadzenia nowych rozwiązań komunikacyjnych był(a)by Pan/Pani skłonny(a) zamiast własnego samochodu osobowego korzystać z: środków transportu miejskiego, roweru?

Wśród podanych propozycji mniejszą akceptację uzyskał rower. Co trzeci kierowca raczej nie zamieni swojego samochodu na ten środek transportu. W odniesieniu do środków komunikacji miejskiej równie negatywną deklarację składa o połowę mniej osób. Szczegółowe wyniki przedstawiono na rysunku 8.3.



Rys. 8.3. Wyniki badań ankietowych obejmujących zakres 4

### Zakres 5 – Opinia respondentów na temat zmian w systemie komunikacji miejskiej

**Pytanie** – Czy Pani/Pana zdaniem: należy wymienić przystanki autobusowe, należy wprowadzić system informacji o połączeniach komunikacji miejskiej, konieczne jest wprowadzenie w mieście nowych bardziej efektywnych rozwiązań komunikacyjnych?

Największą rozbieżność w opiniach zaobserwowano w pytaniu o wymianę przystanków autobusowych. Podobna liczba respondentów uważa, że powinny być wymienione, jak również, że nie ma takiej potrzeby (odpowiednio 41 % i 48 % badanych). W przypadku pytania 2 i 3, o system informacji i nowe rozwiązania, respondenci stosunkiem głosów 2:1, byli za wprowadzeniem takich udogodnień. Szczegółowe wyniki przedstawiono na rysunku 8.4.

### Zakres 6 – Opinia respondentów na temat skutków wprowadzonych działań

**Pytanie** – Proszę ustosunkować się do poniższych stwierdzeń:

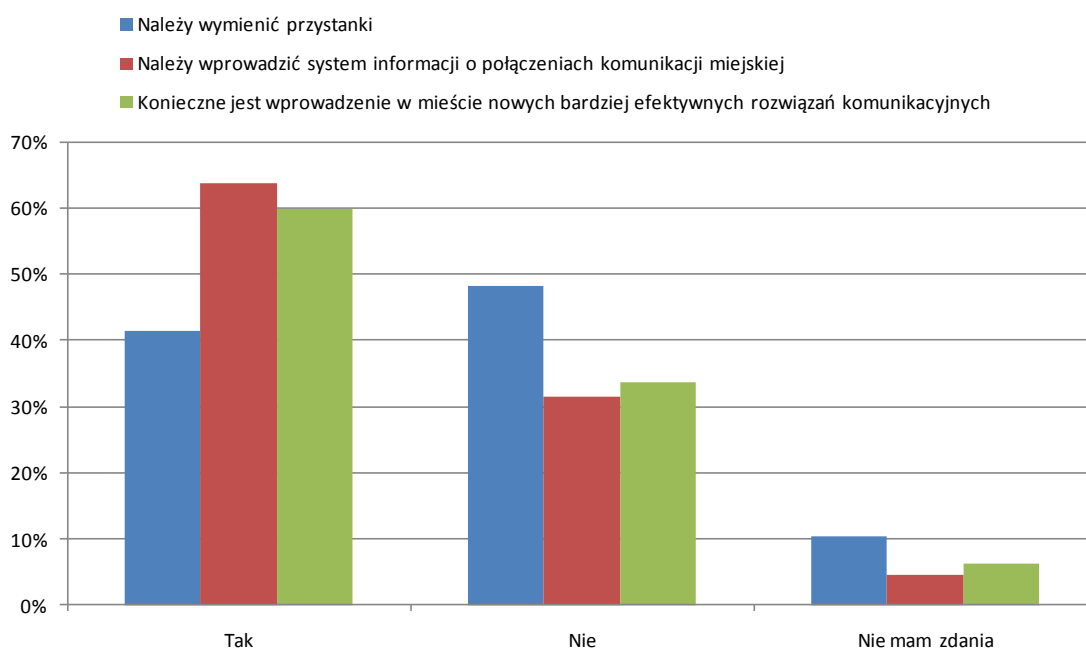
- modernizacja przystanków oraz wprowadzenie systemu wyświetlanej informacji o połączeniach spowoduje wzrost poczucia bezpieczeństwa,



## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

- wprowadzenie systemu informacji o połączeniach przyczyni się do zwiększenia punktualności komunikacji miejskiej,
- wprowadzenie pojazdów ekologicznych spowoduje wzrost jakości świadczonych przez komunikację miejską usług,
- wprowadzenie na liniach nocnych ekologicznych pojazdów pozwoli zmniejszyć emisję hałasu,
- istniejące rozwiązania regulacji ruchu pozwalają wygodnie korzystać z różnych środków transportu.

Wszystkie wymienione stwierdzenia zyskały sobie zdecydowane poparcie respondentów. Wyjątek stanowi opinia na temat podniesienia jakości usług świadczonych przez komunikację miejską na skutek wprowadzenia ekologicznych pojazdów. Szczegółowe wyniki przedstawiono na rysunku 8.5.

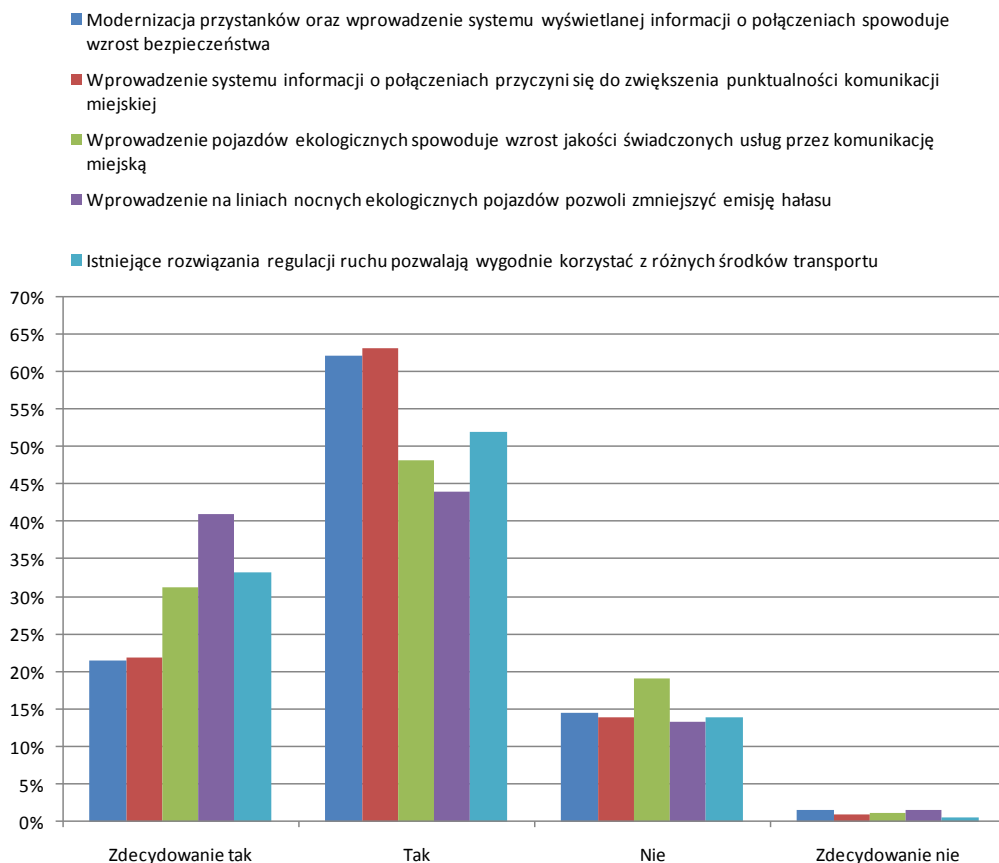


Rys. 8.4. Wyniki badań ankietowych obejmujących zakres 5

*Zakres 7 – Środki transportu używane najczęściej przez respondentów do wykonywania wymienionych zadań*

**Pytanie** – Jakich środków transportu używa Pani/Pan najczęściej do wykonywania następujących zadań: zakupy, praca/szkoła, rekreacja i inne?

Zdecydowanie największa liczba respondentów 67,2 % robi zakupy poruszając się piechotą. Niemal połowa respondentów 46,2 % do pracy i szkoły przemieszcza się samochodem prywatnym. Natomiast 28 % respondentów do celów rekreacyjnych wybiera rower, a do innych celów 5,6 % badanych również wybiera rower. Transport wodny wybierany jest przeważnie do celów rekreacyjnych 11,2 %, do pracy, szkoły i na zakupy nikt nie wybiera tej formy transportu. Szczegółowe dane odnośnie udzielanych odpowiedzi zamieszczono w tabeli 8.1 i 8.2.



Rys. 8.5. Wyniki badań ankietowych obejmujących zakres 6

Tabela 8.1. Procentowa ilość odpowiedzi wśród wybierających je osób

Jakich środków transportu używa Pani/Pan najczęściej do wykonywania wymienionych zadań (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)					
Sposób przemieszczania	Zakupy [%]	Praca/szkoła [%]	Rekreacja [%]	Inne [%]	Razem [%]*
A Pieszo	83,1	30,7	21,4	6,3	142
B Samochód prywatny	52,2	75,1	15,8	7,9	151
C Taksówka	11,8	35,3	11,8	47,1	105,9
D Transport publiczny	25,2	73,9	9,2	16	12,4
E Samochód wypożyczony	12,5	31,3	37,5	25	106,3
F Rower	21,8	13,5	86,5	17,3	139,1
G Motor/motorower	0	28,6	64,3	10,7	103,6
H Transport wodny	0	0	97,9	12,8	110,6

\* wartości nie sumują się do 100 % ponieważ respondenci mogli wskazywać różną liczbę odpowiedzi

## Zakres 8 – Zainteresowanie systemem wypożyczalni rowerów i rikszy

**Pytanie** – Czy po utworzeniu systemu wypożyczalni rowerów i rikszy będzie Pani/Pan z niego korzystać?

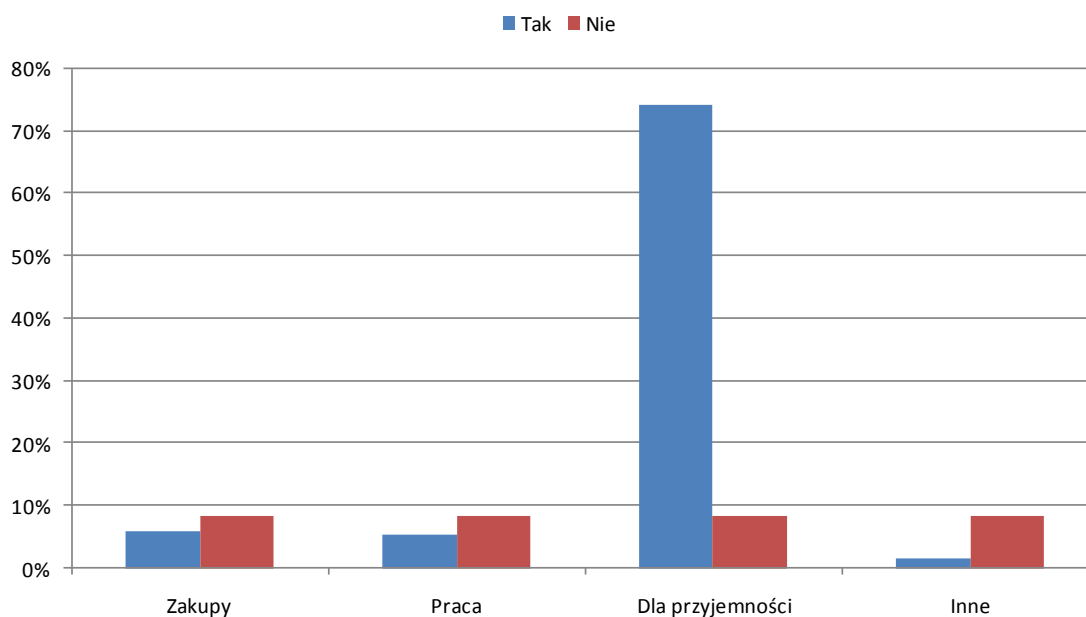
Wśród respondentów zapytanych o zamiar korzystania z systemu wypożyczalni rowerów i rikszy  $\frac{3}{4}$  ma zamiar korzystać z tego systemu dla przyjemności, w tym 54 % jest tego pewna. Zaledwie 3 % badanych zdecydowanie deklaruje korzystać z wypożyczonych rowerów i rikszy

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

robiąc zakupy, dojeżdżając do pracy lub szkoły. Tylko 8 % respondentów nie będzie korzystało z systemu wypożyczalni rowerów i rikszy. Szczegółowe wyniki przedstawiono na rysunku 8.6.

Tabela 8.2. Procentowa liczba osób wybierających poszczególne środki transportu w stosunku do ogółu respondentów

Jakich środków transportu używa Pani/Pan najczęściej do wykonywania wymienionych zadań (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)						
% respondentów wskazujący ten środek transportu	Zakupy [%]	Praca/szkoła [%]	Rekreacja [%]	Inne [%]	Razem [%]	
A	Pieszko	<b>67,2</b>	24,8	17,3	5,1	80,8
B	Samochód prywatny	32,1	<b>46,2</b>	9,7	4,9	61,6
C	Taksówka	1	2,9	1	3,9	8,3
D	Transport publiczny	7,3	21,4	2,7	4,6	29
E	Samochód wypożyczony	0,5	1,2	1,5	1	3,9
F	Rower	7,1	4,4	<b>28</b>	<b>5,6</b>	32,4
G	Motor/motorower	0	1,9	4,4	0,7	6,8
H	Transport wodny	0	0	<b>11,2</b>	1,5	11,4

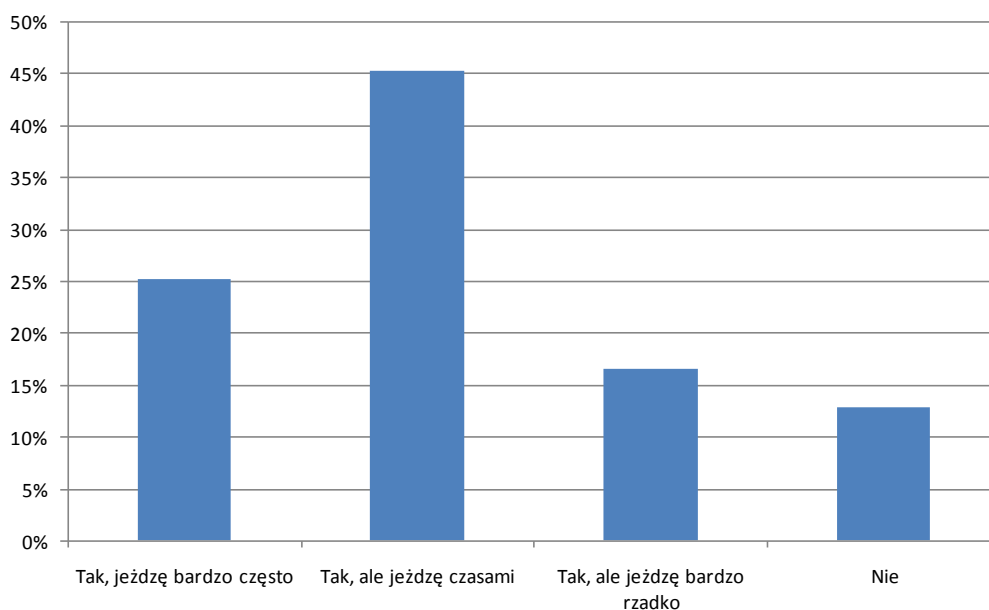


Rys. 8.6. Wyniki badań ankietowych obejmujących zakres 8

### Zakres 9 – Użytkownicy roweru

Pytanie – Czy jest Pani/Pan użytkownikiem roweru?

Chociaż aż 84 % respondentów jest użytkownikiem roweru, to tylko 1/4 badanych korzysta z niego bardzo często. Szczegółowe wyniki przedstawiono na rysunku 8.7.



Rys. 8.7. Wyniki badań ankietowych obejmujących zakres 9

### 8.4.2. Infrastruktura i system transportu rowerowego i riksza na terenie miasta Szczecinek

Na terenie miasta Szczecinek rozmieszczone są ścieżki rowerowe o łącznej długości 14 km, których rozmieszczenie pokazane zostało na rysunku 4.4. W celu ujednoczenia struktury ścieżek rowerowych zostały one zgrupowane w cztery ciągi komunikacji rowerowej KR1, KR2, KR3, KR4.

Pierwszy ciąg komunikacji rowerowej, oznaczony jako KR1, został wyznaczony w parku miejskim. Ścieżka rowerowa w parku miejskim biegnie równoległe do linii brzegowej jeziora Trzesiecko, a w miejscu styku ulicy Ks. Elżbiety z linią brzegową jeziora, przy budynku I Liceum Ogólnokształcącego, zlokalizowany jest punkt węzłowy turystycznych szlaków rowerowych. Nad jeziorem Trzesiecko rozpoczyna się i kończy 5 turystycznych szlaków rowerowych (rys. 8.8), do których zaliczamy:

- szlak czerwony (Szczecineckie Jeziora) o długości 65,1 km,
- szlak zielony (Dolina Parsęty) o długości 51,1 km,
- szlak żółty (Zaczarowane Pejzaże) o długości 51,7 km,
- niebieski (Dookoła Jeziora Trzesiecko) o długości 14,5 km,
- czarny (Nizica) o długości 42,2 km.

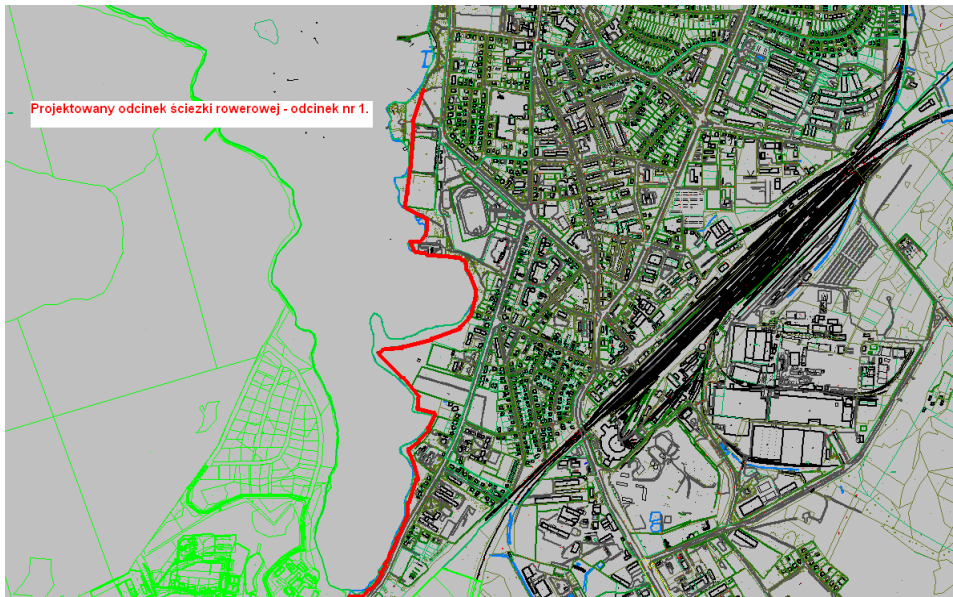
Za punktem węzłowym ścieżka rowerowa KR1 dalej biegnie przez park w kierunku Trzesieki. Na rysunku 8.9 pokazano umiejscowienie ciągu KR1 na planie miasta. W dwóch miejscach ścieżka KR1 jest przerywana i w ramach realizowanego w Szczecinku projektu Civitas Renaissance ścieżka ta zostanie połączona. Odcinki realizowane w ramach projektu pokazano na rysunku 8.10 i 8.11.



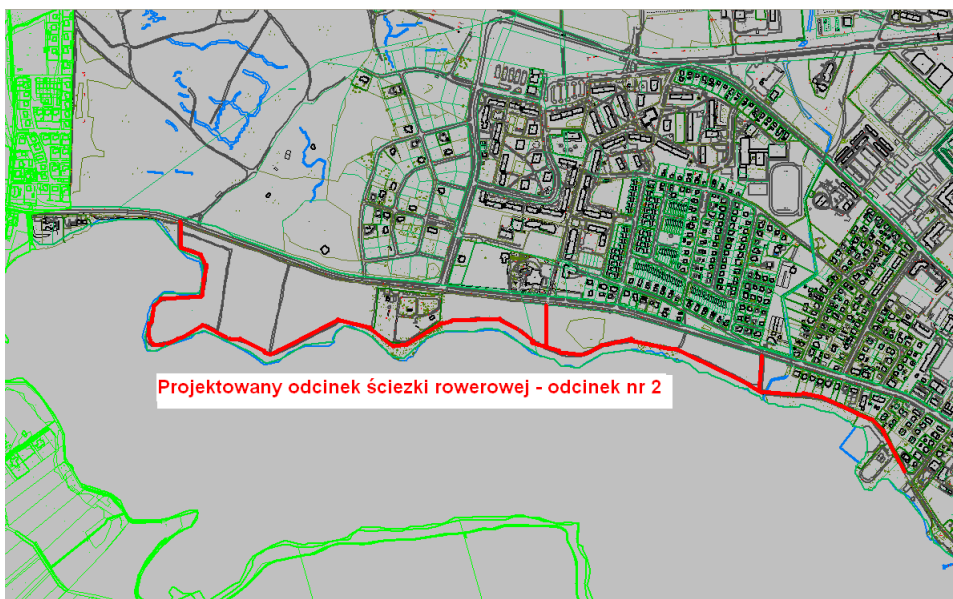
Rys. 8.8. Szczecinek jako węzeł rowerowy, w którym rozpoczyna się i kończy 5 turystycznych szlaków rowerowych [20]: szlak czerwony, zielony, żółty, niebieski i czarny



Rys. 8.9. Rozmieszczenie ścieżek rowerowych na terenie miasta Szczecinek (linia ciągła istniejące ścieżki, a linia przerywana ścieżki w budowie lub planowane do budowy): **KR1** – pierwszy ciąg komunikacji rowerowej (kolor niebieski), **KR2** – drugi ciąg komunikacji rowerowej (kolor pomarańczowy), **KR3** – trzeci ciąg komunikacji rowerowej (kolor zielony), **KR4** – czwarty ciąg komunikacji rowerowej (kolor błękitny)



Rys. 8.10. Planowany odcinek nr 1 ścieżki rowerowej, budowa której zostanie częściowo sfinansowana ze środków unijnych w ramach projektu Civitas Renaissance [11]



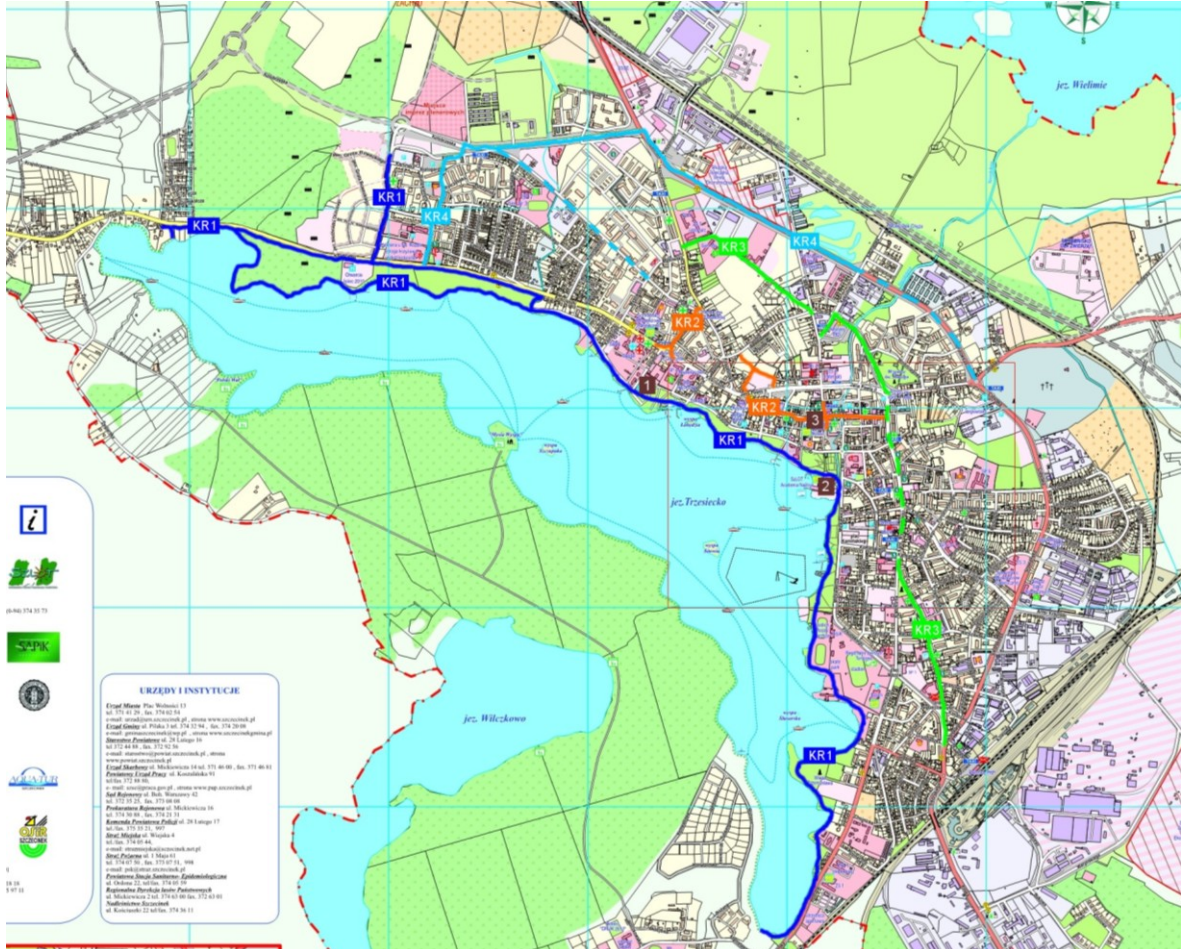
Rys. 8.11. Planowany odcinek nr 2 ścieżki rowerowej, budowa której zostanie częściowo sfinansowana ze środków unijnych w ramach projektu Civitas Renaissance [11]

Równocześnie w ramach prowadzonych badań bazowych w projekcie Civitas Renaissance przeprowadzono na ścieżce KR1 badania natężenia ruchu rowerowego. W tym celu na ścieżce KR1 wybrano dwa punkty pomiarowe. Punkt nr 1 zlokalizowano w obrębie hotelu Residence w kierunku na Trzesiekę, a punkt nr 2 zlokalizowano w pobliżu pomostu głównego. Uzyskane wyniki odnośnie pomiaru natężenia na ścieżce KR1 podano w tabeli 8.3, a położenie punktów pomiarowych zaznaczono na rysunku 8.12.

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Tabela 8.3. Wyniki pomiaru natężenia ruchu na ścieżce rowerowej KR 1 [11]

Punkty pomiarowe	Pomiar przeprowadzono 23.04.2010 roku w następującym przedziale czasowym			
	7:45 – 8:45	10:00 – 11:00	12:00 – 13:00	14:45 – 15:45
	Liczba rowerzystów [szt.]			
Hotel Residence nr 1	20	32	40	52
Pomost główny nr 2	20	39	71	34



Rys. 8.12. Plan miasta Szczecinek z zaznaczonymi ciągami komunikacji rowerowej i punktami pomiaru natężenia ruchu rowerowego: **KR1** – pierwszy ciąg komunikacji rowerowej (kolor niebieski), **KR2** – drugi ciąg komunikacji rowerowej (kolor pomarańczowy), **KR3** – trzeci ciąg komunikacji rowerowej (kolor zielony), **KR4** – czwarty ciąg komunikacji rowerowej (kolor błękitny), **1, 2, 3** – punkty pomiaru natężenia ruchu rowerów

Drugi ciąg komunikacji rowerowej oznaczony jako KR2, to ciąg biegnący wzdłuż ulicy 9 Maja do placu Wolności, następnie przechodzący w ulicę Boh. Warszawy i aż do skrzyżowania z ulicą Jana Pawła II, na której następuje przerwanie ciągu. Kontynuacja ciągu KR2 następuje na rondzie im. A. Giedrysa, z którego przechodzi w ulicę Mierosławskiego i kończy się na rondzie im. O. Zawadzkiej. Odcinek ciągu KR2 występuje również na ulicy Szkolnej. Ciąg komunikacji rowerowej KR2 zaznaczono na planie miasta na rysunku 8.12.

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Podobnie jak w przypadku ciągu KR1 również w ramach prowadzonych badań bazowych w projekcie Civitas Renaissance przeprowadzono na ścieżce KR1 badania natężenia ruchu rowerowego. W tym celu na ścieżce KR1 wybrano jeden punkt pomiarowy zlokalizowany na placu Wolności przy Urzędzie Miejskim. Uzyskane wyniki odnośnie pomiaru natężenia na ścieżce KR1 podano w tabeli 8.4, a położenie punktu pomiarowego oznaczonego nr 3 pokazano na rysunku 8.12.

Tabela 8.4. Wyniki pomiaru natężenia ruchu na ścieżce rowerowej KR 2 [11]

Punkty pomiarowe	Pomiar przeprowadzono 23.04.2010 roku w następującym przedziale czasowym			
	7:45 – 8:45	10:00 – 11:00	12:00 – 13:00	14:45 – 15:45
	Liczba rowerzystów [szt.]			
Plac Wolności nr 3	36	115	63	98

Trzeci ciąg komunikacji rowerowej, oznaczony jako KR3, to ciąg od skrzyżowania ulic 28 Lutego i Sikorskiego, biegnie wzdłuż ulicy 28 Lutego, którego przerwanie następuje w okolicy ulicy Kardynała Wyszyńskiego. Na tej ulicy jest planowana budowa ścieżek rowerowych w ramach modernizacji tej ulicy zapisanej w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017. Kontynuacja ciągu KR3 następuje na ulicy Szafera, który na skrzyżowaniu z ulicą Kaszubską zostaje ponownie przerwany i wznowiony na ulicy Wiatracznej aż do skrzyżowania z ulicą Koszalińską. Ciąg komunikacji rowerowej KR3 zaznaczono na planie miasta na rysunku 8.12.

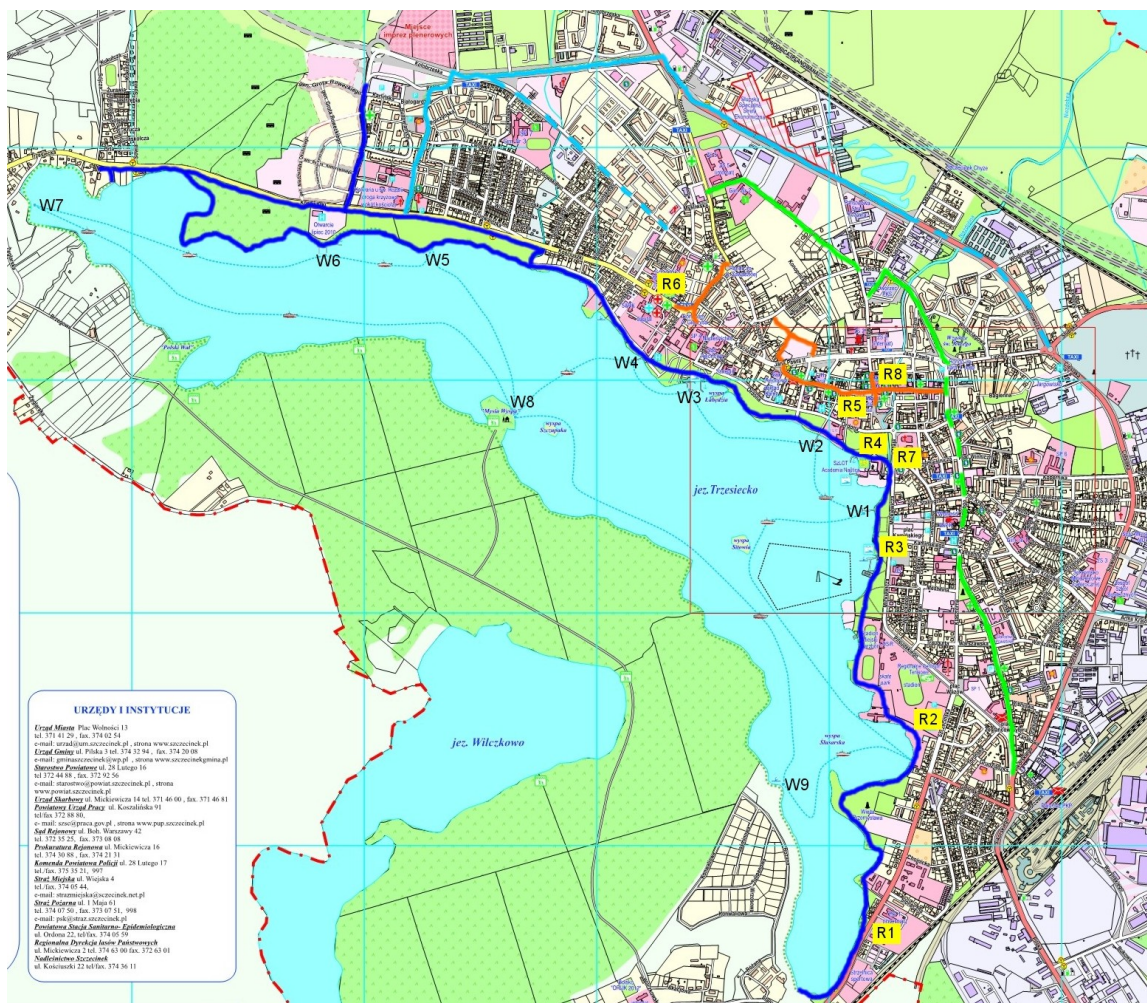
Czwarty ciąg komunikacji rowerowej, oznaczony jako KR4, to ciąg od ulicy św. Rozalii przechodzący następnie w ulicę Jagiełły, Polną, Kołobrzeską, Koszalińską, Narutowicza i kończący się na skrzyżowaniu z ulicą Kaszubską. Ciąg komunikacji rowerowej KR4 zaznaczono na planie miasta na rysunku 8.12.

Na terenie miasta Szczecinek funkcjonuje system wypożyczalni rowerów i rikszy, który został wyposażony w 50 rowerów i 10 rikszy. Rowery można wypożyczać i oddawać w sześciu miejscach na terenie miasta wyposażonych w tzw. stojaki rowerowe. Stojaki rozmieszczone są w następujących miejscach (rys. 8.13):

- przy Zespole Szkół nr 1 w ciągu drogi krajowej nr 20 (R1),
- przy ulicy Szczecińskiej na wysokości basenu (R2),
- w parku miejskim nad brzegiem jeziora Trzesiecko w okolicy placu Kamińskiego (R3),
- w parku miejskim na terenie Szczecineckiej Lokalnej Organizacji Turystycznej w obrębie ulicy 3 Maja (R4),
- w obrębie placu Wolności (R5),
- przy Schronisku Młodzieżowym w obrębie ulicy Kościuszki (R6).

Miejsca postoju rikszy zostały rozmieszczone w parku miejskim (R7) i na placu Wolności wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego (R8) (rys. 8.13).





Rys. 8.13. Rozmieszczenie elementów systemu wypożyczenia rowerów i riksż w obrębie ciągów komunikacji rowerowej KR1, KR2, KR3, KR4: **R1** – przy Zespole Szkół nr 1 w ciągu drogi krajowej nr 20, **R2** – ulica Szczecińskiej na wysokości basenu, **R3** – park miejskim nad brzegiem jeziora Trzesiecko w okolicy placu Kamińskiego, **R4** – przy Szczecineckiej Lokalnej Organizacji Turystycznej w obrębie ulicy 3 Maja, **R5** – w obrębie placu Wolności, **R6** – przy Schronisku Młodzieżowym w obrębie ulicy Kościuszki, **R7** – w parku miejskim, **R8** – na placu Wolności wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego

## 8.5. Etap IV – wyznaczenie działań koniecznych do realizacji w ramach planu mobilności i ich realizacja praktyczna

W ramach realizacji planu mobilności obejmującego swoim działaniem miasto Szczecinek w swoich granicach administracyjnych oraz skierowanego do mieszkańców miasta, gminy i powiatu szczecineckiego zaleca się wykonanie następujących działań:

- nieprzerwanie prowadzonych prac nad rozbudową infrastruktury rowerowej w mieście,
- wytyczanie, budowa lub modernizacja miejsc parkingowych w obrębie ciągów rowerowych,
- uruchomienie nowych lub rozszerzenie istniejących linii autobusowych Komunikacji Miejskiej o nowe ulice, a w szczególności na ulicy Mickiewicza i 3 Maja,

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

- modernizacja transportu zbiorowego polegająca na wyposażeniu autobusów Komunikacji Miejskiej i Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w urządzenia służące do przewozu rowerów,
- podjęcie negocjacji z Linią Mikrobusową M o dostosowaniu busów do przewozu rowerów,
- dostosowanie autobusów do przewozu osób niepełnosprawnych,
- dalsza rozbudowa elektronicznego systemu informacji pasażerskiej,
- dostosowanie przystanków dla rowerzystów i osób niepełnosprawnych,
- usprawnienie obsługi środkami transportu zbiorowego obszaru miasta i jego dwóch nowych dzielnic (Trzesieki i Świątek) poprzez wprowadzenie np. autobusów wahadłowych, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów lub uruchomienie nowych linii autobusowych albo autobusu lub busów na telefon (system funkcjonuje w Krakowie),
- wprowadzenie sprzedaży biletów komunikacji zbiorowej na terenie instytucji,
- wdrożenie systemu wykorzystującego w przemieszczaniu pracowników pomiędzy instytucjami publicznymi środkami transportu zbiorowego i rowerowego oraz równoczesne zapewnienie biletów i rowerów (pula rowerów dostępna dla pracowników) na takie podróże służbowe,
- modyfikacja godzin pracy instytucji i zakładów pracy w celu uniknięcia dojazdów do pracy w tych samych godzinach,
- synchronizacja rozkładów jazdy transportu zbiorowego z godzinami pracy instytucji, zakładów pracy oraz godzinami przebywania dzieci i uczniów w przedszkolach i szkołach,
- modyfikacja godzin dostaw towarów do instytucji publicznych pod kątem natężenia ruchu,
- wdrożenie systemu wspólnych dojazdów do miejsc pracy/nauki (system carpooling),
- zarządzanie parkingami w pobliżu instytucji publicznych; preferencyjne miejsca parkingowe dla użytkowników carpooling, ograniczenie liczby miejsc parkingowych dla pracowników i wprowadzenie ewentualnych opłat parkingowych dla pracowników,
- rozbudowa miejsc parkingowych w pobliżu instytucji i szkół z przeznaczeniem dla pracowników, uczniów i interesantów,
- stworzenie w mieście systemu parkingów dla rowerów, w tym strzeżonych,
- promowanie punktów naprawy rowerów rozmieszczonych na terenie miasta.

Natomiast do koniecznych działań jakie należy przeprowadzić w ramach wdrażania planu mobilności dla miasta Szczecinek jest:

- stworzenie mapy rowerowej dla miasta Szczecinek,
- stworzenie internetowej platformy informacyjnej z danymi o możliwościach poruszania się po mieście rowerem, riksami, środkami transportu wodnego i środkami transportu zbiorowego z równoczesnym wyznaczaniem trasy przejazdu proekologicznymi środkami transportu,
- stworzenie stanowiska konsultanta mobilności w mieście Szczecinek,
- rozmieszczenie na terenie miasta i instytucji i zakładów platform informacyjnych,
- promowanie w postaci kampanii reklamowych środków transportu alternatywnych w stosunku do transportu samochodami osobowymi,
- rozbudowa miejsc parkingowych dla rowerów,
- promowanie wśród pracowników instytucji publicznych proekologicznych form transportu (carpooling, transport rowerowy, transport zbiorowy oraz transport wodny),
- rozbudowa systemu wypożyczalni rowerów i riksów (z pozyskanych danych ze SzLOTu w sezonie letnim 2010 jest duży popyt na rowery z wypożyczalni – brakuje wolnych rowerów w wypożyczalni).

## 8.5.1. Plan poruszania się po mieście Szczecinek z uwzględnieniem transportu miejskiego i zewnętrznego, wypożyczalni rowerów, rikszy i miejsc parkingowych

Rozpatrując plan poruszania się po mieście Szczecinek należy uwzględnić transport zewnętrzny i wewnętrzny.

Transport zewnętrzny umożliwia realizację planów przemieszczania się mieszkańców miasta, regionu, powiatu szczecineckiego oraz turystów, których celem podróży jest miasto Szczecinek i realizowany jest przez transport kolejowy i drogowy.

Transport drogowy zewnętrzny obsługiwany jest przez:

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinku, które na terenie miasta rozmieściło 11 przystanków i jeden dworzec autobusowy (rys. 8.14),
- Linie Mikrobusową M, która na terenie miasta dysponuje 4 przystankami „M” (rys. 8.14),
- indywidualne środki transportu, którego użytkownicy na terenie miasta mają do dyspozycji 15 parkingów (P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15), których rozmieszczenie pokazano na rysunku 8.14 oraz kilkadziesiąt miejsc parkingowych rozmieszczonych wzdłuż ciągu ulic (załącznik 1) i w pobliżu sklepów wielkopowierzchniowych.

Transport wewnętrzny realizowany jest przez następujące formy transportu:

- transport miejski,
- transport miejski w postaci taksówek (Taxi),
- transport indywidualnymi środkami transportu,
- transport wodny,
- transport rowerowy,
- transport pieszy.

Transport miejski na terenie miasta Szczecinek realizowany jest przez Komunikację Miejską, która na terenie miasta rozmieściła 126 przystanków autobusowych i zorganizowała do obsługi pasażerów 13 dziennych linii autobusowych (0, 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14) i jedną linię nocną N. Poszczególne trasy autobusów miejskich z podziałem na numery linii scharakteryzowano w tabeli 8.5.

Tabela 8.5. Charakterystyka tras autobusów miejskich poszczególnych linii [21]

Nr linii	Trasa autobusu
<b>0</b>	<b>DWORCOWA (DWORZEC KOL.)</b> , DWORCOWA (DWORZEC KOL.) , -Dworcowa /28 -Lutego , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska , -Wyszyńskiego /pl.Winniczny, -Jana_Pawła_II /Szafera , -Jana_Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna , -Mierosławskiego /I, -Koszalińska /osiedle , -Kołobrzaska /Koszalińska , -Kołobrzaska /Kołobrzaska_I , -Polna /Białogardzka , -Polna /Krakowska_II , -Polna /Gazownia_II nż , -Kościuszki /Kościńskiego_II, -Kościuszki /Szpital_II , -Ordon /Jeziorna , -Ordon /Parkowa , -Powstańców_Wlkp. /3-Maja, -Wyszyńskiego /Rzemieślnicza, -28_Lutego /Klasztorna, -28-Lutego /Wiśniowa_II, <b>DWORCOWA (DWORZEC KOL.)</b>
<b>1</b>	<b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b> , POLNA (BIAŁOGARDZKA) , -Polna /Krakowska_II , -Polna /Gazownia_II nż , -Kościuszki /Kościńskiego_II , -Kościuszki /Szpital_II , -Jana_Pawła_II /Boh.Warszawy , -Jana_Pawła_II /1-Maja , -Wyszyńskiego /9-go_Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieślnicza , -28_Lutego /Klasztorna , -28-Lutego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska , -Pilska /Urząd_Gminy_II , -Pilska /Harcerska , -Pilska /Fabryczna , <b>PILSKA (WIERZBOWA)</b>

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

	<p><b>PILSKA (WIERZBOWA)</b> , PILSKA (WIERZBOWA) , -Pilska /Bukowa , -Pilska /Cisowa, -Pilska /Urząd Gminy_I , -Dworcowa /28-Lutego , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska , -Wyszyńskiego /pl.Winniczny , -Jana Pawła_II /Szafera , -Jana Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna , -Kościuszki /Szpital_I , -Kosińskiego /Kościuszki , -Polna /Gazownia I nż , -Polna /Krakowska I , <b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b></p>
2	<p><b>BUGNO (ELDA)</b> , BUGNO (ELDA) , -Koszalińska /wiadukt_I , POLNA (BIAŁOGARDZKA), -Kołobrzaska /Kołobrzaska_II , -Koszalińska /osiedle , -Mierosławskiego /II , -Ordon /Jeziorna, -Ordon /Parkowa , -Powstańców_Wlkp. /3-Maja , -Wyszyńskiego /Lipowa , -Cieślaka /Lipowa, -Słowiańska /Kopernika , -Sikorskiego /Armii Krajowej , -Sikorskiego /Wiśniowa_II, -Sikorskiego /Gdańska , -Szczecińska /Gdańska_II , -Szczecińska /Słoneczna_II, <b>SZCZECIŃSKA (WIADUKT)</b></p> <p><b>SZCZECIŃSKA (WIADUKT)</b> , SZCZECIŃSKA (WIADUKT) , -Szczecińska /Słoneczna_I, -Szczecińska /Gdańska_I , -Dworcowa /28-Lutego , -Sikorskiego /Wiśniowa_I , -Słowiańska /Armii Krajowej , -Cieślaka /Szymanowskiego , -Cieślaka /Słupska , -Jana Pawła_II /Szafera, -Jana Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna , -Mierosławskiego /I , -Koszalińska /Wiatraczna, -Koszalińska /wiadukt_I , BUGNO (ELDA) , -Kołobrzaska /Koszalińska, -Kołobrzaska /Kołobrzaska I , <b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b></p>
4	<p><b>HARCERSKA (SŁOWIANKA)</b> , HARCERSKA (SŁOWIANKA) , -Pilska /Cisowa , -Pilska /Urząd Gminy_I , -Dworcowa /28-Lutego , -Sikorskiego /Wiśniowa_I , -Słowiańska /Armii Krajowej , -Cieślaka /Szymanowskiego , -Cieślaka /Słupska , -Jana Pawła_II /Szafera, -Jana Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna , -Mierosławskiego /I , -Koszalińska /Wiatraczna, -Koszalińska /wiadukt_I , -Bugno /Elda_I , -Bugno /Telzas_I , <b>BUGNO (PĘTLA)</b></p> <p><b>BUGNO (PĘTLA)</b> , BUGNO (PĘTLA) , -Bugno /Telzas_II , -Bugno /Elda_II , -Koszalińska /wiadukt_I , -Koszalińska /osiedle , -Mierosławskiego /II , -Ordon /Jeziorna , -Ordon /Parkowa, -Powstańców_Wlkp. /3-Maja , -Wyszyńskiego /Lipowa , -Cieślaka /Lipowa , -Słowiańska /Kopernika , -Sikorskiego /Armii Krajowej , -Sikorskiego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska, -Pilska /Urząd Gminy_II , -Harcerska /Pilska , <b>HARCERSKA (SŁOWIANKA)</b></p>
5	<p><b>BIAŁOGARDZKA (POLNA)</b> , BIAŁOGARDZKA (POLNA) , -Białogardzka /Karlińska_II, -Karlińska /Budowlanych_II , -Kościuszki /Puławskiego_II , -Kościuszki /Kosińskiego_II, -Kościuszki /Szpital_II , -Jana Pawła_II /Boh.Warszawy , -Kasubaska /Szafera , -Narutowicza /Wodociągowa_II , -Cieślaka /Lipowa , -Słowiańska /Kopernika , -Sikorskiego /Armii Krajowej, -Sikorskiego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska , -Waryńskiego /Pilska_I , -Waryńskiego /I nż, <b>WARYŃSKIEGO (KRONOSPAN)</b></p> <p><b>WARYŃSKIEGO (KRONOSPAN)</b> , WARYŃSKIEGO (KRONOSPAN) , -Waryńskiego /II nż, -Waryńskiego /Pilska_II , -Dworcowa /28-Lutego , -Sikorskiego /Wiśniowa_I , -Słowiańska /Armii Krajowej , -Cieślaka /Szymanowskiego , -Cieślaka /Słupska , -Narutowicza /Wodociągowa_I nż , -Kasubaska /Zielona , -Jana Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna, -Kościuszki /Szpital_I , -Kościuszki /Kosińskiego_I , -Kościuszki /Puławskiego , -Karlińska /Budowlanych_I , -Białogardzka /Karlińska , <b>BIAŁOGARDZKA (POLNA)</b></p>
6	<p><b>BIAŁOGARDZKA (POLNA)</b> , BIAŁOGARDZKA (POLNA) , -Białogardzka /Karlińska_II, -Karlińska /Budowlanych_II , -Kościuszki /Puławskiego_II , -Kościuszki /Kosińskiego_II, -Kościuszki /Szpital_II , -Ordon /Jeziorna , -Ordon /Parkowa , -Powstańców_Wlkp. /3-Maja, -Wyszyńskiego /Rzemieślnicza , -28_Lutego /Klasztorna , -28-Lutego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska , -Szczecińska /Gdańska_II , -Szczecińska /Słoneczna , <b>SZCZECIŃSKA (WIADUKT)</b></p> <p><b>SZCZECIŃSKA (WIADUKT)</b> , SZCZECIŃSKA (WIADUKT) , -Szczecińska /Słoneczna_I, -Szczecińska /Gdańska_I , -Dworcowa /28-Lutego , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska , -Wyszyńskiego /pl.Winniczny , -Jana Pawła_II /Szafera , -Jana Pawła_II /Podwale, -Kościuszki /Jeziorna , -Kościuszki /Szpital_I , -Kościuszki /Kosińskiego_I, -Kościuszki /Puławskiego , -Karlińska /Budowlanych_I , -Białogardzka /Karlińska, <b>BIAŁOGARDZKA (POLNA)</b></p>
7	<p><b>BUGNO (ELDA)</b> , BUGNO (ELDA) , -Koszalińska /wiadukt_I , -Koszalińska /osiedle, -Mierosławskiego /II , -Ordon /Jeziorna , -Ordon /Parkowa , -Powstańców_Wlkp. /3-Maja, -Wyszyńskiego /Rzemieślnicza , -28_Lutego /Klasztorna , -28-Lutego /Wiśniowa_II , -Szczecińska /basen_I , -Sikorskiego /Gdańska , <b>DWORCOWA (DWORZEC KOL.)</b> , -Waryńskiego /Pilska_I ,</p>

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

	<p>-Waryńskiego/I nż , WARYŃSKIEGO (KRONOSPAN), -Waryńskiego /III nż, <b>WARYŃSKIEGO (LEŚNA)</b></p> <p><b>WARYŃSKIEGO (LEŚNA)</b> , WARYŃSKIEGO (LEŚNA) , -Waryńskiego /IV nż, WARYŃSKIEGO (KRONOSPAN) , -Waryńskiego /Kronospan , -Waryńskiego /II nż, DWORCOWA (DWORZEC KOL.) , -Waryńskiego /Pilska_II , -Dworcowa /28-Lutego, -Szczecińska /basen_II , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska , -Wyszyńskiego /pl.Winniczny , -Jana_Pawła_II /Szafera , -Jana_Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna, -Mierosławskiego /I , -Koszalińska /Wiatraczna , -Koszalińska /wiadukt_I , <b>BUGNO (ELDA)</b></p>
<b>8</b>	<p><b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b> , POLNA (BIAŁOGARDZKA) , -Polna /Krakowska_II , -Polna /Gazownia_II nż , -Myśliwska /Polna , -Kościuszki /Szpital_II , -Jana_Pawła_II /Boh.Warszawy, SZAFERA (DWORZEC AUT.) , -Szafera /Kaszubska , -Wyszyńskiego /9-go Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieśnicza , -28_Lutego /Klasztorna , -28-Lutego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska , -Waryńskiego /Pilska_I , -Waryńskiego /III nż , -Leśna /Waryńskiego_n.ż. , -Leśna /wybudowanie_I nż , -Czarnobór /Nadleśnictwo_I , <b>CZARNOBÓR (PEŁTLA)</b></p> <p><b>CZARNOBÓR (PEŁTLA)</b> , CZARNOBÓR (PEŁTLA) , -Czarnobór /Nadleśnictwo_II , -Buczek /I nż , -Wągorodno_skrz./I nż , ŻÓŁTNICA (PL.STRAŻACKI) , -Wągorodno_skrz./II nż , -Buczek /II nż , -Leśna /wybudowanie_II nż , -Leśna /Waryńskiego_n.ż. , -Waryńskiego /IV nż, -Waryńskiego /Pilska_II , -Dworcowa /28-Lutego , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska, -Wyszyńskiego /pl.Winniczny , -Wyszyńskiego /Lipowa , <b>SZAFERA (DWORZEC AUT.)</b></p>
<b>9</b>	<p><b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b> , POLNA (BIAŁOGARDZKA) , -Kołobrzaska /Kołobrzaska_II, -Koszalińska /osiedle , -Mierosławskiego /II , -Jana_Pawła_II /Boh.Warszawy , -Jana_Pawła_II /1-Maja , -Wyszyńskiego /9-go Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieśnicza , -28_Lutego /Klasztorna, -28-Lutego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska , -Szczecińska /Gdańska_II , -Szczecińska /Słoneczna_II , <b>SZCZECIŃSKA (WIADUKT)</b></p>
<b>10</b>	<p><b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b> , POLNA (BIAŁOGARDZKA) , -Kołobrzaska /Kołobrzaska_II, -Koszalińska /osiedle , -Mierosławskiego /II , -Jana_Pawła_II /Boh.Warszawy , -Jana_Pawła_II /1-Maja , -Wyszyńskiego /9-go Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieśnicza , -28_Lutego /Klasztorna, -28-Lutego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska , -Pilska /Urząd Gminy_II , -Harcerska /Pilska, <b>HARCERSKA (SŁOWIANKA)</b></p> <p><b>HARCERSKA (SŁOWIANKA)</b> , HARCERSKA (SŁOWIANKA) , -Pilska /Cisowa , -Pilska /Urząd Gminy_I , -Dworcowa /28-Lutego , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska, -Wyszyńskiego /pl.Winniczny , -Jana_Pawła_II /Szafera , -Jana_Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna , -Mierosławskiego /I , -Koszalińska /Wiatraczna , -Kołobrzaska /Koszalińska, -Kołobrzaska /Kołobrzaska_I , <b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b></p>
<b>11</b>	<p><b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b> , POLNA (BIAŁOGARDZKA) , -Polna /Krakowska_II , -Polna /Gazownia_II nż , -Kościuszki /Kosińskiego_II , -Kościuszki /Szpital_II , -Jana_Pawła_II /Boh.Warszawy , -Jana_Pawła_II /1-Maja , -Wyszyńskiego /9-go Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieśnicza , -28_Lutego /Klasztorna , -28-Lutego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska, -Pilska /Urząd Gminy_II , -Pilska /Harcerska , -Pilska /Fabryczna , -Pilska /Wierzbowa_I , -Turowo /skrz.I nż , -Turowo /kościół_I nż , <b>TUROWO (PEŁTLA)</b></p> <p><b>TUROWO (PEŁTLA)</b> , TUROWO (PEŁTLA) , -Turowo /kościół_II nż , -Turowo /skrz.II nż, -Pilska /Wierzbowa_II , -Pilska /Bukowa , -Pilska /Cisowa , -Pilska /Urząd Gminy_I , -Dworcowa /28-Lutego , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska , -Wyszyńskiego /pl.Winniczny, -Jana_Pawła_II /Szafera , -Jana_Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna , -Kościuszki /Szpital_I , -Kosińskiego /Kościuszki , -Polna /Gazownia_I nż , -Polna /Krakowska_I , <b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b></p>
<b>13</b>	<p><b>TRZESIECKA (PEŁTLA)</b> , TRZESIECKA (PEŁTLA) , -Trzesiecka /Sójcza_II , -Karlińska /Budowlanych_I , -Białogardzka / Karlińska , -Polna /Białogardzka , -Polna /Krakowska_II, -Polna /Gazownia_II nż , -Myśliwska /Polna , -Kościuszki /Szpital_II , -Jana_Pawła_II /Boh.Warszawy , -Szafera /Kaszubska , -Wyszyńskiego /9-go Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieśnicza , -28_Lutego /Klasztorna , -28-Lutego /Wiśniowa_II , -Sikorskiego /Gdańska, <b>DWORCOWA (DWORZEC KOLEJOWY)</b></p> <p><b>DWORCOWA (DWORZEC KOLEJOWY)</b> , DWORCOWA (DWORZEC KOLEJOWY), -Dworcowa /28-Lutego , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska , -Wyszyńskiego</p>

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

	<p>/pl.Winniczny , -Wyszyńskiego /Lipowa , -Kaszubska /Zielona , -Jana_Pawła_II /Podwale, -Kościuszki /Jeziorna , -Kościuszki /Szpital_I , -Polna /Myśliwska , -Polna /Gazownia_I nż, -Polna /Krakowska_I , -Polna /Białogardzka , -Białogardzka /Karlińska_II , -Karlińska /Budowlanych_II, -Trzeciecka /Sójcza_I , -Trzeciecka /Letniskowa_I , -Trzeciecka /Cicha_n.ż., PARSECKO , -Parsecko /II , -Tarnina_skrz./II n.ż. , -Parsecko_III , -Tarnina_skrz./I nż, -Parsecko /I , -Parsecko d/w , PARSECKO , -Trzeciecka /Przytulna_n.ż. , TRZESIECKA (PEŁLA), -Trzeciecka /Letniskowa_II , -Trzeciecka /Sójcza_II , -Karlińska /Budowlanych_I, -Białogardzka / Karlińska, -Polna /Białogardzka , -Polna /Krakowska_II , -Polna /Gazownia_II nż, -Myśliwska /Polna , -Kościuszki /Szpital_II , -Jana_Pawła_II /Boh.Warszawy , -Szafera /Kaszubska, -Wyszyńskiego /9-go_Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieślnicza , -28_Lutego /Klasztorna, -28 Lutego /Wiśniowa_II, -Sikorskiego /Gdańska , <b>DWORCOWA (DWORZEC KOLEJOWY)</b></p>
14	<p><b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b> , POLNA (BIAŁOGARDZKA) , -Polna /Krakowska_II , -Polna /Gazownia_II nż , -Myśliwska /Polna , -Kościuszki /Szpital_II , -Jana_Pawła_II /Boh.Warszawy, -Jana_Pawła_II /1-Maja , -Wyszyńskiego /9-go_Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieślnicza, -Armii_Krajowej /Kamienna , -Słowiańska /Armii_Krajowej , -Cieślaka /Szymanowskiego, -Cieślaka /Słupska , <b>OS.MARCELIN (NORWIDA)</b></p> <p><b>OS.MARCELIN (NORWIDA)</b> , OS.MARCELIN (NORWIDA) , -Cieślaka /Lipowa, -Słowiańska / Kopernika , -Armii_Krajowej /Słowiańska , -Armii_Krajowej /Młyńska, -Wyszyńskiego /pl.Winniczny , -Jana_Pawła_II /Szafera , -Jana_Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna , -Kościuszki /Szpital_I , -Polna /Myśliwska , -Polna /Gazownia_I nż , -Polna /Krakowska_I , <b>POLNA (BIAŁOGARDZKA)</b></p>
N	<p><b>DWORCOWA (DWORZEC KOLEJOWY)</b> , DWORCOWA (DWORZEC KOLEJOWY), -Dworcowa /28-Lutego , -28-Lutego /Wiśniowa_I , -28-Lutego /Warszawska , -Wyszyńskiego /pl.Winniczny , -Jana_Pawła_II /Szafera , -Jana_Pawła_II /Podwale , -Kościuszki /Jeziorna, -Mierosławskiego /I , -Koszalińska /osiedle , -Kołobrzaska /Koszalińska , -Kołobrzaska /Kołobrzaska_I , -Polna /Białogardzka , -Polna /Krakowska_II , -Polna /Gazownia_II nż, -Kościuszki /Kosińskiego_II , -Kościuszki /Szpital_II , -Ordon /Jeziorna , -Ordon /Parkowa, -Powstańców_Wlkp. /3-Maja , -Wyszyńskiego /Rzemieślnicza , -28_Lutego /Klasztorna, -28 -Lutego /Wiśniowa_II , <b>DWORCOWA (DWORZEC KOLEJOWY)</b></p>

Transport miejski w postaci taksówek (Taxi) w Szczecinku realizowany jest przez 93 osoby posiadające koncesję na prowadzenie usług transportowych w postaci przewozów Taxi, co przekłada się na 93 pojazdy samochodowe. Na terenie miasta rozmieszczonych jest 9 miejsc postojowych (rys. 8.14) i funkcjonuje jedna strefa opłat.

Transport indywidualnymi środkami transportu realizowany jest przez mieszkańców miasta, regionu i powiatu szczecineckiego oraz turystów. Użytkownicy tej formy transportu mają do dyspozycji 15 parkingów (P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15), których rozmieszczenie pokazano na rysunku 8.14 oraz kilkadziesiąt miejsc parkingowych rozmieszczonych wzdłuż ciągu ulic (załącznik 1) i w pobliżu sklepów wielkopowierzchniowych.

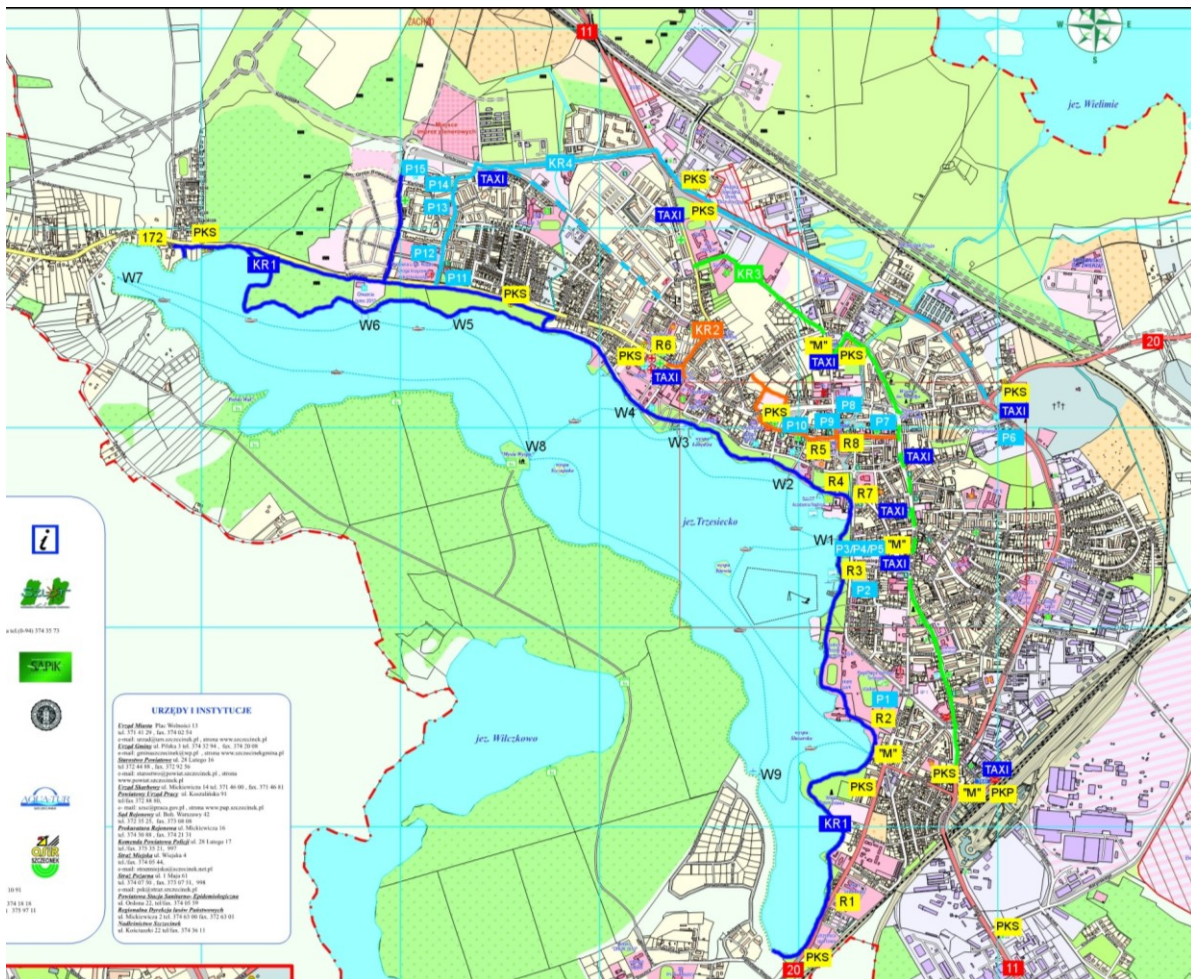
Transport wodny w mieście realizowany jest na szlaku wodnym wytyczonym na jeziorze Trzeciecko i obsługiwany jest przez szczecinecki tramwaj wodny „Bayern”, statek spacerowy „Księżna Jadwiga” oraz taksówki wodne. Użytkownicy tej formy transportu mogą korzystać z 9 przystanków wodnych (W1, W2, W3, W4, W5, W6, W7, W8, W9) rozmieszczonych wokół jeziora Trzeciecko (rys. 8.14).

Transport rowerowy na terenie miasta realizowany jest poprzez wykorzystanie rowerów prywatnych, jak i również rowerów wypożyczonych. W Szczecinku funkcjonuje system wypożyczalni rowerów i rikszy, który został wyposażony w 50 rowerów. Rowery można wypożyczać i oddawać w sześciu miejscach na terenie miasta wyposażonych w tzw. stojaki

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

rowerowe (R1, R2, R3, R4, R5, R6), których rozmieszczenie pokazano na rysunku 8.14. Równocześnie możemy skorzystać z 10 riks, których miejsca postojowe (R7, R8) pokazano na rysunku 8.14.

Użytkownicy rowerów mają do dyspozycji ścieżki rowerowe o łącznej długości 14 km, które zostały zgrupowane w cztery ciągi komunikacji rowerowej KR1, KR2, KR3, KR4. Rozmieszczenie ścieżek poszczególnych ciągów rowerowych pokazano na rysunku 8.14.



Rys. 8.14. Infrastruktura transportu zewnętrznego i wewnętrznego miasta Szczecinek: **KR1** – ciąg rowerowy (linia – kolor niebieski), **KR2** – ciąg rowerowy (linia – kolor pomarańczowy), **KR3** – ciąg rowerowy (linia – kolor zielony), **KR4** – ciąg rowerowy (linia – kolor błękitny), **P1**, ..., **P15** – miejsca parkingowe, **R1**, ..., **R6** – elementy systemu wypożyczalni rowerów, **R7** i **R8** – miejsca postojowe riks, **PKS** – przystanki Komunikacji Samochodowej w Szczecinku, **PKP** – dworzec kolejowy, „**M**” – przystanki Linii Mikrobusowej M, **TAXI** – miejsca postojów taksówek, **W1**, ... **W9** – przystanki szczecineckiego tramwaju wodnego „Bayern”, statku spacerowego „Księżnej Jadwigi” oraz taksówek wodnych, **11** i **20** – drogi krajowe, **172** – droga wojewódzka

Transport pieszy w Szczecinku realizowany jest na licznie rozmieszczonych chodnikach oraz na jednym ciągu pieszo-rowerowym (ulica 9 Maja i ulica Boh. Warszawy) i jednym

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

ciągu pieszym (odcinek ulicy 28 Lutego od skrzyżowania z ulica Sikorskiego do ulicy Dworcowej).

Integrując transport zewnętrzny i wewnętrzny można wyznaczyć w zależności od celu indywidualnie dostosowane plany poruszania się po mieście Szczecinek. Poniżej przedstawiono dwa plany poruszania się po mieście.

### *Plan poruszania się po mieście Szczecinek 1*

Celem planu jest wyznaczenie trasy turystycznej dla turysty, który do miasta przyjechał indywidualnym środkiem transportu drogą krajową nr 20 i w Szczecinku zamierz spędzić sześć godzin.

Turysta pozostawia samochód na parkingu P3 następnie pieszo przemieszcza się do przystanku W1, na którym wsiada do szczecineckiego tramwaju wodnego i opływa jezioro Trzesiecko dookoła. Po rejsie wypożycza rower w punkcie R4 i przemieszcza się po mieście ciągami rowerowymi KR1, KR2, KR3 i KR4 oraz ulicami miasta. Rower oddaje w punkcie R5 i następnie przemieszcza się po mieście pieszo. Po spędzonym czasie w punkcie R8 wsiada do rikszy, która odwozi go na parking P3 i samochodem opuszcza miasto.

### *Plan poruszania się po mieści Szczecinek 2*

Celem jest wyznaczenie planu przemieszczenia się mieszkańca dzielnicy Trzesiecko do centrum miasta Szczecinek.

Wariant – mieszkaniec posiada własny środek transportu

Mieszkaniec Trzesieki w celu przemieszczenia się do centrum miasta Szczecinek wybiera środek transportu w postaci roweru, którym wzdłuż ciągu rowerowego KR1 przemieszcza się na plac Sowińskiego, z którego ulicami miasta i pozostałymi ciągami rowerowymi przemieszcza się w wybrane miejsce w centrum miasta.

Wariant – mieszkaniec nie posiada własnego środka transportu

Mieszkaniec Trzesieki w celu przemieszczenia się do centrum miasta Szczecinek na przystanku W7 wsiada do tramwaju wodnego, którym płynie do przystanku W1. Następnie wsiada do autobusu miejskiego i przemieszcza się w wybrane miejsce w mieście.

## **8.6. Etap V – ocena rozwiązań wdrożonych w ramach planu mobilności**

Ocena wdrażanych rozwiązań powinna polegać na:

- ciągłym monitoringu natężenia ruchu pojazdów samochodowych w centrum miasta,
- ciągłym monitoringu natężeniu ruchu rowerów na ścieżkach rowerowych,
- prowadzenie badań ankietowych wśród mieszkańców odnośnie wykorzystywania środków transportu alternatywnych w stosunku do transportu samochodami osobowymi (transport rowerowy, transport zbiorowy, carpooling, transport wodny).



## 9. Redukcja hałasu na terenie miasta Szczecinek

W ramach realizowanego na terenie miasta Szczecinek projektu Civitas Renaissance zostało wykonane zadanie pt. Prognoza warunków akustycznych w centrum Szczecinka na rok 2015 – mapy hałasu. Zadanie zostało zrealizowane przez zespół pracowników z Politechniki Koszalińskiej.

*Prognoza warunków akustycznych w centrum Szczecinka na rok 2015 – mapy hałasu [materiał w całości został udostępniony przez Urząd Miasta Szczecinek w celu włączenia go do opracowanej Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020]*

### 9.1. Identyfikacja źródeł hałasu i charakterystyka terenu

Przedmiotem opracowania jest analiza klimatu akustycznego w centrum Szczecinka w ciągu ulic: Kościuszki, Jana Pawła II, kard. Wyszyńskiego, 28 Lutego, Warszawskiej, Traugutta, Piłsudskiego, Mickiewicza, Ordonu i Jasnej.

Emisja hałasu od potoku pojazdów poruszających się po analizowanych ulicach jest aktualnie i będzie w przyszłości głównym źródłem oddziaływania na środowisko w tej części Szczecinka. Zatem problem emisji hałasu przeanalizowany został w perspektywie roku 2015, uwzględniającej niewielki wzrost natężenia ruchu.

Dla analizowanego obszaru najbardziej istotny jest hałas komunikacyjny – drogowy, emitowany od potoków pojazdów poruszających się po drogach, zdecydowanie najbardziej uciążliwy dla największej liczby osób przebywających na analizowanym terenie i charakteryzujący się największym zasięgiem.

W przypadku hałasu komunikacyjnego drogowego emitowany poziom zależny jest od natężenia ruchu na poszczególnych drogach i ich odcinkach, geometrii dróg i terenu, struktury potoków pojazdów, prędkości ruchu, rodzaju i jakości nawierzchni, panujących warunków atmosferycznych oraz stanu technicznego pojazdów. Poziom emisji hałasu drogowego będzie wzrastał wraz z rozwojem urbanistycznym całości terenu.

Pod względem wymagań analizy akustycznej analizowany teren zakwalifikować można do terenów nieznacznie zróżnicowanych wysokościowo - płaskich.

Teren charakteryzuje się niewielką ilością zieleni wysokiej, która nie posiada istotnego wpływu na kształtowanie klimatu akustycznego. Sezonowość (lato, zima) i zmienność struktury i natężenia ruchu drogowego analizowanego terenu w trakcie roku i w przekroju dobowym wpływa na zmiany poziomów emisji hałasu, w zależności od pory roku i pór dnia i nocy. Mając na uwadze położenie i charakter turystyczny Szczecinka można wnioskować, że największy ruch samochodowy dotyczy sezonu letniego – miesiące wakacyjne. Zgodnie z obserwacjami własnymi natężenia ruchu prowadzonymi podczas kontrolnych pomiarów hałasu można stwierdzić, że na terenie analizowanego przedsięwzięcia dominujący udział w ruchu mają samochody osobowe i dostawcze.

## 9.2. Przyjęte kryteria oceny hałasu

Kryteria oceny poziomów emisji hałasu środowiska przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska, z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, Dz. U. Nr 120 poz. 826.

Zgodnie z rozporządzeniem wartości poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku zależą od rodzaju źródła emitującego, pory dnia lub nocnej oraz funkcji urbanistycznej, jaką spełnia dany teren i odnoszą się do terenów wymagających ochrony przed hałasem.

Zgodnie z rozporządzeniem poziomy dopuszczalne dla analizowanych okolicznych terenów, stanowiące wskaźniki mające zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby, wynoszą odpowiednio:

Dominujące tereny i zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, jednorodzinna z usługami:  
dla hałasu komunikacyjnego (drogowy, kolejowy)

- pora dzienna /czas odniesienia 16 godz./ -  $L_{Aeq} = 60,0$  dB,
- pora nocna /czas odniesienia 8 godz./ -  $L_{Aeq} = 50,0$  dB,
- dla hałasu od instalacji, pozostałych obiektów i grup źródeł hałasu,
- pora dzienna /czas odniesienia 8 najmniej korzystnych godzin dnia/  $L_{Aeq} = 55,0$  dB,
- pora nocna /czas odniesienia 1 najmniej korzystna godzina nocy/  $L_{Aeq} = 45,0$  dB.

Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, teren zabudowy jednorodzinnej:

dla hałasu komunikacyjnego (drogowy, kolejowy)

- pora dzienna /czas odniesienia 16 godz./ -  $L_{Aeq} = 55,0$  dB,
- pora nocna /czas odniesienia 8 godz./ -  $L_{Aeq} = 50,0$  dB, jeżeli działalność dotyczy nocy,
- dla hałasu od instalacji, pozostałych obiektów i grup źródeł hałasu,
- pora dzienna /czas odniesienia 8 najmniej korzystnych godzin dnia/  $L_{Aeq} = 50,0$  dB,
- pora nocna /czas odniesienia 1 najmniej korzystna godzina nocy/  $L_{Aeq} = 40,0$  dB, jeżeli działalność dotyczy nocy.

Cytowane wyżej rozporządzenie wprowadza również dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku wyrażone wskaźnikami LDWN (poziom dziennie – wieczorowo – nocny) oraz LN (poziom nocny), które to wskaźniki mają zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony przed hałasem (co nie jest przedmiotem niniejszego opracowania), dla których czas odniesienia obejmuje odpowiednio wszystkie doby w roku i wszystkie pory nocy w roku. Określenie tych poziomów wymaga przekrojowych całorocznych całodobowych obserwacji. Na potrzeby analizy zanieczyszczenia hałasem komunikacyjnym w perspektywie krótkoterminowej, tj. do roku 2015, w każdym punkcie pomiarowym wykonano pomiary hałasu na wysokości 4,0 m nad poziomem terenu z jednoczesną analizą natężenia i struktury ruchu drogowego jedynie w godzinach szczytu pory dziennej. Na podstawie określonego natężenia ruchu w godzinie szczytu, przy założeniu współczynnika dynamiczności zmiany natężenia ruchu w ciągu doby w odniesieniu do godziny szczytu na poziomie  $d = 10$  i współczynnika przeliczeniowym na rok 2015 równym 1,15, określono średniodobowe godzinowe natężenie ruchu w porze dziennej w roku 2015, zgodnie z „Metody prognozowania hałasu komunikacyjnego”, PIOŚ, Biblioteka Monitoringu Środowiska – Warszawa 1996 r.

### 9.3. Metodyka wykonania analizy akustycznej

#### Pomiary terenowe

Analizę akustyczną i ocenę zagrożenia hałasem dla okolicznych terenów i obiektów chronionych przeprowadzono na podstawie pomiarów terenowych hałasu, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. nr 1393, poz. 308), wybierając metodę bezpośrednich pomiarów hałasu z wykorzystaniem próbkowania.

Identyfikację stanu istniejącego wykonano na podstawie pomiarów terenowych hałasu w godzinie szczytu. Pomiary hałasu z jednoczesną analizą natężenia i struktury ruchu drogowego prowadzono w okresie od grudnia 2008 r. do września 2009 r.

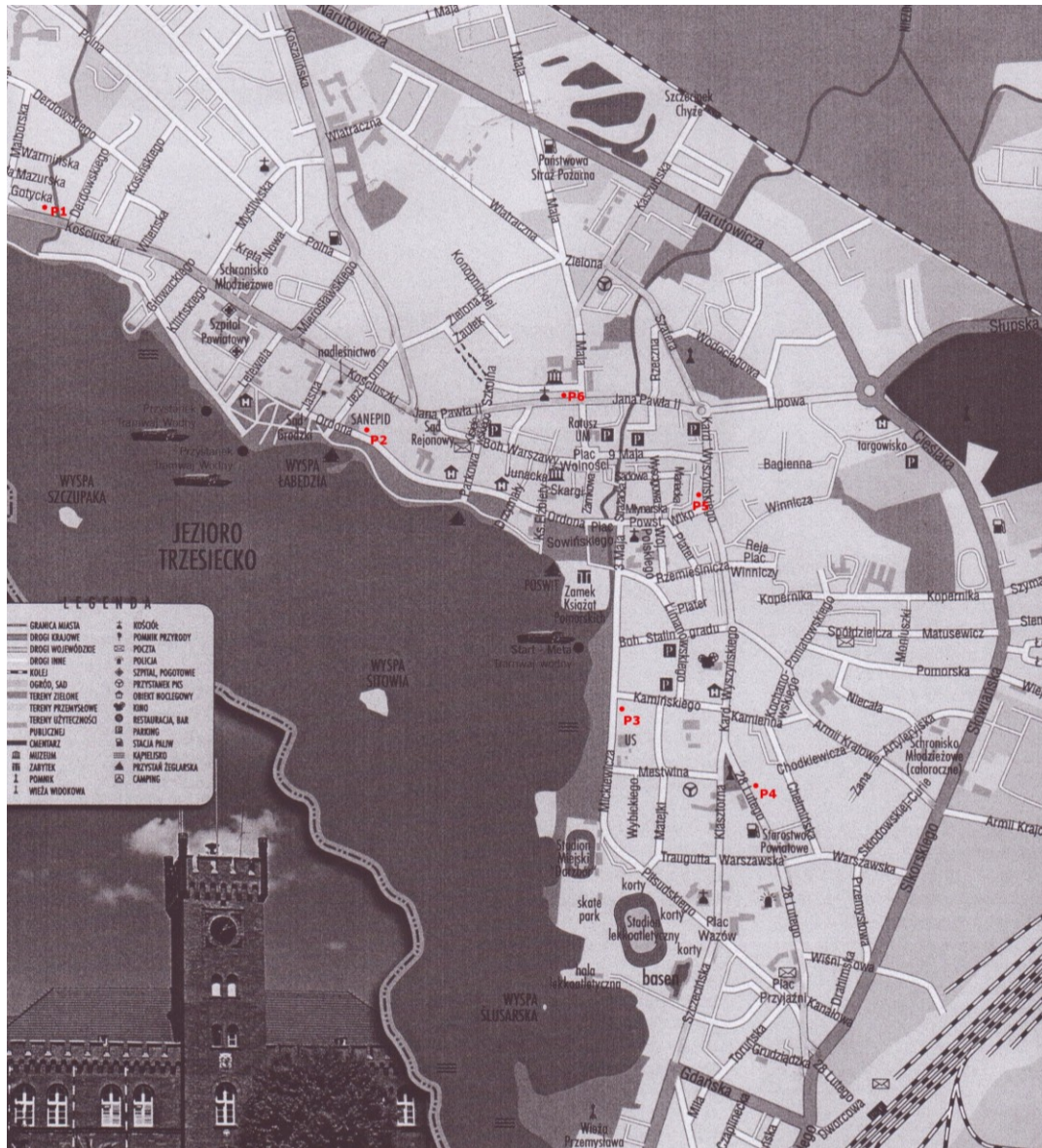
Pomiary terenowe wykonano na sześciu odcinkach ulic (rys. 9.1):

- ulica Kościuszki, punkt pomiarowy (przyjęte oznaczenie P1) zlokalizowany był w odległości 7 m od krawędzi jezdni, współrzędne położenia punktu N – 53°42'55", E – 16°40'14"
- ulica Ordona przy budynku 19, punkt pomiarowy (przyjęte oznaczenie P2) zlokalizowany był w odległości 7 m od elewacji budynku i 4 m od krawędzi jezdni, współrzędne położenia punktu N – 53°42'36", E – 16°41'04",
- ulica Mickiewicza przy budynku 10, punkt pomiarowy (przyjęte oznaczenie P3) zlokalizowany był w odległości 6 m od elewacji budynku i 5 m od krawędzi jezdni, współrzędne położenia punktu N – 53°42'09", E – 16°41'39",
- ulica 28 Lutego, punkt pomiarowy (przyjęte oznaczenie P4) zlokalizowany był w odległości 5 m od krawędzi jezdni, współrzędne położenia punktu N – 53°42'04", E – 16°42'01"
- ulica Kardynała Wyszyńskiego przy budynku 15, punkt pomiarowy (przyjęte oznaczenie P5) zlokalizowany był w odległości 3 m od elewacji budynku i 12 m od krawędzi jezdni, współrzędne położenia punktu N – 53°42'31", E – 16°41'51",
- ulica Jana Pawła II, na wysokości budynku 12 przy ulicy Szkolnej, punkt pomiarowy (przyjęte oznaczenie P6) zlokalizowany był w odległości 3 m od elewacji budynku i 10 m od krawędzi jezdni, współrzędne położenia punktu N – 53°42'40", E – 16°41'26".

Uwaga: Lokalizację punktów dobrano zgodnie z zaleceniami Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. nr 1393, poz. 308), przy uwzględnieniu uwarunkowań związanych z ukształtowaniem i zagospodarowaniem terenu.

#### Wyniki pomiarów

Wyniki obliczeń poziomów imisji w punktach pomiarowych wykonanych na podstawie danych pomiarowych przedstawionych zestawiono w tabeli 9.1, wraz z wartościami niepewności rozszerzonej dla poziomu ufności 95% (U95), zgodnie z „Problemy oceny niepewności pomiaru – zasady wykorzystania informacji na temat niepewności” Dariusz Fugiel, Tarnobrzeg 2004.



Rys. 9.1. Plan miasta Szczecinek z zaznaczonymi punktami, gdzie zostały przeprowadzone pomiary hałas z jednoczesną analizą natężenia i struktury ruchu drogowego: P1 – ulica Kościuszki, P2 – ulica Ordona, P3 – ulica Mickiewicza, P4 – ulica 28 Lutego, P5 – ulica Kardynała Wyszyńskiego, P6 – ulica Jana Pawła II

Tabela 9.1. Zestawienie wyników pomiarów

Nr punktu	Obliczony średnioroczny poziom emisji po uwzględnieniu tła w godzinie szczytu pory dziennej $L_{Aeq\text{ im}}$ [dBA]	Niepewność rozszerzona dla poziomu ufności 95% UR( $L_{eqe}$ )	Poziom dopuszczalny pory dziennej [dBA]
P1	61,0	±2,14	55
P2	58,9	±2,33	60
P3	59,8	±2,25	60
P4	61,4	±2,26	60
P5	65,9	±2,02	60
P6	63,9	±2,35	60

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

## Prognoza na rok 2015

Prognozę zanieczyszczenia środowiska hałasem wykonano na podstawie własnych pomiarów natężenia ruchu. Na podstawie określonego natężenia ruchu w godzinie szczytu, przy założeniu współczynnika dynamiczności zmiany natężenia ruchu w ciągu doby w odniesieniu do godziny szczytu na poziomie  $d = 10$  i współczynnika przeliczeniowym na rok 2015 równym 1,15, określono średniodobowe godzinowe natężenie ruchu w roku 2015.

Do obliczeń przyjęto następujące wartości natężenia ruchu.

Prognozowane średniodobowe godzinowe natężenie ruchu w porze dziennej w roku 2015:

Ulica Kościuszki

– liczba samochodów ogółem - 230 pu/godz, w tym 2 % samochodów ciężkich,

Ulica Ordon

– liczba samochodów ogółem - 197 pu/godz, w tym 1 % samochodów ciężkich,

Ulica Mickiewicza

– liczba samochodów ogółem - 206 pu/godz, w tym 0 % samochodów ciężkich,

Ulica 28 Lutego

– liczba samochodów ogółem - 356 pu/godz, w tym 2 % samochodów ciężkich,

Ulica Kardynała Wyszyńskiego

– liczba samochodów ogółem - 597 pu/godz, w tym 4 % samochodów ciężkich,

Ulica Jana Pawła II

– liczba samochodów ogółem - 489 pu/godz, w tym 3 % samochodów ciężkich.

Prognozowane średniodobowe godzinowe natężenie ruchu w porze nocnej w roku 2015:

Ulica Kościuszki

– liczba samochodów ogółem - 69 pu/godz, w tym 0 % samochodów ciężkich,

Ulica Ordon

– liczba samochodów ogółem - 59 pu/godz, w tym 0 % samochodów ciężkich,

Ulica Mickiewicza

– liczba samochodów ogółem - 62 pu/godz, w tym 0 % samochodów ciężkich,

Ulica 28 Lutego

– liczba samochodów ogółem - 106 pu/godz, w tym 1 % samochodów ciężkich,

Ulica Kardynała Wyszyńskiego

– liczba samochodów ogółem - 178 pu/godz, w tym 2 % samochodów ciężkich.

Ulica Jana Pawła II

– liczba samochodów ogółem - 146 pu/godz, w tym 1 % samochodów ciężkich.

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

## Symulacja komputerowa

Obliczenia wykonano programem SoundPLAN-essential. SoundPLAN-essential jest programem projektowym, wyposażonym we wszystkie podstawowe informacje potrzebne do kontroli rozkładu hałasu. Program ten jest uproszczoną wersją programu SoundPLAN, bazującą na jego rdzeniu obliczeniowym, dzięki czemu posiada on tę samą moc i szybkość przetwarzania danych, a także imponującą grafikę.

Prognozowanie emisji hałasu w sieci punktów recepcyjnych opiera się na znajomości parametrów geometrycznych źródeł (dróg) oraz ich parametrów akustycznych, a także geometrii najbliższego otoczenia źródła (lokalizacja i wysokość obiektów).

Modele obliczeniowe wykorzystywane przez program SoundPLAN-essential są oparte na metodach określonych w dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 roku odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Tym samym hałas drogowy obliczany jest zgodnie z francuską metodą „NMPB-Routes-96” i francuską normą „XPS 31-133”.

W wyniku obliczeń otrzymano mapy hałasu oraz obliczone poziomy emisji hałasu w sześciu punktach, w których wykonano pomiary terenowe (załącznik 2):

- mapa 1 – Wyniki w punktach kontrolnych – skala 1:7500,
- mapa 2.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – cały analizowany obszar – skala 1:7500,
- mapa 2.2 – Mapa hałasu – pora nocna – cały analizowany obszar – skala 1:7500,
- mapa 3.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – ul. Kościuszki – skala 1:3000,
- mapa 3.2 – Mapa hałasu – pora nocna – ul. Kościuszki – skala 1:3000,
- mapa 4.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – ul. Jana Pawła II, Wyszyńskiego – skala 1:3000,
- mapa 4.2 – Mapa hałasu – pora nocna – ul. Jana Pawła II, Wyszyńskiego – skala 1:3000,
- mapa 5.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – ul. 28 Lutego do Mickiewicza – skala 1:3000,
- mapa 5.2 – Mapa hałasu – pora nocna – ul. 28 Lutego do Mickiewicza – skala 1:3000,
- mapa 6.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – ul. Jasna, Ordon – skala 1:3000,
- mapa 6.2 – Mapa hałasu – pora nocna – ul. Jasna, Ordon – skala 1:3000.

W tabeli 9.2 zestawiono wyniki obliczeń dla wybranych wcześniej kontrolnych punktów pomiarowych w perspektywie roku 2015.

Tabela 9.2. Zestawienie wyników obliczeń dla kontrolnych punktów pomiarowych

Numer punktu	Wartości obliczone [dBA]	Wartość dopuszczalna [dBA]	Uwagi
P1 dzień	60,4	55,0	Przekroczenie
P1 noc	53,9	50,0	Przekroczenie
P2 dzień	57,8	60,0	Brak przekroczeń
P2 noc	51,5	50,0	Przekroczenie
P3 dzień	58,5	60,0	Brak przekroczeń
P3 noc	53,3	50,0	Przekroczenie
P4 dzień	61,0	60,0	Przekroczenie
P4 noc	55,7	50,0	Przekroczenie
P5 dzień	64,8	60,0	Przekroczenie
P5 noc	58,4	50,0	Przekroczenie
P6 dzień	64,5	60,0	Przekroczenie
P6 noc	58,3	50,0	Przekroczenie

## 9.4. Analiza wyników obliczeń i wnioski

Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała przekroczenia poziomów dopuszczalnych na terenach położonych w bliskim sąsiedztwie analizowanych ulic. Jedynie brak przekroczeń poziomu dopuszczalnego zaobserwowano w porze dziennej przy ulicach Jasnej, Orдона, Mickiewicza, Piłsudskiego, Traugutta oraz Warszawskiej. W porze nocnej również przy tych ulicach występują niewielkie przekroczenia poziomu dopuszczalnego. Największe przekroczenia poziomu dopuszczalnego występują przy ulicach Jana Pawła II, Kardynała Wyszyńskiego oraz Kościuszki zarówno w porze dziennej i nocnej.

### Podsumowanie analizy akustycznej

Mając na uwadze wyniki przedstawione w tabeli 9.2 oraz na mapach hałasu (załącznik 2) stwierdza się, że zarówno dla pory dziennej, jak i pory nocnej występują nieznaczne przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu.

Planując ograniczenia poziomów emisji hałasu należy mieć na uwadze zarówno możliwości zabezpieczeń akustycznych (budowy ekranów, szczególnie na ul. Jana Pawła II), jak i inne sposoby minimalizacji negatywnego oddziaływania hałasu na analizowanym terenie, do których należy zaliczyć:

- wymianę nawierzchni na cichą i utrzymywanie jej w nienagannym stanie,
- poprawę płynności ruchu na ulicach Kardynała Wyszyńskiego i 28 Lutego,
- ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich i dostawczych,
- ograniczenie przejazdów tranzytowych,
- wymianę okien na okna o podwyższonym standardzie akustycznym.

## 10. Projekty strategiczne zidentyfikowane do realizacji celów strategii

### I. Integracja systemu transportowego Szczecinka z systemem transportowym regionu, województwa i kraju

Projekty realizacyjne i zadania do wykonania:

- budowa obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi krajowej nr 11 i łącznicy w ciągu drogi krajowej nr 20,
- budowa tzw. małej obwodnicy miasta Szczecinek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 172,
- budowa, przebudowa i modernizacja ulic i chodników na terenie miasta zgodnie z przyjętym harmonogramem w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017,
- budowa, przebudowa i modernizacja dróg i ulic na terenie miasta zapisanych w wieloletnim programie inwestycyjnym realizowanym w latach 2010 i kolejnych,
- modernizacja infrastruktury kolejowej zapisana w Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.

### II. Realizacja zrównoważonego i dostępnego transportu na terenie miasta Szczecinek

Projekty realizacyjne i zadania do wykonania:

- poprawa jakości transportu zbiorowego poprzez modernizację i unowocześnienie taboru autobusowego Komunikacji Miejskiej w Szczecinku, w tym zakup nowych autobusów miejskich,

## Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

---

- dostosowanie autobusów do przewozu osób niepełnosprawnych,
- dostosowanie autobusów do przewozu rowerów,
- modernizacja przystanków autobusowych polegająca na ich wymianie i dostosowaniu dla osób niepełnosprawnych i rowerzystów,
- dalsza rozbudowa elektronicznego systemu informacji pasażerskiej,
- stworzenie zintegrowanego systemu cenowo-biletowego obejmującego transport autobusowy, wodny i system wypożyczalni rowerów i rikszy,
- budowa parkingów na terenie miasta zgodnie z przyjętym harmonogramem w Strategii Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017,
- wytyczanie, budowa lub modernizacja miejsc parkingowych w obrębie ciągów rowerowych,
- modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportu rowerowego, w tym budowa nowych ścieżek rowerowych, zadania zapisane w wieloletnim programie inwestycyjnym realizowanym w latach 2010 i kolejnych,
- poprawa układu komunikacyjnego miasta polegająca na realizacji zadań zapisanych w wieloletnich programach inwestycyjnych realizowanych w roku 2010 i latach kolejnych,
- usprawnienie obsługi środkami transportu zbiorowego obszaru miasta i jego dwóch nowych dzielnic (Trzesieki i Świątek) poprzez wprowadzenie np. autobusów wahadłowych, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów lub uruchomienie nowych linii autobusowych albo autobusu lub busów na telefon (system funkcjonuje m.in. w Krakowie),
- ograniczenie poziomów emisji hałasu w centrum miasta poprzez budowę ekranów, wymianę nawierzchni na cichą, poprawę płynności ruchu na ulicy Kardynała Wyszyńskiego i 28 Lutego, ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych i dostawczych w centrum miasta, ograniczenie przejazdów tranzytowych, wymianę okien,
- rozwój transportu wodnego w mieście,
- zarządzanie miejscami parkingowymi,
- stworzenie internetowej platformy informacyjnej z danymi o możliwości poruszania się po mieście rowerem, rikszy, środkami transportu wodnego, środkami transportu zbiorowego oraz informacjami odnośnie miejsc parkingowych w mieście i możliwości wyznaczania tras przejazdu proekologicznymi środkami transportu,
- wdrożenie planu mobilności dla miasta,
- opracowanie planu miasta z zaznaczoną infrastrukturą transportu rowerowego i rikszy (ścieżki rowerowe, miejsca parkingowe dla rowerów, punkty wypożyczania rowerów i rikszy, punkty napraw rowerów itp.),
- opracowanie planu miasta z naniesionymi liniami i przystankami Komunikacji Miejskiej w Szczecinku, Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej i Linii Mikrobusowej M,
- poprawa organizacji komunikacji taksówkowej na terenie miasta Szczecinek poprzez modernizację istniejących miejsc postojowych, organizację nowych miejsc postojowych w pobliżu instytucji publicznych, w tym szpitala oraz dodanie w wyznaczonych miejscach w mieście pod znakami zakazu zatrzymywania tabliczki z napisem „nie dotyczy taxi do 1 minuty”,
- ustanowienie na terenie miasta II strefy opłat ze względu na poszerzenie granic miasta,
- usprawnienie komunikacji między dworcami PKS i PKP, które obecnie są rozmieszczone w dwóch różnych częściach miasta, co znacznie utrudnia przemieszczanie się pasażerów pomiędzy poszczególnymi dworcami lub rozważenie możliwości przeniesienia dworca PKS w okolice dworca PKP.



## 11. Wdrożenie i monitorowanie Strategii Transportowej Miasta Szczecinek

Monitorowanie to proces, którego zadaniem jest analizowanie stanu zawansowania projektu i jego zgodności z postawionymi celami. Równocześnie monitorowanie jest to wyciąganie wniosków z tego, co zostało lub nie zostało zrobione. Ponadto zadaniem monitorowania jest modyfikowanie dalszych poczynań w celu osiągnięcia zakładanych celów w przyszłości.

Dla skuteczności realizacji monitoringu powinien być powołany zespół ds. wdrażania i monitoringu Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020. Zadaniem zespołu będzie monitorowanie wdrażania strategii, ocena rezultatów wdrażania strategii oraz rekomendowanie niezbędnych działań modyfikujących.

Monitoring Strategii Transportowej Miasta Szczecinek powinien obejmować wdrażanie projektów, zadań do wykonania zapisanych w: I Projekcie strategicznym i II Projekcie strategicznym. Monitorowanie realizacji wyszczególnionych zadań powinno być podzielone na trzy etapy:

### Etap I

Polegający na monitorowaniu, wdrażaniu poszczególnych zadań przewidzianych do realizacji w ramach dwóch projektów strategicznych.

### Etap II

Polegający na wykryciu wszelkich niezaplanowanych zmian jakie zaistniały podczas realizacji przewidzianych zadań.

### Etap III

Polegający na ocenie końcowej zrealizowanych i niezrealizowanych zadań oraz ustalenie przyczyn występujących niezaplanowanych zmian w realizacji strategii. Wnioski z tego etapu posłużą do opracowania strategii transportowej miasta na następne lata.

Równocześnie konieczne jest przeprowadzanie pomiarów natężenia ruchu w mieście pojazdów samochodowych, rowerów, rikszy i ruchu pieszego, w taki sposób, aby wyniki z lat poprzednich i przyszłych były ze sobą porównywalne, tj. przeprowadzanie pomiaru w tych samych punktach i porach czasowych.

Podobna zasada powinna obowiązywać w odniesieniu do pomiaru hałasu komunikacyjnego. Powinny być też prowadzone pomiary zanieczyszczeń emitowanych przez środki transportu na poziomie ulicy.

Na bieżąco powinny być też prowadzone badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta, gminy, powiatu szczecineckiego.

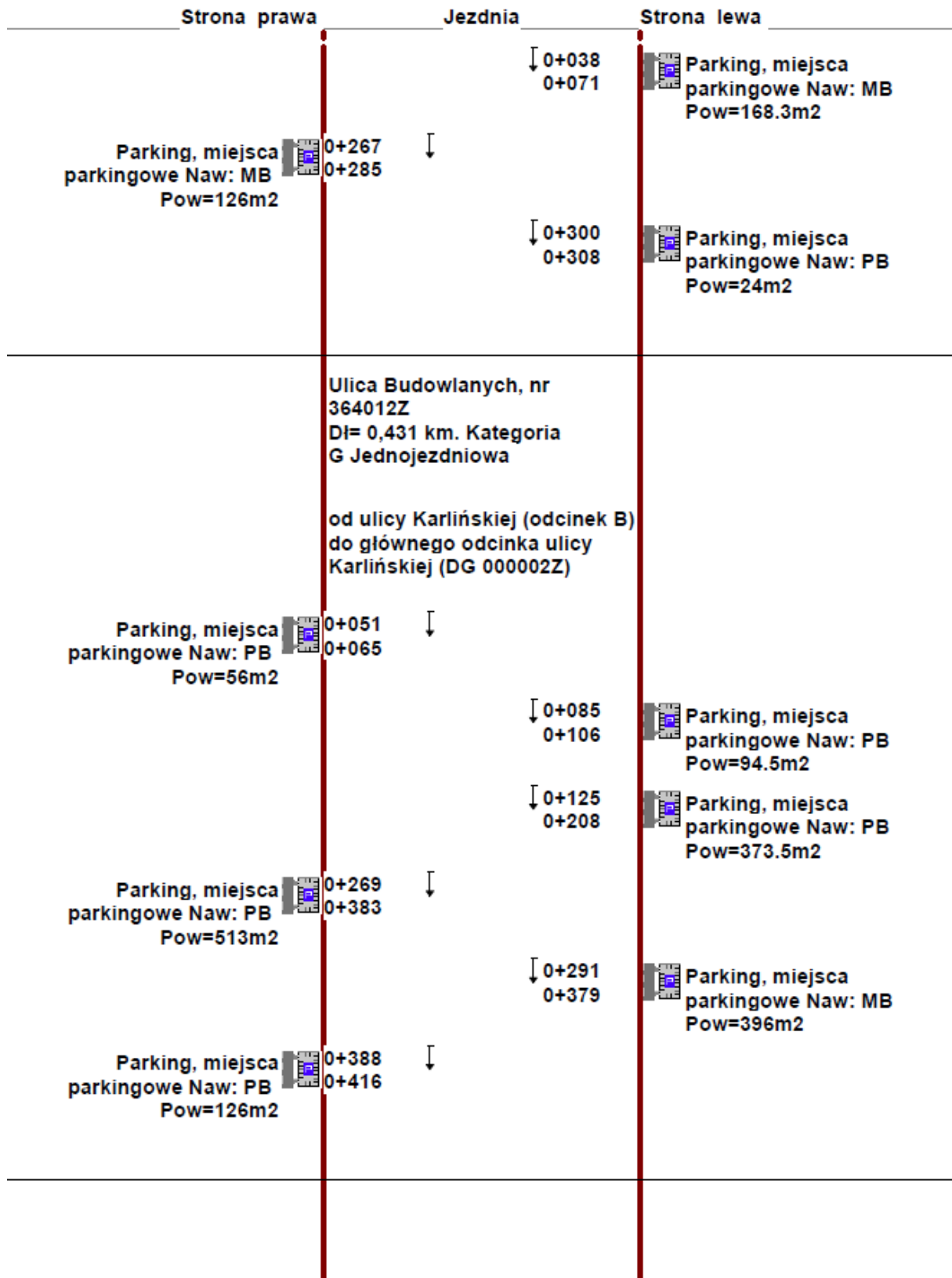
## A. Materiały źródłowe





- [1] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego – Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego nr XXXII/334/2002.
- [2] Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku. Szczecin, grudzień 2005.
- [3] Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015, Szczecin, sierpień 2002.
- [4] Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Warszawa-Szczecin, październik 2008.
- [5] Załącznik do Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Warszawa-Szczecin 2008.
- [6] Prognoza Oddziaływania na Środowisko Strategii Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin, listopad 2009.
- [7] Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Szczecinek na lata 2007-2013, Szczecinek, listopad 2007.
- [8] Strategia Rozwoju Miasta Szczecinek na lata 2008-2017, Szczecinek, grudzień 2007.
- [9] Formularz do studiów wykonalności w zakresie infrastruktury transportu publicznego i inteligentnych systemów transportowych: działanie/poddziałanie 2.1.6, 6.4, 6.5. Szczecin, grudzień 2009.
- [10] Formularz do studiów wykonalności w zakresie infrastruktury drogowej: poddziałanie 2.1.1, 2.1.1, 2.1.3, Warszawa, marzec 2008.
- [11] Dane udostępnione przez Urząd Miasta Szczecinek.
- [12] Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2005. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku.
- [13] Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie – informacje dostępne na stronie internetowej.
- [14] Transport – Wyniki Działalności w 2008 roku. Informacje i opracowanie statystyczne, GUS Warszawa 2009.
- [15] Dane z Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR 2005) – [www.siskom.waw.pl](http://www.siskom.waw.pl).
- [16] Mapa sieci linii kolejowych w Polsce umieszczona na stronie internetowej PKP PLK S.A. – [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl).
- [17] Nosal K.: Wpływ planów mobilności na zmianę zachowań komunikacyjnych cz. I i II. Publikacja umieszczona w portalu drogowym: [ww.edroga.pl](http://ww.edroga.pl).
- [18] Informacje na stronie internetowej; [www.gminy.pl](http://www.gminy.pl).
- [19] Informacje na stronie internetowej; [www.powiat.szczecinek.pl](http://www.powiat.szczecinek.pl).
- [20] Informacje na stronie internetowej; [www.szczecinek.pl](http://www.szczecinek.pl).
- [21] Informacje na stronie internetowej; [www.km.szczecinek.pl](http://www.km.szczecinek.pl).

## B. Załącznik 1 – infrastruktura parkingów w mieście Szczecinek






Załącznik 1 – zawiera wykaz miejsc parkingowych rozmieszczonych na terenie miasta Szczecinek. Materiały zostały udostępnione przez Urząd Miasta Szczecinek w celu włączenia ich do Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020.

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=671.6m<sup>2</sup></p>	<p>Ulica 1-go Maja, nr 364001Z Dł= 1,812 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od wiaduktu pod ulicą Bugno (DP 1274Z) do Placu Wolności (DG 364093Z)</p> <p>0+197 ↓ 0+343</p> <p>↓ 1+086 1+116</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=165m<sup>2</sup></p>
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=80m<sup>2</sup></p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=270m<sup>2</sup></p>	<p>Ulica 3-go Maja, nr 364002Z Dł= 0,133 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od Placu Sowińskiego (DG 364091Z) do skrzyżowania ulic Limanowskiego (DG 364058Z) i Mickiewicza (DG 364069Z)</p> <p>0+024 ↓ 0+040</p> <p>0+040 ↓ 0+094</p>	
	<p>Ulica Armii Krajowej, nr 364004Z Dł= 0,473 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Sikorskiego (DK 11) do ulicy Kwiatowej (DG 364055Z)</p>	







Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
<p>Ulica Bukowa, nr 364013Z DI= 1,513 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Waryńskiego (DP 1294Z) do ulicy Piłskiej (DK 11)</p>	<p>↓ 0+314 0+348</p> <p>↓ 0+399 0+422</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=170m2</p> <p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=51.2m2</p>
<p>Ulica Bukowa, nr 364013Z DI= 0,254 km. Kategoria G Jezdnia B</p> <p>od głównego odcinka ulicy Bukowej (DG 364013Z) poprzez zabudowania do głównego odcinka ulicy Bukowej (DG 364013Z)</p>	<p>↓ 0+212 0+241</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=67.9m2</p>
<p>Ulica Chełmińska, nr 364014Z DI= 0,387 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od skrzyżowania ulic Kamiennej (DG 364037Z) i Kochanowskiego (DG 364045Z) do ulicy Warszawskiej (DG 364130Z)</p>	<p>↓ 0+185 0+206</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=115.5m2</p>

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=192.5m<sup>2</sup></p> 	<p>0+185 ↓ 0+220</p>	
	<p>Ulica Harcerska, nr 364030Z Dł= 0,820 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Piłskiej (DK 11) do ulicy Fabrycznej (DG 364024Z)</p>	
	<p>0+269 ↓ 0+292</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=310.5m<sup>2</sup></p> 
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=126m<sup>2</sup></p> 	<p>0+509 ↓ 0+530</p>	
	<p>0+514 ↓ 0+533</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=256.5m<sup>2</sup></p> 
	<p>Ulica Jagielly Władysława, nr 364031Z Dł= 0,199 km. Kategoria G Jezdnia A</p> <p>od głównego odcinka ulicy Jagielly (DG 364031Z) do ulicy Grunwaldzkiej (DG 364029Z)</p>	
	<p>0+014 ↓ 0+020</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=55.2m<sup>2</sup></p> 
	<p>Ulica Jesionowa, nr 364033Z Dł= 0,347 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p>	





Strona 4

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>od ulicy Kasztanowej (DG 364040Z) do ulicy Bukowej (DG 364013Z)</p> <p>↓ 0+053 0+085</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: GZ Pow=160m <sup>2</sup>
	<p>Ulica Jeziorna, nr 364034Z DI= 0,269 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Koszalińskiej (DP 0004Z) do ulicy Ordona (DG 364084Z)</p> <p>↓ 0+044 0+059</p> <p>↓ 0+065 0+072</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=76.5m <sup>2</sup>   Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=35.7m <sup>2</sup>
	<p>Ulica Jodłowa, nr 364035Z DI= 0,219 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Cisowej (DG 364017Z) do ulicy Jesionowej (DG 364033Z)</p> <p>↓ 0+114 0+194</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=400m <sup>2</sup>
	<p>Ulica Kamienna, nr 364037Z DI= 0,220 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p>	





Strona 5

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020









Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=72.5m<sup>2</sup></p> 	<p>od ulicy Wyszyńskiego (DP 1303Z) do ulicy Armii Krajowej (DP 1312Z)</p> <p>0+031 ↓ 0+061</p>	
	<p>Ulica Karlińska, nr 000002Z DI= 0,617 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Kołobrzesckiej (DG 000001Z) do ulicy Kościuszki (DP bez nr)</p> <p>0+203 ↓ 0+243</p> <p>0+258 ↓ 0+286</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=200m<sup>2</sup></p>  <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=140m<sup>2</sup></p> 
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=205m<sup>2</sup></p> 	<p>Ulica Klonowa, nr 364044Z DI= 0,160 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Bukowej (DG 364013Z) do odcinka A ulicy Klonowej (DG 364044Z)</p> <p>0+084 ↓ 0+125</p>	
	<p>Ulica Klonowa, nr 364044Z DI= 0,356 km. Kategoria G Jezdnia A</p>	

Strona 6



Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>od zjazdu do lasu przez skrzyżowanie z pierwszym odcinkiem ulicy Klonowej (DG 364044Z) do ulicy Bukowej (DG 364013Z)</p>	
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=100m<sup>2</sup></p>	<p>0+087 ↓ 0+107</p>	
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=100m<sup>2</sup></p>	<p>0+113 ↓ 0+133</p>	
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=225m<sup>2</sup></p>	<p>0+139 ↓ 0+184</p>	
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=105m<sup>2</sup></p>	<p>0+220 ↓ 0+241</p>	
<p>Ulica Kopernika Mikołaja, nr 364048Z Dł= 0,637 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p>		
	<p>od ulicy Cieślaka (DK 11) do zjazdu na osiedle na końcu ulicy</p>	
	<p>0+021 ↓ 0+056</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=79.8m<sup>2</sup></p>
	<p>0+079 ↓ 0+137</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=134.1m<sup>2</sup></p>
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=305.5m<sup>2</sup></p>	<p>0+140 ↓ 0+205</p>	
	<p>0+162 ↓ 0+214</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=120.8m<sup>2</sup></p>
	<p>0+250 ↓ 0+297</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=113.6m<sup>2</sup></p>

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	↓ 0+303 0+336  ↓ 0+342 0+370  ↓ 0+375 0+425  ↓ 0+471 0+483  ↓ 0+494 0+505  ↓ 0+592 0+606	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=79.8m2   Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=65.2m2   Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=118.4m2   Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=49.2m2   Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=45.1m2   Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=58.8m2
	Ulica Kosińskiego, nr 364049Z DI= 0,355 km. Kategoria G Jednojezdniowa  od ulicy Kościuszki (DP bez nr) do ulicy Polnej (DG 364097Z)	↓ 0+071 0+080   Parking, miejsca parkingowe Naw: KK Pow=27m2
Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=139.5m2 	↓ 0+303 0+334	
	Ulica Krakowska, nr 364050Z DI= 0,270 km. Kategoria G Jednojezdniowa	





Strona 8

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=189m2</p>	<p>od ulicy Lwowskiej (DG 364059Z) do ulicy Polnej (DG 364097Z)</p> <p>0+152 ↓ 0+194</p>	
	<p>Ulica Ks. Elżbiety, nr 364054Z Dł= 0,134 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Ordonia (DG 364084Z) do ulicy Bohaterów Warszawy (DG 364010Z)</p> <p>0+095 ↓ 0+120</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=175m2</p>
	<p>Ulica Kwiatowa, nr 364055Z Dł= 1,005 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od zjazdu do budynku przez skrzyżowania z ulicami Szymanowskiego (DG 364124Z), Sienkiewicza (DG 364012Z), Łódzką (DG 364062Z) i Wiejską (DG 364133Z) do ulicy Armii Krajowej (DG 364004Z)</p> <p>0+038 ↓ 0+047</p> <p>0+053 ↓ 0+059</p> <p>0+059 ↓ 0+076</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=40.5m2</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=27m2</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=76.5m2</p>

Strona 9





# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>↓ 0+079 0+085</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=27m2
 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=63m2	<p>Ulica Lwowska, nr 364059Z DI= 0,420 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od zjazdu pod bloki do skrzyżowania ulic Malborskiej (DG 364063Z) i Derdowskiego (DG 364020Z)</p> <p>↓ 0+023 0+037</p>	
 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=110m2	<p>Ulica Łódzka, nr 364062Z DI= 0,229 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Słowiańskiej (DK 11) do zjazdu pod garaże (południową stroną ulicy)</p> <p>↓ 0+022 0+044</p>	
	<p>↓ 0+016 0+039</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: GR Pow=345m2

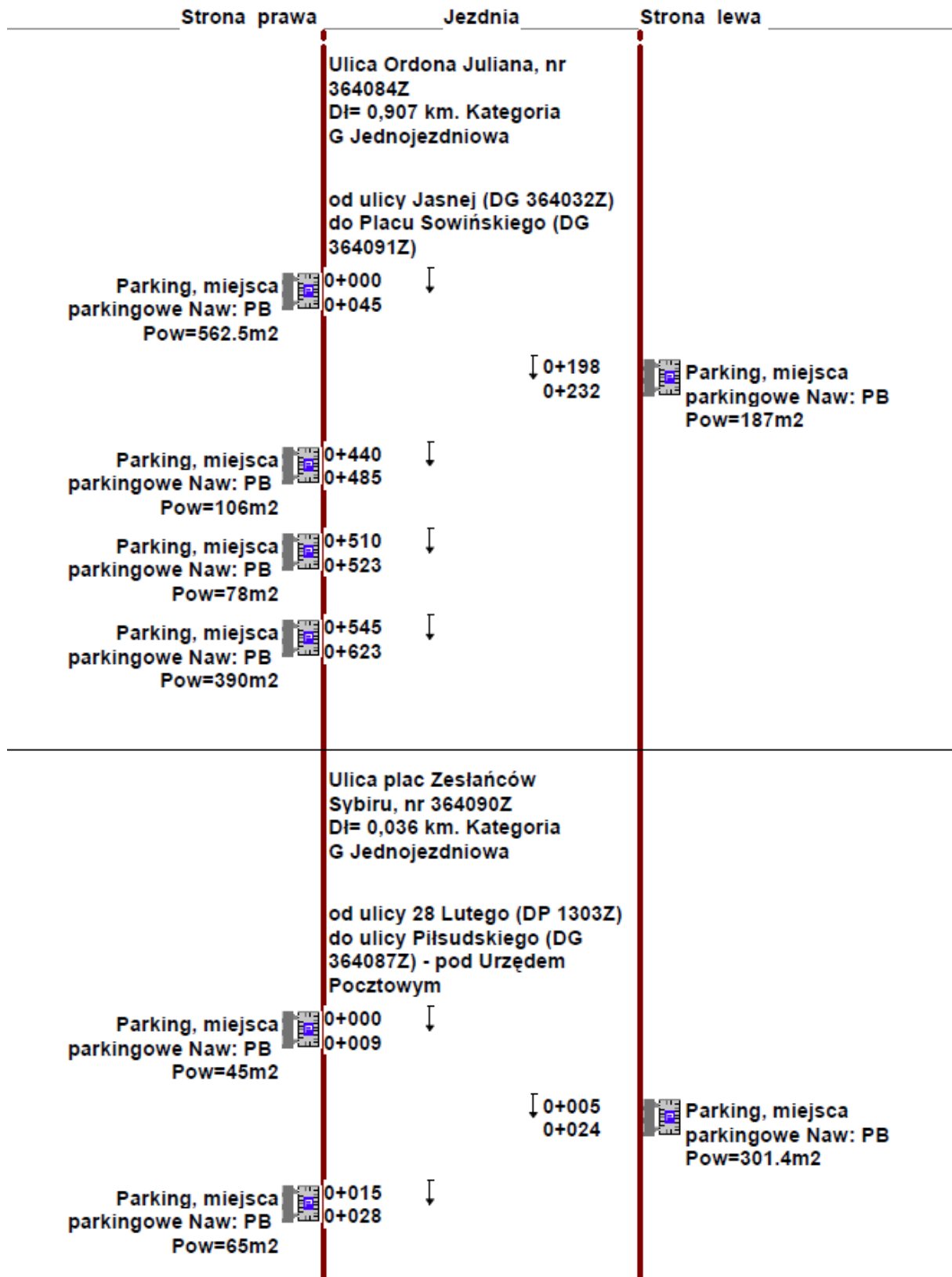
Strona 10





Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
<p style="text-align: center;">Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=240.8m<sup>2</sup></p>	<p>Ulica Matejki Jana, nr 364065Z DI= 0,473 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Piłsudskiego (DG 364087Z) do ulicy Kamińskiego (DG 364038Z)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>0+190 0+276</p>	
	<p>Ulica Mestwina, nr 364068Z DI= 0,292 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Klasztornej (DP 0001Z) do ulicy Mickiewicza (DG 364069Z)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>0+260 0+275</p>	<p style="text-align: center;">Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=52.5m<sup>2</sup></p>
<p style="text-align: center;">Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=152m<sup>2</sup></p>	<p>Ulica Mierosławskiego, nr 364070Z DI= 0,222 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od Ronda Olgi Zawadzkiej (DP 04Z) do Ronda Adama Giedrysza (DP bez nr)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>0+063 0+083</p>	
<p style="text-align: center;">Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=387.6m<sup>2</sup></p>	<p style="text-align: center;">↓</p> <p>0+092 0+143</p>	

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>Ulica Miła, nr 364071Z DI= 0,662 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Gdańskiej (DK 20) - ślepe zakończenie</p> <p>↓ 0+476 0+555</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: GZ Pow=316m2
 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=163.8m2	<p>Ulica Młynarska, nr 364073Z DI= 0,091 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Wyścigowej (DG 364143Z) do ulicy Strażackiej (DG 364120Z)</p> <p>0+077 ↓ 0+091</p> <p>↓ 0+079 0+088</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=45m2
	<p>Ulica Myśliwska, nr 364077Z DI= 0,476 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Kościuszki (DP bez nr) do ulicy Koszalińskiej (DP bez numeru)</p> <p>↓ 0+426 0+466</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=200m2

Strona 12



Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>Ulica Podgórna, nr 364095Z DI= 0,118 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Jana Pawła II (DP bez nr) - ślepe zakończenie</p> <p style="text-align: center;">↓ 0+003 0+028</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=125m2</p>
<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: KK Pow=170.2m2</p>	<p>Ulica Podwale, nr 364096Z DI= 0,124 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Jana Pawła (DP bez nr) do ulicy Bohaterów Warszawy (DG 364010Z)</p> <p style="text-align: center;">↓ 0+087 0+124</p>	
	<p>Ulica Polna, nr 364097Z DI= 1,554 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od odcinka A ulicy Polnej (wokół parkingu, DG 364097Z) do Ronda Olgi Zawadzkiej (DP 04Z)</p> <p style="text-align: center;">↓ 0+007 0+029</p> <p style="text-align: center;">↓ 0+045 0+067</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=105.6m2</p> <p> Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=105.6m2</p>



Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=80m<sup>2</sup></p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=25m<sup>2</sup></p>	<p>0+163 0+179</p> <p>0+179 0+184</p>	
	<p>Ulica Polna, nr 364097Z Dł= 0,252 km. Kategoria G Jezdnia A</p> <p>plac wokół parkingu przy głównym odcinku ulicy Polnej (DG 364097Z) 321501364097ZA Polna</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: BT Pow=35m<sup>2</sup></p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: BT Pow=75m<sup>2</sup></p>	
	<p>Ulica Pułaskiego, nr 364105Z Dł= 0,291 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Grunwaldzkiej (DG 364029Z) do ulicy Lwowskiej (DG 364059Z)</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=111.2m<sup>2</sup></p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=112.9m<sup>2</sup></p>





# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=130m<sup>2</sup></p>	<p>Ulica Roweckiego Stefana "Grotą" gen., nr 364107Z DI= 0,296 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Karlińskiej do ślepego zakończenia na granicy lasu</p> <p>0+025 ↓ 0+051</p>	
	<p>Ulica Rybacka, nr 364108Z DI= 0,953 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Słupskiej (DK 20) do granicy administracyjnej miasta Szczecinek</p> <p>↓ 0+006 0+027</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=340.2m<sup>2</sup></p>
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=34.4m<sup>2</sup></p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=94.6m<sup>2</sup></p>	<p>Ulica Rzeczna, nr 364109Z DI= 0,180 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Jana Pawła (DP bez nr) do ulicy Szafera (DP 03Z)</p> <p>0+120 ↓ 0+128</p> <p>0+130 ↓ 0+152</p>	

Strona 16





# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020








Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>Ulica Słoneczna, nr 364115Z DI= 0,220 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Szczecińskiej (DK 20) do ulicy Miłej (DG 364071Z)</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=42.4m2 0+021 ↓ 0+029</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: BT Pow=296.8m2 0+035 ↓ 0+091</p>	
	<p>Ulica Spółdzielcza, nr 364119Z DI= 0,240 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Poniatowskiego (DG 364099Z) do ulicy Moniuszki (DG 364076Z)</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=138.7m2 0+024 ↓ 0+056</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=201.3m2 0+110 ↓ 0+156</p>	<p>0+091 ↓ 0+154</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=307.5m2</p>
	<p>Ulica Szkolna, nr 364123Z DI= 0,201 km. Kategoria G Jezdnia A</p>	

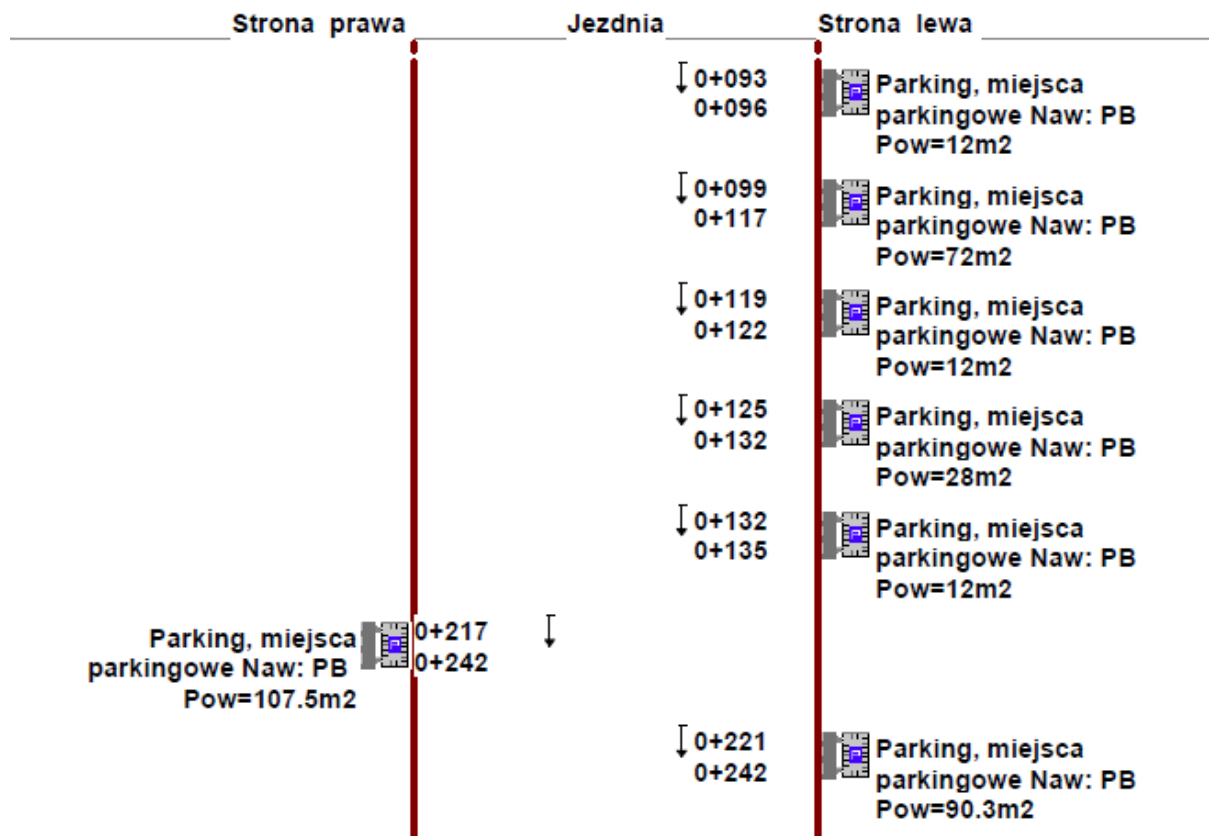
Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>od głównego odcinka ulicy Szkolnej (DG 364123Z) do ulicy Zielonej (DG 364148Z) 321501364123ZA Szkolna</p>	
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=52m<sup>2</sup></p>	<p>0+024 ↓ 0+044</p>	
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=187.2m<sup>2</sup></p>	<p>0+066 ↓ 0+138</p>	
<p>Ulica Warszawska, nr 364130Z DI= 0,508 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Sikorskiego (DK 11) do ulicy Klasztornej (DP 0001Z)</p>		
	<p>↓ 0+038 0+087</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=235.2m<sup>2</sup></p>
	<p>↓ 0+096 0+113</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=81.6m<sup>2</sup></p>
	<p>↓ 0+395 0+501</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=551.2m<sup>2</sup></p>
<p>Ulica Waryńskiego Ludwika, nr 364131Z DI= 0,874 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Piłskiej (DK 11) do ulicy Waryńskiego(DP 1294Z)</p>		
	<p>↓ 0+452 0+497</p>	<p> Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=225m<sup>2</sup></p>

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>Ulica Wiejska, nr 364133Z</p> <p>DI= 0,543 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Słowiańskiej (DK 11) do ulicy Kwiatowej (DG 364055Z)</p>	
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=147m2</p>	<p>0+048 ↓ 0+083</p>	
	<p>Ulica Wileńska, nr 364135Z</p> <p>DI= 0,193 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Kościuszki (DP bez nr) do ulicy Kosińskiego (DG 364049Z)</p>	
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=35.2m2</p>	<p>0+009.5 ↓ 0+024</p>	
	<p>Ulica Winniczna, nr 364136Z</p> <p>DI= 0,613 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Lipowej (DP 1303Z) do ulicy Wyszyńskiego (DP 1303Z)</p>	
	<p>↓ 0+337 0+356</p> <p>↓ 0+393 0+446</p>	<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=38m2</p> <p>Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=238.5m2</p>

# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	<p>↓ 0+485 0+542</p>	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=252m2
	<p>Ulica Winniczna, nr 364136Z DI= 0,120 km. Kategoria G Jezdnia A</p> <p>od głównego odcinka ulicy Winnicznej (DG 364136Z) do ulicy Reja (DG 364106Z) 321501364136ZA Winniczna</p>	<p>↓ 0+027 0+070</p>  Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=215m2
<p>Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=140m2</p> 	<p>Ulica Wodociągowa, nr 364139Z DI= 0,352 km. Kategoria G Jednojezdniowa</p> <p>od ulicy Szafera (DP bez nr) do ulicy Lipowej (DP 1303Z)</p> <p>↓ 0+069 0+109</p>	<p>↓ 0+117 0+166</p>  Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=230.3m2
	<p>Ulica Wodociągowa, nr 364139Z DI= 0,574 km. Kategoria G Jezdnia A</p> <p>od głównego odcinka ulicy Wodociągowej (DG 364139Z) do przejazdu kolejowego</p>	

Strona prawa	Jezdnia	Strona lewa
	↓ 0+013 0+037	 Parking, miejsca parkingowe Naw: MB Pow=108m2
	Ulica Zamkowa, nr 364144Z Dł= 0,127 km. Kategoria G Jednojezdniowa  od ulicy Ordona (DG 364084Z) do Placu Wolności (DG 364093Z)	
Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=95m2	0+054 ↓ 0+073	
	Ulica Zaulek, nr 364146Z Dł= 0,242 km. Kategoria G Jednojezdniowa  od ulicy Zielonej (DG 364148Z) - ślepe zakończenie	
	↓ 0+054 0+057	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=12m2
	↓ 0+060 0+064	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=16m2
	↓ 0+067 0+070	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=12m2
	↓ 0+073 0+076	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=12m2
	↓ 0+080 0+083	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=12m2
	↓ 0+087 0+090	 Parking, miejsca parkingowe Naw: PB Pow=12m2



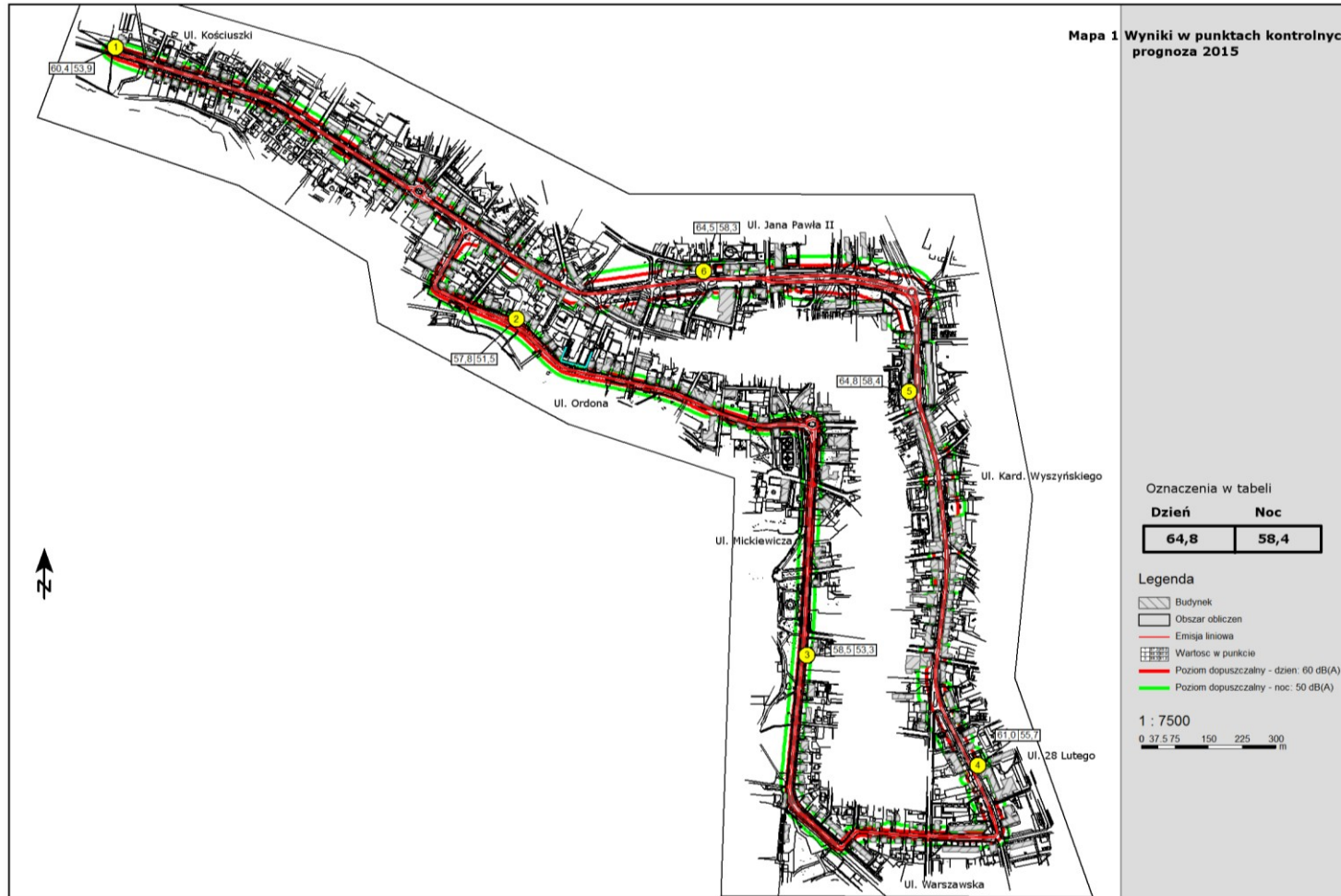


# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

## C. Załącznik 2 – mapy hałasu

Załącznik 2 – zawiera mapy hałasu udostępnione przez Urząd Miasta Szczecinek w celu włączenia ich do Strategii Transportowej Miasta Szczecinek na lata 2010-2020.

Mapa 1 – Wyniki w punktach kontrolnych



# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Mapa 2.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – cały analizowany obszar



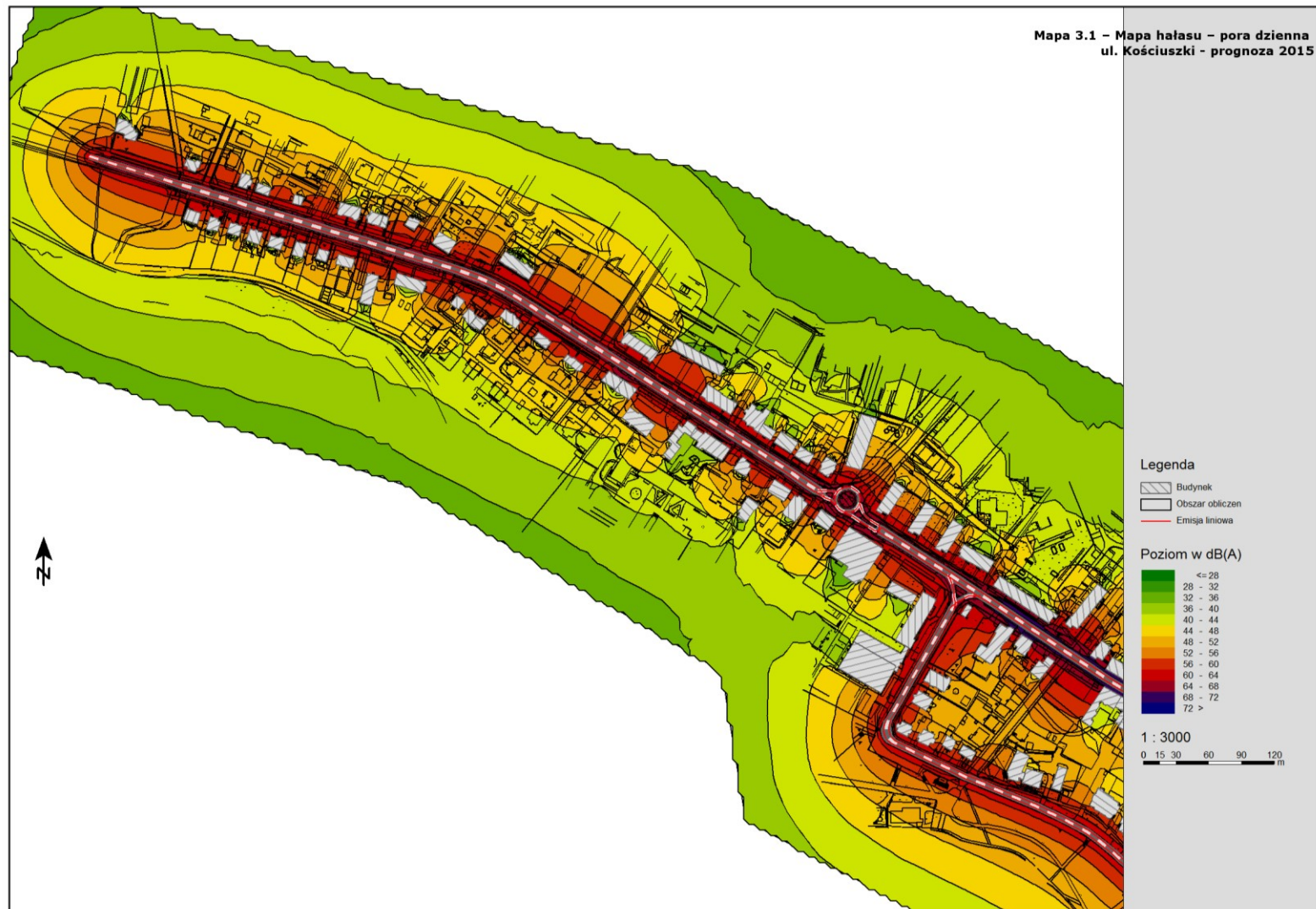
# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Mapa 2.2 – Mapa hałasu – pora nocna – cały analizowany obszar

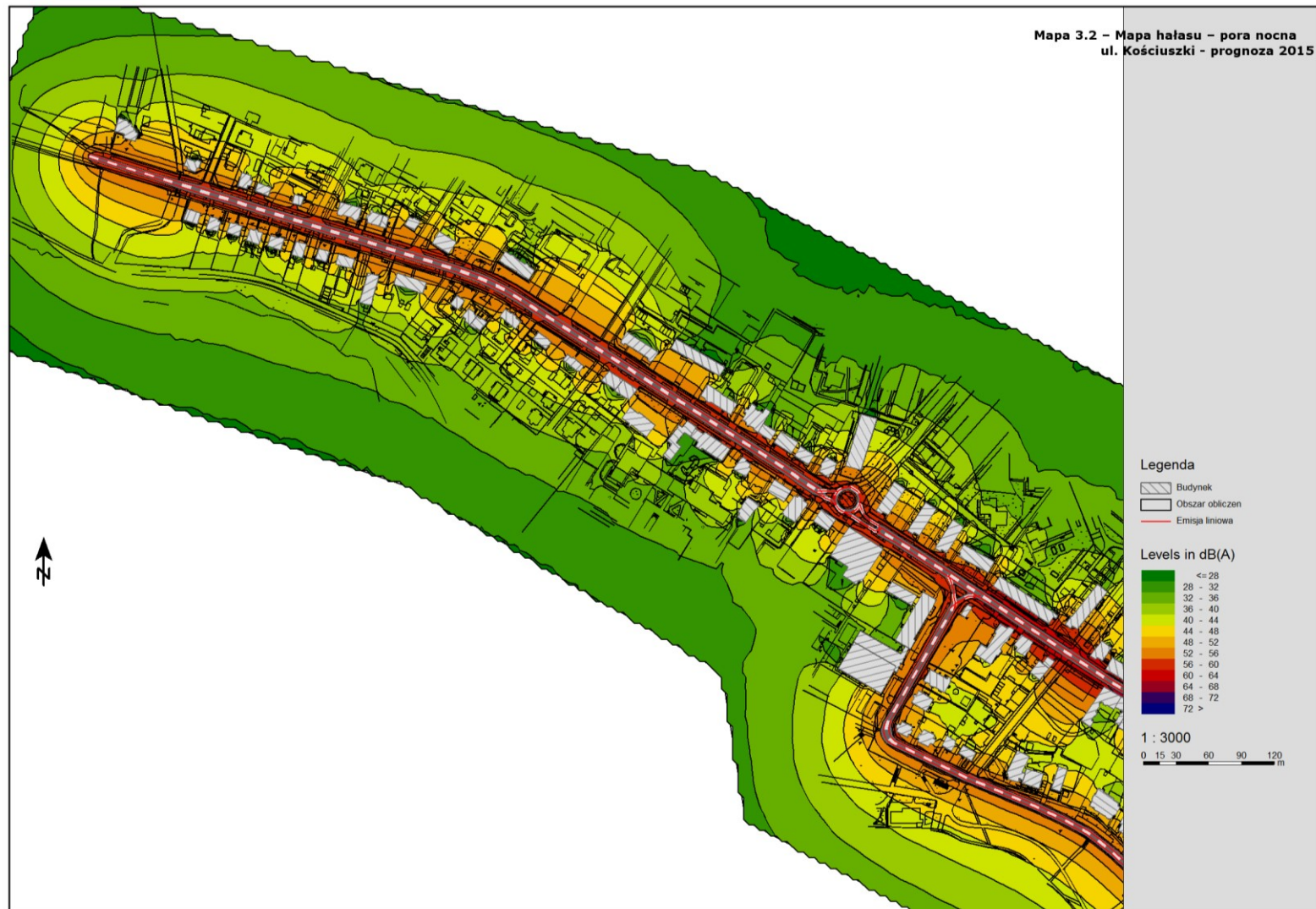


# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Mapa 3.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – ul. Kościuszki



Mapa 3.2 – Mapa hałasu – pora nocna – ul. Kościuszki

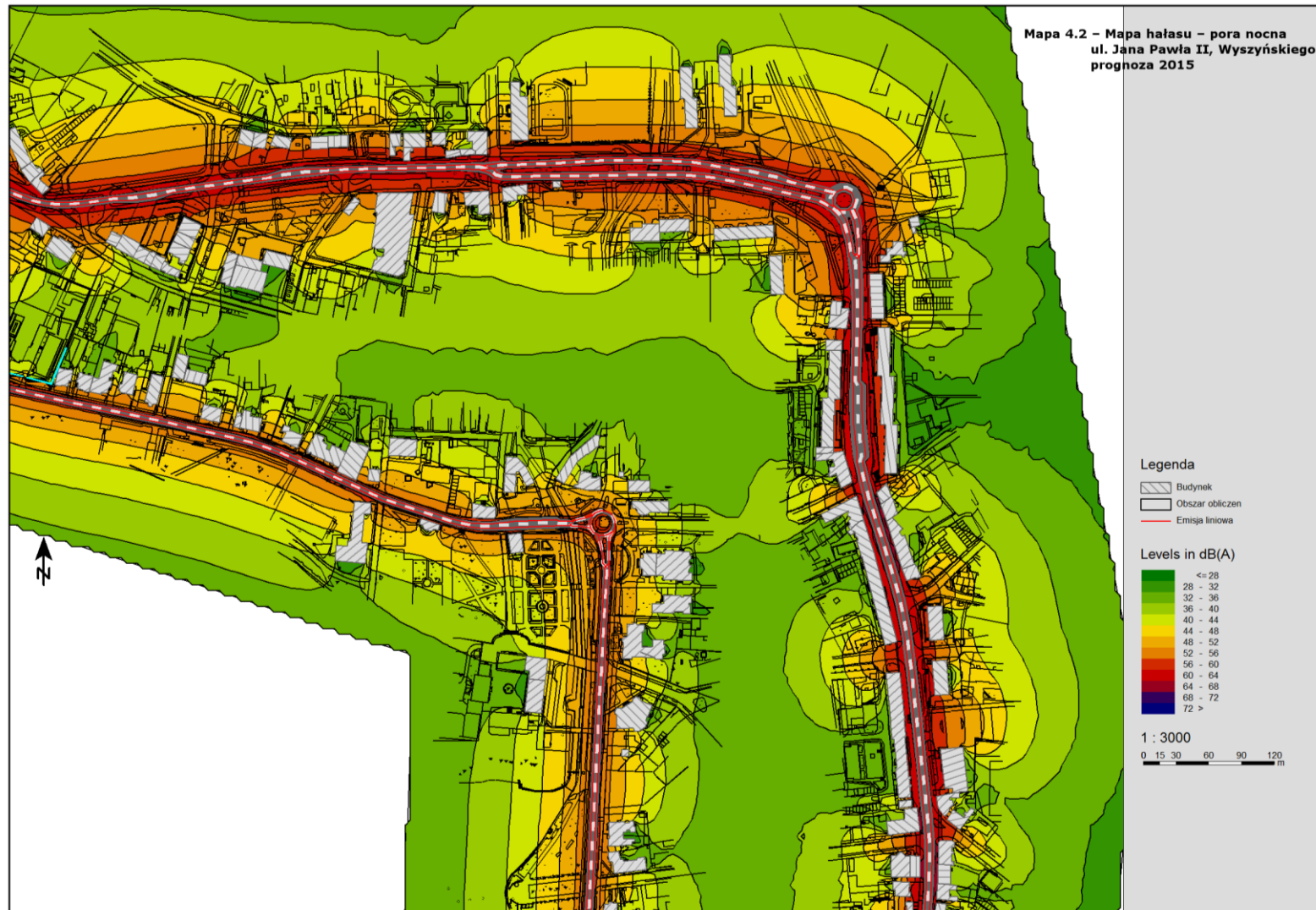


# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Mapa 4.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – ul. Jana Pawła II, Wyszyńskiego

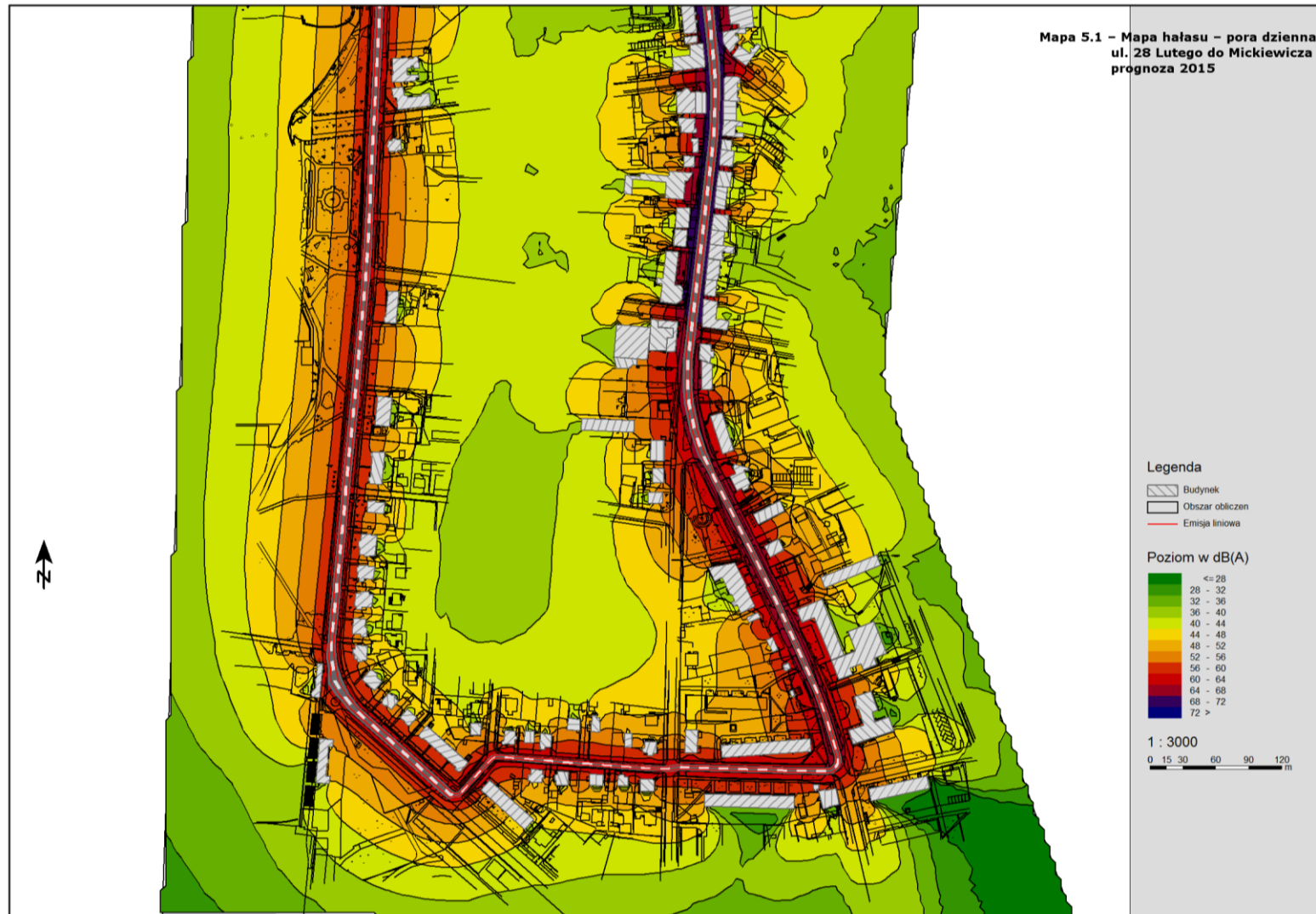


Mapa 4.2 – Mapa hałasu – pora nocna – ul. Jana Pawła II, Wyszyńskiego



# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Mapa 5.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – ul. 28 Lutego do Mickiewicza



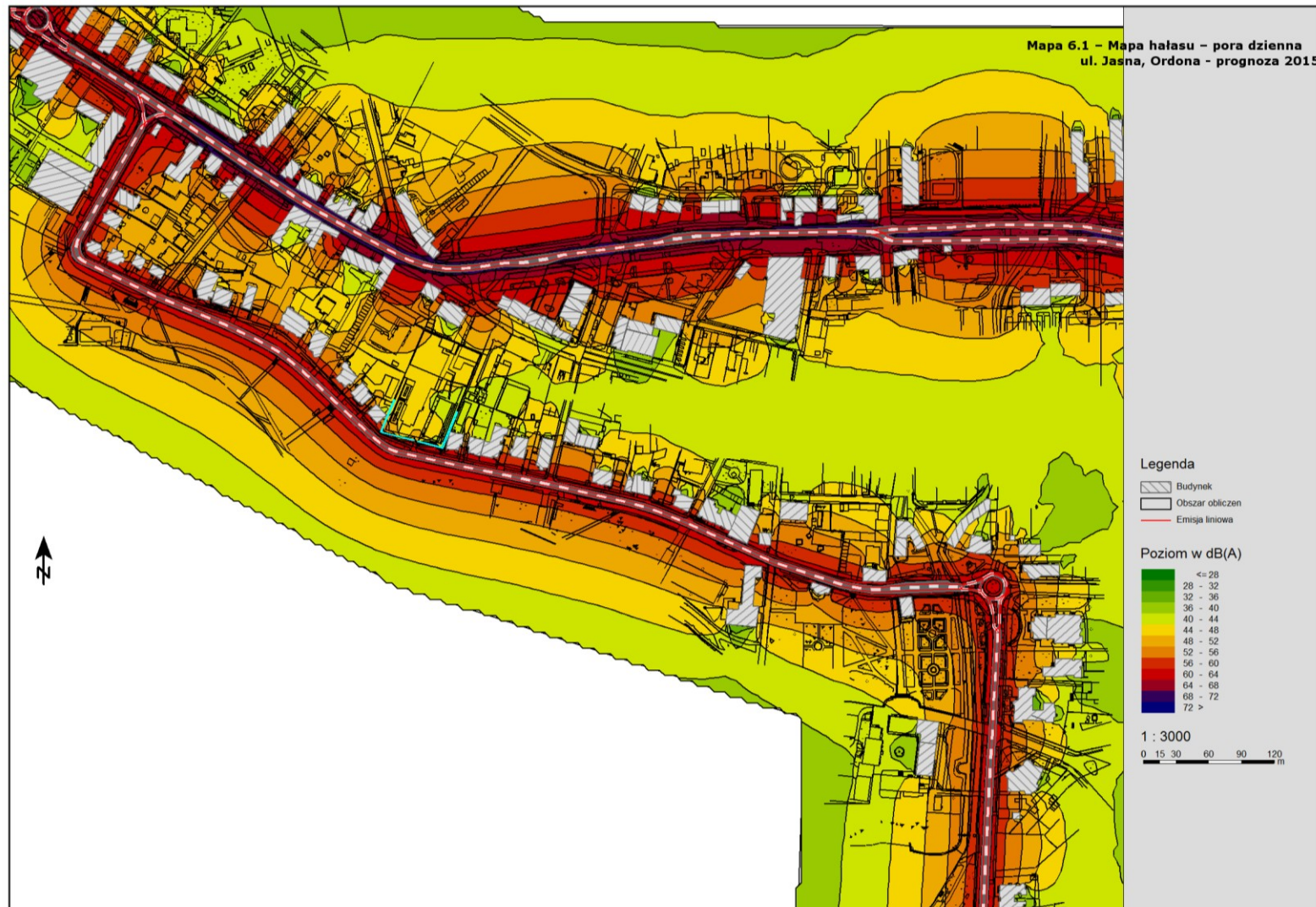


Mapa 5.2 – Mapa hałasu – pora nocna – ul. 28 Lutego do Mickiewicza



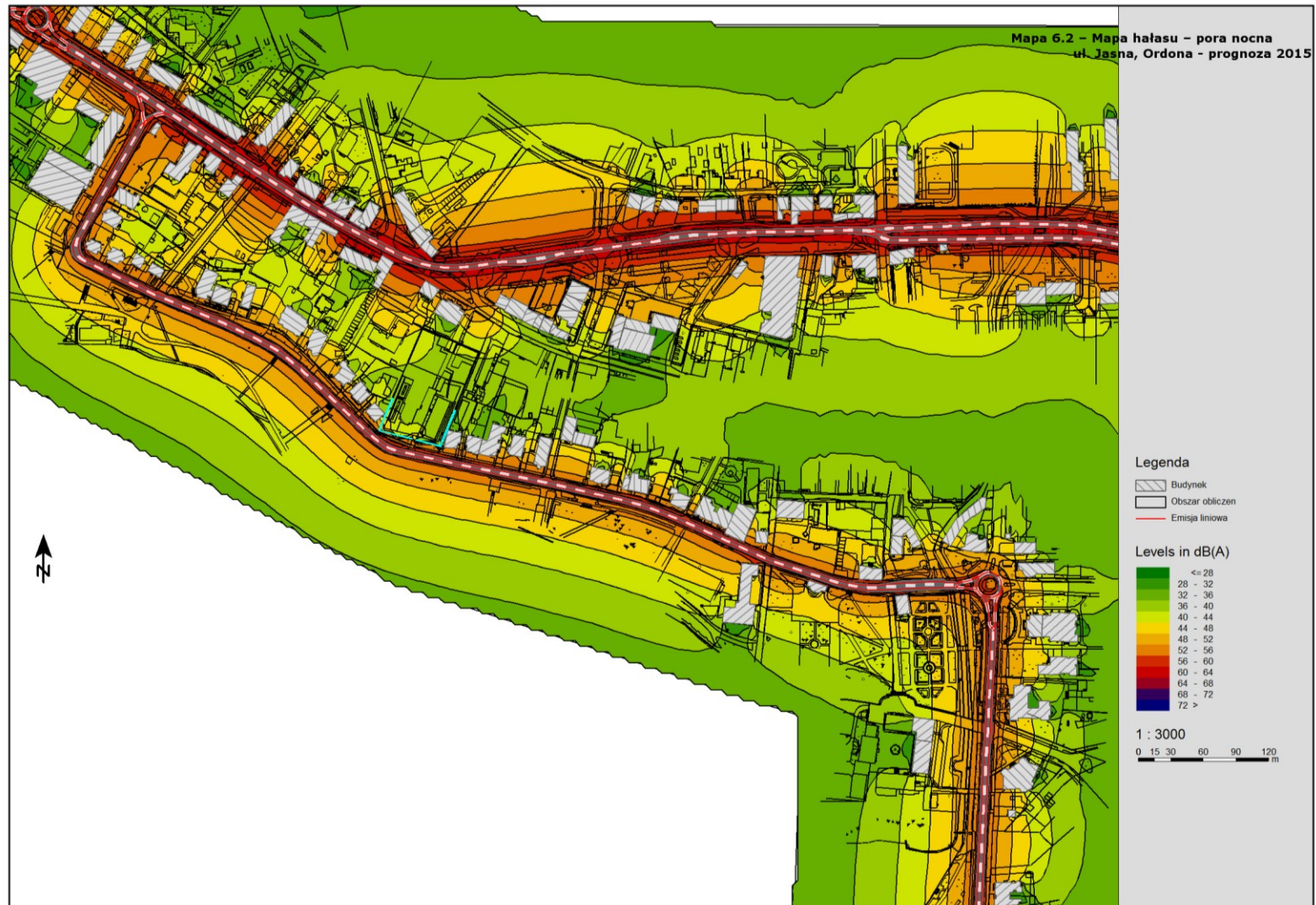
# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Mapa 6.1 – Mapa hałasu – pora dzienna – ul. Jasna, Ordona



# Strategia Transportowa Miasta Szczecinek na lata 2010-2020

Mapa 6.2 – Mapa hałasu – pora nocna – ul. Jasna, Ordonia





**CiViTAS**  
Cleaner and better transport in cities  
**RENAISSANCE**



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION