



Pomorze
Zachodnie

Strategia 2030

POLITYKA TRANSPORTOWA

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
Szczecin, 2021 r.

Spis treści

1.	Obszar tematyczny	4
2.	Diagnoza obszaru	5
3.	Rozwój transportu w wymiarze strategicznym	17
4.	Cele i kierunki interwencji polityki transportowej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030..	18
5.	System realizacji polityki transportowej województwa zachodniopomorskiego do roku 2030	23

1. Obszar tematyczny

Polityka Transportowa Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 (PTWZ2030) jest narzędziem służącym do realizacji celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 w zakresie – skuteczny samorząd – zintegrowany region – równość terytorialna w dostępie do wysokiej jakości usług publicznych. PTWZ2030 wyznacza cele dla realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych w zakresie transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego. Integralną częścią PTWZ2030 jest Program realizacyjny w którym zdefiniowane zostały działania do osiągnięcia założonych PTWZ2030 celów.

Samorząd województwa prowadzi politykę rozwoju województwa, na którą składa się m.in.: tworzenie warunków rozwoju gospodarczego, utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim oraz promocja walorów i możliwości rozwojowych województwa. Fundamentem dla realizacji polityki rozwoju jest sprawna i przepustowa sieć transportowa prawidłowo osadzona w europejskiej sieci transportowej. Zintegrowana i zrównoważona sieć transportowa przekłada się na równość przestrzenną i dostępową dla wszystkich mieszkańców Pomorza Zachodniego. Rozwój sieci transportowej Pomorza Zachodniego koncentruje się na działaniach pozwalających na:

- 1) Poprawę dostępności transportowej województwa – poprzez powiązania i rozwój sieci TEN-T oraz integrację wewnętrzną regionu, a także zintegrowanie systemów transportu ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu zbiorowego,
- 2) Poprawę warunków życia mieszkańców poprzez ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Polityka rozwoju transportu dla Województwa Zachodniopomorskiego opiera się na ustaleniach ujętych w dokumentach krajowych i regionalnych:

- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.
- Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2030.
- Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego.

Realizowane w obszarze infrastruktury i transportu działania umieszczone w Programie realizacyjnym są zgodne z obowiązującymi aktami prawnymi.

- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2019 r. poz. 512, 1571, 1815).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295).
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 471).

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 284, 400, 462).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 462).
- Ustawa z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 234).

Na poziomie europejskim uwarunkowania dla obszaru transportu zdefiniowane zostały na poziomie Strategii „Europa 2020” oraz „Białej Księgi. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Zgodnie z jej treścią transport stanowi fundament naszej gospodarki i społeczeństwa. Mobilność jest niezwykle ważna dla rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować. Transport umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. W świetle stojących przed nami wyzwań jego rozwój musi być zrównoważony. Wskazuje się również na zastosowania nowych technologii w zakresie pojazdów i zarządzania ruchem, które będą kluczem do obniżenia emisji pochodzących z transportu, jak również na zatory komunikacyjne, które są dużym wyzwaniem zwłaszcza na drogach i w przestrzeni powietrznej oraz negatywnie wpływają na kwestię dostępności. Z uwagi na nierówno rozwiniętą infrastrukturę na wschodzie i zachodzie UE stawia się na konieczność jej ujednolicenia.

Na poziomie krajowym uwarunkowania dla obszaru transportu definiuje Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 (SZRT2030), w której transport określony został, jako jeden z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną oraz przyczynia się do wzmacniania konkurencyjności gospodarki. Analiza kierunków rozwoju przeprowadzona w latach 2000-2017 wskazuje, że w Polsce istnieje potrzeba doskonalenia oraz rozwijania spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym. SZRT2030 podkreśla także konieczność dostosowania transportu do zmieniających się warunków klimatycznych.

Na poziomie regionalnym uwarunkowania dla obszaru transportu zdefiniowane zostały na poziomie Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030, w której od poprawnie funkcjonującego transportu uzależnia się rozwój gospodarki oraz w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, gdzie podkreślono m.in. rolę dostępności transportowej, rozumianej jako łatwość osiągnięcia danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury i usług transportowych, jako jednej z istotniejszych cech, wpływających na możliwości rozwoju społecznego i gospodarczego. W obu dokumentach wskazuje się na słabą wewnątrzregionalną i międzyregionalną dostępność komunikacyjną, spowodowaną peryferyjnym położeniem względem stolicy kraju i innych regionów, podkreślając jednocześnie jedną z najlepszych w Polsce dostępność do głównych europejskich ośrodków wzrostu. Jednocześnie wewnętrzne uwarunkowania przestrzenne, w szczególności asymetryczne, skrajne położenie najsilniejszych ośrodków miejskich (Szczecina, Koszalina, Świnoujście, Szczecinka, Wałcza), a także bardzo wysoki wskaźnik urbanizacji determinują istotnie funkcjonowanie i rozwój infrastruktury transportowej.

2. Diagnoza obszaru

Pomorze Zachodnie jest ważnym elementem zarówno krajowego, jak i wspólnotowego obszaru systemu transportowego, obejmującego wszystkie gałęzie transportu (drogowy, kolejowy, wodny – morski i śródlądowy, lotniczy, intermodalny), a jego transgraniczne położenie pozwala na szerokie możliwości rozwoju.

2.1 Transport drogowy

Przez Pomorze Zachodnie przebiegają międzynarodowe i krajowe szlaki transportowe w układzie północ – południe oraz wschód – zachód. Węzłem krzyżowania większości z nich jest Szczecin. Przez region przebiega

13 dróg kategorii dróg krajowych (ok. 1045 km), z których S3 i A6 zaliczone są do bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, natomiast S6, S10 i S11 do sieci kompleksowej TEN-T. Ruch na drogach województwa jest niewiele niższy od średniej krajowej, jednak charakteryzuje się dużą zmiennością i dynamiką w ciągu roku. Dotyczy to dróg wszystkich kategorii, szczególnie w pasie nadmorskim obciążonym wysokim ruchem tranzytowym i turystycznym sezonowym i weekendowym. Część wschodnią i środkową Pomorza Zachodniego cechuje ograniczona dostępność transportowa zarówno do jego stolicy, jak i ważniejszych ośrodków miejskich. Kluczowe dla regionu są inwestycje dotyczące dróg: S6, S3 (połączenie z czeską siecią autostrad oraz doprowadzenie do terminala promowego w Świnoujściu); S11, S10 (jako zapewnienie dostępności komunikacyjnej do regionów centralnej, południowej i wschodniej Polski), a także zachodnie obejście miasta Szczecina, komunikujące (poprzez tunel Police-Święta) zachodnie i północne dzielnice Szczecina i Polic z Portem Lotniczym Szczecin-Goleniów.

Siecią uzupełniającą dla dróg krajowych jest sieć dróg wojewódzkich obejmująca 53 ciągi drogowe (ok. 2220 km), zapewniające obsługę transportową regionu, w tym również ruch turystyczny. Do dróg wojewódzkich mających znaczenie dla sprawnego funkcjonowania układu komunikacyjnego należą drogi o nr 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 119, 120, 122, 124, 142, 152, 162, 172, 178, 203 i 206. Średni dobowy ruch na zachodniopomorskiej sieci dróg wojewódzkich wynosi 2358 poj./dobę, przy czym pomiędzy poszczególnymi odcinkami dróg istnieją duże różnice, wynikające m.in. z gęstości zaludnienia i sieci osadniczej. Sieć dróg wojewódzkich podzielona została pod względem znaczenia w układzie komunikacyjnym na drogi o znaczeniu: podstawowym, uzupełniającym i małym.

Gęstość sieci dróg publicznych Pomorza Zachodniego jest niższa niż średnia krajowa, co wynika z dużej powierzchni województwa, niższej gęstości zaludnienia i charakteru/struktury, rozkładu sieci osadniczej. Zachodniopomorskie charakteryzuje się jednym z najniższych w kraju wskaźnikiem dróg utwardzonych na 100 tys km². Wg danych GUS na koniec roku 2019, gęstość sieci drogowej plasuje Pomorze Zachodnie na przedostatnim miejscu w kraju. Szczególnie w odniesieniu do sieci dróg gminnych i powiatowych przeważają drogi nieutwardzone, często w złym stanie technicznym, wymagającym natychmiastowej interwencji. Środki własne, jakimi dysponują jednostki samorządowe, uniemożliwiają rozwiązanie problemów we własnym zakresie, stąd potrzeba, szczególnie w centralnej części Pomorza Zachodniego, wsparcia środkami zewnętrznymi m.in. z Funduszu Dróg Samorządowych, na poziomie umożliwiającym realizację działań, które zapobiegają pogłębieniu wykluczenia transportowego.

Województwo	Drogi o twardej nawierzchni na 100 km ² [km]
śląskie	178,7
małopolskie	172,8
świętokrzyskie	125,9
łódzkie	115,3
mazowieckie	110,3
kujawsko - pomorskie	106,8
dolnośląskie	103,0
wielkopolskie	101,3
podkarpackie	97,0
lubelskie	91,0
opolskie	89,9
pomorskie	79,4
podlaskie	68,0
lubuskie	64,4
zachodniopomorskie	60,9
warmińsko-mazurskie	57,9

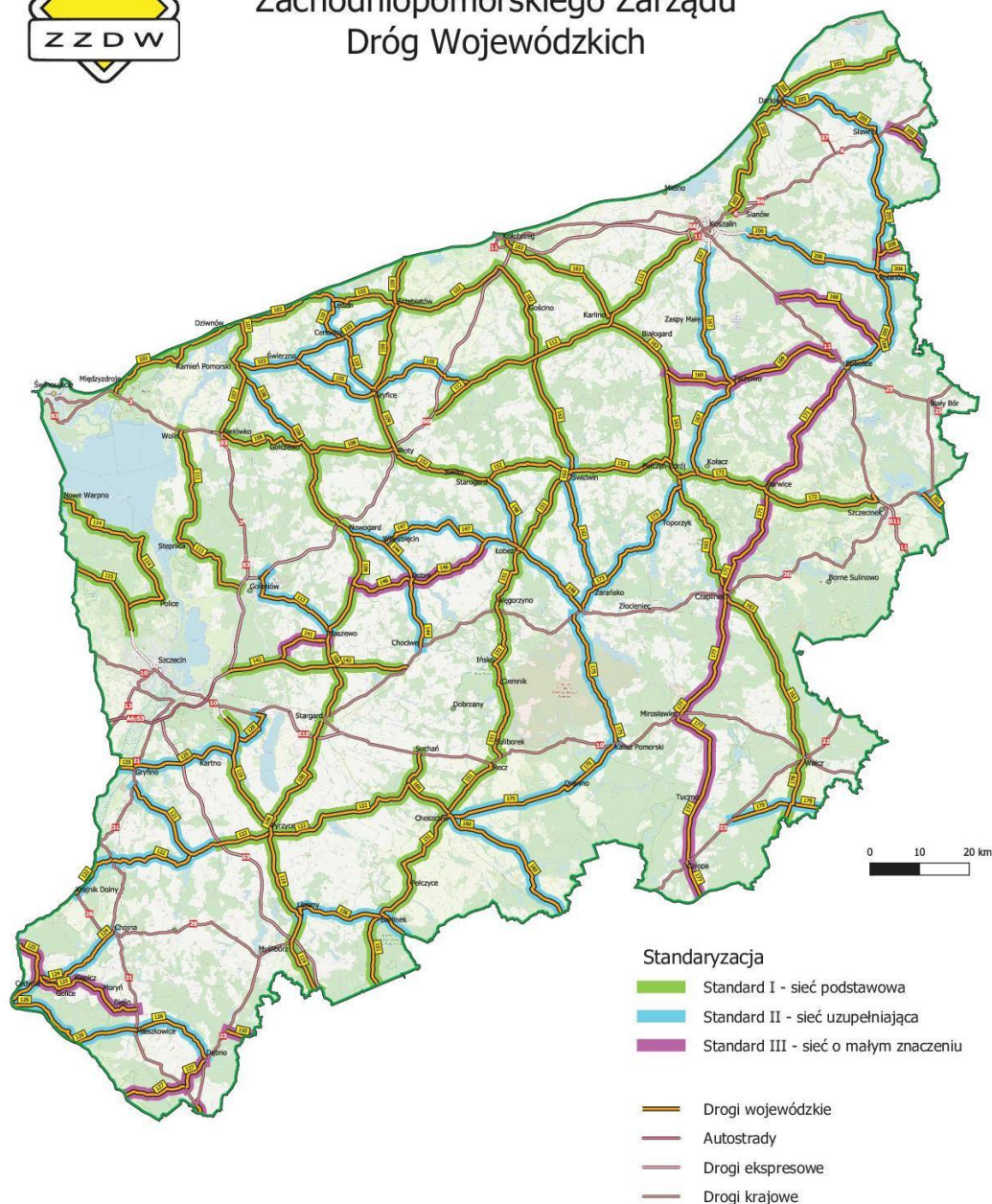
W zakresie zadań własnych samorząd województwa, zgodnie z ustawą o samorządzie województwa oraz ustawą o drogach publicznych, realizuje zadania na drogach wojewódzkich w zakresie planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Obowiązki zarządcy dróg wojewódzkich na terenie

województwa zachodniopomorskiego wykonuje Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie. W wyniku dotychczasowych działań w latach 2007-2020 przebudowano i zmodernizowano przeszło 1200 km dróg jak również wybudowano około 16 km nowych połączeń stanowiących przede wszystkim obejścia miejscowości.

Potrzeby na drogach wojewódzkich są nadal bardzo duże, ukierunkowane zarówno na przebudowy i modernizację istniejących ciągów dróg, budowy nowych odcinków stanowiących obejścia miejscowości, jak również na kwestie związane z ich utrzymaniem, zapewnieniem bezpieczeństwa oraz zarządzaniem.



Standaryzacja dróg Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich



Znaczny wzrost przewozów indywidualnym transportem samochodowym, obserwowany szczególnie sezonowo w miejscowościach turystycznych, spowodował popyt na alternatywne względem samochodu możliwości przemieszczania, w szczególności z wykorzystaniem roweru. Popyt ten stał się impulsem do budowy systemu tras rowerowych. Realizowana przez Województwo „Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego” wykorzystuje naturalny potencjał regionu wynikający z położenia geograficznego,

zapewniając tym samym możliwość rozwoju gospodarczego w oparciu o turystykę rowerową, jak i wykorzystanie roweru jako codziennego środka transportu indywidualnego. Dzięki planowanej dostępności transportowej, w tym kolejowej, do budowanych tras, użytkownicy uzyskają możliwość swobodnego korzystania z inwestycji lokowanych w różnych częściach województwa. Od 2016 roku samorząd województwa konsekwentnie buduje trasy rowerowe zgodnie z opracowaną koncepcją, które stanowią będą spójną sieć głównych tras rowerowych na poziomie wojewódzkim, krajowym oraz europejskim. Na dłuższych dystansach trasy wykorzystywane są turystycznie, z kolei w okolicach miast zaprojektowane są w taki sposób aby umożliwić transport lokalny, pozwalając na odciążenie indywidualnego ruchu samochodowego. Główna sieć wojewódzkich tras rowerowych powinna zostać sukcesywnie uzupełniana zwartą siecią lokalnych tras rowerowych umożliwiającą przemieszczanie się do i w ramach obszarów funkcjonalnych, stref przemysłowych oraz miejsc pracy i nauki.

Obecnie budowane są trasy poziomu europejskiego (Euro Velo nr 10 i 13) i krajowego (Trasa Pojezierzy Zachodnich nr 20 i 20A, Stary Kolejowy Szlak nr 15 i 15A oraz Blue Velo i Trasa Wokół Zalewu Szczecińskiego nr 3 i 3A). Kolejnym krokiem niezbędnym do rozwoju sieci jest budowa tras poziomu wojewódzkiego (Doliny Płoni, Zwińiętych Torów, Wału Pomorskiego, Doliny Regii, Odry, Szczecin-Kołobrzeg, Pałaców i Zamków).



2.2 Transport kolejowy

Normalnotorowa sieć kolejowa Pomorza Zachodniego charakteryzuje się stosunkowo niską gęstością ($5,3 \text{ km}/100 \text{ km}^2$) w stosunku do średniej krajowej, wynoszącej $6,3 \text{ km}/100 \text{ km}^2$. Wynika to m.in. z dużej powierzchni regionu i rozkładu sieci osadniczej oraz jest wynikiem likwidacji wielu linii kolejowych przeprowadzonych przez PKP pod koniec XX wieku. Aktualnie eksploatowane linie kolejowe, oznaczone nr: 202, 210, 273, 351, 401, 402, 403, 404, 405, 407, 408, 409, 418 i 427, zapewniają w miarę sprawne przemieszczanie się pomiędzy miastami województwa, w tym między większością miast powiatowych, komunikując je jednocześnie z mniejszymi ośrodkami. Stan części linii kolejowych, szczególnie tych, na których ze względów bezpieczeństwa wprowadzono odcinkowe ograniczenia prędkości, wymaga prac remontowych lub modernizacyjnych.

Na sieci kolejowej Pomorza Zachodniego znaczny udział, bo około 60% stanowią linie jednotorowe, których parametry techniczne mocno ograniczają możliwość ułożenia efektywnego rozkładu jazdy, odpowiadającego potrzebom mieszkańców. Około 30% czynnych linii kolejowych jest niezelektryfikowana – w większości są to linie przebiegające przez obszary o wysokim wskaźniku wykluczenia.

Pomimo istnienia w regionie stosunkowo rozległej sieci kolejowej, występuje wiele deficytów dostępności kolejowego transportu pasażerskiego. Wynika to głównie z likwidacji wielu odcinków linii w przeszłości oraz z historycznie ukształtowanego przebiegu niektórych linii kolejowych, nieodpowiadającego dzisiejszym potrzebom w zakresie dostępności do miast oraz miejscowości turystycznych będących generatorami ruchu.

Na poziomie ruchu regionalnego na pierwszy plan pod tym względem wysuwa się brak dostępności transportem kolejowym powiatów myśliborskiego, polickiego i pyrzyckiego, łącznie z miastami będącymi ich stolicami. Mobilność mieszkańców regionu mocno ogranicza także brak dostępności transportem kolejowym Połczyna Zdroju, Mirosławca i Drawna oraz wielu miejscowości turystycznych, położonych w pasie nadmorskim. Eliminacja opisanych deficytów wymagać będzie spójnej, długofalowej polityki transportowej Województwa oraz wykonania znacznego zakresu prac inwestycyjnych przy współdziałaniu wielu podmiotów, w tym przede wszystkim PKP PLK S.A. W zakresie połączeń międzywojewódzkich wyraźnie odczuwalny jest brak bezpośredniego połączenia kolejowego Szczecina z Gorzowem Wielkopolskim. Lukę wypełnić może budowa nowej linii kolejowej biegnącej od Gryfina przez Banie i Myślibórz. Linia ta powinna w przyszłości stanowić fragment nowego, szybkiego połączenia kolejowego z Poznaniem przez Gorzów Wlkp. Jako nowa, powinna zostać zaprojektowana i wykonana w standardzie kolei dużych prędkości.

Dostępność miejscowości położonych w powiecie polickim poprawi Szczecińska Kolej Metropolitalna planowana do uruchomienia w 2023 roku, której kręgosłupem będzie linia nr 406 biegnąca ze Szczecina do Polic. Ponadto postuluje się utworzenie nowej linii SKM biegnącej od Szczecina przez Stobno, Dobrą i Tanowo do Polic. Linia przebiegająca częściowo w śladzie nieczynnej linii nr 429 oraz częściowo w nowym przebiegu, stanowić będzie jednocześnie kolejową obwodnicę towarową Szczecina, umożliwiającą wyprowadzenie z centrum miasta ruchu pociągów towarowych z ładunkami niebezpiecznymi, kursujących do i z zakładów chemicznych w Policach. Realizacja tego zamierzenia wymagać będzie współdziałania samorządu województwa i strony rządowej, będzie też wymagała zapewnienia finansowania środkami zewnętrznymi.

Ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców miejscowości położonych w powiatach pyrzyckim i myśliborskim ułatwi rewitalizacja linii kolejowych nr 411, 422, 410 i 415 tworzących ciąg Stargard – Pyrzyce – Lipiany – Myślibórz – Gorzów Wielkopolski/Dębno – Kostrzyn nad Odrą. Czynione są starania, by rewitalizacja ww. linii odbyła się z wykorzystaniem rządowego programu odbudowy i uzupełniania lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej pn. Kolej Plus.

Przewiduje się ponadto możliwość włączenia miasta Dębno w zakres oddziaływania linii nr 273 „nadodrzanek” poprzez rewitalizację oraz elektryfikację odcinka Kostrzyn – Dębno (linia nr 430 obecnie wykorzystywana w ruchu towarowym) oraz dobudowę około 13 km nowej linii na odcinku Dębno – Mieszkowice. Powyższe rozwiązanie z jednej strony zapewni świetne skomunikowanie pociągami pasażerskimi Dębna ze Szczecinem, a z drugiej, zwiększy liczbę pasażerów na „martwym” obecnie odcinku Mieszkowice – Kostrzyn, co pozytywnie

wpłynie na efektywność ekonomiczną realizowanych przewozów pasażerskich na tej trasie. Po wybudowaniu przez PKP PLK S.A. planowanej łącznicy, umożliwiającej wjazd z linii nr 273 na górną część stacji Kostrzyn możliwe stanie się także kursowanie przez Dębno pociągów kursujących linią nr 273 z południa kraju (z Zielonej Góry, Wrocławia, itd.) – w tym pociągów dalekobieżnych.

Dobudowa dwóch odcinków nowej linii kolejowej o łącznej długości około 16 km oraz rewitalizacja około 30 km nieczynnego odcinka linii nr 410, przebiegającego przez Barwice i Połczyn Zdrój, pozwoli na przywrócenie dostępności transportem kolejowym jednego z najbardziej znanych uzdrowisk na Pomorzu przy jedynie nieznacznym wydłużeniu długości przebiegu połączenia Poznań – Szczecinek – Kołobrzeg. Działanie to pozwoli na znaczącą redukcję wielkości obszaru centralnej strefy wykluczenia komunikacyjnego oraz włączy miasta Połczyn Zdrój i Barwice do sieci linii kolejowych znaczenia państwowego obsługiwanych m.in. pociągami międzywojewódzkimi.

Istniejąca sieć kolejowa województwa zachodniopomorskiego w znikomym stopniu zapewnia dostępność komunikacyjną miejscowości położonych w pasie nadmorskim. Bezpośrednie dojazdy pociągami możliwe są w zasadzie wyłącznie do największych kurortów, takich jak Kołobrzeg, Międzyzdroje i Świnoujście. W efekcie, większość ruchu turystycznego do nadmorskich ośrodków odbywa się indywidualnym transportem samochodowym. W przypadku miejscowości położonych w powiatach gryfickim i kamieńskim osiągnięcie radykalnej zmiany tego stanu możliwe jest po przeprowadzeniu stosunkowo niewielkich inwestycji w rozwój infrastruktury kolejowej. W pierwszym etapie konieczne jest wydłużenie linii kolejowej nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski poprzez dobudowanie nowego jej fragmentu na odcinku Kamień Pomorski – Dziwnówek o długości 8 km. Wskazana rozbudowa linii nr 407 spowoduje wzrost dostępności Dziwnowa i Dziwnówka transportem kolejowym od strony Szczecina i południa kraju, co przyczyni się do wzrostu popularności obu nadmorskich miejscowości oraz umożliwi ich mieszkańcom wygodne i szybkie dojazdy pociągami do stolicy powiatu, do Szczecina i innych regionów Polski. Przyczyni się do ograniczenia transportu samochodowego na przeciążonych w sezonie wakacyjnym drogach wojewódzkich, a także zmniejszy zapotrzebowanie na miejsca postojowe dla samochodów w pasie drogowym.

W kolejnym etapie przewiduje się częściową rewitalizację oraz rozbudowę istniejącej, lecz słabo wykorzystanej linii Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej. Linia ta, przebiegająca od Trzebiatowa przez Pogorzelicę, Rewal, Niechorze i Trzęsacz do Gryfic wykorzystywana jest w ruchu pasażerskim (o charakterze turystycznym) tylko na odcinku Pogorzelica – Trzęsacz – Gryfice, głównie w sezonie letnim. Rewitalizacja obecnie nieczynnego 13 km odcinka Pogorzelica - Trzebiatów oraz budowa nowego 13 km odcinka Trzęsacz - Dziwnówek umożliwi utworzenie nowej, atrakcyjnie przebiegającej, całorocznej linii pasażerskiej, łączącej miasta i miejscowości położone w dwóch nadmorskich powiatach. Stacja końcowa rozbudowanej linii nr 407 w Dziwnówku powinna zostać zaprojektowana i wybudowana jako wspólna stacja przesiadkowa z linią Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej, gdzie odbywać się będą przesiadki „drzwi w drzwi” z normalnotorowych pociągów przyjeżdżających tam ze Szczecina oraz z kraju do pociągów wąskotorowych kursujących do i z Trzebiatowa obsługujących po drodze większość miejscowości będących celami podróży turystycznych - w tym Pobierowo, Rewal, Niechorze i Pogorzelicę. Drugą stacją wspólną dla kolei wąsko i normalnotorowej będzie Trzebiatów, skąd zapewniona będzie możliwość kontynuowania podróży pociągami normalnotorowymi w kierunku Kołobrzegu, pozostałych miast regionu oraz dalej w głąb kraju. Opisana inwestycja, przy relatywnie niewielkich jej kosztach (znacznie niższych niż w przypadku budowy nowej linii normalnotorowej) zapewni kompleksowe skomunikowanie miejscowości położonych w pasie nadmorskim powiatów gryfickiego i kamieńskiego ze stolicą województwa i innymi miastami regionu oraz wydatnie ograniczy napływ samochodów, a linia Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej stanie się pełnoprawnym elementem systemu komunikacji publicznej województwa zachodniopomorskiego.

Rozwiązaniem alternatywnym wobec rozbudowy kolei wąskotorowej może być budowa nowej linii normalnotorowej od Dziwnówka do Trzebiatowa. Jej budowa domknie połączenie wzdłuż znacznej części wybrzeża. Budowa linii normalnotorowej będzie jednak inwestycją wielokrotnie droższą, niż rozbudowa i rewitalizacja linii wąskotorowej oraz z uwagi na wymagania w zakresie skrajni oraz geometrii toru,

najprawdopodobniej wymagała będzie licznych wyburzeń istniejącej zabudowy w miejscowościach na trasie jej przebiegu.

Z uwagi na tranzytowe położenie województwa zachodniopomorskiego w ciągu międzynarodowego korytarza Baltic Adriatic Corridor oraz lokalizację na jego obszarze dwóch strategicznie ważnych dla Polski portów morskich, bardzo istotne jest zapewnienie płynnego i niezawodnego przewozu towarów liniami kolejowymi przebiegającymi przez województwo z południa kraju do Szczecina i Świnoujścia oraz do Polic. Z powyższego względu istotnym zagadnieniem jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury kolejowej służącej przewozom towarowym.

Wąskimi „gardłami” na zachodniopomorskiej sieci kolejowej służącej obsłudze przewozów towarowych jest przede wszystkim jednotorowy most zwodzony na Regalicy w Szczecinie Podjuchach oraz stacja Szczecin Dąbie, w obrębie której w sposób kolizyjny krzyżują się ciągi kolejowe Poznań – Szczecin Główny oraz Wrocław – Szczecin – Świnoujście. Ponadto dla obsługi zakładów chemicznych w Policach istotna jest poprawa połączenia linii nr 407 Szczecin – Police z linią nr 273 Wrocław – Szczecin, które obecnie wymaga zmiany kierunku jazdy pociągów towarowych na stacji Szczecin Port Centralny lub Szczecin Dąbie.

Dotychczasowe, wieloletnie działania lobbingowe prowadzone przez Województwo Zachodniopomorskie oraz przez armatorów żeglugowych i zarządcę śródlądowych dróg wodnych doprowadziły do podjęcia na szczeblu rządowym stosownych decyzji o przebudowie wysłużonego, jednotorowego, zwanego mostu kolejowego w Szczecinie Podjuchach na nowy, stały most dwutorowy wraz z rozbudową do dwóch torów przyległego szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny, co będzie krokiem milowym dla poprawy przepustowości i wydajności infrastruktury kolejowej łączącej port w Szczecinie z południem kraju i Europy.

Opracowywane jest studium wykonalności modernizacji istotnego dla obsługi przewozów towarowych ciągu Szczecin Podjuchy – Szczecin Dąbie – Świnoujście. W ramach prac nad ww. dokumentacją opracowywany jest projekt kompleksowej przebudowy stacji Szczecin Dąbie, uwzględniający postulowane rozwiązania w zakresie likwidacji kolizyjności ruchu pociągów w obrębie tej stacji. Zakresem inwestycji objęto także budowę łącznicy kolejowej umożliwiającej płynne prowadzenie ruchu pociągów towarowych linią nr 273 z południa kraju w kierunku Polic i zlokalizowanych tam zakładów chemicznych bez konieczności zmiany kierunku jazdy pociągów na stacji Szczecin Port Centralny. Inwestycja ma zostać przeprowadzona w ramach bieżącej perspektywy finansowej 2021-2027.

Realizacja powyższych inwestycji wydatnie przyczyni się do poprawy warunków prowadzenia ruchu towarowego, obsługującego porty morskie oraz największe zakłady przemysłowe województwa zachodniopomorskiego, zapewniając równowagę w rozwoju różnych gałęzi transportu na obszarze Pomorza Zachodniego, skutkując przeniesieniem znacznej części ładunków z dróg kołowych na linie kolejowe, co jest zgodne z zaleceniami Komisji Europejskiej.

Mapa linii kolejowych województwa zachodniopomorskiego



Regionalne kolejowe przewozy pasażerskie realizowane są na liniach kolejowych o długości około 1 100 km, a roczna praca eksploatacyjna wykonywana na zamówienie Województwa kształtuje się na poziomie 5,8 mln pociągokilometrów. Kontraktowanie rozległej sieci połączeń oraz realizacja wieloletniego programu zakupu nowoczesnego taboru sprawia, że kolejowy transport pasażerski tworzy podstawową oś dla systemu publicznego transportu zbiorowego na Pomorzu Zachodnim. W regionie obserwuje się wzrost popytu na usługi przewozów pasażerskich zarówno w połączeniach codziennych, tj. transport do szkół, miejsc pracy czy ośrodków zdrowia, jak również w połączeniach weekendowych związanych m.in. z turystyką i dojazdami do sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego.

Pomorze Zachodnie jest jednym z nielicznych regionów w Polsce, gdzie połączenia regionalne realizowane są wyłącznie przy użyciu nowego lub całkowicie zmodernizowanego taboru. Jako jedyne w kraju zapewnia 100% rozkładowego zapotrzebowania na tabor do obsługi połączeń regionalnych, których jest organizatorem. W ramach działań wspierających zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich planowany jest zakup dwunapędowych zespołów trakcyjnych – zasilanych energią z sieci trakcyjnej, a na odcinkach niezelektryfikowanych z zamontowanych w pojazdach generatorów spalinowych. Wprowadzenie dwunapędowych zespołów trakcyjnych umożliwi elastyczniejsze i efektywniejsze planowanie obiegu taboru służącego do obsługi połączeń. Pojazdy zapewnią wysoki komfort podróży – dostosowane są do przewozu osób ze szczególnymi potrzebami, podróżujących z małymi dziećmi oraz pasażerów z rowerami.

Zakup czterech nowoczesnych wąskotorowych (na tor o szerokości 1000 mm) zespołów trakcyjnych o pojemności około 100 miejsc siedzących będzie niezbędny dla zapewnienia obsługi ruchu regionalnego na zmodernizowanej i rozbudowanej Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej na trasie Trzebiatów – Dziwnówek / Gryfice. Pojazdy te powinny być zdolne do rozwijania prędkości maksymalnej 100 km/h oraz zapewniać dostępność dla osób z ograniczeniami ruchowymi, podróżujących z wózkami dziecięcymi oraz rowerami.

2.3 Morskie i śródlądowe drogi wodne

Pomorze Zachodnie ma najdogodniejszy w Polsce układ śródlądowych dróg wodnych łączących porty ujścia Odry z krajami Unii Europejskiej, szczególnie z Niemcami. Aktualny stan zabudowań hydrotechnicznych a także infrastruktury krzyżującej się z Odrzańską Droga Wodną nie pozwala na pełne wykorzystanie możliwości transportowych Odry. Dostęp do Odrzańskiej Drogi Wodnej stanowi znaczącą przewagę konkurencyjną nad portami bałtyckimi, których praca opiera się wyłącznie na dowozach drogowych i kolejowych, jest także istotny dla rozwoju całego regionu. Dlatego samorząd województwa bierze aktywny udział w wielu inicjatywach związanych z rozwojem transportu. Udrożnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej znacząco uatrakcyjni ofertę przewozową wzdłuż Korytarza Bałtyk – Adriatyk, wymaga to jednak podjęcia uzupełniających działań, polegających na odtworzeniu i unowocześnieniu infrastruktury portowej z naciskiem na funkcje intermodalne. Obecny stan Odry sprawia, że w zasadzie wszystkie lokalizacje portowe utraciły swój charakter. Żaden z portów rzecznych nie jest eksploatowany w sposób ciągły, a dekapitalizacja majątku utrudnia lub wręcz uniemożliwia podejmowanie jakiegokolwiek działalności bezpośrednio związanej z transportem wodnym oraz wykorzystującej Odrę jako podstawowy ciąg transportowy (np. przemysł urządzeń energetycznych).

Położenie Pomorza Zachodniego na pograniczu polsko-niemieckim i w przecięciu dwóch korytarzy sieci bazowej TEN-T (Bałtyk – Adriatyk, Morze Północne Bałtyk) oraz bardzo duży potencjał przeładunkowy portów ujścia Odry, stawia region w czołówce polskich kompleksów portowych. Analiza zamierzeń inwestycyjnych przedsiębiorstw prowadzących działalność objętą specjalizacją, związaną m.in. z programami rozbudowy bazy terminali masowych, kontenerowych i specjalistycznych w portach Szczecin i Świnoujście, w tym utworzeniem Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, a także budowa mocno związanego z importem i eksportem drogą morską zakładu Police-2, wskazuje na silnie prorozwojowy charakter branży portowej. Porty w Szczecinie i Świnoujściu są najważniejszymi portami województwa, jak również portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Kolejny pod względem hierarchii obrotów jest Port Police. Spośród pozostałych portów położonych na otwartym morzu jak Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo – największym portem handlowym jest Kołobrzeg.

Jednym z najważniejszych czynników rozwoju portów morskich w Regionie jest poprawa ich dostępności zarówno od strony przedpola, jak i zaplecza. Działania te muszą być skorelowane na wielu płaszczyznach. Dla realizacji celu konieczne jest zaangażowanie zarówno ze strony Zarządów Portów, jak i innych podmiotów, odpowiadających za stan infrastruktury transportowej.

Najważniejsze działania związane z poprawą dostępności portów w Szczecinie i Świnoujściu od strony morza to:

- modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m,
- budowa podejścia Północnego do portu w Świnoujściu – o głębokości technicznej 17,0 m - umożliwi obsługę w porcie zewnętrznym w Świnoujściu największych jednostek jakie mogą wchodzić na Bałtyk tj. jednostek o zanurzeniu 15,0 m.

Do kluczowych kwestii poprawy od strony lądu, w zakresie transportu kolejowego, należą dwie inwestycje dotyczące modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych E-59 i C-E 59, które tworzą połączenia kolejowe z zapleczem portów oraz inwestycje związane z poprawą dostępu do obu portów realizowanych na tzw. „ostatniej mili”. Celem inwestycji jest przede wszystkim likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków, a także zapewnienie jak największej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych.

W kwestii transportu drogowego i jego roli w kontekście poprawy dostępu do portów w Świnoujściu i Szczecinie od strony lądu, główne kierunki działań wiążą się z kontynuacją przebudowy układu drogowego na drodze stanowiącej dojazd do portu w Szczecinie w ramach porozumienia zawartego przez Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A. o współpracy z gminami Miast Szczecin i Świnoujście, w ramach którego wyznaczono dwie podstawowe inwestycje: „Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza” oraz „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu – etap I i II”.

Strategiczne znaczenie dla portów będzie miało ukończenie realizacji odcinków drogi krajowej S3: Miękowo-Brzozowo, Troszyn - Świnoujście oraz do przejścia granicznego z Czechami w miejscowości Lubawka na południu Polski.

Szansą dla rozwoju portów morskich i rzecznych leżących w dorzeczu Odry są działania zmierzające do poprawy klasy żeglowności na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Obecnie opracowywane są dokumentacje techniczne w zakresie przystosowania jej do klasy żeglowności Va oraz budowy polskiego odcinka połączenia Dunaj – Odra – Łaba i Kanału Śląskiego. Prowadzone są także analizy kosztów i korzyści modernizacji tej drogi wodnej. Wyniki prac stanowiąc będą podstawę dla sformułowania projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, który wraz prognozą oddziaływania na środowisko poddany zostanie konsultacjom społecznym:

Port w Policach to trzeci pod względem hierarchii port morski w Regionie. Dostępność do portu od strony wody należy rozpatrywać przez pryzmat realizowanej inwestycji polegającej na pogłębieniu toru wodnego Szczecin-Świnoujście do 12,5 m (planowane zakończenie 2022 r.). W ramach tej inwestycji dostęp do portu będą mogły wpływać większe jednostki. Port nie posiada obecnie połączenia kolejowego, a ostatni odcinek dojazdu do niego transportem samochodowym odbywa się po drodze ułożonej z płyt betonowych. Budowa stacji kolejowej Port Police wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną jest na etapie dokumentacji projektowej i realizowana będzie w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police.

Dostępność od strony lądu i morza do portu w Kołobrzegu zapewniona jest: od strony lądu przez obwodnice prowadzącą do drogi S6 oraz certyfikowaną bocznice kolejową (częściowo zmodernizowaną) od morza przez wejście do portu. W planach inwestycyjnych portu w Kołobrzegu ujęto w szczególności przebudowę odcinka nabrzeża Portu Wojennego i przygotowanie nowej analizy nawigacyjnej, które umożliwią obsługę większych jednostek handlowych oraz promów pasażerskich. Planowane inwestycje zdeterminowane są planami rozwoju liniowej żeglugi pasażerskiej z Portu Kołobrzeg, która mogłaby być obsługiwana przez prom typu ro-ro.

Dla mniejszych portów morskich i rzecznych w regionie oprócz dostępności od strony morza i zaplecza istotne są inwestycje związane z rozbudową funkcji, modernizacją placów przeładunkowo-składowych i manewrowych czy też te związane z suprastrukturą logistyczną, jak zakup sprzętu przeładunkowego, czy budową magazynów.

2.4 Transport lotniczy

Na terenie Województwa Zachodniopomorskiego funkcjonują cztery lotniska, z których jedynie jedno ma status międzynarodowego portu lotniczego. Lotniska Województwa Zachodniopomorskiego to:

- Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność” (kod ICAO: EPSC).
- Lotnisko Kołobrzeg-Bagicz (kod ICAO: EPKG),
- Lotnisko Szczecin-Dąbie (kod ICAO: EPSD),
- Lotnisko Szczecinek-Wilcze Laski,
- Lotnisko Chojna,
- Lotnisko Czaplinek
- Lotnisko Darłowo,

- Zegrze Pomorskie (Lotnisko obecnie nie jest dopuszczone do ruchu, lecz może realizować połączenia general aviation oraz private jet)

Potencjał infrastruktury lotniskowej w Województwie Zachodniopomorskim powoduje, że istnieje możliwość wzmocnienia regionalnej gospodarki poprzez wsparcie dotarcia klientów i inwestorów wykorzystujących transport lotniczy. Mając na uwadze, że jednym z głównych dziedzin gospodarki Województwa Zachodniopomorskiego jest turystyka, skorzystanie z możliwości, jakie daje transport lotniczy przy wykorzystaniu wskazanych wyżej lotnisk, z pewnością pozwoli na zwiększenie rentowności prowadzonej działalności turystyczno-wypoczynkowej. Szczególnie ważne jest doprowadzenie do odpowiedniego stanu i użyteczności infrastruktury lotniskowej znajdującej się w Porcie Lotniczym Szczecin – Goleniów. Istotnym zagadnieniem jest obecnie zapewnienie finansowania planowanych inwestycji w kontekście regulacji pomocy publicznej oraz planowanego rozwoju tego portu lotniczego.

Rozwój społeczno – gospodarczy regionu jest związany z dostępnością do infrastruktury lotniskowej, gdyż wiele przedsiębiorstw traktuje dostęp do międzynarodowego portu lotniczego, jako wręcz podstawowy warunek prowadzenia inwestycji w danym regionie a bliskość takiego portu pozwala również na zwiększenie mobilności zarówno mieszkańców, jak i turystów krajowych i zagranicznych. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów należy do sieci międzynarodowych portów lotniczych i jest wpisany do sieci TEN-T. Takie umiejscowienie instytucjonalne pozwala na postrzeganie regionu Pomorza Zachodniego jako dobrze skomunikowanego z krajami UE oraz krajami trzecimi.

Port lotniczy Szczecin – Goleniów jako mały regionalny port lotniczy wymaga szczególnej uwagi ze strony Samorządu Województwa i konieczne jest koordynowanie polityki rozwoju regionu z inwestycjami i funkcjonowaniem tego portu. Inwestycje realizowane przez Port Lotniczy pozwalają zabezpieczyć dostępność lotniczą regionu i skutecznie uzupełniać ofertę pobliskich portów, takich jak: lotniska berlińskie, Poznań-Ławica, czy trójmiejski port Rębiechowo.

Port Lotniczy Szczecin – Goleniów ma wyspecjalizowaną ofertę przewozową i skupia się co do zasady na kierunkach skandynawskich – ze względu na silne związki z przemysłem stoczniowym i morskim – oraz kierunkach wypoczynkowych, realizując tym samym oczekiwania rekreacyjne mieszkańców regionu. Port Lotniczy utrzymuje również szereg połączeń krajowych, ze szczególnym uwzględnieniem połączenia z Warszawą.

Obecnie Port Lotniczy przechodzi proces inwestycyjny, w wyniku którego zostanie podniesiony standard obsługi pasażerów, bezpieczeństwo epidemiczne oraz bezpieczeństwo obsługi ruchu lotniczego. Przeprowadzone inwestycje pozwolą na zwiększenie atrakcyjności portu lotniczego oraz przyciągnięcie nowych kierunków.

Realizacja strategii rozwoju regionalnego musi uwzględniać, że zainteresowanie portem lotniczym nie jest celem samym w sobie, lecz port lotniczy jest postrzegany jako brama dostępowa do regionu. Oznacza to że atrakcyjność regionu rzutuje na ruch w porcie lotniczym, dociążenie infrastruktury lotniskowej oraz rentowność jego działalności. Z tego też względu jednym z kluczowych aspektów funkcjonowania przedmiotowego portu lotniczego od strony ekonomicznej jest realizowanie połączeń, które będą dopełniać ofertę społeczno – gospodarczą występującą w Województwie. W efekcie, należy postrzegać Port Lotniczy jako dopełnienie oferty Regionu Pomorza Zachodniego, a nie samoistne przedsięwzięcie gospodarcze. Z tego też względu udział Samorządu Województwa w strukturze udziałowej Portu Lotniczego pozwala na kontrolowanie i kreowanie kierunków inwestycyjnych i działalności tego przedsiębiorstwa.

Przygotowanie i przeprowadzenie inwestycji w Porcie Lotniczym Szczecin – Goleniów będzie pełnić istotną rolę dla rozwoju transportu w Województwie oraz zapewnienie odpowiedniego skomunikowania naszego regionu z pozostałymi regionami Unii Europejskiej. Przeprowadzenie inwestycji w zakresie bezpieczeństwa i zabezpieczenia portu lotniczego, jak również inwestycje w infrastrukturę pozwolą na lepsze dopasowanie potencjału Portu Lotniczego do zapotrzebowania jakie będzie występować w naszym regionie.

Sprawne funkcjonowanie Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów wpisuje się również w strategię transportu intermodalnego, gdyż analizowany port ma potencjał do obsługi transportu towarowego (cargo) i tym samym może świadczyć usługi wsparcia dla portów morskich zlokalizowanych w Szczecinie, Świnoujściu lub innych portów morskich w basenie Zalewu Szczecińskiego. Analizowany port lotniczy ma możliwość wsparcia rozwoju transportu towarowego i tym samym będzie mieć możliwość dociążenia posiadanego majątku z korzyścią dla działalności pasażerskiej. W celu wzmocnienia działalności cargo, możliwe jest wykorzystanie posiadanych przez Port Lotniczy Szczecin – Goleniów gruntów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury lotniskowej i we współpracy z inwestorami prywatnymi, istnieje możliwość zbudowania centrów logistycznych. Korzystne położenie analizowanego portu lotniczego, w pobliżu międzynarodowego szlaku drogowego (S6/E28) oraz funkcjonowanie linii kolejowej doprowadzonej do terminala daje potencjał na wzmocnienie i skorzystanie z koncepcji transportu intermodalnego. Mając na uwadze prace badawczo-rozwojowe prowadzone przez polskich i europejskich przewoźników kolejowych nad infrastrukturalnym zwiększeniem efektywności prowadzonych przewozów towarowych, można oczekiwać, że wprowadzenie intermodalnych systemów załadunkowych w powiązaniu samochód-kolej-samolot będzie coraz popularniejsze. Dodatkowym elementem jest istotny rozwój handlu elektronicznego, gdzie kluczową rolę odgrywa sprawne i efektywne dostarczenie towarów, co może dać impuls dla rozwoju tej działalności w Porcie Lotniczym. W takim zakresie zasadnym wydaje się wprowadzenie intermodalnych rozwiązań pozwalających na szybki przeładunek z transportu lotniczego na samochód lub na platformę kolejową.

Należy uwzględnić możliwości jakie daje położenie Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów i obecnie skupić się na rozwoju transportu pasażerskiego, lecz nie można pominąć również transportu towarowego, który może mieć charakter uzupełniający.

Wpisany w sieć TEN-T Port Lotniczy Szczecin – Goleniów pozwala na wzmocnienie oferty gospodarczej Województwa Zachodniopomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem skomunikowania jego mieszkańców z innymi regionami UE oraz państwa trzecich. Jednocześnie jednak, należy pamiętać, że funkcjonowanie międzynarodowego portu lotniczego jest w wielu przypadkach kluczowym warunkiem umieszczania inwestycji zagranicznych w danym regionie. Z tego też wynika wniosek, że funkcjonowanie Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów jest również kluczowe dla stabilnego i dynamicznego rozwoju naszego województwa. Wzmocnienie Portu Lotniczego o kompetencje w zakresie przewozu towarów pozwoli na zwiększenie jego efektywności ekonomicznej i tym samym zwiększenie atrakcyjności zarówno dla przewoźników jak i dla touroperatorów, co jednoznacznie przełoży się na korzyści płynące dla mieszkańców naszego województwa.

2.5 Transport intermodalny

W wymianie towarowej dominującą rolę, ze względu na swoją funkcjonalność, zaczyna odgrywać transport intermodalny. Prognozy wskazują na zwiększenie masy ładunkowej traktowanej całościowo. Ten trend jest widoczny zarówno w Polsce, jak i w całej Unii Europejskiej. **Zwiększenie wolumenu w przewozach intermodalnych będzie następować w wyniku konsolidacji ładunków w centrach logistycznych, przygotowując je do przewozu w jednostkach intermodalnych (np. naczepy samochodowe, kontenery). Podmioty ze strony Skandynawii są żywo zainteresowane zwiększeniem możliwości transportowania ładunków przez polskie porty. Wynika to m.in. z długiego czasu realizacji transportu drogowego, rosnących kosztów paliwa, opłat, zmian w przepisach. Ale jest to również podyktowane coraz bardziej widocznym rosnącym brakiem na rynku pracy kierowców samochodów ciężarowych.**

Kluczową rolę w kontekście funkcjonowania i rozwoju transportu intermodalnego odgrywają polskie porty morskie, postrzegane jako generatory ruchu kontenerowego i wielofunkcyjne węzły oraz centra logistyczne. W tym zakresie priorytetem jest budowa Terminala Kontenerowego w Świnoujściu, modernizacja wewnętrznych układów drogowych i kolejowych oraz przystosowanie infrastruktury portowej do obsługi kontenerów, utrzymanie torów wodnych i podejściowych do portów i budowa nabrzeży. W celu sprawnego transferu kontenerów pomiędzy zapleczem, a portamiorskimi niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury kolejowej i drogowej.

W perspektywie kolejnych lat konieczne będzie dostosowanie polskiego systemu transportowego do wymagań stawianych przez KE i dotyczących m.in. zwiększenia wykorzystywania transportu kombinowanego, zmniejszania negatywnej presji transportu na środowisko, zwiększania bezpieczeństwa użytkowników transportu.

Przed transportem intermodalnym stoją ogromne szanse, które Pomorze Zachodnie z uwagi na swoje uwarunkowania jest w stanie wykorzystać. Rozwój transportu intermodalnego na Pomorzu Zachodnim wskazywany jest jako jeden z podstawowych motorów rozwoju regionu.

3. Rozwój transportu w wymiarze strategicznym

Rozwój infrastruktury transportowej nie jest celem samym w sobie, ale jednym z obszarów gdzie podejmowane są działania służące realizacji założeń Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 (STRWZ2030) w zakresie III celu strategicznego Sprawny Samorząd, w szczególności wypełnieniu założeń poniższych celów kierunkowych:

- 1) Rozwój głównych ośrodków miejskich (3.1 Strategia Rozwoju Województwa),
- 2) Rozwój obszarów pozaaglomeracyjnych (3.2 Strategia Rozwoju Województwa),
- 3) Zapewnienie zintegrowanej i wydolnej infrastruktury (3.3 Strategia Rozwoju Województwa),
- 4) Zapewnienie wydajnych i efektywnych systemów usług publicznych (3.4 Strategia Rozwoju Województwa).

Silna pozycja rozwojowa głównych ośrodków miejskich Pomorza Zachodniego oparta jest na założeniu efektywności powiązań funkcjonalnych i dostarczaniu wysokiej jakości usług publicznych. W wymiarze infrastrukturalnym przekłada się to na podejmowanie działań ukierunkowanych na rozwój i utrzymanie regionalnych systemów komunikacyjnych zapewniających przede wszystkim dogodne połączenie obszarów miejskich z obszarami wiejskimi. Takie połączenia obszarów zapewnione zostaną przez poprawnie funkcjonującą, zintegrowaną i zrównoważoną sieć infrastruktury transportowej, od której uzależniona jest zarówno wewnątrz i zewnątrz, regionalna dostępność. Poprawa dostępności transportowej, realizowana poprzez działania na sieci transportowej, stanowi ważny czynnik wpływający na kreowanie rozwoju gospodarczego.

Założeniem Polityki Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 jest nakreślenie kierunków rozwoju transportu na Pomorzu Zachodnim tak, aby uzyskać poprawę dostępności transportowej oraz poprawę warunków życia mieszkańców przy zapewnieniu zrównoważonego rozwoju.

Osiągnięcie celów założonych w PTWZ2030, poza działaniami realizowanymi z poziomu samorządu województwa, wymagać będzie zaangażowania i współpracy ze strony poziomu centralnego, a także samorządów gminnych i powiatowych. W szczególności mowa jest o działaniach, na rzecz których władze samorządowe mogą podejmować jedynie inicjatywy wspierające jak:

- 1) Działania na rzecz kontynuacji budowy dróg szybkiego ruchu (udział w stowarzyszenia samorządowych dotyczących dróg S6, S10 i S11), ze szczególnym uwzględnieniem budowy Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6 oraz budowy drogi ekspresowej S10, która zapewni najszybsze połączenie województwa zachodniopomorskiego z Warszawą,
- 3) Działania na rzecz rozwoju transportu w układzie europejskim,
- 4) Działania na rzecz rewitalizacji, modernizacji i budowy nowych linii kolejowych,
- 5) Działania na rzecz rozwoju ruchu lotniczego.
- 6) Działania na rzecz rozwoju gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

4. Cele i kierunki interwencji polityki transportowej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030

Cele i działania interwencji PTWZ203 zostały sformułowane w oparciu o diagnozę infrastruktury transportowej Pomorza Zachodniego, cele określone w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., Strategii Rozwoju Województwa do roku 2030, a także na podstawie unijnych dokumentów strategicznych jak „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu”

Cele i działania PTWZ2030 przedstawia Tabela Nr 1, stanowiąca załącznik .

Celem PTRWZ2030 jest poprawa dostępności transportowej województwa przy jednoczesnej poprawie warunków życia mieszkańców poprzez ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Zrealizowanie celu PTRWZ2030 wymaga osiągnięcia następujących celów operacyjnych:

- Cel 1.** Poprawa regionalnego i międzyregionalnego skomunikowania województwa poprzez rozbudowę sieci transportowej,
- Cel 2.** Zwiększenie udziału transportu lotniczego,
- Cel 3.** Rozwój transportu intermodalnego,
- Cel 4.** Zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozie osób,
- Cel 5.** Rozwój regionalnej i lokalnej infrastruktury dla obsługi komunikacji rowerowej,
- Cel 6.** Zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez modernizację infrastruktury transportowej.

Realizacja działań w zakresie infrastruktury transportowej Pomorza Zachodniego oparta będzie na fundamentalnych zasadach:

- **zrównoważonego rozwoju** – realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych dokonywana będzie z uwzględnieniem wszystkich obszarów funkcjonalnych, uwzględniając efektywne wykorzystanie i zagospodarowanie przestrzeni oraz wpływ na środowisko;
- **uwzględnieniu założeń** przyjętych w rządowych wieloletnich programach sektorowych w zakresie infrastruktury drogowej, kolejowej, lotniczej, żeglugi śródlądowej i morskiej oraz programów międzysektorowych, jak budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, i programów wsparcia dla transportu intermodalnego;
- **programowaniu zakresu** i harmonogramu inwestycji infrastrukturalnych w świetle istniejących uwarunkowań finansowych, dążąc do maksymalnego wykorzystania wsparcia z funduszy Unii Europejskiej.

Kierunek interwencji 1 - Poprawa regionalnego i międzyregionalnego skomunikowania województwa poprzez rozbudowę sieci transportowej

Realizacja podstawowego celu PTWZ2030 wymaga utworzenia zintegrowanego systemu transportowego m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową. Jednym z podstawowych działań jest tworzenie wysokiej jakości powiązań transportowych składających się z połączeń autostradowych i dróg ekspresowych z drogami wojewódzkimi oraz nowoczesnych linii kolejowych.

Działania ujęte w Programie realizacyjnym dla tego zakresu obejmują przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury drogowej i kolejowej. W zakresie modernizacji dróg gminnych i powiatowych

główny nacisk położony jest na dostępność komunikacyjną na obszarach wiejskich, gdzie działania koncentrować się będą na zapewnieniu mobilności pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi.

Działania w zakresie sieci dróg wojewódzkich służyć będą poprawie regionalnego i międzyregionalnego skomunikowania województwa, jak również zwiększeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W ramach zadań realizowane będą zarówno modernizacje ciągów dróg istniejących, jak również budowa nowych odcinków dróg, stanowiących w szczególności obwodnice miast. Pozwoli to na wyprowadzenie ruchu z miejscowości, co wpłynie na komfort mieszkańców zarówno z uwagi na ograniczenie negatywnego wpływu komunikacji na środowisko, jak również podniesie ich poziom bezpieczeństwa. Zmiana przebiegu dróg wojewódzkich poprzez realizację obwodnic spowoduje możliwość wprowadzenia w miastach stref ruchu uspokojonego i ograniczenia ruchu pojazdów szczególnie uciążliwych (pojazdów ciężkich i przewożących materiały niebezpieczne). Działania podejmowane na sieci dróg wojewódzkich są zadaniami własnymi województwa, których realizacja z uwagi na wysoki poziom nakładów uzależniona będzie od możliwości finansowych. Zakłada się realizację ze środków własnych przy pozyskaniu środków zewnętrznych, zarówno europejskich, jak i krajowych.

Dla zadań w zakresie rozbudowy i budowy dróg krajowych na terenie Pomorza Zachodniego oraz zadań związanych z rewitalizacją i modernizacją linii kolejowych Samorząd Województwa prowadzić będzie działania wspierające i lobbujące na rzecz realizacji działań zaspakajających sieć połączeń regionalnych i międzyregionalnych Pomorza Zachodniego, wynikających m.in. z Krajowego Programu Budowy Dróg, Krajowego Programu Budowy Obwodnic, Krajowego Programu Kolejowego „Kolej+”. Samorząd Województwa wspierać będzie działania realizowane w ramach programu „Kolej+” oraz Krajowy Program Przystankowy, które poprzez uzupełnienie i usprawnienie regionalnej infrastruktury kolejowej na Pomorzu Zachodnim wpłyną na poprawę dostępności komunikacyjnej wielu miejscowości oraz przyczynią się do wzrostu efektywności ekonomicznej uruchamianych połączeń kolejowych. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury kolejowej, służącej mieszkańcom regionu, wspierana będzie również ze środków Unii Europejskiej udostępnionych Województwu w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Interwencja skierowana na zadania na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych przełoży się na poprawę warunków dla drogowego transportu zbiorowego.

Działania w zakresie powyższego kierunku interwencji określone zostały w Programie realizacyjnym. Realizację działań podejmowanych w ramach interwencji zakłada się przy pozyskaniu środków zewnętrznych, zarówno europejskich jak i krajowych.

Kierunek interwencji 2 – Zwiększenie udziału transportu lotniczego

Polski rynek lotniczy staje przed wyzwaniem związanym z efektywnym zaspokojeniem popytu na przewozy lotnicze zarówno w ramach Unii Europejskiej, połączeń interkontynentalnych, jak również uzupełniających połączeń krajowych. Port Lotniczy Szczecin – Goleniów jest jedynym lotniskiem w obszarze oddziaływania obszarów funkcjonalnych Pomorza Zachodniego. Kierunek interwencji ukierunkowany jest na udzielenie przez samorząd województwa wsparcia operacyjnego, co pozwala stworzyć warunki do zrównoważonego rozwoju rynku pasażerskiego, a także cargo, z jednoczesnym zapewnieniem najwyższych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Zwiększenie atrakcyjności i konkurencyjności portu lotniczego Szczecin – Goleniów osiągnięte zostanie poprzez zastosowanie innowacyjnych rozwiązań, w tym realizacji inwestycji podnoszących poziom obsługi pasażerów, rozbudowy infrastruktury lotniskowej i około lotniskowej. Działania przewidziane w tym zakresie powinny być ukierunkowane na:

- Zapewnienie i utrzymanie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;
- Zapewnienie wysokiej jakości świadczonych usług w stosunku do ceny.

Interwencja ukierunkowana jest na działania związane z realizacją inwestycji w zakresie modernizacji i rozbudowy terminala pasażerskiego wraz z rozwojem drogowej infrastruktury komunikacyjnej poprawiającej

bezpieczeństwo poruszania się pasażerów oraz rozwoju lokalnych lotnisk i lądowisk do obsługi m.in. lotnictwa ogólnego i biznesowego

Realizację działań ujętych dla tej interwencji w Programie realizacyjnym zakłada się w ramach środków własnych województwa oraz przy pozyskaniu środków zewnętrznych zarówno europejskich, jak i krajowych.

Kierunek interwencji 3 – Rozwój transportu intermodalnego

Rozwój transportu intermodalnego wymaga rozwiązań systemowych zarówno o charakterze inwestycyjnym, jak i pozainwestycyjnym. Działania są horyzontalne, wynikają z różnych projektów strategicznych realizowanych na wielu płaszczyznach wymagających wsparcia i koordynacji. Głównymi elementami transportu intermodalnego warunkującymi jego rozwój są m.in. dobrze funkcjonujące porty morskie z dobrze rozwiniętą infrastrukturą portową, zapewniającą dostęp od strony lądu i morza oraz utworzona sieć powiązań między żeglugą śródlądową a innymi gałęziami transportu. Istotnym zagadnieniem z punktu widzenia rozwoju transportu intermodalnego jest wykorzystanie w pełni potencjału transportu morskiego bliskiego zasięgu, np. przez ustanowienie europejskiej przestrzeni transportu morskiego bez granic i pełną realizację projektów służących stworzeniu autostrad morskich oraz powiązaniu lądowego zaplecza portów.

Silna transeuropejska sieć transportowa ma zagwarantować transport, który jest wydajny, bezpieczny, inteligentny i zrównoważony, który korzysta z osiągnięć technologii cyfrowej i uwzględnia przeciwdziałanie zmianie klimatu. Dlatego szczególny nacisk kładzie się na wdrażanie nowych rozwiązań transportowych tj. np. alternatywne czyste paliwa, łączenie różnych środków transportu (multimodalność) i cyfryzację

Realizacja celu i kierunku interwencji odnosząca się do rozwoju transportu intermodalnego będzie koncentrować się na działaniach polegających na:

- uczestnictwie w inicjatywach na rzecz: rozwoju transportu w układzie europejskim – rozwoju korytarzy sieci bazowej TEN-T (Bałtyk-Adriatyk i Morze Północne-Bałtyk) oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej;
- promowaniu rozwoju żeglugi morskiej i śródlądowej jako preferowanej formy transportu dla rozwoju transportu intermodalnego;
- opracowaniu dokumentów koncepcyjnych dla portów morskich oraz towarzyszącej infrastruktury dostępowej;
- kontynuacji działań prowadzonych na rzecz rozwoju polskich portów morskich;
- promocji innowacyjnych rozwiązań logistycznych w miastach.

Realizację działań ujętych dla tej interwencji w Programie realizacyjnym zakłada się w ramach środków własnych województwa oraz przy pozyskaniu środków zewnętrznych, zarówno europejskich, jak i krajowych.

Kierunek interwencji 4 – Zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozie osób

Transport publiczny od wielu lat ulegał regresowi na rzecz samochodowego transportu indywidualnego pogarszając mobilność niezmotoryzowanych uczestników. Taka sytuacja spowodowała często zaniechanie kursowania komunikacji publicznej oraz degradację infrastruktury, przyczyniając się do poczucia rosnącego pogłębienia wykluczenia komunikacyjnego niektórych grup społecznych. Odwróceniu tego trendu służyć będzie realizacja celu ukierunkowanego na zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach poprzez: organizację regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, zwiększanie zasięgu tych przewozów, polepszenie jakości środków transportu, zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów, poprawę obsługi i bezpieczeństwa pasażerów oraz wsparcia dla zbiorowego transportu drogowego.

Organizacja przewozów regionalnych na obszarze Pomorza Zachodniego należy do zadań własnych samorządu. Działania prowadzone przez samorząd, ukierunkowane na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach, realizowane będą poprzez: podniesienie atrakcyjności transportu kolejowego przez zakup nowego niskoemisyjnego taboru, stopniowe rozszerzanie oferty przewozowej przez zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów oraz wprowadzanie nowych połączeń na trasach dotychczas

nieobsługiwanych, skomunikowanie różnych systemów publicznego transportu zbiorowego, wprowadzanie wspólnego biletu ważnego w różnych środkach transportu na obszarze całego województwa i aplikacji mobilnej oraz jednolitego systemu informacji pasażerskiej. Organizacja regionalnych przewozów pasażerskich w oparciu o zakup dwunapędowych niskoemisyjnych pojazdów umożliwi elastyczne planowanie obiegu pociągów pozwalając na jak najdogodniejsze dostosowanie rozkładu jazdy do wynikających potrzeb, w tym poprawę skomunikowania m.in. portu lotniczego w Goleniowie.

Elementem aktywnego wzmocnienia przez Samorząd Województwa roli kolei w transporcie pasażerów jest wspieranie zarządcy infrastruktury kolejowej w działaniach związanych z modernizacją infrastruktury liniowej w celu dostosowania jej do aktualnych, zmieniających się i rosnących potrzeb mieszkańców. Dotyczy to w szczególności linii znaczenia regionalnego, które ze względu na lokalny charakter nie są ujmowane w krajowych programach modernizacji infrastruktury kolejowej. Wsparcie to realizowane jest zarówno w postaci inicjowania działań modernizacyjnych oraz lobbowania na rzecz ich ujęcia przez Rząd RP w dokumentach krajowych, jak również przez wsparcie finansowe działań modernizacyjnych podejmowanych przez PKP PLK S.A., udzielane ze środków Unii Europejskiej będących do dyspozycji Województwa Zachodniopomorskiego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

Zakup niskoemisyjnego taboru do obsługi przewozów regionalnych, jak również pojazdów do obsługi pasażerów w komunikacji miejskiej i międzymiastowej wpłynie na rozwiązywanie problemów związanych z redukcją zanieczyszczenia powietrza, emisją gazów cieplarnianych, hałasu i konsumpcją energii. Pojazdy odpowiadać będą wymogom udostępnienia środków komunikacji dla obsługi podróżnych ze szczególnymi potrzebami, co wpłynie na poprawę dostępności transportowej poszczególnych grup społecznych.

Interwencja skierowana zostanie również w kierunku poprawy bezpieczeństwa pasażerów poprzez rozbudowę infrastruktury towarzyszącej dedykowanej dla obsługi kolei metropolitalnych, a także w miastach powiatowych i gminnych stanowiących centra przesiadkowe. Z uwagi na atrakcyjny czas dojazdu do miejsca przeznaczenia oraz występujące problemy ruchu drogowego, w tym kongestię – brak wolnych miejsc do parkowania oraz duże natężenia ruchu w miastach, zakłada się wzrost znaczenia transportu kolejowego, w tym przewozów aglomeracyjnych. W obszarach oddziaływania metropolii Pomorza Zachodniego (Szczecin, Koszalin) niezbędne będą inwestycje infrastrukturalne związane z: budową nowych lub rewitalizacją niewykorzystanych odcinków linii kolejowych, rewitalizacją i modernizacją infrastruktury stacji, dworców, przystanków kolejowych oraz obiektów infrastruktury towarzyszącej, np. parkingów dla samochodów i rowerów. Poza aglomeracjami budowa zintegrowanych centrów przesiadkowych niezbędna będzie w miastach powiatowych, które stanowiąc będą samoistne węzły przesiadkowe kumulujące podróżnych z mniejszych miejscowości, którzy do takiej stacji przesiadkowej dostaną się przy wykorzystaniu transportu drogowego indywidualnego lub zbiorowego. Interwencją w ramach tego celu objęte zostaną także wszelkie działania pozwalające na uruchomienie i wsparcie linii autobusowych (w tym transportu na żądanie) na obszarach wykluczonych komunikacyjnie oraz obszarach wiejskich, które obsługują ruch pasażerski do stacji kolejowych umożliwiając dalsze przemieszczanie w kierunku ośrodków miejskich.

Działania skierowane w kierunku tej interwencji i ujęte w Programie realizacyjnym ukierunkowane będą na stworzenie oferty przewozowej w taki sposób, by jak najlepiej odpowiadała na oczekiwania w zakresie dostępności, czasu przejazdu, niezawodności, komfortu i bezpieczeństwa. Realizację działań zakłada się przy pozyskaniu środków zewnętrznych zarówno europejskich jak i krajowych.

Kierunek interwencji 5 – Rozwój regionalnej i lokalnej infrastruktury dla obsługi komunikacji rowerowej

Obserwowany na Pomorzu Zachodnim szczególnie na obszarach turystycznych wzrost kongestii i zanieczyszczenia środowiska, spowodowany znacznym wzrostem indywidualnego transportu samochodowego, postawił przed samorządem wyzwania ukierunkowane na rozwój transportu indywidualnego, jakim jest rower.

Interwencja ukierunkowana jest na rozwój regionalnej i lokalnej infrastruktury dla obsługi ruchu rowerowego. Większość dróg publicznych nie zapewnia możliwości bezpiecznego poruszania się rowerem, a bez odpowiedniej infrastruktury rozwój tego środka transportu jest nieadekwatny do potrzeb mieszkańców i turystów. Działania ukierunkowane są na kontynuację realizacji sieci tras rowerowych zgodnie z opracowaną „Koncepcją budowy sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego”, stanowiących główne trasy na poziomie europejskim, krajowym i wojewódzkim. Sieć główną wojewódzkich tras rowerowych uzupełniać będzie sieć lokalnych tras rowerowych, co umożliwi przemieszczanie się mieszkańców korzystających z tej formy transportu do obszarów funkcjonalnych, stref przemysłowych miejsc pracy i nauki. Interwencja w tym zakresie ukierunkowana jest na działania prowadzące do wypracowania systemowego podejścia do planowania i realizacji infrastruktury rowerowej na poziomie lokalnym i budowę lokalnych tras rowerowych uzupełniających i łączących się z siecią tras wojewódzkich. Interwencją objęte będą również działania związane z zarządzaniem siecią wojewódzkich tras rowerowych, a także zadania promujące ruch rowerowy oraz zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez edukację uczestników ruchu drogowego w zakresie zachowań wynikających ze wspólnego korzystania z infrastruktury drogowej przez transport pieszy, rowerowy i samochodowy.

Realizacja założonych działań w zakresie głównej sieci tras rowerowych uzależniona będzie od możliwości finansowych samorządu województwa, jak i samorządów gminnych i powiatowych Pomorza Zachodniego. Zakłada się pozyskanie środków zewnętrznych przede wszystkim europejskich, jak i krajowych oraz zachowanie dotychczasowego modelu finansowania i realizacji inwestycyjnej wojewódzkich tras rowerowych. Model zakłada rolę samorządu województwa jako koordynatora, realizatora i inwestora. Samorządy lokalne współfinansują realizację tras poprzez zapewnienie nieruchomości niezbędnych do ich realizacji oraz środków na pokrycie 50% wkładu własnego w dany projekt. Samorządy lokalne przejmują również trasę w utrzymanie po jej wybudowaniu, a Województwo pozostaje zarządcą trasy. Szczegółowe działania w zakresie powyższego kierunku interwencji określone zostały w Programie realizacyjnym,

Realizację działań ujętych dla tej interwencji w Programie realizacyjnym zakłada się przy pozyskaniu środków zewnętrznych, zarówno europejskich, jak i krajowych.

Kierunek interwencji 6 – Zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez modernizację infrastruktury transportowej

Najbardziej niebezpieczną gałęzią transportu jest transport drogowy; przeszło 90 % wypadków w transporcie stanowią wypadki drogowe. Dlatego też działania na rzecz zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych są zadaniem priorytetowym. Interwencja skierowana zostanie na działania związane z bezpieczną infrastrukturą drogową. Działania podejmowane w tym zakresie ukierunkowane będą na:

- przebudowę i rozbudowę odcinków dróg wojewódzkich w sposób umożliwiający separację ruchu samochodowego od ruchu niechronionych uczestników (pieszych i rowerzystów);
- wzmocnienie konstrukcji i nawierzchni na odcinkach dróg wojewódzkich,
- modernizację przejazdów kolejowo – drogowych lub ich zastępowanie bezkolizyjnymi skrzyżowaniami wielopoziomowymi.

Z punktu widzenia skutecznej realizacji powyższych działań niezbędne jest określenie kluczowych potrzeb na sieci dróg wojewódzkich, ich zaplanowanie, realizacja oraz monitorowanie. Dlatego też interwencją objęte zostaną działania związane z zarządzaniem siecią dróg wojewódzkich.

Realizację działań ujętych dla tej interwencji w Programie realizacyjnym zakłada się z środków własnych samorządu jako realizacji zadania własnego oraz przy pozyskaniu środków zewnętrznych, zarówno europejskich, jak i krajowych.

5. System realizacji polityki transportowej województwa zachodniopomorskiego do roku 2030

Wdrażanie PTWZ2030 wymaga podjęcia działań na poziomie samorządowym, jak i rządowym. Odpowiedzialność za realizację poszczególnych działań ujętych w Programie realizacyjnym oparta będzie na ustawowo określonych zakresach i zasadach funkcjonowania poszczególnych instytucji czy podmiotów gospodarczych.

W ramach PTWZ2030 realizowane będą działania mające na celu zapewnienie wysokiej jakości życia mieszkańców Pomorza Zachodniego poprzez stworzenie i utrzymanie służącej im spójnej infrastruktury transportowej. PTWZ2030 przewiduje działania na rzecz zmniejszenia różnic w poziomie dostępności do transportu, w szczególności zbiorowego na poziomie lokalnym, subregionalnym i regionalnym, w tym powiązań:

- Obszarów wiejskich z miejskimi rynkami pracy lub zbytu;
- Lokalnych ośrodków wzrostu (małych i średnich miast) z regionalnymi ośrodkami wzrostu;
- Miasto jako obszar funkcjonalny.

Kolejnym ważnym zagadnieniem wynikającym z PTWZ2030 jest zapewnienie spójności na poziomie regionalnym w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym, m.in. poprzez działania:

- rozwój transportu niskoemisyjnego;
- integrowanie systemów transportu zbiorowego, usprawniających jakość połączeń między sąsiadującymi ośrodkami, jak również wewnątrz obszarów wiejskich

Wdrażanie PTWZ2030 prowadzone będzie z poziomu Realizatora (samorząd województwa i jego jednostki organizacyjne), Partnera w regionie (samorządy gminne i powiatowe, ich związki i podmioty reprezentujące jst w ramach obszarów funkcjonalnych, jednostki organizacyjne jst) oraz Partnera w kraju (administrację rządową i jednostki administracji rządowej, w szczególności będące w kompetencji ministrów właściwych do spraw transportu, gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej).

Zgodnie z przyjętym Zachodniopomorskim Modelem Programowania Rozwoju, do realizacji celów zdefiniowanych PTWZ2030 w wymiarze operacyjnym służyć będzie Program realizacyjny, zawierający listę działań. Na poziomie zadań własnych województwa lista działań uszczegółowiona zostanie o konkretne przedsięwzięcia; na poziomie działań pozostawione zostaną zakresy, które zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi nie leżą bezpośrednio w kompetencjach wykonawczych samorządu województwa. Są to działania, których realizacja jest niezbędna dla utworzenia zintegrowanej wspólnej sieci transportowej i realizacji celów PTWZ2030 oraz SRWZ2030. Do działań takich zalicza się działania strategiczne wynikające z programów krajowych, jak również stworzenie bezpiecznych warunków w ruchu drogowym i organizację transportu zbiorowego na terenach miast, gmin i powiatów.

W zakresie zadań , wynikających ze strategicznych programów krajowych, m.in. z :

- 1) Krajowego Programu Kolejowego,
- 2) Programu Inwestycji Dworcowych,
- 3) Programu Budowy Dróg Krajowych,
- 4) Programu Budowy 100 Obwodnic,
- 5) Budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego,
- 6) Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych,
- 7) Programu rozwoju polskich portów morskich,
- 8) Budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu,
- 9) Modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m,

- 10) Programu „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019 -2028”,
- 11) Programu „Rozwój transportu intermodalnego”,
- 12) Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2030
- 13) Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej

władze województwa prowadzić będą działania utrzymania stałego, czynnego i dwustronnego przekazu poprzez wyrażanie opinii i stanowisk kierowanych do władz krajowych oraz budowanie płaszczyzn do współpracy.

PTWZ2030 może ulegać modyfikacji, dostosowując zakres do przedmiotu potrzeb i możliwości podejmowania działań przez samorząd województwa. Modyfikacji stosownej podlegać będzie również program realizacyjny, który monitorowany będzie na bieżąco pod kątem strategicznym oraz gotowości przedsięwzięć do realizacji. Wdrażanie PTWZ2030 oraz Programu realizacyjnego należy do kompetencji zarządu województwa; za realizację projektów własnych samorządu województwa odpowiadać będą wyznaczone przez zarząd województwa jednostki organizacyjne.

PTWZ2030 oraz działania i przedsięwzięcia wynikające z Programu realizacyjnego wdrażane będą przy założeniu finansowania ze środków publicznych i sposobów zaangażowania środków prywatnych w ramach m.in. takich instrumentów finansowo – wdrożeniowych jak:

Budżet zadaniowy województwa – rozumiany jako źródło finansowania zadań realizowanych przez samorząd województwa

Regionalny Program Operacyjny (RPO)/Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027 – rozumiany jako finansową interwencję w celu bezpośredniego wspierania rozwoju obszarów funkcjonalnych, gdzie samorząd województwa zarządza alokacją środków lub określa ogólne zasady wsparcia obszarów

Kontrakt terytorialny dla województwa zachodniopomorskiego/Program Sektorowy – umowa zawarta pomiędzy rządem, a samorządem województwa, w której wskazano do realizacji przedsięwzięcia priorytetowe mające istotne znaczenie dla rozwoju kraju oraz regionu wraz ze sposobem ich finansowania, koordynacji i realizacji.

Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych - bezzwrotne dofinansowanie inwestycji realizowanych przez JST na inwestycje infrastrukturalne, wsparcie jest bezzwrotne i pochodzi z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19.

Program Inwestycji Strategicznych - bezzwrotne dofinansowanie inwestycji realizowanych przez JST, wysokość bezzwrotnego dofinansowania jest zależna od obszaru priorytetowego, w którym mieści się planowana inwestycja, program realizowany jest poprzez promesy inwestycyjne udzielane przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Skuteczność i postęp wdrażania celów określonych w PTWZ2030 będą podlegać monitorowaniu; co pozwoli na reagowanie na zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne i finansowe i w razie potrzeby dokonanie modyfikacji założeń. Podstawą do monitorowania PTWZ2030 jest zestaw wskaźników przyjęty na poziomie celu głównego oraz przedsięwzięć dla realizacji celów operacyjnych.

Monitorowanie realizacji celu głównego PTWZ2030 prowadzone będzie w oparciu o wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej oraz o wzrost wskaźników produktów i rezultatów w stosunku do wskaźnika bazowego, określonych dla poszczególnych działań podejmowanych w celu realizacji założonych celów operacyjnych :

- Cel 1.** Poprawa regionalnego i międzyregionalnego skomunikowania województwa poprzez rozbudowę sieci transportowej,
- Cel 2.** Zwiększenie udziału transportu lotniczego,
- Cel 3.** Rozwój transportu intermodalnego,

Cel 4. Zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozie osób,

Cel 5. Rozwój regionalnej i lokalnej infrastruktury dla obsługi komunikacji rowerowej,

Cel 6. Zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez modernizację infrastruktury transportowej.

Wskaźniki produktu i rezultatu, służące do monitorowania postępu realizacji poszczególnych przedsięwzięć, przedstawione zostały w Programie realizacyjnym, osobno dla każdego działania.