

Dominik PŁACHTA , Adam R. PAROL 

OCENA FUNKCJONOWANIA WYBRANYCH ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GMINY DOBRA (SZCZECIŃSKA)

8

Dominik PŁACHTA – *Uniwersytet Jagielloński*

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej (absolwent)

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

e-mail: dominik.plachta11@gmail.com; dominik.plachta@student.uj.edu.pl

<https://orcid.org/0009-0000-4449-9446>

Adam R. PAROL – *Uniwersytet Jagielloński*

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

e-mail: ar.parol@doctoral.uj.edu.pl

<https://orcid.org/0000-0002-4969-4571>

ZARYS TREŚCI: Przedmiotem pracy jest ocena systemu transportowego gminy Dobra (Szczecińska), zlokalizowanej w północno-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie Szczecina i Niemiec, ze szczególnym uwzględnieniem jej suburbanego i przygranicznego położenia. W tym celu, wykorzystując techniki wizualizacji kartograficznej, dane z rozkładów jazdy oraz cyfrowe metody planowania podróży, dokonano szczegółowej charakterystyki infrastruktury drogowej



© by the Author, licensee University of Lodz – Lodz University Press, Lodz, Poland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license CC-BY-NC-ND 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)
Received: 15.04.2025. Verified: 15.07.2025. Accepted: 6.10.2025.

Funding information: Not applicable. **Conflict of interests:** None. **Ethical considerations:** The Authors assure of no violations of publication ethics and take full responsibility for the content of the publication.

oraz funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy. Badania przeprowadzono na poziomie obrębów ewidencyjnych. Sporządzono analizy m.in. gęstości sieci drogowej i dostępności ośrodków centralnych, uwzględniając lokalny kontekst geograficzny. Końcowa część pracy przedstawia najważniejsze wnioski oraz rekomendacje, które mogłyby usprawnić działanie systemu transportowego w granicach badanej jednostki podziału administracyjnego, przy wzięciu pod uwagę przede wszystkim funkcjonalnych związków gminy ze Szczecinem oraz planowanych inwestycji infrastrukturalnych.

SŁOWA KLUCZOWE: system transportowy, dostępność transportowa, sieć drogowa, transport publiczny, Dobra (Szczecińska).

ASSESSMENT OF THE FUNCTIONING OF SELECTED ELEMENTS OF THE TRANSPORT SYSTEM IN DOBRA (SZCZECIŃSKA) COMMUNE

SUMMARY: The subject of this study is an assessment of the transport system in the municipality of Dobra (Szczecińska), situated in the north-western part of the West Pomeranian Voivodeship, in the immediate vicinity of Szczecin and Germany, with particular reference to its suburban and border location. For this purpose, using cartographic visualisation techniques, timetable data and digital travel planning methods, a detailed characterisation of the road infrastructure and the functioning of public transport in the municipality was carried out. The research was carried out at the spatial resolution of the cadastral districts. Analyses were made of, among other things, the density of the road network and the accessibility of local centres, taking into account the local geographical context. The final part of the study presents the most important conclusions and recommendations that could improve and streamline the operation of the transport system within the boundaries of the surveyed administrative unit, based primarily on the municipality's functional relationship with Szczecin and planned infrastructure investments.

KEYWORDS: transport system, transport availability, road network, public transport, Dobra (Szczecińska).

8.1. Wstęp

Transport odgrywa bardzo ważną rolę w kształtowaniu relacji społeczno-gospodarczych, umożliwiając swobodne przemieszczanie ludzi i towarów. Jego efektywność zależna jest nie tylko od użytego środka transportu, ale także od poziomu rozwoju sieci transportowej, na którą składają się m.in. układ dróg oraz obecność przystanków transportu publicznego czy węzłów przesiadkowych. Na niektórych obszarach system transportowy i związana z nim dostępność są na niezadowalającym poziomie. Sprawia to, że mobilność przestrzenna (definiowana przez M. Borowską-Stefańską i S. Wiśniewskiego (2019) jako dokonywanie

przez człowieka wyborów związanych z przemieszczaniem się) utrzymuje się na niskim poziomie. Często jest to uwarunkowane nie tyle brakiem popytu na usługi transportowe, co niedostateczną ich podażą. Dlatego niezwykle istotne jest, żeby wspomniany system stale się rozwijał, przekładając się w ten sposób pozytywnie na jakość życia mieszkańców i funkcjonowanie w życiu codziennym poprzez poprawę dostępu do bardziej oddalonych miejsc pracy i nauki czy obiektów usługowych (np. do sklepów czy szpitali).

Głównym celem pracy jest analiza funkcjonowania wybranych komponentów systemu transportowego gminy wiejskiej Dobra (Szczecińska) (stan ze stycznia 2024 r.), ze szczególnym uwzględnieniem infrastrukturalnych, organizacyjnych i dostępnościowych. Autorzy odnieśli się zarówno do transportu indywidualnego, jak i publicznego. W badaniu uwzględniono kontekst przestrzenny położenia i funkcjonowania gminy jako specyficznej terytorialnej jednostki przygranicznej – z jednej strony peryferyjnej w skali kraju, z drugiej klasycznie suburbannej w sąsiedztwie jednego z największych polskich miast – Szczecina. Klasyfikacje funkcjonalne obszarów wiejskich wskazują, iż gmina Dobra (Szczecińska) należy do jednostek silnie zurbanizowanych (Bański 2014; Rosner, Stanny 2017) w strefie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Szczecina (Śleszyński, Komornicki 2016; Guzik i in. 2021a).

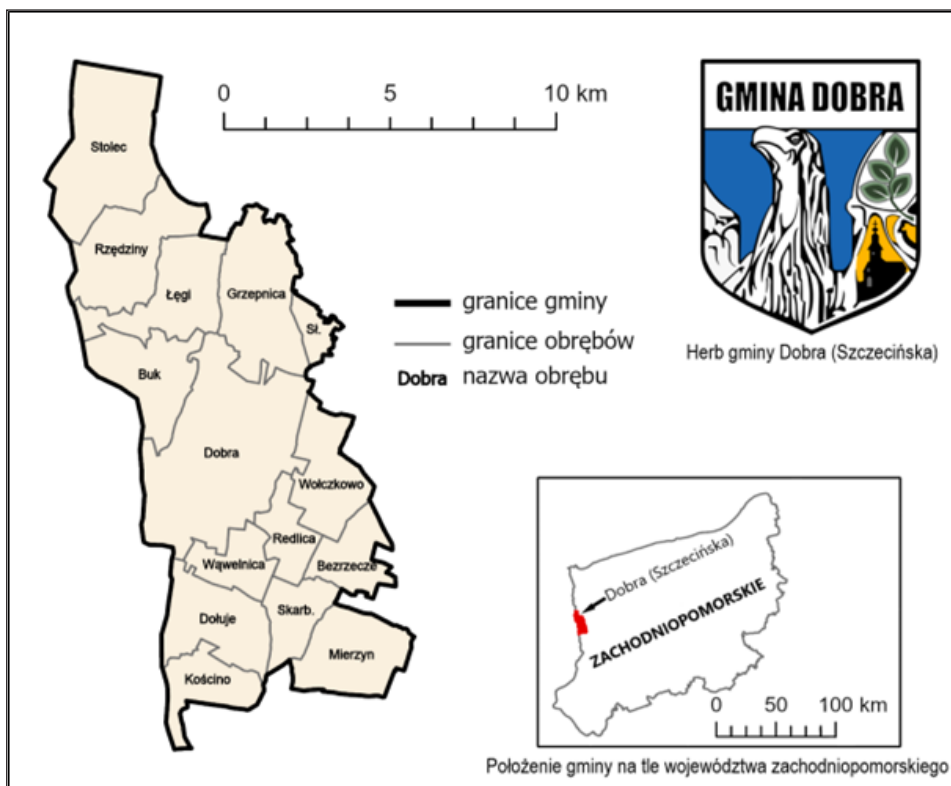
Badania systemów transportowych stanowią aktualnie jeden z mniej popularnych wycinków aktywności rodzimych naukowców podejmujących zagadnienia osadzone w geografii transportu czy też szerzej, geografii komunikacji – szczególnie w porównaniu z drugą połową XX w. (por. Lijewski 1977; Potrykowski, Taylor 1982; Ciechański 2021). Ujęcie kompleksowe czy systemowe, popularne w zastosowaniu grafowym lub zmatematyzowanym na inne sposoby, zastąpiły nowe podejścia. Jednym z najczęstszych jest badanie dostępności (Guzik 2003; Gadziński 2012; Parol 2021, 2024; Rosik i in. 2017, 2018; Komornicki i in. 2009; Chmiel i in. 2024; Wendt 2000) czy wykluczenia (Fiedień 2025; Żukowska i in. 2023), pozostałe analizy natomiast korespondują z innymi dyscyplinami naukowymi (ekonomicznymi, społecznymi i technicznymi) i podejmują kwestie organizacyjne, techniczne itp. (Ciechański 2020, 2023; Król, Taczanowski 2016; Górny 2013; Bocheński 2016). Syntetyczne spojrzenie regionalne (przy rozumieniu tego pojęcia jako wyodrębnionej przestrzeni geograficznej niezależnie od jej wielkości) w drugiej i trzeciej dekadzie XXI wieku przyjmuje charakter opracowania bardziej eksperckiego w celach aplikacyjnych (Guzik i in. 2016, 2020, 2021a, 2021b, 2021c, 2021d, 2022), rzadziej będąc uważanym za naturalny poligon badawczy testowania rozbudowanego aparatu metodycznego geografii komunikacji o charakterze deskryptywnym lub w celu weryfikacji tegoż (Beim i in. 2019; Przeniosło, Taczanowski 2017; Fiedień 2018; Parol 2022; Sydorów 2022; Taylor, Ciechański 2017). Niniejsze opracowanie wypełnia tę lukę, nawiązując do tradycyjnie zarezerwowanej dla geografii sfery

„opisu świata”, acz z zastosowaniem aktualnej, specjalistycznej/branżowej metodyki oraz w kontekście i interpretacji osadzonych lokalnie – nie tylko w zakresie uwarunkowań infrastrukturalnych czy organizacyjnych, lecz również przestrzennych.

8.2. Obszar badań

Gmina Dobra (Szczecińska) pod względem fizycznogeograficznym położona jest na obszarze makroregionu Pobrzeże Szczecińskie, w obrębie dwóch mezo-regionów: Wzniesienia Szczecińskie (południowe krańce gminy) oraz Równina Wkrzańska (Solon i in. 2018). Na jej obszarze, przede wszystkim w północnej części (obróby Grzeczica, Łęgi, Rzędziny i Stolec), występują rozległe obszary leśne, tereny podmokłe i mokradła, a także część Rezerwatu Przyrody „Świdwie”, które są najważniejszymi barierami dla dalszego rozwoju transportu i budowy dróg. Administracyjnie znajduje się ona w powiecie polickim, w północno-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Graniczy ze stolicą województwa, czyli Szczecinem (na wschodzie), z gminą Kołbaskowo (na południu), z gminą Police (na północy), a także z Niemcami (na zachodzie), co przekłada się na silne uwarunkowania jej rozwoju społeczno-gospodarczego od czasów zakończenia II wojny światowej. Na terenie gminy nie znajduje się żadna autostrada, czynna stacja kolejowa (choć przez obszar badań przebiega linia kolejowa nr 408 łącząca Szczecin Główny z niemieckim Grambowem, w przeszłości zaś funkcjonowała na tym terenie linia nr 429 ze Stobna do Nowego Warpna)¹ czy lotnisko. Najbliższa autostrada (A6) usytuowana jest około 15 km na południe od siedziby władz gminy (węzeł Kołbaskowo), natomiast lotnisko obsługujące regularne loty pasażerskie w odległości około 65 km (Port Lotniczy Szczecin – Goleniów). Powierzchnia badanej jednostki terytorialnej wynosi 110 km². Według danych BDL GUS z 2024 r. zamieszkiwało ją 30 869 osób. W skład gminy wchodzi 17 obrębów ewidencyjnych: Bezrzecze, Buk, Dobra (siedziba gminy), Dołuje, Grzeczica, Kościno, Łęgi, Mierzyn 1, Mierzyn 2, Mierzyn 3, Redlica, Rzędziny, Skarbimierzce, Sławoszewo, Stolec, Wąwelnica i Wołczkowo – na potrzeby badania autorzy zdecydowali się jednak połączyć obręby Mierzyn 1, Mierzyn 2 i Mierzyn 3 w jeden wspólny obręb, nadając mu nazwę „Mierzyn” (rys. 1).

¹ <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=mapa#11/> (dostęp: 10.07.2025).



Objaśnienia: Skarb. – obręb Skarbimierzyce, St. – obręb Sławoszewo.

Rys. 1. Położenie i podział na obręby ewidencyjne gminy Dobra (Szczecińska)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://gis-support.pl/baza-wiedzy-2/dane-dopobrania/granice-administracyjne/> (dostęp: 7.07.2025).

8.3. Dane źródłowe i metody badań

Aby zrealizować cel badań, zebrano następujące dane:

- do scharakteryzowania sieci drogowej na terenie gminy użyto informacji o jej cechach, które zostały pozyskane za pomocą programu QGIS i zawartej w nim specjalnej wtyczki Quick OSM, umożliwiającej pobieranie danych z OpenStreetMap. Informacje te, mimo że są dostępne bezpłatnie dla każdego użytkownika, charakteryzuje kilka wad, do których należy zaliczyć przede wszystkim ryzyko ich niekompletności i nieaktualności (brak regularnego odświeżania danych, zwłaszcza na obszarach peryferyjnych i mniej zurbanizowanych) czy błędnej klasyfikacji;

- do oceny dostępności i funkcjonowania transportu publicznego wykorzystano dane o rozkładach jazdy, liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar gminy oraz przystankach autobusowych zlokalizowanych na jej terenie. Informacje zebrano ze stron internetowych: organizatora usług przewozowych w obrębie gminy Dobra, jakim jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie², oraz niemieckiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald³. Dane są publiczne, jednak należy pamiętać, że sieć transportu zbiorowego w gminie może ulegać zmianom (w niniejszym artykule odzwierciedla ona stan ze stycznia 2024 r.);
- do prezentacji wyników w formie graficznej ściągnięto podkład z granicami gminy oraz obrębami ewidencyjnymi, które wchodzi w jej skład⁴.

Na podstawie zebranych danych wykonano opracowania kartograficzne i tabelaryczne, wykorzystując do tego różne techniki i metody wizualizacji kartograficznej:

1) Mapa rozmieszczenia dróg i ich gęstości w obrębach

Uzyskane w programie QGIS dane o drogach (OpenStreetMap) zaimportowano do programu ArcGIS Pro. Następnie podział tych dróg przełożono do klasyfikacji dróg w Polsce, dzieląc je na drogi główne ruchu przyspieszonego (wg OSM oznaczone jako *primary*), główne (*secondary*), zbiorcze (*tertiary*), lokalne (*residential*) oraz dojazdowe (*unclassified* i *service*). Bazując na tak przetworzonych informacjach, stworzono mapę wektorową przebiegu dróg w gminie Dobra. Dodatkowo obliczono ich gęstość w poszczególnych obrębach ewidencyjnych (czyli iloraz długości dróg i pola powierzchni danego obrębu), co zostało ukazane za pomocą metody kartogramu, składającego się z pięciu klas.

2) Mapy połączeń autobusowych i dostępności przystanków

Wszystkie procedury niezbędne do wykonania map zostały zrealizowane w programie ArcGIS Pro. Połączenia autobusowe (liczba par kursów na dobę) na obszarze gminy przedstawiono przy pomocy metody kartodiagramu wstęgowego, natomiast w kontekście dostępności przystanków użyto metody ekwidystant, korzystając z narzędzia „Buffer” (w niniejszym opracowaniu przyjęto ekwidystanty o wartościach 400 i 800 metrów). Analizy zostały wykonane osobno dla trzech następujących przypadków: komunikacji dziennej w dni powszednie, komunikacji dziennej w soboty, niedziele i święta oraz komunikacji nocnej.

3) Tabela dostępności miejscowości w gminie

W publikacji przeanalizowano dostępność drogową i dostępność transportem publicznym do centrów trzech miejscowości:

² <https://www.zditm.szczecin.pl/pl> (dostęp: 7.07.2025).

³ <https://vvg-bus.de/> (dostęp: 7.07.2025).

⁴ <https://gis-support.pl/baza-wiedzy-2/dane-do-pobrania/granice-administracyjne/> (dostęp: 7.07.2025).

- do wsi Dobra jako siedziby gminy – za punkt referencyjny uznano rondo u zbiegu ulic Klasztornej, Granicznej i Szczecińskiej, gdzie zlokalizowany jest przystanek autobusowy „Dobra Rondo” oraz Urząd Gminy;
- do Polic jako miasta powiatowego – za punkt bazowy wybrano pętlę autobusową „Police Rynek” (ze względu na peryferyjne położenie starostwa powiatowego autorzy zdecydowali się na wybór obszaru o lepiej rozwiniętej infrastrukturze usługowej);
- do Szczecina jako stolicy województwa (za punkt odniesienia przyjęto zespół przystankowy „Brama Portowa” usytuowany przy skrzyżowaniu al. Niepodległości i ul. Wyszyńskiego).

Analizę wspomnianej dostępności wykonano dla wszystkich miejscowości w gminie. W przypadku dostępności drogowej zmierzono czas jazdy samochodem ze środka ciężkości danej miejscowości w gminie do centrów trzech wymienionych wyżej miejsc. W tym celu skorzystano z aplikacji mobilnej Google Maps, ze względu na to, iż uwzględnia ona zjawisko kongestii. Do ostatecznego wyniku nie doliczono czasu potrzebnego na znalezienie miejsca do parkowania. Dostępność transportem publicznym zmierzono zaś poprzez uwzględnienie czasu podróży konkretnych kursów w godzinach szczytu za pomocą aplikacji Jakdojade. Przesiadki były brane pod uwagę tylko wtedy, gdy czas oczekiwania wynosił poniżej 15 minut. Dodatkowo doliczano czas dojścia do przystanku – jeśli w danej miejscowości funkcjonował przystanek, to wliczano 5 minut (niezależnie od wielkości miejscowości), a jeśli nie, to dodawano czas dojścia pieszego do najbliższego przystanku, zakładając przy tym prędkość pieszego wynoszącą 4 km/h (na podstawie Guzik i in. 2020). Nie brano pod uwagę czasu dojścia do celu – w analogii do pominięcia poszukiwania miejsca parkingowego. Dostępność – zarówno transportem publicznym, jak i indywidualnym – została zbada-
na w okresie porannego szczytu komunikacyjnego (12 stycznia 2024 r., piątek) w taki sposób, aby dojechać do celu w godzinach 7:30–8:00.

Zastosowane w badaniach metody analizy danych są obarczone pewnym subiektywizmem, a różne możliwości i techniki ich opracowania mogą prowadzić do nieco innych wyników i wniosków. Jest to szczególnie widoczne przy analizie dostępności miejscowości w gminie do Dobrej, Polic i Szczecina:

- jako punkt referencyjny w Szczecinie wybrano Bramę Portową, mimo że w centrum miasta zlokalizowane są również inne ważne obiekty i węzły przesiadkowe, jak np. Plac Rodła, Plac Kościuszki czy Plac Grunwaldzki;
- w kwestii czasu dojścia do przystanku autobusowego doliczano 5 minut lub uwzględniano czas dojścia pieszego, zakładając przy tym prędkość 4 km/h – należy pamiętać, że są to uśrednione i uproszczone wartości, ponieważ odległość do konkretnego przystanku z poszczególnych części danej miejscowości może być mocno zróżnicowana. Podobnie sytuacja wygląda

- w przypadku prędkości pieszego – u każdego człowieka jest ona inna, w zależności od m.in. wieku i stopnia kondycji;
- zastosowane w badaniu aplikacje mobilne, jak np. Google Maps, pokazują wyłącznie przybliżony czas dojazdu do punktu docelowego, biorąc pod uwagę aktualne warunki na drogach. Należy zatem mieć świadomość, iż czas wskazywany przez aplikację, potrzebny do przemieszczenia się z jednego punktu do drugiego, może odbiegać od rzeczywistości;
 - dodatkowo analizy z wykorzystaniem powyższych aplikacji zostały wykonane jednokrotnie, dla jednego dnia. Należy wziąć pod uwagę, że czas dojazdu samochodem czy transportem publicznym jest uzależniony w dużym stopniu od m.in. warunków pogodowych, przeprowadzanych remontów dróg czy występujących zdarzeń losowych (np. wypadki drogowe). Wszystkie te aspekty determinują przepustowość dróg i płynność przejazdu. W związku z tym uzyskane wyniki należy traktować orientacyjnie i z ostrożnością.

8.4. Infrastruktura transportu drogowego w gminie

Drogi publiczne w gminie są zróżnicowane pod względem klasy, kategorii i natężenia ruchu. Najważniejszą z nich jest droga główna ruchu przyspieszonego (DK10) przebiegająca przez południową część gminy: od Mierzyna, poprzez Skarbimierzycę, Dołuję, do punktu granicznego Lubieszyn/Linken w Lubieszynie. Sprzyja ona rozwojowi przedsiębiorczości w obszarze przygranicznym, co widoczne jest wzdłuż jej przebiegu w Lubieszynie, gdzie zlokalizowanych jest wiele obiektów handlowych i usługowych, oraz funkcji mieszkaniowej w otoczeniu suburbanalnym Szczecina. Długość drogi w obrębie gminy Dobra wynosi 7,8 km. Przez gminę nie przebiega natomiast żadna droga główna. Istnieje za to kilka dróg zbiorczych, które zapewniają dogodne połączenie z miastem powiatowym (Police) i siedzibami innych gmin (Kołbaskowo). Najważniejszymi z nich są drogi biegnące na południe (w kierunku Kołbaskowa) od wspomnianej wcześniej drogi klasy GP (DK10), droga w obrębie Stolec, która tuż po przekroczeniu granicy gminy na północy łączy się z drogą główną (DW115), czy też drogi w obrębie Bezzrecze i Wołczkowo prowadzące do Szczecina. Łączna długość wszystkich dróg tej klasy wynosi 54,2 km. Komunikację niższego szczebla zapewniają liczne drogi lokalne (o całkowitej długości wynoszącej 163,1 km) oraz dojazdowe (o łącznej długości 73,5 km). Obręb Skarbimierzycę jest jedynym obrębem, na terenie którego nie przebiega żadna droga o klasie wyższej niż lokalna.

Obrębem o najwyższej gęstości dróg jest Mierzyn, gdzie wynosi ona 10,47 km/km². Innymi obrębami ze względnie wysoką gęstością dróg w gminie są Bezzrecze (6,90 km/km²) i Wołczkowo (4,09 km/km²). Wymienione obręby łączy jedna wspólna cecha – graniczą one ze Szczecinem. W połączeniu z kilkoma

innymi miejscowościami w południowej części gminy, takimi jak Dołuje czy Kościno, są to obszary silnie zurbanizowane, które uległy w ostatnich latach rozwojowi przestrzennemu wskutek odpływu ludności ze Szczecina na tereny podmiejskie. Ich popularność wynika z bliskości dużego miasta, z którym napływowa ludność jest stale powiązana życiowo. Takie okoliczności sprzyjają wytworzeniu się kontinuum miejsko-wiejskiego (Figlus 2019) na coraz mniej zauważalnym w terenie pograniczu Szczecina i gminy Dobra. Promienisty charakter urbanizacji, tj. wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych (w szczególności dróg), jest jedną z głównych cech przebiegu procesów suburbanizacji w Polsce (m.in. Więclaw-Michniewska 2006; Rydz 2008).

Najmniejsza gęstość dróg występuje w obrębach położonych najbardziej na północ, tj. Łęgi ($1,05 \text{ km/km}^2$), Grzeczynica ($0,73 \text{ km/km}^2$), Rzędziny ($0,73 \text{ km/km}^2$) i Stolec ($0,54 \text{ km/km}^2$) (rys. 3). Społeczno-ekonomicznie jest to uwarunkowane większą odległością od Szczecina, zaś przyrodniczo wiąże się z dużą powierzchnią obszarów leśnych, mokradeł, bagien i jezior, które stanowią barierę dla rozwoju infrastruktury transportowej.

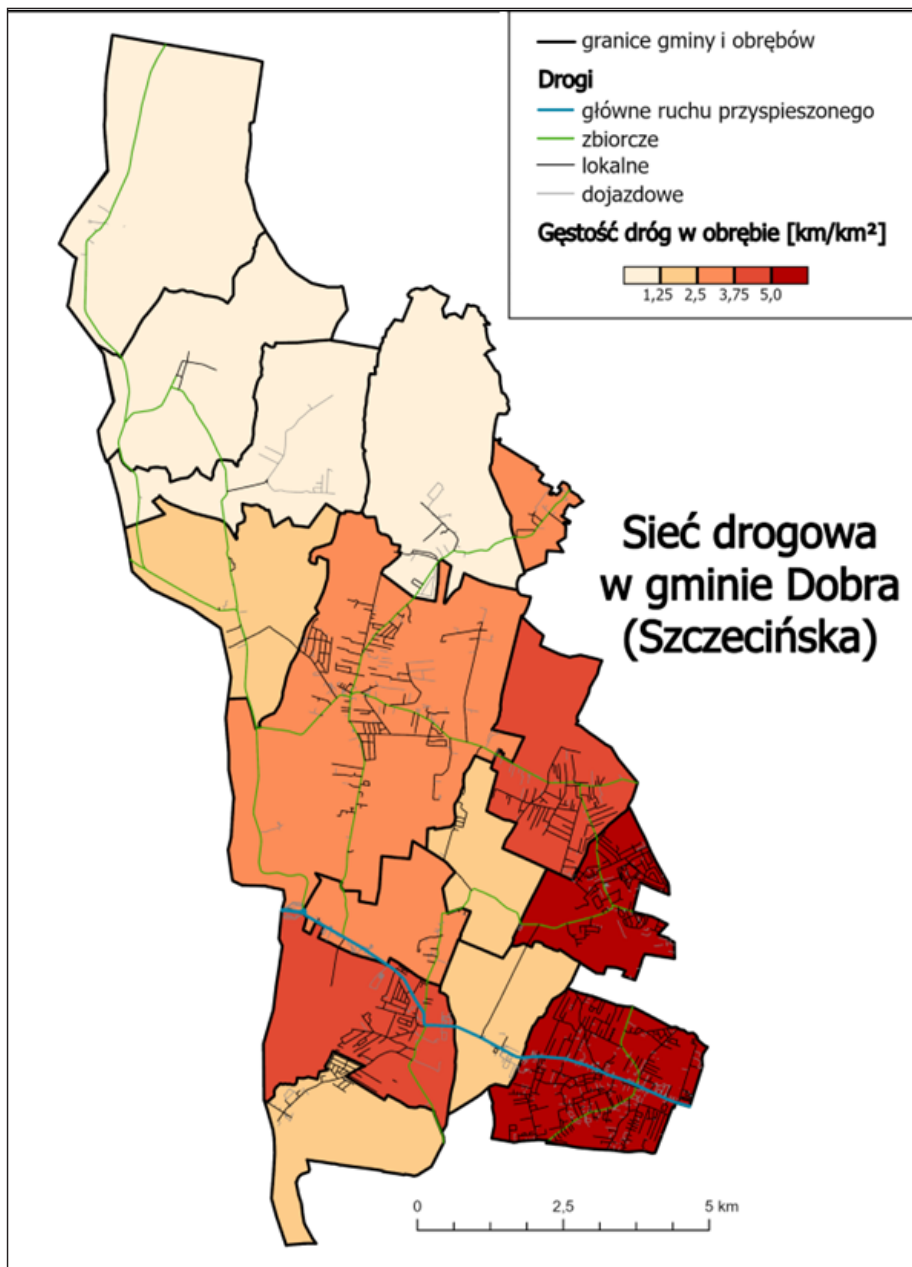
Reasumując, droga główna ruchu przyspieszonego oraz drogi zbiorcze prowadzące do Szczecina mają istotny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy gminy. Występują także ogromne różnice w rozmieszczeniu i gęstości dróg między poszczególnymi obrębami – największy kontrast można zauważyć, porównując ze sobą obręby Mierzyn i Stolec (w przypadku Mierzyna gęstość dróg jest prawie 20 razy większa niż dla Stolca).

Warto w tym miejscu dodać, iż gmina Dobra podejmuje się szeregu działań, polegających na modernizacji i remontach dróg publicznych, co pozytywnie przekłada się na stan sieci transportowej omawianej jednostki. Przykładem jest modernizacja dróg w Mierzynie (Raport o stanie gminy Dobra) (rys. 2), polegająca przede wszystkim na wykonaniu nowej nawierzchni drogowej z chodnikami oraz zatokami postojowymi.



Rys. 2. Efekty modernizacji ulic w Mierzynie w 2022 r.

Źródło: Raport o stanie gminy Dobra: 161.



Rys. 3. Rozmieszczenie i gęstość dróg w obrębach ewidencyjnych gminy Dobra (Szczecińska)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://gis-support.pl/baza-wiedzy-2/dane-do-pobrania/granice-administracyjne/> (dostęp: 7.07.2025).

8.5. Transport publiczny na terenie gminy

Od 2015 r. na badanym terenie kursuje szczecińska komunikacja miejska, która jest obsługiwana w wyniku zawarcia porozumienia między gminą Dobra a miastem Szczecin; organizatorem jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM) w Szczecinie. Ostatnia wyraźna transformacja systemu transportu publicznego w obszarze badań miała miejsce 1 maja 2022 r., kiedy to zmieniły się numery i trasy wcześniej kursujących linii autobusowych (na wniosek m.in. mieszkańców gminy). Ważnym efektem tych zmian jest możliwość dojazdu ze wszystkich obrębów i wszystkimi liniami do któregoś z trzech węzłów przesiadkowych w Szczecinie (Gumieńce, Krzekowo/Wernyhory czy Głębokie), co umożliwia kontynuację podróży autobusem lub tramwajem do centrum miasta. Wcześniej z takich wsi jak Stolec, Rzędziny, Łęgi, Buk (północne obręby) czy Kościno nie było bezpośredniego połączenia nawet z obrzeżami Szczecina, w efekcie czego pasażerowie musieli się dodatkowo przesiadać na terenie gminy (np. w Dobrej czy w Bezzreczu). Wprowadzono wówczas również standard rozkładu jazdy w takcie (najczęściej co pół godziny lub co godzinę). Obecnie na terenie gminy jest 10 linii autobusowych obsługiwanych przez ZDiTM (7 dziennych (rys. 4D) i 3 nocne). Dodatkowo istnieje jeszcze linia łącząca miasto Pasewalk z centrum Szczecina, która obsługiwana jest przez niemieckie przedsiębiorstwo Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald. Autobusy tej linii poruszają się na terenie gminy drogą główną ruchu przyspieszonego, zatrzymując się w Lubieszynie, Dołujach, Skarbimierzycach i Mierzynie. Kursów tej linii jest jednak niewiele (2 w ciągu doby i wyłącznie w dni powszednie), dlatego można ją uznać za efemeryczną w skali codziennych przemieszczeń. Największą liczbą par kursów charakteryzuje się linia nr 225. Najrzadziej natomiast, poza „niemiecką” linią 705, kursują linie nocne, które na większości obszaru gminy wykonują po jednym kursie, i to w dodatku tylko w nocy z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę (tabela 1). Płochocin jest jedyną miejscowością, która nie jest obsługiwana przez żadną linię autobusową. Jego mieszkańcy, zwłaszcza osoby nieposiadające własnego samochodu osobowego, nie mają alternatywy dla przemierzenia pieszo odcinka o długości około 1 km, aby dostać się na przystanek w położonej najbliżej Grzecznicy.

Tabela 1. Linie transportu publicznego na terenie gminy Dobra (Szczecińska)

Nr linii	Obsługiwane miejscowości, WĘZEL PRZESIADKOWY	Częstotliwość [min] (szczyt / międzyszczyt / weekendy)	Liczba par kursów na dobę (DP)	Liczba par kursów na dobę (weekendy)	Charakter linii	Uwagi
221	Sławoszewo, Grzeczka, Dobra, Wołczkowo GLEBOKIE	(30 / 60 / 60–120)	23	11	Dzienna	
222	Kościno, Dołuje, Wąwelnica, Redlica, Bezrzecze, Mierzyn* KRZEKOWO lub WERNYHORY	(60 / 60 / 60)	18 (w tym 3 do Mierzyna*)	18	Dzienna	* pojedyncze kursy w dni nauki w szkołach
223	Stolec, Rzędziny, Łęgi, Buk, Dobra, Lubieszyn, Dołuje, Skarbimierzycze, Mierzyn GUMIEŃCE	(60 / 60* / 60*)	19 (15 na odcinku Dobra Rondo – Buk – Łęgi – Rzędziny – Stolec)	18 (10 na odcinku Dobra Rondo – Buk – Łęgi – Rzędziny – Stolec)	Dzienna	* na odcinku Dobra Rondo – Buk – Łęgi – Rzędziny – Stolec co 120 min
224	Mierzyn GUMIEŃCE	(30 / 60 / 60)	24	18	Dzienna	
225	Dobra, Bezrzecze, Wołczkowo KRZEKOWO lub WERNYHORY	(15 / 30 / 60)	42	19	Dzienna	
226	Lubieszyn, Dołuje, Skarbimierzycze, Mierzyn GUMIEŃCE	(20–40 / 60 / 60)	30	18	Dzienna	
227	Wołczkowo, Bezrzecze, Mierzyn* GLEBOKIE, KRZEKOWO lub WERNYHORY	(60 / 60 / 60)	18 (w tym 7 do Mierzyna*)	18	Dzienna	* pojedyncze kursy w dni nauki w szkołach
527	Bezrzecze KRZEKOWO, WERNYHORY, PL. KOŚCIUSZKI, BRAMA PORTOWA	*	4	5	Nocna	
535	Stolec, Rzędziny, Łęgi, Buk, Dobra, Wołczkowo, Bezrzecze KRZEKOWO lub WERNYHORY	*	0	1	Nocna	Kursuje w noc pt./sob. i sob./nd.

536	Grzeczna, Dobra, Dołuje, Kościno, Skarbimierzce, Mierzyn GUMIEŃCE	*	0	1	Nocna	Kursuje w nocy pt./ sob. i sob./ nd.
705	Lubieszyn, Dołuje, Skarbimierzce, Mierzyn PL. HOŁDU PRUSKIEGO	*	2	0	Dzienna	

Objaśnienia: DP – dni powszednie; * w przypadku linii 527, 535, 536 oraz 705 nie podano ich częstotliwości kursowania ze względu na niewielką liczbę par kursów.

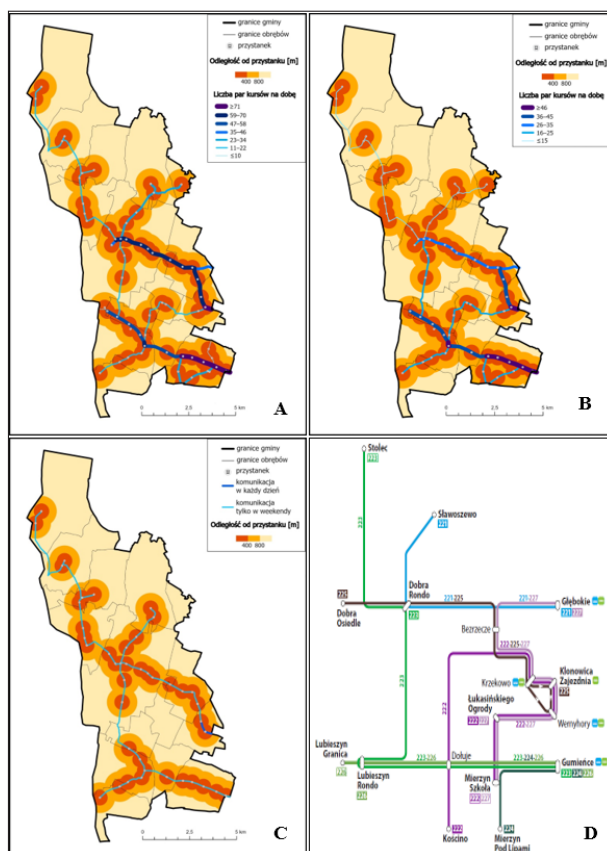
Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://www.zditm.szczecin.pl/pl/>; <https://vvg-bus.de/> (dostęp: 7.07.2025).

Największa liczba połączeń w dni powszednie jest wykonywana z ul. Koralowej w Bezzreczu (82 pary kursów na dobę) oraz na odcinku drogi krajowej w Mierzynie (łącznie 75 par kursów na dobę). Wyróżnia się pod tym względem także fragment drogi zbiorczej od węzła w Dobrej, poprzez Wołczkowo, aż do skrzyżowania ze wspomnianą wyżej ul. Koralową. Pomijając drogi, przez które nie przejeżdżają żadne autobusy, to najmniejsza ich liczba kursuje przez ulicę Nasienną w północnej części Mierzyna oraz w bezpośrednim otoczeniu punktu granicznego Lubieszyn/Linken (rys. 4A). Są to kursy wariantowe, które mają zapewnić dogodny dojazd uczniom szkoły podstawowej w Mierzynie oraz osobom pracującym w okolicach granicy państwa. Jednym z największych atutów gminy jest to, że jej mieszkańcy mają bardzo dobrą dostępność do przystanków i komunikacji publicznej – tylko jedna miejscowość jest tego pozbawiona. W pozostałych miejscowościach, tam gdzie jednocześnie występuje zabudowa oraz liczne drogi lokalne lub dojazdowe, gęstość rozmieszczenia przystanków jest wysoka, co jest ważne i wygodne – szczególnie dla starszych mieszkańców lub innych użytkowników transportu publicznego o ograniczonej mobilności. Odległości powyżej 800 m do najbliższego przystanku dotyczą przede wszystkim zwartych obszarów leśnych i zielonych. Wyjątkiem jest Płochocin czy też niewielkie obszary, na których zabudowa mieszkaniowa pojawiła się niedawno i wcześniej nie było potrzeby, aby docierała tam komunikacja miejska (np. północno-wschodnia część Dobrej).

Sytuacja w weekendy niewiele się zmienia (rys. 4B). Najważniejszą różnicą, w porównaniu do dni powszednich, jest brak jakichkolwiek kursów na północy Mierzyna i do granicy z Niemcami. Co prawda, kursy tamtędy służą przede wszystkim uczniom i pracownikom (stąd ich brak w weekendy), jednak w przypadku Mierzyna korzystają z nich regularnie także pozostali mieszkańcy – wskutek czego są oni zmuszeni pokonywać większe odległości, żeby dostać się do przystanku. W weekendy największa liczba połączeń jest notowana, tak jak

w dni powszednie, z drogi krajowej nr 10 (szczególnie na odcinku w Mierzynie – 55 par kursów na dobę) i drogi zbiorczej na odcinku węzeł w Dobrej – Wołczkowo – Bezzecze (ze szczególnym uwzględnieniem ul. Koralowej w Bezzeczcu – 61 kursów dziennie).

Interesująca jest organizacja komunikacji nocnej (rys. 4C). Poza krótkim odcinkiem w Bezzeczcu, funkcjonuje ona wyłącznie w weekendy, a do tego są obręby, do których nocą autobus nie dojeżdża – są to Sławoszewo i Redlica; podobnie jest także na południowych obrzeżach Mierzyna. Powoduje to, że osoby zamieszkujące te tereny muszą pokonywać do swoich domów odległości powyżej 1 km, co w porze nocnej nie jest sytuacją korzystną w kontekście poczucia bezpieczeństwa.



Objaśnienia: A – dzienna w dni powszednie; B – dzienna w weekendy; C – nocna; D – schemat linii dziennych obsługiwanych przez ZDiTM Szczecin.

Rys. 4. Komunikacja zbiorowa w gminie Dobra (Szczecińska)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://www.zditm.szczecin.pl/pl/>; <https://vvg-bus.de/>; <https://gis-support.pl/baza-wiedzy-2/dane-do-pobrania/granice-administracyjne/> (dostęp: 7.07.2025).

Podsumowując, autorzy stwierdzają, iż, poza nielicznymi wyjątkami, dostępność komunikacji publicznej w gminie z perspektywy mieszkańca jest na wysokim poziomie. Wyróżnić należy gęstą sieć obsługiwanych przystanków (60 w gminie). Najlepszą dostępnością cechuje się Bezrzecze, szczególnie że jest ono obsługiwane przez całotygodniową komunikację nocną, co zapewnia całodobowe połączenie ze Szczecinem. Należy mieć również na uwadze, że sieć transportowa z każdym rokiem coraz bardziej się rozwija, o czym może świadczyć wzrost pracy eksploatacyjnej (Raport o stanie gminy Dobra) (rys. 5), wspomniana wyżej transformacja transportu zbiorowego w 2022 r. czy też powstanie nowych przystanków na już istniejących trasach lub wzdłuż ulic, które wcześniej nie były obsługiwane przez transport publiczny (np. skierowanie komunikacji przez ul. Sportową w Dobrej). Kluczowe jest również bieżące utrzymanie i modernizacja infrastruktury przystankowej. Działania te są realizowane na terenie gminy, czego odzwierciedleniem może być przeprowadzony w 2022 r. remont pętli autobusowej w Kościele wraz z montażem wiaty przystankowej (Raport o stanie gminy Dobra) (rys. 6).



Rys. 5. Zmiana pracy eksploatacyjnej w transporcie publicznym w latach 2018 i 2022

Źródło: Raport o stanie gminy Dobra: 186.



Rys. 6. Efekt inwestycji polegającej na remoncie pętli autobusowej w Kościnie

Źródło: Raport o stanie gminy Dobra: 184.

8.6. Dostępność miejscowości w gminie

Przez każdą miejscowość w gminie przebiega droga publiczna, niemniej jednak zauważyć można zróżnicowanie w poziomie mierzonej przez autorów dostępności transportowej, co stanowi jeden z elementów badania. Najważniejszymi czynnikami, które warunkują tę sferę, są jakość i klasa dróg, dopuszczalna prędkość jazdy i czas przejazdu (Guzik i in. 2021a). W gminie Dobra (Szczecińska) najważniejszą drogą jest DK10 klasy GP, dlatego miejscowości, przez które ona przebiega, mają najlepszą dostępność drogową (Mierzyn, Skarbimierzyce, Dołuje oraz Lubieszyn). Przez pozostałe miejscowości natomiast przebiegają drogi zbiorcze, z wyjątkiem Płochocina i Kościna, gdzie przebiegają już tylko drogi lokalne i dojazdowe – ich niższa klasa determinuje najgorszą dostępność drogową tych miejscowości.

Fundamentalną rolę w ocenie systemu transportowego gminy pełni dostępność drogową i dostępność transportem publicznym do ośrodków centralnych wyższego rzędu, tj. do siedziby gminy, miasta powiatowego i miasta wojewódzkiego. Analizując dojazdy samochodem z poszczególnych miejscowości do Dobrej, jako siedziby gminy, można zauważyć, że najmniej czasu trzeba poświęcić

na dojazd z Buka i Grzecznic (5 minut), natomiast najwięcej czasu z Mierzyna i Stolca (14 minut). Mając na uwadze wielkość gminy, wartości te należy uznać za odpowiadające potrzebom mieszkańców. Dobra znajduje się w centralnej części gminy, która odznacza się wyraźnie rozwiniętą siecią dróg zbiorczych, zapewniających dogodne połączenie z siedzibą władz najniższego szczebla.

W przypadku dojazdu do Polic najmniej czasu potrzebują mieszkańcy Sławoszewa (15 minut) – ze względu na bliskość drogi wojewódzkiej nr 115, łączącej się z drogą wojewódzką nr 114, która prowadzi do miasta powiatowego. Te dwie drogi odgrywają kluczową rolę w dojeździe do Polic. Najwięcej czasu należy poświęcić na dojazd z Kościna (33 minuty), co wynika z położenia geograficznego miejscowości.

Dojazdy do Szczecina, jako do stolicy województwa i najbliższego ośrodka w randze metropolitalnej, wymagają od mieszkańców gminy Dobra (Szczecińska) największego nakładu czasu. Najważniejszymi drogami, które zapewniają dojazd do Szczecina, są główne ruchu przyspieszonego i główne (DK10 i DW115) oraz zbiorcze od strony Bezzrecza i Wołczkowa. Uwzględnić należy jednak, że przy wjeździe do miasta często można spotkać się ze zjawiskiem kongestii w godzinach szczytu komunikacyjnego, co miało istotny wpływ na wyniki. Dla porównania warto zauważyć, iż po godzinie 22:00 odcinek Mierzyn–Szczecin można pokonać w 12 minut. Przeprowadzone badania wykazały jednak, że w godzinach porannych podróży do celu jest około dwukrotnie dłuższa. Najwięcej czasu na dojazd do Szczecina poświęcić musi mieszkaniec wsi Stolec (40 minut), natomiast najmniej – Wołczkowa (23 minuty).

Aby dojechać do Dobrej, Polic czy Szczecina transportem publicznym, bardzo ważne jest wcześniejsze zaplanowanie podróży, ponieważ często będzie się to wiązało z przesiadkami, niekiedy licznymi. W przypadku dojazdów do Dobrej najszybciej można dojechać do niej z miejscowości, które mają do dyspozycji bezpośrednie połączenie i znajdują się w niewielkiej odległości od siedziby gminy (przede wszystkim Buk i Grzecznic – 11 minut). Problem pojawia się, gdy bezpośredniego połączenia w tej relacji nie ma, np. z Wąwelnicy. Pomimo że obręb Wąwelnica graniczy z obrębem Dobra, to czas podróży okazał się tutaj najdłuższy (33 minuty) za sprawą koniecznej przesiadki w Bezzreczu i oczekiwania na kolejny autobus. Innymi obrębami, których mieszkańcy są zmuszeni do przesiadki w podróży autobusem do Dobrej, są obręby Kościno oraz Redlica, dla których czasy przejazdu również są jednymi z najwyższych.

Zdecydowanie najtrudniej dostać się jednak do miasta powiatowego. Z żadnego przystanku na terenie gminy nie ma bezpośredniego połączenia z Policami – za każdym razem niezbędna jest przesiadka w Szczecinie. Jest to zdecydowanie czasochłonne, ponieważ podróż niekiedy trwa w ten sposób nawet około dwóch godzin, co w skali relacji gmina – powiat jest wartością nieakceptowalną i znacząco utrudniającą komunikację. Najszybsze połączenie dostępne jest dla mieszkańców

miejsowości, przez które przejeżdżają linie autobusowe dojeżdżające do węzła Głębokie w Szczecinie, gdyż dostępna jest tam przesiadka na jedną z dwóch linii autobusowych jadących do Polic – nie ma zatem konieczności jazdy przez centrum Szczecina. Do takich miejscowości należą Sławoszewo, Dobra, Grzeczka, Wołczkowo czy Bezrzecze, z których to podróży taka trwa niecałą godzinę. Dla pozostałych zanotowano czasy przejazdu powyżej godziny; najwięcej czasu zajmuje dojazd ze Stolca – 103 minuty (w tym momencie warto porównać to z wartością zanotowaną dla przejazdu samochodem, która wynosiła 40 minut, co oznacza, że tym środkiem transportu dojedzie się ponad 2,5 razy szybciej niż komunikacją miejską).

Dogodniejsze niż do siedziby władz powiatu są dojazdy do miasta wojewódzkiego, tj. do centrum Szczecina. Najszybciej można się tam dostać z miejscowości, które graniczą z tym miastem, tj. z Wołczkowa, Bezrzecza i Mierzyna – czas przejazdu wynosi 35–40 minut (tabela 2). Wraz z oddalaniem się od stolicy województwa zachodniopomorskiego w kierunku zachodnim czas przejazdu wzrasta. Największe wartości zostały zanotowane dla obrębów Stolec, Łęgi i Rzędziny i kształtowały się na poziomie powyżej jednej godziny (nadal wyraźnie krócej niż w relacji do powiatowych Polic).

Dla zestawienia warto odnieść się do badań R. Guzika wraz z zespołem (2021a) nt. dostępności transportowej w województwie zachodniopomorskim, w tym z perspektywy gminy Dobra (Szczecińska) oraz miejscowości wchodzących w jej skład. Podobnie jak w niniejszym badaniu, zauważalna jest bardzo dobra dostępność drogowa oraz środkami komunikacji publicznej Szczecina, tymczasem dojazd transportem publicznym do Polic jest możliwy, lecz czasochłonny i kombinowany (wszystkie miejscowości gminy Dobra odznaczają się bardzo słabą dostępnością do siedziby powiatu, podczas gdy część z nich wyróżnia się dostępnością do najbliższego miasta – Szczecina – na wzorowym poziomie).

Autorzy stwierdzają, iż kluczowe w dostępności drogowej ośrodków centralnych są droga krajowa oraz prowadzące do drogi wojewódzkiej nr 115 drogi zbiorcze. W lokalnym układzie połączeń transportu publicznego najbardziej rażąco jest brak jakiegokolwiek bezpośredniego połączenia z miastem powiatowym w połączeniu z jazdą bardzo okrężną drogą (wysoki wskaźnik wydłużenia trasy). Drugą kwestią są konieczne przesiadki, aby dostać się do Polic czy centrum Szczecina. Długość trwania podróży z jednego punktu do drugiego jest mocno uzależniona od czasu takiej przesiadki – praktyka pokazuje, iż rozkładowo węzły przesiadkowe nie zawsze są dobrze zintegrowane dla podróżujących z/do gminy Dobra (Szczecińska).

Tabela 2. Dostępność ośrodków centralnych wyższego rzędu (Dobra, Police, Szczecin) z poszczególnych miejscowości w gminie Dobra (Szczecińska)

Miejscowość	Dostępność ośrodka [min]					
	Samochód osobowy			Transport publiczny		
	Dobra	Police	Szczecin	Dobra	Police	Szczecin
Bezrzecze	11	27	26	17	54	38
Buk	5	25	32	11	84	57
Dobra	-	20	28	-	45	42
Dołuje	9	29	28	19	73	48
Grzeczka	5	18	32	11	51	48
Kościno	13	33	32	30	80	55
Lubieszyn	6	26	31	12	90	51
Lęgi	9	29	35	17	90	63
Mierzyn	14	32	25	25	77	38
Płochocin	6	20	32	20	60	57
Redlica	12	30	31	31	68	43
Rzędziny	11	31	37	22	95	68
Skarbimierz	10	29	27	21	87	46
Sławoszewo	7	15	32	16	56	53
Stolec	14	25	40	30	103	76
Wąwelnica	10	30	33	33	70	45
Wolczkowo	6	22	23	12	38	35

Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps i Jakdojade.

8.7. Wnioski i rekomendacje

Na podstawie przeprowadzonych analiz autorzy oceniają stopień rozwoju systemu transportowego gminy Dobra na wysokim poziomie. Do tego stale rozwijana jest zarówno infrastruktura drogowa czy też służąca obsłudze pasażerów transportu publicznego, jak i oferta połączeń autobusowych w gminie, w tym w relacji do najbliższego i najważniejszego ośrodka centralnego – Szczecina.

Zauważyć należy kluczową rolę układu transportowego jako determinanty rozwoju gminy Dobra, będącej adekwatnym przykładem przebiegów procesów suburbanizacji. Wygodne skomunikowanie ze Szczecinem drogą główną ruchu przyspieszonego z jednej strony zachęca migrantów do osiedlenia się w jej pobliżu, z drugiej zaś ułatwia dalsze planowanie układu komunikacyjnego – zarówno w zakresie dróg dojazdowych do takiej magistrali, jak i zorganizowania

odpowiedniej siatki połączeń transportu publicznego. Oba procesy w gminie następują, dowodząc, iż miejski styl życia i funkcjonowania to nie tylko upodabnianie się obszarów wiejskich do miast w zakresie krajobrazu, gospodarki czy statusu społecznego, lecz również standardów w ofercie transportu publicznego. Gmina wiejska Dobra (Szczecińska) obsługiwana jest na ten moment niemal w całości szczecińską komunikacją miejską, co umożliwia podróże do sąsiedniego miasta w standardzie i częstotliwości, które nie odbiegają od realiów osiedli i dzielnic obrzeżnych miast dużych i średnich. Nowe przebiegi linii autobusowych, lokalizacje przystanków oraz wzrost liczby kursów na terenie badanej jednostki są silnie związane z jej rozwojem urbanistycznym, który szkieletowo opiera się na układzie transportowym gminy, jednocześnie wskazując kierunki rozwoju tego właśnie układu.

Mniejsze znaczenie dla funkcjonowania gminy i jej systemu transportowego ma obecność granicy państwa (z Republiką Federalną Niemiec) oraz punktu granicznego Lubieszyn/Linken. Przejawy wpływu tego ostatniego na gminę są widoczne w lokalnej przestrzeni i gospodarce, jednak nie wpłynęły na układ sieci drogowej tej jednostki oraz mają marginalne znaczenie dla oferty transportu publicznego – zarówno w zakresie połączeń międzynarodowych, jak i dojazdu w pobliże granicy.

W planach na najbliższe kilka lat jest także budowa Zachodniej Obwodnicy Szczecina (S6) oraz obwodnicy Mierzyna (DK10) (Nowy przebieg DK 10 2022; Kelman 2025) (rys. 7), które będą się łączyć w Dołujach. Inwestycja ta zapewni szybsze i wygodniejsze połączenie południowej części gminy z Policami oraz poprawi dostępność drogową w gminie (obecnie kluczową rolę w tym zakresie odgrywa droga krajowa nr 10 klasy GP). Aktualnie prognozowana perspektywa zakończenia tej części przedsięwzięcia na terenie omawianej jednostki, które w całości obejmuje budowę zachodniego obejścia Szczecina wraz z tunelem pod Odrą, to rok 2028⁵.

⁵ <https://www.gov.pl/web/gddkia/s6-doluje---police> (dostęp: 10.07.2025).



Rys. 7. Planowane inwestycje drogowe na terenie gminy Dobra (Szczecińska)

Źródło: <https://infoludek.pl/inwestycje/nowy-przebieg-dk-10-podpisano-umowe-na-projekt-obwodnicy-mierzyna/> (dostęp: 7.07.2025).

Plany miasta Szczecina zakładają przedłużenie linii tramwajowej z pętli Gumieńce do Centrum Handlowego Ster oraz dobudowanie drugiego toru wzdłuż ul. Ku Słońcu. Rozwiązanie to przyniosłoby korzyści przede wszystkim mieszkańcom Mierzyna czy Dołuj, którzy przesiadają się na Gumieńcach do tramwajów. Po dobudowaniu tego toru tramwaje nie musiałyby już korzystać z torowiska w ciągu ul. Kwiatowej, gdzie aktualnie często występuje kongestia w ruchu drogowym, co uniemożliwia tramwajom płynny przejazd ze względu na brak wydzielonego torowiska. Po zrealizowaniu tej inwestycji poprawiłaby się dostępność transportem publicznym do centrum Szczecina, gdyż czas przejazdu tramwajem w tym kierunku uległby skróceniu, a przesiadka na transport szynowy z innego środka komunikacji następowałaby jeszcze bliżej gminy Dobra.

Można rozważyć kilka kwestii, dzięki którym wdrożone zostałyby usprawnienia w funkcjonowaniu systemu transportowego. W pierwszej kolejności dotyczy to komunikacji nocnej w gminie. Obecnie większość miejscowości jest obsługiwana przez jedną linię nocną, która wykonuje zaledwie jeden kurs w ciągu doby, tylko w noc z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę. Wydaje się, że warto byłoby rozważyć rozszerzenie dni ich kursowania oraz zwiększenie liczby odjazdów, szczególnie że miejscowości takie jak Mierzyn, Dobra czy Wołczkowo

rozbudowują się, w konsekwencji czego przybywa tam mieszkańców. Połączenia nocne z tego względu z pewnością cieszyłyby się popularnością. Nie bez znaczenia jest w tym przypadku upowszechnianie się miejskiego stylu życia na obszarach wiejskich – ludność Szczecina osiedlająca się w gminie Dobra może oczekiwać poziomu realizacji usług społecznych, w tym transportowych, na poziomie, jakie oferowało im miasto Szczecin. W tym zakresie konieczna jest lepsza koordynacja zadań związanych z organizacją transportu publicznego między jednostkami samorządowymi lub wprowadzenie nowego rozwiązania dla aglomeracji na poziomie ustawowym (np. instytucjonalizacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub ustawy metropolitalnej).

Po drugie, z powodu przynależności administracyjnej gminy Dobra do powiatu polickiego i wynikającego z tego faktu powiązania funkcjonalnego, przydatna byłaby bezpośrednia linia autobusowa łącząca Dobrą z Policami, aby mieszkańcy gminy mogli sprawnie dojechać komunikacją publiczną do przypisanego jej lokalnego ośrodka władzy.

Rozwiązaniem powyższych trudności mogłaby być również szeroko zakrojona zmiana podziału terytorialnego na tym obszarze. Z racji bardzo silnych powiązań gminy Dobra ze Szczecinem, przy jednoczesnym marginalnym znaczeniu i peryferyjnym położeniu powiatowych dla niej Polic oraz silnie zurbanizowanego charakteru gminy, rozpatrzyć należy scenariusz powiększenia Szczecina o sąsiednie tereny analizowanej gminy; w wariantcie najszerszym należy rozważyć włączenie całej jej powierzchni w granice miasta. Nie ulega bowiem wątpliwości, iż znaczna część gminy nabrała miejskiego charakteru i jest związana funkcjonalnie ze Szczecinem, podobnie jak obrzeżne osiedla miasta. Możliwym do wdrożenia rozwiązaniem występujących problemów w zakresie koordynacji zadań publicznych, w tym związanych z infrastrukturą i ofertą transportową, byłoby zniesienie granicy gminnej i powiatowej występującej między gminą Dobra a Szczecinem lub jej przesunięcie poza obszary intensywnej suburbanizacji.

Na marginesie, autorzy zgłaszają postulat, ażeby poprawie uległ standard autobusów, które obsługują połączenia organizatora ZDiTM na terenie gminy. Na ten moment są to przeważnie używane pojazdy bez klimatyzacji, przez co podróż nimi podczas upalnych dni bywa uciążliwa. Do tego cechują się one względnie wysoką awaryjnością, co skutkuje brakiem realizacji poszczególnych kursów, a w konsekwencji – niezadowoleniem pasażerów.

Literatura

- Bański J., 2014, *Współczesne typologie obszarów wiejskich w Polsce – przegląd podejść metodologicznych*, „Przegląd Geograficzny”, 86 (4): 441–470. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2014.4.1>
- Beim M., Błażczek A., Dąbrowska A., Dębiak P., Olczyk A., 2019, *Badania dostępności publicznego transportu zbiorowego w podregionie pilskim*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 22(4): 95–118. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.19.021.11542>
- Bocheński T., 2016, *Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin. <https://doi.org/10.18276/978-83-7972-184-9>
- Borowska-Stefańska M., Wiśniewski S., 2019, *Mobilność codzienna osób starszych w Łodzi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź. <https://doi.org/10.18778/8142-352-6>
- Chmiel B., Żukowska S., Połom M., 2024, *Development of public transport in rural areas in Poland: the example of the Słupsk district*, „Transport Problems”, 19(1): 185–198.
- Ciechański A., 2020, *Bariery w przemieszczaniu się osób dorosłych na obszarach wykluczonych transportowo – przykład rejonu Komańczy*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 23(5): 34–52. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.20.030.13247>
- Ciechański A., 2021, *Zbigniew Taylor – wybitny polski geograf transportu – portret w 75-lecie urodzin*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 24(2): 7–17. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.21.008.14951>
- Ciechański A., 2023, *Regres sieci transportu publicznego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad a wykluczenie transportowe młodzieży uczącej się*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Warszawa.
- Fiedień Ł., 2018, *Dostępność transportu publicznego w gminie Brzozów*, „Współczesne problemy i kierunki badawcze w geografii”, 6: 11–40.
- Fiedień Ł., 2025, *Strategie mobilności i zachowania społeczne mieszkańców pozametro-politalnych obszarów wiejskich o słabej dostępności transportu publicznego*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Figlus T., 2019, *Przemiany struktur przestrzennych osadnictwa wiejskiego*, [w:] M. Halamska, M. Stanny, J. Wilkin (red.), *Ciągłość i zmiana. Sto lat rozwoju polskiej wsi*, t. 2, Scholar, Warszawa: 709–740.
- Gadziński J., 2012, *Dostępność transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej*, [w:] P. Rosik, R. Wiśniewski (red.), *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Warszawa: 177–186.
- Górny J., 2013, *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, „Studia i Prace z Geografii i Geologii”, 32, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Guzik R., 2003, *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

- Guzik R., Kołoś A., Gwosdz K., Biernacki W., Działek J., Kocaj A., Panecka-Niepsuj M., Wiedermann K., 2016, *Dostępność, relacje i powiązania przestrzenne w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2020, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie pomorskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2021a, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie zachodniopomorskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2021b, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie warmińsko-mazurskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2021c, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie kujawsko-pomorskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2021d, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie łódzkim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł., Kocaj A., Wiedermann K., 2022, *Dostępność komunikacyjna i relacje przestrzenne w województwie małopolskim*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Kelman D., 2025, *Są decyzje ZRID dla zachodniej obwodnicy Szczecina*, Rynek Infrastruktury, 14 marca, <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi-i-autostrady/sa-decyzje-zrid-dla-zachodniej-obwodnicy-szczecina-94618.html> (dostęp: 7.07.2025).
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2009, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, 241.
- Król M., Taczanowski J., 2016, *Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
- Lijewski T., 1977, *Geografia transportu Polski*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Nowy przebieg DK 10 – podpisano umowę na projekt obwodnicy Mierzyna, 2022, InfoLudek, 12 sierpnia, <https://infoludek.pl/inwestycje/nowy-przebieg-dk-10-podpisano-umowe-na-projekt-obwodnicy-mierzyna/> (dostęp: 7.07.2025).
- Parol A.R., 2021, *Dostępność transportowa wybranych ośrodków miejskich Pomorza Środkowego z uwzględnieniem zjawiska wykluczenia komunikacyjnego*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 24(3): 19–35. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.21.016.15043>
- Parol A.R., 2022, *Ocena funkcjonowania systemu transportowego gminy Smóldzino*, „Śląskie Prace Geograficzne”, 19: 103–131.
- Parol A.R., 2024, *Organizacja transportu zbiorowego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Słupska – stan obecny i perspektywy*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

- Potrykowski M., Taylor Z., 1982, *Geografia transportu: zarys problemów, modeli i metod badawczych*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Przeniosło G., Taczanowski J., 2017, *Ocena systemu transportowego gminy suburbannej na przykładzie Konopisk (powiat częstochowski)*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 20(3): 31–43.
- Raport o stanie gminy Dobra za rok 2022, 26 maja 2023, Urząd Gminy Dobra, <https://bip.dobraszczecinska.pl/artukul/raport-o-stanie-gminy-dobra-za-rok-2022> (dostęp: 7.07.2025).
- Rosik P., Pomianowski W., Goliszek S., Stępiak M., Kowalczyk K., Guzik R., Kołoś A., Komornicki T., 2017, *Multimodalna dostępność gmin transportem publicznym w Polsce*, „Prace Geograficzne”, 258, Instytut Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego Polskiej Akademii Nauk, Warszawa.
- Rosik P., Pomianowski W., Kołoś A., Guzik R., Goliszek S., Stępiak M., Komornicki T., 2018, *Dostępność gmin transportem autobusowym*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 21(1): 54–64. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.18.005.9185>
- Rosner A., Stanny M., 2017, *Socio-economic development of rural areas in Poland*, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa Polskiej Akademii Nauk, Warszawa.
- Rydz E., 2008, *Przemiany przestrzeni wiejskiej na Pomorzu Środkowym*, [w:] *Lokalna Agenda 21 dla Pomorza Środkowego. Pomorze Środkowe – społeczeństwo, wieś, gospodarka. Wybrane problemy*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział w Koszalinie, Koszalin.
- Solon J., Borzyszkowski J., Bidłasik M., Richling A., Badora K., Balon J., Brzezińska-Wójcik T., Chabudziński Ł., Dobrowolski R., Grzegorzczak I., Jodłowski M., Kistowski M., Kot R., Krąż P., Lechnio J., Macias A., Majchrowska A., Malinowska E., Migoń P., Myga-Piątek U., Nita J., Papińska E., Rodzik J., Strzyż M., Terpiłowski S., Ziaja W., 2018, *Physico-geographical mesoregions of Poland: verification and adjustment of boundaries on the basis of contemporary spatial data*, „Geographia Polonica”, 91(2): 143–170.
- Sydorów M., 2022, *Poziom dostępności transportowej w małych miejscowościach w Polsce na przykładzie powiatu bydgoskiego. Płynące zagrożenia, możliwe rozwiązania*, „Progress”, 11: 175–188. <https://doi.org/10.26881/prog.2022.11.14>
- Śleszyński P., Komornicki T., 2016, *Klasyfikacja funkcjonalna gmin Polski na potrzeby monitoringu planowania przestrzennego*, „Przegląd Geograficzny”, 88(4): 469–488. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2016.4.3>
- Taylor Z., Ciechański A., 2017, *Deregulacja i przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE*, „Prace Geograficzne”, 257, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Warszawa.
- Wendt J., 2000, *Dostępność komunikacyjna ośrodków władzy wojewódzkiej*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 6: 183–203.
- Więclaw-Michniewska J., 2006, *Krakowskie suburbia i ich społeczność*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

Żukowska S., Chmiel B., Połom M., 2023, *The smart village concept and transport exclusion of rural areas – a case study of a village in Northern Poland*, „Land”, 12(1).
<https://doi.org/10.3390/land12010260>

Strony internetowe

<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start> (dostęp: 7.07.2025).

<https://gis-support.pl/baza-wiedzy-2/dane-do-pobrania/granice-administracyjne/> (dostęp: 7.07.2025).

<https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=mapa#11/> (dostęp: 10.07.2025).

<https://www.zditm.szczecin.pl/pl> (dostęp: 7.07.2025).

<https://vvg-bus.de/> (dostęp: 7.07.2025).