

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej

**Drawsko Pomorskie,
MAJ 2023**

**Autorami „Planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego Związku
Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej są
członkowie zespołu specjalistów ds. transportu
zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we
Wrocławiu**



www.refunda.pl



Spis treści

Użyte skróty i akronimy	4	7.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych	65
1. Wstęp	6	7.2. Rentowność linii komunikacyjnych	66
1.1. Cel planu transportowego	6	8. Sieć komunikacyjna na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	67
1.2. Metodologia tworzenia i zakres Planu transportowego	7	8.1. Charakterystyka planowanej sieci	67
1.3. Konsultacje społeczne	9	8.2. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	69
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym	10	8.2.1. Informacje ogólne	69
2.1. Informacje ogólne	10	8.2.2. Standardy w zakresie wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej	70
2.2. Demografia	13	8.2.3. Standardy w zakresie infrastruktury przystankowej i dostępności przystanków komunikacyjnych	71
2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze ...	20	8.2.4. Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego - rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych	74
2.4. Podsumowanie uwarunkowań społeczno-gospodarczych	25	8.2.5. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	75
3. Sieć komunikacyjna na obszarze objętym Planem transportowym	26	9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym oraz określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	76
3.1. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	26	10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów	78
3.2. Sieć kolejowa	34	Spis tabel	80
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym	36	Spis rysunków	80
4.1. Projekty związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego	36	Spis wykresów	81
4.2. Zagospodarowanie przestrzenne	37		
4.3. Układ drogowy	48		
4.4. Układ kolejowy	51		
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	52		
5.1. Wielkość popytu w roku bazowym 2022	52		
5.2. Najważniejsze generatory ruchu	54		
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	59		
6.1. Opis badania i grup respondentów	59		
7. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	65		



Użyte skróty i akronimy

B(a)P(PM10) – benzo(a)piren w pyłe zawieszonym PM10 – jest przedstawicielem wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA). Benzo(a)piren wykazuje małą toksyczność ostrą, zaś dużą toksyczność przewlekłą, co związane jest z jego zdolnością kumulacji w organizmie.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

JST – jednostka samorządu terytorialnego.

mpzp – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Strefa Centralna – Centralna Strefa Funkcjonalna – strefa o znaczeniu regionalnym, w skład której wchodzi 3 powiaty: drawski; łobeski; świdwiński oraz 16 gmin: Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski, Wierzchowo, Złocieniec, Świdwin, Świdwin, Dobra, Łobez, Radowo Małe, Resko, Węgorzyno, Brzeźno, Polczyn-Zdrój, Rąbino, Sławoborze.

Operator – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

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

PKP Intercity – PKP Intercity polski przewoźnik kolejowy należący do grupy PKP.

PolRegio – pasażerski przewoźnik kolejowy przewozy Regionalne sp. z o.o.

Przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie

przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

PT / Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru Partnerstwa Strefy Centralnej.

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

UPTZ - Ustawa / Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022 poz. 1343).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2022 poz. 559 t.j.).

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

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

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

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

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



Zrównoważony transport – idea efektywnej, ekonomicznej i ekologicznej komunikacji.

Związek – Związek Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej



1. Wstęp

1.1. Cel planu transportowego

Głównym celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gmin i Powiatów wchodzących w skład Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwości dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Gmin.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę, gdzie następuje integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

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

- zapewnienia ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów;
- zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej;
- zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym;

- konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gmin;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność);
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

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

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

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



1.2. Metodologia tworzenia i zakres Planu transportowego

Przy opracowywaniu Planu transportowego wykorzystano dane i materiały, które zostały przekazane przez Gminy oraz Powiaty oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy jest dokumentem składającym się z:

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

Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono:

- plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszonego przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego¹¹;
- przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i

międzynarodowych przewozach pasażerskich.

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres Planu obejmuje obszarowo teren gmin wchodzących w skład Związku;

- Powiat Drawski;
- Powiat Łobeski;
- Powiat Świdwiński;
- Gmina Czaplinek;
- Gmina Drawsko Pomorskie;
- Gmina Kalisz Pomorski;
- Gmina Wierzchowo;
- Gmina Złocieniec;
- Gmina Świdwin;
- Gmina Dobra;
- Gmina Łobez;
- Gmina Radowo Małe;
- Gmina Resko;
- Gmina Węgorzyno;
- Gmina Brzeżno;
- Gmina Polczyn-Zdrój;
- Gmina Rąbino;
- Gmina Sławoborze;
- Gmina Miejska Świdwin.

Plan transportowy obejmuje:

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

¹¹ Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego Uchwała nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”.



- planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.



1.3. Konsultacje społeczne

Niniejszy Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej jako akt prawa miejscowego, w dniach poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom obszaru objętego niniejszym dokumentem możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie Planu transportowego została ogłoszona w

.....

.....

.....

oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.



2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym

2.1. Informacje ogólne

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 opracowano ideę Kontraktów Samorządowych (KS). Kontrakt Samorządowy ma być narzędziem dla planowania i realizacji zintegrowanych przedsięwzięć istotnych dla rozwoju danego obszaru, tworzonym w oparciu o współpracę wszystkich partnerów procesów rozwojowych obecnych na danym obszarze.

22 marca 2016 r. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego zatwierdził wyniki prac Komisji Oceny koncepcji Kontraktów Samorządowych (KKS) i wyłonił najlepsze koncepcje Kontraktów Samorządowych, w tym Strefę Centralną. Spośród wybranych KKS, Strefa Centralna² jest obszarem o największym terytorium i tym samym największym dofinansowaniu.

*„Centralna Strefa Funkcjonalna wyznaczona została w oparciu o model potencjału ludnościowego i gospodarczego oraz izochronę czasową 30 minut dostępności do sześciu głównych ośrodków tworzących rdzeń tej strefy, tj. Czaplinka, Drawsko Pomorskie, Łobza, Połczyn-Zdrój, Świdwin i Złocieniec. Te sześć miast posiada wzajemnie uzupełniające się wyposażenie w usługi (usługi zdrowia, edukacji, kultury handlu), dzięki czemu łączna oferta jest znacząca, co przy niewielkich odległościach miast od siebie, daje lepszą dostępność do usług. Utrzymanie pełnej gamy usług przez każde miasto osobno byłoby niemożliwe i nieracjonalne ekonomicznie”.*³

Obszar Strefy Centralnej położony jest w centralnej części województwa zachodniopomorskiego, z dala od największych ośrodków miejskich (Szczecina i Koszalina). Powierzchnia Strefy Centralnej wynosi 3 932 km², co stanowi 17,17% ogólnej powierzchni województwa zachodniopomorskiego.

W skład Strefy Centralnej wchodzi 19 jednostek samorządu terytorialnego z terenu powiatów:

- drawskiego;
- łobeskiego;
- świdwińskiego;

zatem w skład Strefy Centralnej wchodzi:

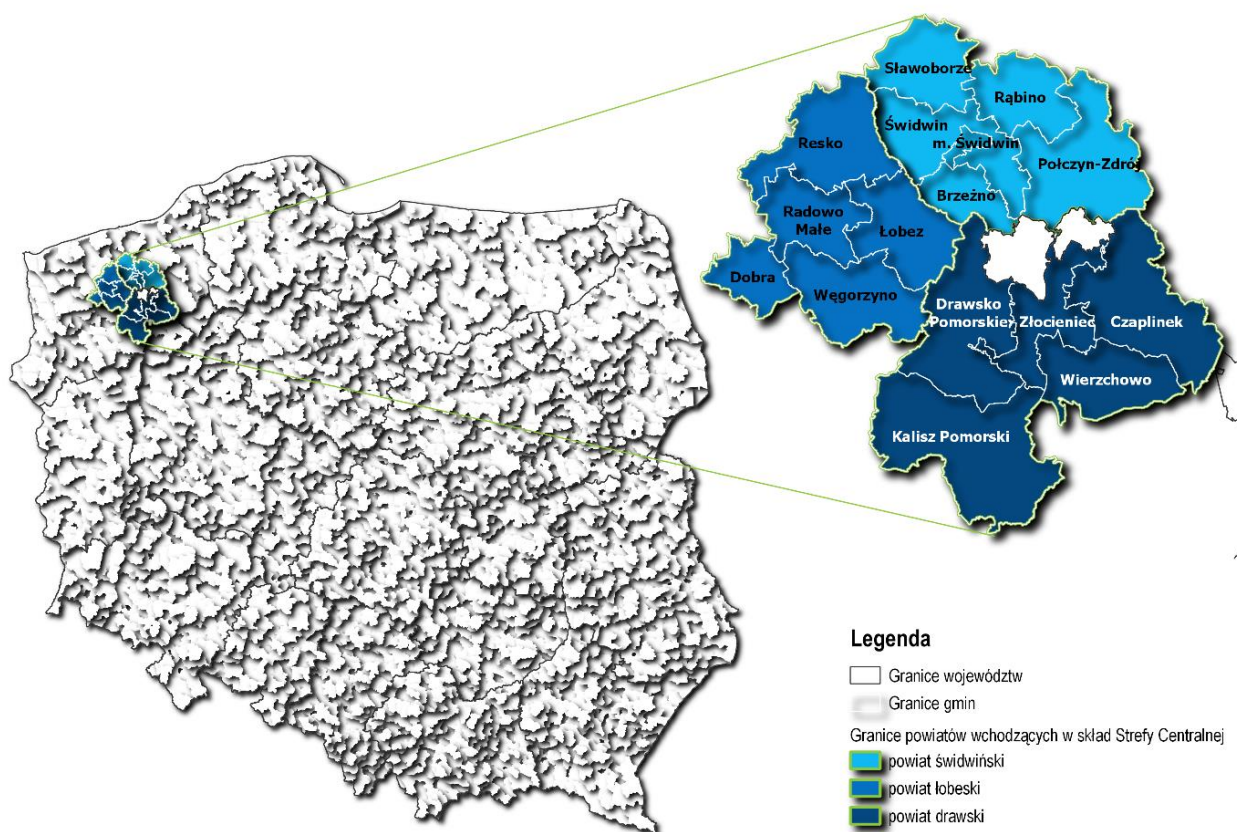
- Czaplinek (gmina miejsko-wiejska);
- Drawsko Pomorskie (gmina miejsko-wiejska);
- Kalisz Pomorski (gmina miejsko-wiejska);
- Wierzchowo (gmina wiejska);
- Złocieniec (gmina miejsko-wiejska);
- Świdwin (gmina wiejska);
- Świdwin (gmina miejska)
- Dobra (gmina miejsko-wiejska);
- Łobez (gmina miejsko-wiejska);
- Radowo Małe (gmina wiejska);
- Resko (gmina miejsko-wiejska);
- Węgorzyno (gmina miejsko-wiejska);
- Brzeźno (gmina wiejska);
- Połczyn-Zdrój (gmina miejsko-wiejska);
- Rąbino (gmina wiejska);
- Sławoborze (gmina wiejska).

Rdzeń Strefy Centralnej tworzy sześć miast: Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Łobez, Połczyn-Zdrój, Świdwin i Złocieniec. Miasta tworzące rdzeń tej strefy charakteryzują się stosunkowo równorzędną rolą i wzajemnie uzupełniającym się wyposażeniem w usługi.

² Struktura obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym jest realizacją art. 49d ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Stanowi podstawę wytycznych kształtowania polityki rozwoju województwa zachodniopomorskiego, w tym poprzez formułowanie kierunków w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

³ Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, <http://rbgp.pl/strefa-centralna-obszar-funkcjonalny/> [dostęp: 20.03.2023 r.].





Rysunek 1 Położenie Strefy Centralnej na tle województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne.

W Strefie Centralnej znajduje się 1 gmina miejska (Świdwin), 6 gmin wiejskich oraz 9 gmin miejsko-wiejskich. Niemal 97% powierzchni zajmują obszary wiejskie – obszary miejskie, to ponad 3% obszaru.

Tabela 1 Informacje ogólne

Nazwa jednostki	Typ jednostki	Powierzchnia	Liczba miejscowości	Liczba sołectw	Gęstość zaludnienia
Powiaty					
drawski	powiat	1764	186	93	31
łobeski	powiat	1065	143	86	32
świdwiński	powiat	1093	203	83	40
Gminy					
Czaplinek	gmina miejsko-wiejska)	365	52	29	31
Drawsko Pomorskie	gmina miejsko-wiejska	409	49	18	41
Kalisz Pomorski	gmina miejsko-wiejska	491	30	15	14
Wierzchowo	gmina wiejska	229	19	13	18

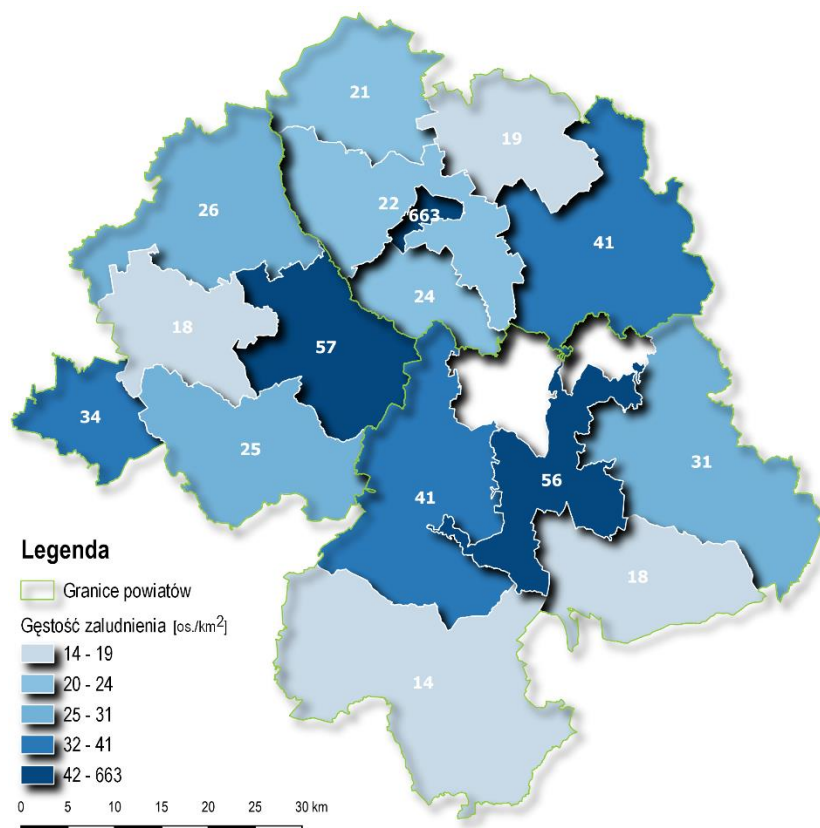
Nazwa jednostki	Typ jednostki	Powierzchnia	Liczba miejscowości	Liczba sołectw	Gęstość zaludnienia
Złocieniec	gmina miejsko-wiejska	280	36	18	56
Świdwin	gmina wiejska	247	48	18	22
M. Świdwin	gmina miejska	22	1	0	663
Dobra	gmina miejsko-wiejska	116	12	9	34
Brzeżno	gmina wiejska	111	20	11	24
Połczyn-Zdrój	gmina miejsko-wiejska	344	80	25	41
Rąbino	gmina wiejska	180	27	15	19
Sławoborze	gmina wiejska	189	27	14	21
Łobez	gmina miejsko-wiejska	227	30	21	57
Radowo Małe	gmina wiejska	181	28	21	18
Resko	gmina miejsko-wiejska	285	40	16	26
Węgorzyno	gmina miejsko-wiejska	256	33	19	25

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

Średnia gęstość zaludnienia na obszarze opracowania wynosi 69 [os.km²]. Największe zagęszczenie ludności obserwowane jest w gminie Złocieniec i Łobez oraz

mieście Świdwin. Najmniejszą gęstością zaludnienia charakteryzuje się gmina Kalisz Pomorski.





Rysunek 2 Gęstość zaludnienia gmin wchodzących w skład Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

2.2. Demografia

Spośród aspektów mających znaczący i bezpośredni wpływ na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego należy wskazać zachodzące zmiany w liczbie ludności. Według danych GUS Strefę Centralną 31 grudnia 2021 r. zamieszkiwało łącznie było 132 581 mieszkańców⁴, tym samym ludność Strefy Centralnej stanowi 8,04% ludności całego województwa zachodniopomorskiego⁵.



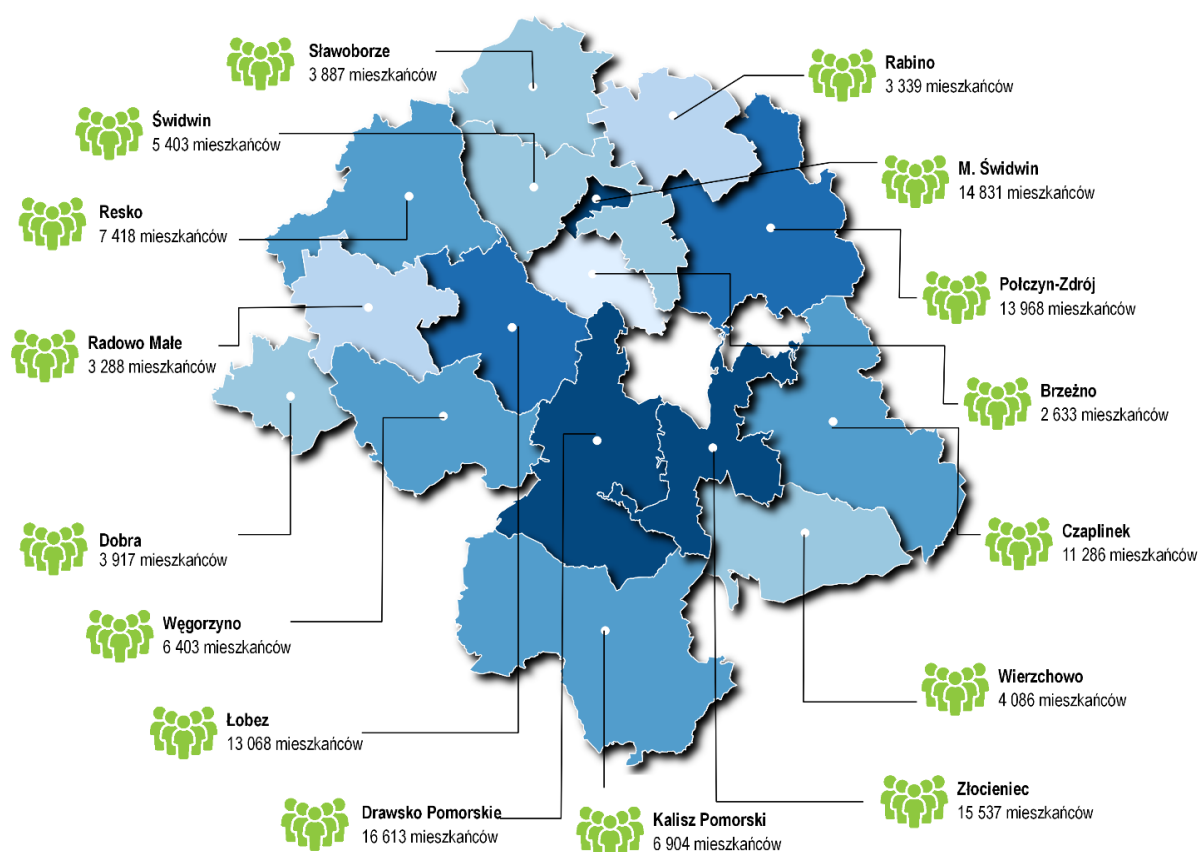
Kobiety
67 273



Mężczyźni
65 308

⁴ GUS, stan na 31 grudnia 2021 r.

⁵ Zgodnie z danymi GUS województwo zachodniopomorskie zamieszkuje 1 650 021 osób. Stan na 31.12.2021 r.

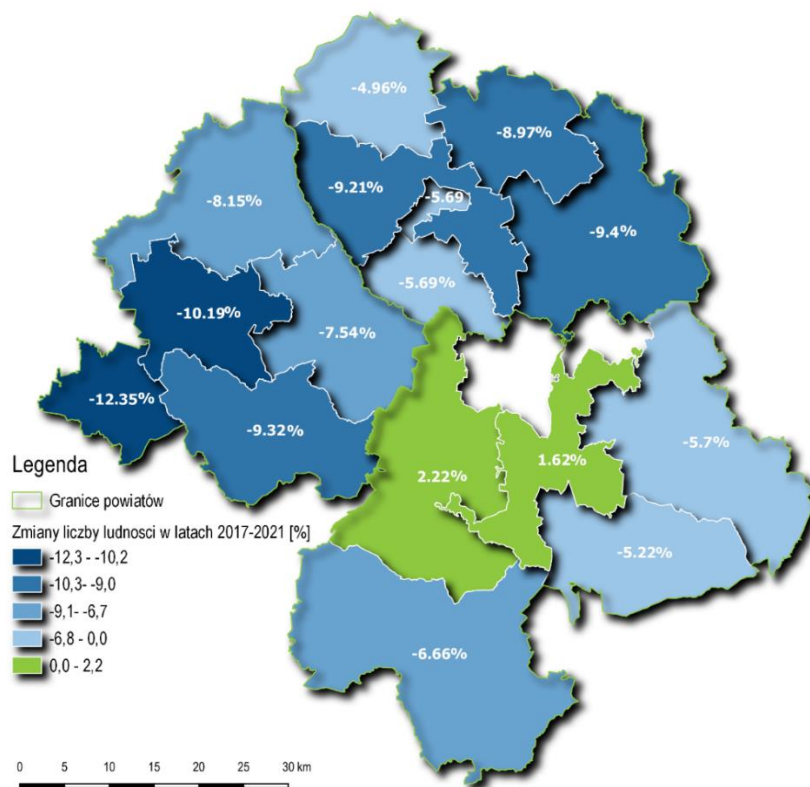


Rysunek 3 Liczba ludności na terenie Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

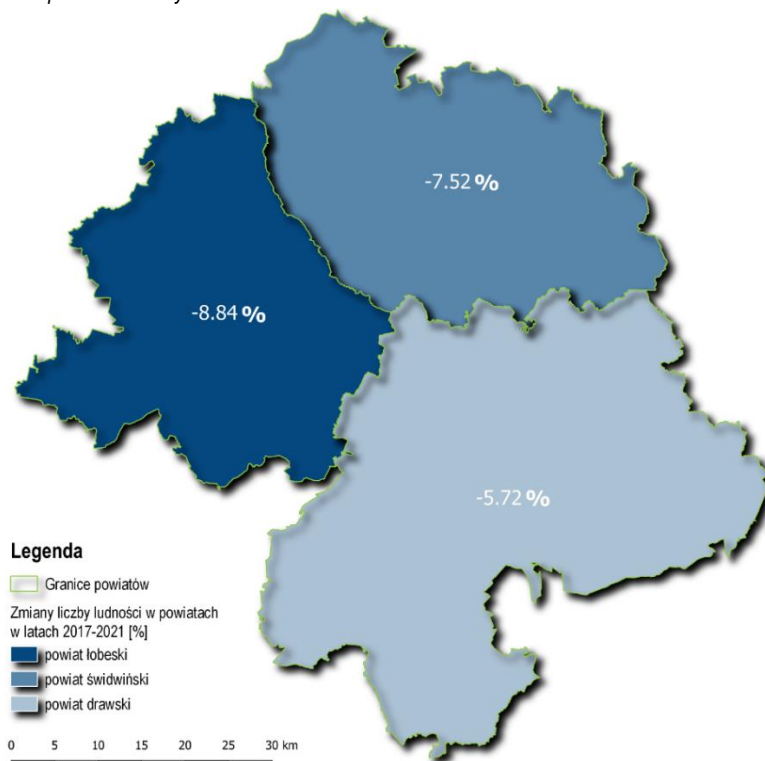
Od 2017 roku obserwuje się spadek liczby mieszkańców Strefy Centralnej. W 2017 roku Strefę Centralną zamieszkiwało 140 261 osób, co oznacza spadek o 5,48% w stosunku do końca 2021 roku. Największy spadek liczby mieszkańców został odnotowany z terenu

gminy Dobra (12,35%). Wzrost liczby ludności odnotowano na obszarze jedynie dwóch gmin – na terenie gminy miejsko-wiejskiej Drawsko Pomorskie (2,22%) i gminy miejsko-wiejskiej Złocieniec (1,62%).



Rysunek 4 . Zmiany liczby ludności na obszarze Strefy Centralnej w latach 2017-2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.



Rysunek 5 Zmiany liczby ludności na obszarze Strefy Centralnej w latach 2017-2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

Pozostałe wskaźniki demograficzne wykazują, iż średnio na obszarze Strefy Centralnej przypada 101 kobiet na 100 mężczyzn. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, iż średnia liczba osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym wynosi 70, zatem wskaźnik

ten kształtuje się na tym samym poziomie co w całym województwie zachodniopomorskim i jest nieco wyższy od wskaźnika odnotowanego w tym czasie w Polsce (69,3).

Tabela 2 Wybrane wskaźniki demograficzne

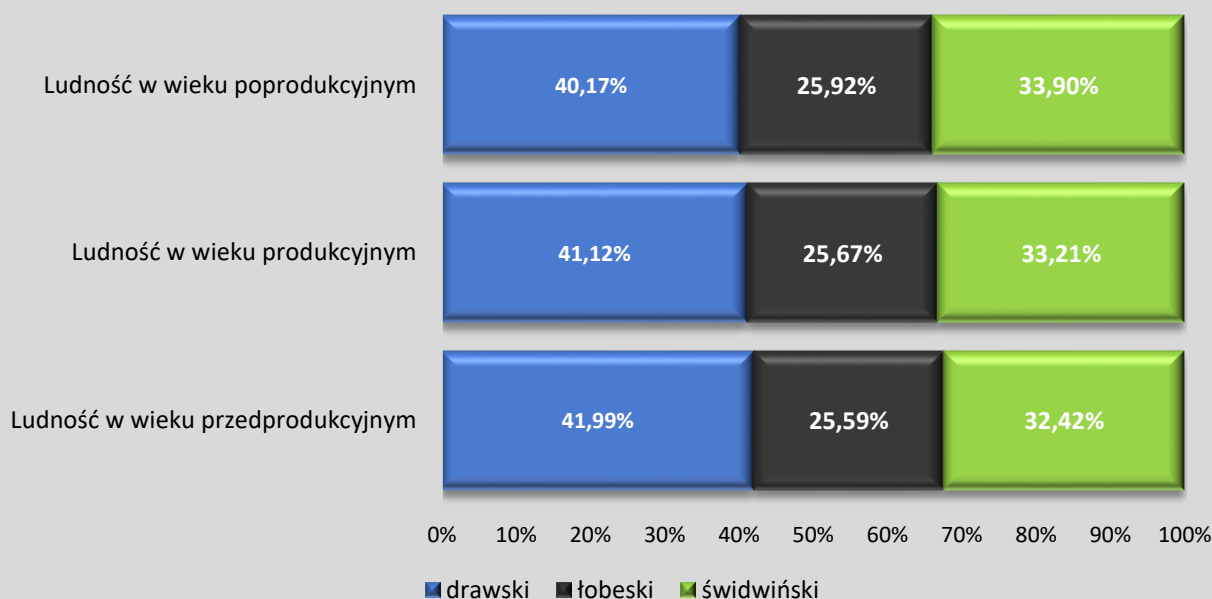
Nazwa jednostki	Ludność - mężczyźni	Ludność - kobiety	Kobiety na 100 mężczyzn	Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym
Powiaty				
drawski	26 674	27 752	104	71,1
łobeski	16 952	17 142	101	71,7
świdwiński	21 682	22 379	103	71,5
Gminy				
Czaplinek	5 569	5 717	103	71,7
Drawsko Pomorskie	8 139	8 474	104	70,6
Kalisz Pomorski	3 339	3 565	107	71,9
Wierzchowo	2 078	2 008	97	70,8
Złocieniec	7 549	7 988	106	70,9
Świdwin	2 766	2 637	95	65,4
M. Świdwin	7 044	7 787	111	74,0
Dobra	1 952	1 965	101	68,5
Brzeźno	1 337	1 296	97	72
Połczyn-Zdrój	6 848	7 120	104	74,9
Rąbino	1 736	1 603	92	63,3
Sławoborze	1 951	1 936	99	66,5
Łobez	6 370	6 698	105	75,3
Radowo Małe	1 661	1 627	98	72,5
Resko	3 744	3 674	98	70,1
Węgorzyno	3 225	3 178	99	68

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Strefy Centralnej wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym.

Na koniec 2021 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 17,90% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 58,35%, zaś w wieku poprodukcyjnym 23,75%.





Wykres 1. Struktura ludności Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

W ostatnich latach (od 2017 roku) zmniejszyła się na terenie Strefy Centralnej liczba osób w wieku przedprodukcyjnym (łącznie o 5,11%) przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym (o 11,86%). Największy spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym odnotowuje się na terenie gminy miejsko-wiejskiej Dobra (-14,02%), gminy wiejskiej Rąbino (-12,80%) oraz gminy wiejskiej Radowo Małe (-12,55%). Wzrost liczby osób w wieku przedprodukcyjnym odnotowano w tym okresie na terenie dwóch gmin – gminy miejsko-wiejskiej Drawsko Pomorskie (3,57%) oraz gminy miejsko-wiejskiej Złocieniec (6,47%).

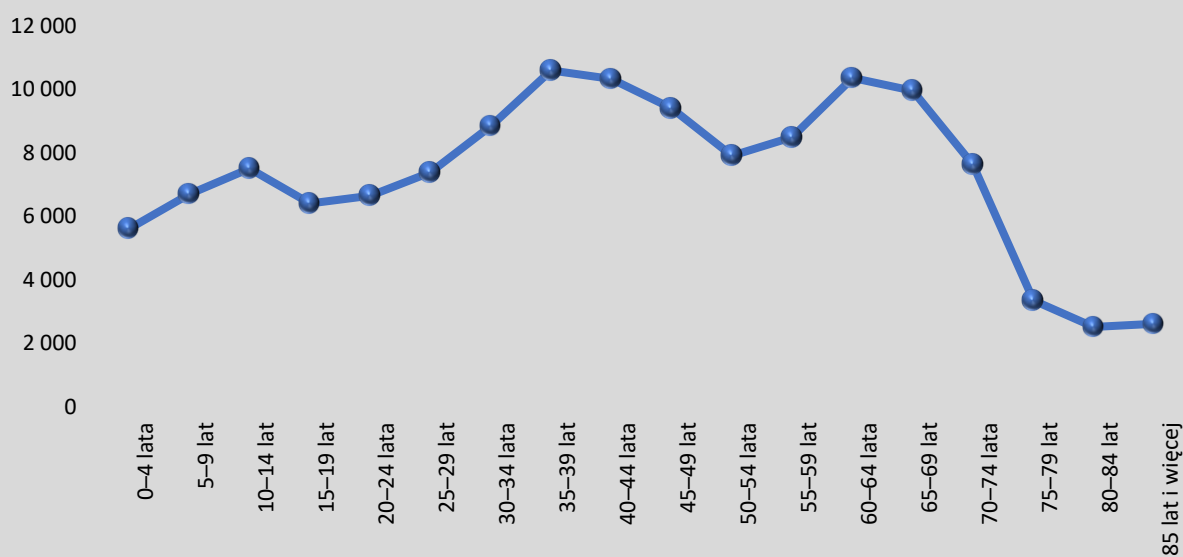
Analiza zmian liczby ludności w wieku poprodukcyjnym wykazała, iż najwięcej osób w tej grupie wiekowej przybyło w ostatnich latach na obszarze gminy miejsko-wiejskiej Złocieniec (18,20%), gminy miejsko-wiejskiej

Drawsko Pomorskie (17,89%) oraz gminy wiejskiej Sławoborze (17,11%). Najmniejszy przyrost osób w wieku poprodukcyjnym odnotowano w gminie wiejskiej Rąbino (1,40%).

Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe.

Tendencje te wskazują na potrzebę dostosowania układu komunikacyjnego i oferty przewozowej, w szczególności w zakresie tras i częstotliwości





Wykres 2 Struktura wieku

Źródło: opracowanie własne

Tabela 3 Struktura Wiekowa

	0-4 lata	5-9 lat	10-14 lat	15-19 lat	20-24 lata	25-29 lat	30-34 lata	35-39 lat	40-44 lata	45-49 lat	50-54 lata	55-59 lat	60-64 lata	65-69 lat	70-74 lata	75-79 lat	80-84 lat	85 lat i więcej
Czaplinek	486	634	609	647	621	609	763	857	929	772	664	709	683	817	631	276	207	192
Drawsko Pomorskie	671	836	972	731	846	915	1082	1402	1336	1226	992	1010	1282	1276	985	431	311	309
Kalisz Pomorski	349	421	440	342	372	377	480	558	535	521	388	433	505	466	351	156	107	103
Wierzchowo	181	202	233	209	194	249	289	296	287	297	250	283	321	314	220	117	76	68
Złocieniec	656	799	876	685	747	821	1068	1333	1196	1102	896	1007	1323	1089	932	383	307	317
Świdwin	216	256	345	307	279	348	366	458	403	343	330	370	446	419	231	103	70	113
M. Świdwin	603	760	833	729	662	766	1095	1242	1152	1043	859	893	1161	1129	906	428	283	287
Dobra	175	203	211	183	232	228	249	315	302	290	259	236	290	295	216	97	71	65
Brzeźno	541	640	768	565	606	708	808	1031	1076	912	755	842	1070	1070	786	355	282	253
Półczyn-Zdrój	154	173	172	162	159	203	213	250	238	236	198	214	256	276	190	70	53	71
Rąbino	340	352	410	357	399	413	483	578	552	492	434	543	603	513	441	191	140	175
Ślawoborze	280	309	366	357	357	387	426	500	466	436	406	428	488	423	342	157	136	139
Łobez	122	145	170	134	124	177	201	207	164	188	159	173	201	188	129	57	40	54
Radowo Małe	558	602	713	603	644	750	849	1035	1141	1031	887	872	1152	1182	924	383	307	335
Resko	125	190	169	183	182	208	251	209	245	260	206	235	262	238	171	75	71	59
Węgorzyno	161	184	230	219	232	231	236	335	320	264	235	250	330	272	180	76	58	74

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

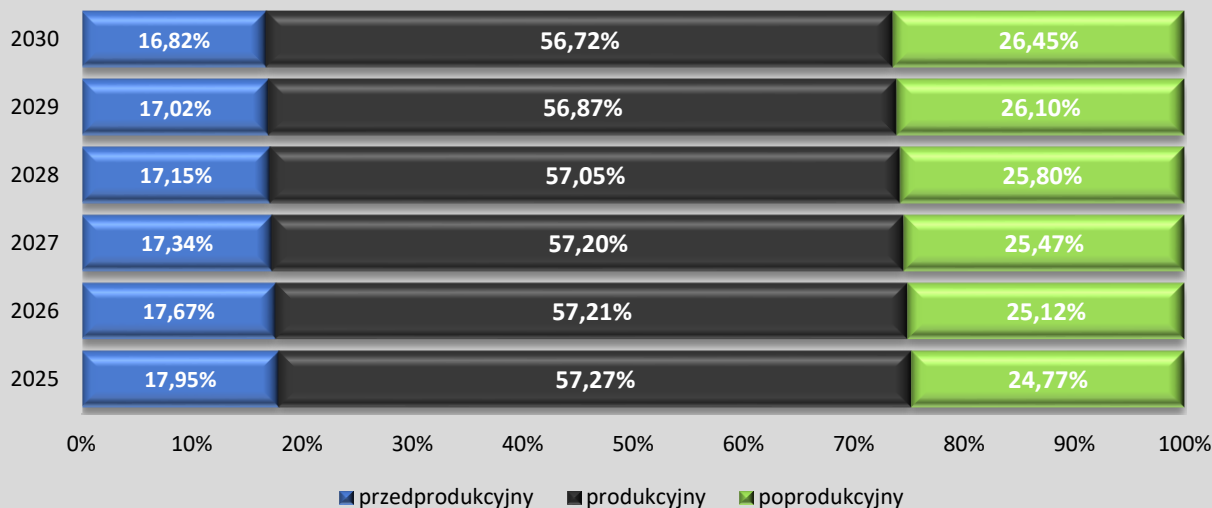
Prognozy demograficzne

W celu prawidłowego zaplanowania sieci publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar.

W pierwszej kolejności przeanalizowana została Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030. Prognoza ta została opracowana w oparciu o długoterminowe założenia Prognozy ludności Polski na lata 2014-2050 oraz Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na

lata 2014-2050. Wymienione prognozy były tworzone w latach 2013-2014 i zostały opublikowane w IV kw. 2014 r. Prezentowana prognoza przyjmuje jako punkt wyjścia stan ludności w dniu 31.12.2016 r. w obowiązującym wówczas podziale administracyjnym. Wyżej wspomniana prognoza przedstawia szczegółowe wyniki prognozy ludności w podziale na ekonomiczne i biologiczne grupy

wieku. W „Prognozie ludności gmin na lata 2017 – 2030” opracowanej przez GUS wskazuje się na kontynuację dotychczasowych tendencji – rokrocznie zwiększać się będzie liczba osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym.



Wykres 3 Prognozowane zmiany struktury ludności na obszarze Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności gmin na lata 2017 – 2030.



2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Liczba podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON kształtuje się na poziomie 14 873 szt., 5,14% z wszystkich podmiotów stanowią te zarejestrowane w sektorze rolniczym, 25,53% w sektorze przemysłowym a 16,56% w sektorze budowlanym. Średnio na terenie Strefy Centralnej zarejestrowane są 754 osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 10 tys. ludności.

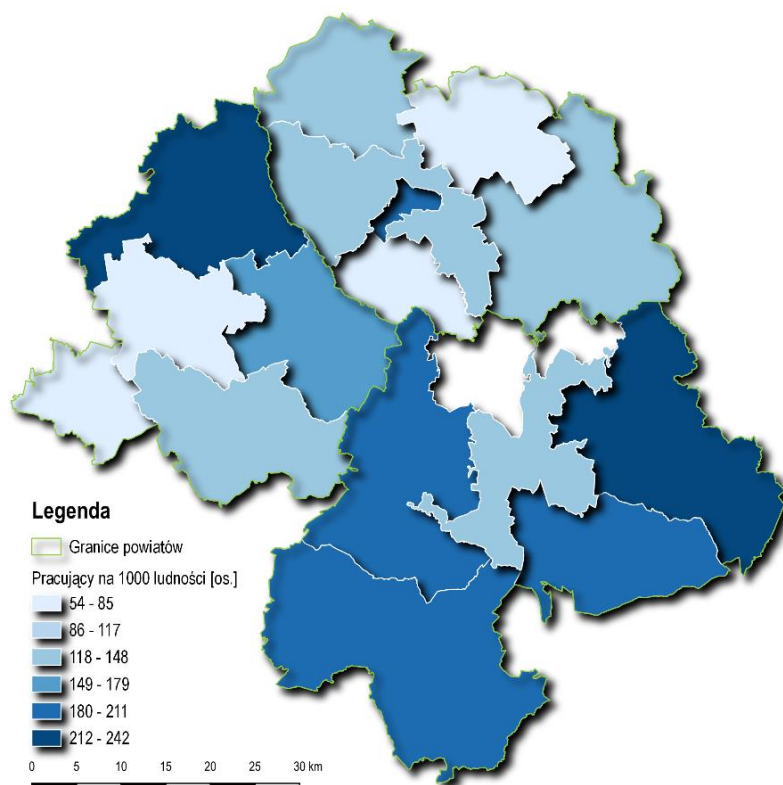
Na terenie objętym Planem transportowym wzrasta liczba podmiotów gospodarczych, a wzrost ten dotyczy głównie osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą.

Tabela 4 Wybrane wskaźniki dotyczące podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON

Nazwa jednostki	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wieku produkcyjnym [szt.]	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON [szt.]	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze rolniczym [szt.]	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze przemysłowym i budowlanym [szt.]	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze budowlanym [szt.]	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności [szt.]	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 10 tys. Ludności [osoba]
Powiaty							
drawski	2020,5	6427	328	1609	1061	1181	883
łobeski	1772	3519	218	920	595	1032	739
świdwiński	1917,8	4927	219	1268	807	118	788
Gminy							
Czaplinek	1935,5	1272	54	309	182	1127	836
Drawsko Pomorskie	2142,9	2087	89	457	319	1256	942
Kalisz Pomorski	1954,7	785	86	209	143	1137	852
Wierzchowo	1555,2	372	47	107	73	910	724
Złocieniec	2102,3	1911	52	527	344	1230	909
Świdwin	1493,7	488	47	179	128	903	705
M. Świdwin	2162,8	1844	24	392	231	1243	839
Dobra	1389,2	323	27	107	75	825	605
Łobez	2057,7	1534	63	363	215	1174	834
Radowo Małe	1458,6	278	58	70	49	845	617
Resko	1879,9	820	54	183	120	1105	786
Węgorzyno	1479,9	564	16	197	136	881	634
Brzeźno	1214,9	186	14	56	42	706	536
Połczyn-Zdrój	2230,8	1782	66	418	252	1276	860
Rąbino	1408,3	288	37	104	73	863	665
Sławoborze	1452,4	339	31	119	81	872	723

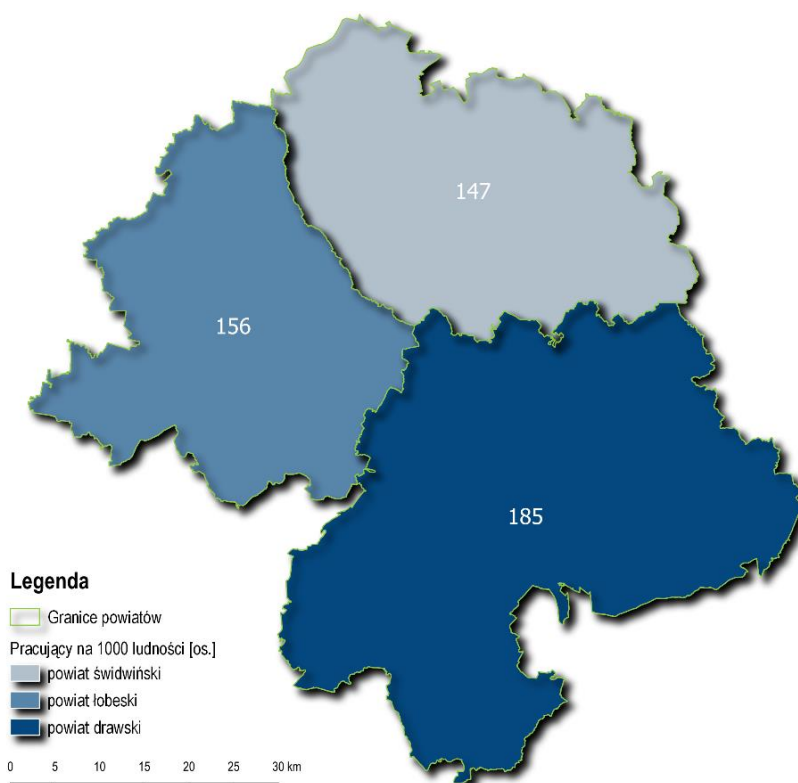
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.





Rysunek 6 Pracujący na 1000 ludności [os.]. Podział na gminy Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.



Rysunek 7 Pracujący na 1000 ludności [os.]. Podział na powiaty Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.



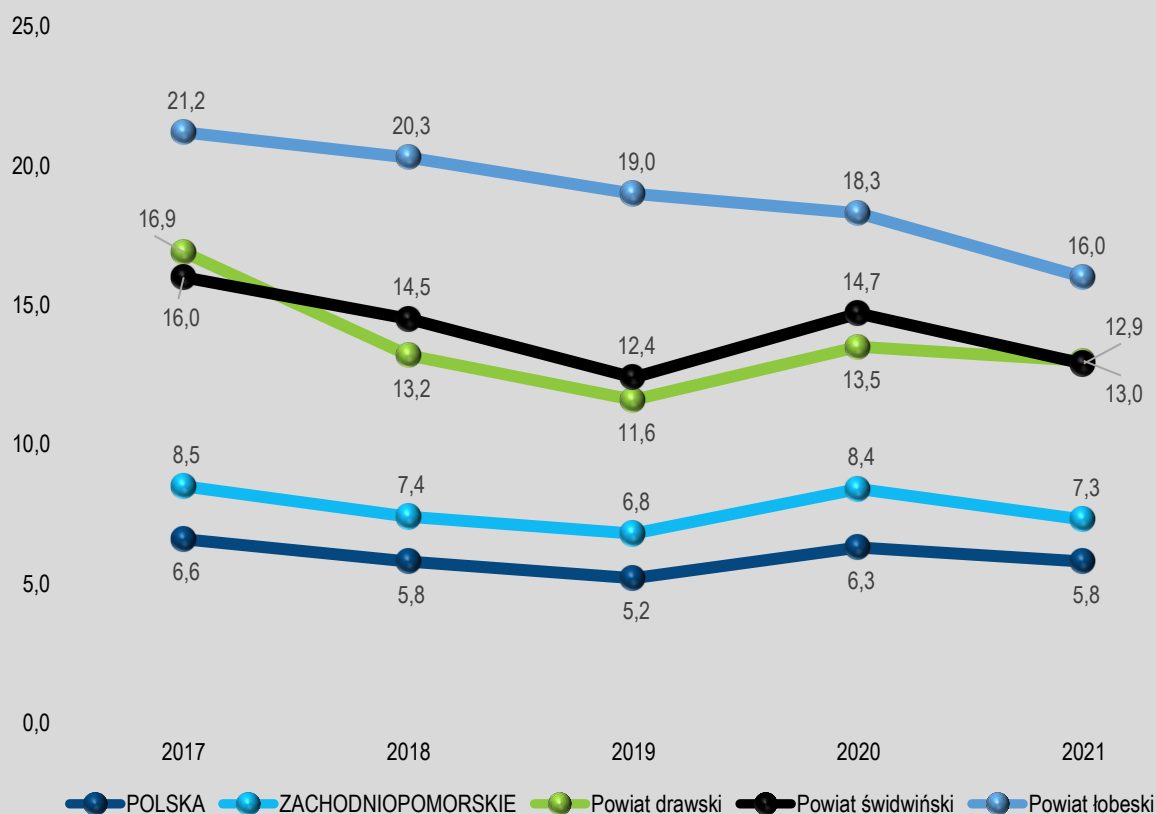
Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obowiązkowe. Z tego też powodu zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.

Na koniec 2021 r. liczba bezrobotnych w gminach objętych Planem transportowym wyniosła 5 283 osoby, co stanowiło 6,86% udziału w liczbie ludności w wieku

produkcyjnym. Wśród zarejestrowanych bezrobotnych 56,63% z nich stanowią kobiety.

Średnio na 1000 ludności pracuje 147 osób.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiatach leżących w granicach Strefy Centralnej znacząco przewyższa stopę bezrobocia odnotowywaną w województwie zachodniopomorskim i całym kraju. Dostrzec należy, że w przypadku wszystkich powiatów, województwa i kraju obserwowany jest spadek omawianego wskaźnika.



Wykres 4 Stopa bezrobocia rejestrowanego

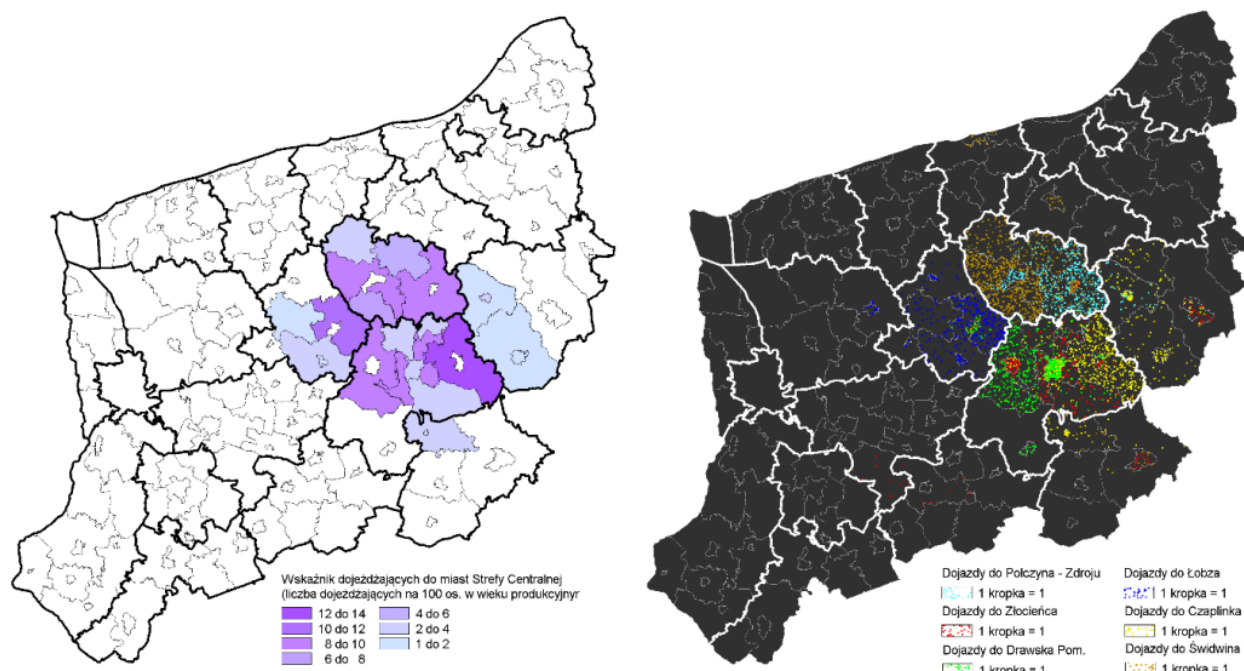
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.

Tabela 5 Wybrane wskaźniki dotyczące rynku pracy

Nazwa jednostki	Pracujący [osoba]	Bezrobotni zarejestrowani [osoba]	Bezrobotni zarejestrowani - kobiety [osoba]	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym [%]	Udział bezrobotnych zarejestrowanych kobiet w liczbie kobiet w wieku produkcyjnym [%]
Powiaty					
drawski	10088	2221	1240	7	8,5
łobeski	5302	1514	864	7,6	9,8
świdwiński	6482	1548	888	6	7,6
Gminy					
Czaplinek	2736	473	245	7,2	8,1
Drawsko Pomorskie	3448	527	302	5,4	6,8
Kalisz Pomorski	1143	320	215	8	11,6
Wierzchowo	791	186	121	7,8	11,5
Złocieniec	1970	715	357	7,9	8,6
Świdwin	763	228	136	7	7,6
M. Świdwin	2832	407	242	4,8	6
Dobra	314	156	99	6,7	9,7
Brzeźno	2284	497	264	6,7	7,7
Połczyn-Zdrój	281	156	94	8,2	11,4
Rąbino	1606	434	233	9,9	12,4
Sławoborze	817	271	174	7,1	10,4
Łobez	142	91	60	5,9	8,8
Radowo Małe	2055	528	301	6,6	8,3
Resko	228	140	66	6,8	7,8
Węgorzyno	462	154	83	6,6	7,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.





Rysunek 8 Dojazdy do pracy do miast Strefy Centralnej w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym i w liczbach bezwzględnych

Źródło: Uchwała nr XVII/214/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

2.4. Podsumowanie uwarunkowań społeczno-gospodarczych

W ramach podsumowania sytuacji społeczno-gospodarczej Strefy Centralnej należy wskazać kilka kluczowych wniosków mających bezpośredni i pośredni wpływ na rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego na tym terenie:

1. Niska gęstość zaludnienia stanowi istotny problem dla lokalizowania różnego rodzaju działalności. Z drugiej strony może być to szansa dla specjalizacji turystycznej oraz dla małych przedsiębiorstw o wyspecjalizowanej działalności.
2. Z uwagi na swoje położenie względem największych miast regionu Strefa Centralna charakteryzuje się słabą dostępnością do rynków pracy, a to w bezpośrednio wpływa depopulację obszaru.
3. Z uwagi na swoje położenie względem największych miast regionu Strefa Centralna charakteryzuje się słabą dostępnością do rynków pracy, a to w bezpośrednio wpływa na niską aktywność gospodarczą i pogłębiający się wskaźnik bezrobocia.
4. Gęstość zaludnienia obszaru – liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie Strefy Centralnej – są istotnymi informacjami w przypadku planowania publicznego transportu zbiorowego i dlatego elementy te powinny zostać uwzględnione przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej.
5. Przywołane tendencje zmian struktury demograficznej będą powodować w przyszłości zwiększanie się liczby pasażerów podróżujących nieodpłatnie i na podstawie uprawnień do przejazdów ulgowych. W związku z powyższym w dłuższej perspektywie należy spodziewać się zmniejszenia liczby podróży obligatoryjnych (np. szkoła, praca) a zwiększenia liczby podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia lub na zakupy).
6. Wzrost liczby jednoosobowych działalności gospodarczych może wpłynąć na zmniejszenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego.
7. Mając na względzie zmiany struktury wiekowej mieszkańców Strefy Centralnej należy przy planowaniu usług publicznego transportu zbiorowego zwrócić szczególną uwagę na typ i jakość taboru komunikacji zbiorowej a także na infrastrukturę transportową, która powinna być dostosowana do potrzeb osób starszych i o ograniczonej zdolności ruchowej (np. likwidacja barier przestrzennych, minimalizacja zasięgu dojścia do przystanków komunikacyjnych).
8. Mała atrakcyjność osiedleńcza obszaru Strefy Centralnej oraz niska atrakcyjność inwestycyjna obszaru może spowodować pogłębienie problemów społeczno-gospodarczych.



3. Sieć komunikacyjna na obszarze objętym Planem transportowym

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

Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z UPTZ są to przewozy to powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez Operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na obszarze Związku. Obecna sieć została określona na podstawie Zezwoleń oraz Zaświadczeń wydanych przez właściwe organy samorządu. Zezwolenia wydawane mogą być przez;

- Wójta, jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze gminy;
- Burmistrza albo prezydenta miasta, w którym siedzibę ma związek międzygminny – jeżeli przewozy mają być wykonywane na obszarze gmin tworzących taki związek;

- Prezydenta miasta na prawach powiatu – jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu;
- Starosty – jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze powiatu – z wyłączeniem przewozów wymienionych powyżej;
- Marszałka województwa – jeżeli przewozy mają odbywać się poza obszarem jednego powiatu, ale na obszarze jednego województwa.
- Marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy – jeżeli przewozy mają odbywać się poza obszarem jednego województwa.

W poniższej tabeli przedstawiono wykaz linii autobusowych, które funkcjonują w oparciu o wydane Zezwolenia przez odpowiednie organy.

Tabela 6 Wykaz linii autobusowych na terenie Związku

I.p.	Przebieg	Operator
1	Łobez – Unimie – Dobieszewo – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
2	Połczyn-Zdrój – Popielewo – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
3	Połczyn-Zdrój – Zajątkowo – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
4	Redło – Wardyń – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
5	Połczyn-Zdrój – Kołacz-Kolonia – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
6	Połczyn-Zdrój – Toporzyk – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
7	Połczyn-Zdrój – Czarnkowie – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
8	Redło – Bronowo – Redło	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
9	Połczyn-Zdrój – Rąbino – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
10	Połczyn-Zdrój – Redło – Połczyn Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
11	Połczyn-Zdrój – Redło – Połczyn-Zdrój – Nowe Ludzicko – Wardyń Górny – Wardyń Dolny – Jezierzycze – Szeligowo	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
12	Połczyn-Zdrój – Kołacz – Kocury – Gawroniec – Tychówko	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
13	Połczyn-Zdrój – Kocury – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
14	Połczyn-Zdrój – Kołaczek – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
15	Połczyn-Zdrój – Bronowo – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
16	Połczyn-Zdrój – Tychówko – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
17	Połczyn Zdrój – Nowe Resko – Połczyn-Zdrój	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
18	Połczyn-Zdrój – Gawroniec – Połczyn Zdrój przez Toporzyk	Przewóz Osób MADÓ Marcin Lewandowski



19	Połczyn-Zdrój – Ostre Bardo – Tychówko	Przewóz Osób MADO Marcin Lewandowski
20	Resko – Gardzin – Sosnówko – Łagiewniki – Starogard – Nacmierz – Krosino – Mołstowo – Resko	Przewóz Osób – Mirosław Biały
21	Resko – Miłogoszcz – Łosośnica – Siwkowice – Resko	Przewóz Osób – Mirosław Biały
22	Resko – Łabuń Wielki – Iglice – Orzeszkowo – Stołążek - Resko	Przewóz Osób – Mirosław Biały
23	Resko – Komorowo – Słowikowo – Łabuń – Resko	Przewóz Osób – Mirosław Biały
24	Resko – Policko – Słowikowo – Komorowo – Porąbka – Policko – Trzaski – Resko	Przewóz Osób – Mirosław Biały
25	Resko – Ługowina – Święciechowo – Dorowo – Lubień Górny – Łagiewniki – Piaski – Resko	Przewóz Osób – Mirosław Biały
26	Radowo Małe – Troszczyno – Maliniec – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
27	Radowo Małe – Maliniec – Wołkowo – Radowo Małe – Siedlice – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
28	Radowo Małe – Radzim – Sienno Górne – Rogowo – Orle – Pogorzelica – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
29	Radowo Małe – Sienno Górne – Rogowo – Orle – Żelmowo – Pogorzelica – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
30	Radowo Małe – Meszne – Radowo Małe – Sułkowo – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
31	Radowo Małe – Siedlice- Sułkowo – Meszne – Radowo Małe kolonia – Czachowo – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
32	Radowo Małe – Troszczyno – Gostomin – Radowo Wielkie – Borkowo Wielkie – Radowo Małe – Czachowo – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
33	Sławoborze – Ciechnowo – Słowieńsko – Mysłowice – Sławoborze	PKS Gryfice sp. z o.o.
34	Sławoborze – Krzesimowo – Kalina – Słownkowo	PKS Gryfice sp. z o.o.
35	Sławoborze – Sławoborze skrz. – Rokosowo	PKS Gryfice sp. z o.o.
36	Łobez – Poradz – Belczna – Przemysław – Starogard – Resko	Firma Usługowa – Handlowa Adam Fedeńczak
37	Radowo Wielkie – Borkowo Wielkie – Łobez	Firma Usługowa – Handlowa Adam Fedeńczak
38	Radowo Wielkie – Święciechowo – Resko	Firma Usługowa – Handlowa Adam Fedeńczak
39	Dobra – Węgorzyno – Łobez	Usługi Transportowe Roman Bińczyk
40	Łobez – Węgorzyno – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
41	Borkowo Wielkie – Radowo Małe – Czachowo – Dalno – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
42	Dobra – Krzemienna – Zapłocie – Dobra – Borkowo Małe – Mieszewo – Dobra	PKS Gryfice sp. z o.o.
43	Dobra – Zwierzynek – Dobra – Bienice – Dobra	PKS Gryfice sp. z o.o.
44	Dobra – Mieszewo – Zwierzynek - Dobra	PKS Gryfice sp. z o.o.
45	Łobez – Świętoborzec – Kąkolewice – Runowo Pomorskie – Lesięcin – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
46	Resko Ługowina – Radowo Wielkie – Strzemiele – Dalno – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
47	Łobez – Dalno – Karwowo -Smorawina – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
48	Resko – Gardzin – Sosnowo – Starogard – Belczna – Poradz – Łobżany – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.



49	Łobez – Łobżany – Prusim – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
50	Dobra – Mieszewo – Mielno – Sielsko – Runowo Pomorskie – Węgorzyno – Lesiecin – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
51	Radowo Małe – Strzemie – Zachemie – Rekowo – Borkowo Wielkie – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
52	Radowo Małe – Borkowo Wielkie – Siedlice – Rekowo – Zachemie – Czachowo – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
53	Borkowo Wielkie – Radowo Wielkie – Borkowo Małe – Siedlice – Mieszewo – Dobra	PKS Gryfice sp. z o.o.
54	Łobez – Unimie – Karnice – Trzuszczyna – Prusinowo – Poradz – Przemysław – Naćmierz – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
55	Łobez – Bełczna – Klepnica – Bełczna – Przemysław – Poradz – Prusinowo – Worowo – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
56	Łobez – Naćmierz – Przemysław – Prusinowo – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
57	Łobez – Łobżany – Prusinowo – Poradz – Bełczyna – Naćmierz – Bełczyna – Poradz – Worowo – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
58	Łobez – Radowo Małe – Maliniec – Wolkowo – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
59	Radowo Małe – Borkowo Wielkie – Siedlice – Zachemie – Radowo Małe – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
60	Łobez – Strzemie – Zachemie – Siedlice – Radowo Małe	PKS Gryfice sp. z o.o.
61	Radowo Małe – Siedlice – Borkowo Wielkie – Rekowo – Meszne – Zachemie – Siedlice – Borkowo Wielkie – Łobez	PKS Gryfice sp. z o.o.
62	Gryfice – Brodniki – Płoty – Czarne – Resko	PKS Gryfice sp. z o.o.
63	Gryfice – Lubieszewo – Chamowo – Dąbie – Łabuń – Policko – Resko	PKS Gryfice sp. z o.o.
64	Połczyn Zdrój – Przyrowo – Wardyń Górny – Żołędno – Redło – Smardzko – Świdwin	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
65	Świdwin – Bystrzno – Nielep – Głodzino – Liskowo – Modrzewiec – Dąbrowa – Rogalino – Niemieszyno – Świdwin	F.H.U. „Aran” Artur Mikołajczyk
66	Świdwin – Bystrzyna – Biały Zdrój – Słowieńsko – Sobiemirowo – Sławoborze	PKS Gryfice sp. z o.o.
67	Świdwin – Krosino – Sobiemirowo – Mysłówice – Trzciana – Sławoborze	PKS Gryfice sp. z o.o.
68	Świdwin – Biały Zdrój – Jastrzębniki – Krzecko – Sławoborze	PKS Gryfice sp. z o.o.
69	Świdwin – Bystrzyna – Biały Zdrój – Krzecko – Sidłowo	PKS Gryfice sp. z o.o.
70	Świdwin – Świdwinek Sołectwo – Świdwin	PKS Złocieniec sp. z o.o.
71	Czaplinek – Zarańsko przez: Siemczyno, Złocieniec, Suliszewo, Drawsko Pomorskie	PKS Złocieniec sp. z o.o.
72	Złocieniec – Wierzchowo przez: Osiek Drawski, Żabinek, Żabin	PKS Złocieniec sp. z o.o.
73	Złocieniec – Kalisz Pomorski ul. Kolejowa przez: Wierzchowo, Żabin, Sienica, Giżyń	PKS Złocieniec sp. z o.o.
74	Złocieniec – Wielboki przez: Żabin, Wierzchowo, Będolino, Otrzep, Świerczyna	PKS Złocieniec sp. z o.o.
75	Drawsko Pomorskie – Złocieniec przez: Zarańsko, Dołgie wieś, Borne, Kolno, Ostrowice	PKS Złocieniec sp. z o.o.
76	Drawsko Pomorskie – Kalisz Pomorski przez: Koleśno, Konotop, Pomierzyn, Kalisz Pomorski ul. Kolejowa	PKS Złocieniec sp. z o.o.
77	Drawsko Pomorskie – Łobez przez: Zagozd	PKS Złocieniec sp. z o.o.



78	Drawsko Pomorskie - Czaplinek DK przez: Złocieniec, Siemczyno, Niwka	PKS Złocieniec sp. z o.o.
79	Złocieniec - Drawsko Pomorskie przez: Złocieniec ul. Kosynierów-Ułanów, Drawsko Pomorskie, Oleszno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
80	Drawsko Pomorskie - Złocieniec przez: Lubieszewo, Stawno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
81	Drawsko Pomorskie - Złocieniec przez: Suliszewo, Rzęśnica, Rzęśnica kolonia	PKS Złocieniec sp. z o.o.
82	Złocieniec - Czaplinek przez: Siemczyno, Siemczyno kolonia, Niwka	PKS Złocieniec sp. z o.o.
83	Drawsko Pomorskie ul. Złocieniecka - Świdwin przez: Łabędzie	PKS Złocieniec sp. z o.o.
84	Drawsko Pomorskie - Połczyn Zdrój przez: Dolgie wieś, Ostrowice	PKS Złocieniec sp. z o.o.
85	Złocieniec-Koszalin przez: Siecino-Tychowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
86	Nowe Worowo - Nowe Worowo przez: Cieminko, Gawroniec, Toporzyk, Kłokowo, Lipno, Smółdzięcino	PKS Złocieniec sp. z o.o.
87	Drawsko Pomorskie - Linowo przez: Mielenko kolonia, Mielenko Drawskie, Gudowo, Gudowo szkoła	PKS Złocieniec sp. z o.o.
88	Drawsko Pomorskie - Drawsko Pomorskie przez: Drawsko Pomorskie ul. Złocieniecka, Borne, Dolgie, Przytoń, Łabędzie, Żółte, Zarańsko	PKS Złocieniec sp. z o.o.
89	Drawsko Pomorskie - Drawsko Pomorskie przez: Drawsko Pomorskie ul. Złocieniecka, Zagózd, Gajewko	PKS Złocieniec sp. z o.o.
90	Drawsko Pomorskie - Nętno przez: Drawsko Pomorskie ul. Złocieniecka, Zarańsko, Żółte, Łabędzie kolonia, Łabędzie, Rydzewo, Lasocin	PKS Złocieniec sp. z o.o.
91	Drawsko Pomorskie - Drawsko Pomorskie przez: Żołędowo, Konotop, Konotop kolonia, Karwice, Ziemska, Oleszno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
92	Drawsko Pomorskie - Drawsko Pomorskie przez: Drawsko Pomorskie ul. Złocieniecka, Jankowo Małe, Kumki, Krzynno, Jankowo, Woliczno, Mielenko Drawskie	PKS Złocieniec sp. z o.o.
93	Drawsko Pomorskie - Ostrowice przez: Drawsko Pomorskie ul. Złocieniecka, Drawsko Pomorskie ul. Połczyńska, Grzybno, Dolgie, Borne, Kolno, Jelenino	PKS Złocieniec sp. z o.o.
94	Drawsko Pomorskie - Dalewo przez: Mielenko kolonia, Mielenko Drawskie, Suliszewo kolonia, Suliszewo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
95	Wierzchowo - Wielboki przez: Wierzchowo osiedle, Będolino, Sośnica, Otrzep, Świerczyna	PKS Złocieniec sp. z o.o.
96	Wierzchowo DK - Nowe Łaski przez: Będolino, Żabin osiedle, Żabin, Żeńsko, Garbowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
97	Wierzchowo - Wierzchowo przez: PKS Bonin, Osiek Drawski, Żabinek, Radomyśl, Żabin, Żabin osiedle	PKS Złocieniec sp. z o.o.
98	Wierzchowo DK - Wierzchowo DK przez: Będolino, Osiek Drawski, Żabin osiedle, Żeńsko, Garbowo, Nowe Łaski	PKS Złocieniec sp. z o.o.
99	Kalisz Pomorski - Dębsko przez: Kalisz Pomorski ul. Dworcowa, Kalisz Pomorski ul. Przemysłowa, Kalisz Pomorski ul. Wrocławska	PKS Złocieniec sp. z o.o.
100	Kalisz Pomorski - Biały Zdrój przez: Kalisz Pomorski ul. Pocztowa, Biały Zdrój osiedle	PKS Złocieniec sp. z o.o.
101	Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski przez: Sienica, Stara Studnica, Pęplówek, Pożrzadło Wielkie, Pomierzyn, Giżyńno, Ślizno, Kalisz Pomorski ul. Pocztowa	PKS Złocieniec sp. z o.o.
102	Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski ul. Kolejowa przez: Kalisz Pomorski ul. Dworcowa, Kalisz Pomorski ul. Brzozowa, Kalisz Pomorski ul. Przemysłowa	PKS Złocieniec sp. z o.o.
103	Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski przez: Stara Korytnica, Karwigać, Bralin, Biały Zdrój	PKS Złocieniec sp. z o.o.



104	Kalisz Pomorski - Suchowo przez: Jasnopole	PKS Złocieniec sp. z o.o.
105	Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski przez: Prostynia, Cybowo osiedle, Cybowo, Kalisz Pomorski ul. Toruńska	PKS Złocieniec sp. z o.o.
106	Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski przez: Jasnopole, Suchowo, Prostynia, Cybowo osiedle, Cybowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
107	Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski przez: Giżyńno, Sienica, Stara Studnica, Pomierzyn, Poźrzadło Wielkie	PKS Złocieniec sp. z o.o.
108	Czaplinek - Czaplinek przez: Siemczyno, Głęboć, Rzepowo, Piaseczno, Siemczyno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
109	Czaplinek - Czaplinek przez: Siemczyno, Niwka	PKS Złocieniec sp. z o.o.
110	Czaplinek - Czaplinek przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Niwka, Wrześnica, Żeliszewo, Stare Kaleńsko, Ciechorzecze, Łąka	PKS Złocieniec sp. z o.o.
111	Czaplinek - Studniczka przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Czaplinek DK, Pławno, Psie Głowy	PKS Złocieniec sp. z o.o.
112	Czaplinek - Kamienna Góra przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Piekary, Broczyno, Broczyno szkoła, Trzciniec, Byszkowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
113	Czaplinek - Nowa Wieś przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Piekary, Broczyno, Broczyno szkoła, Miłkowo, Machliny, Motarzewo, Kosin	PKS Złocieniec sp. z o.o.
114	Czaplinek - Nowa Wieś przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Piekary, Broczyno, Broczyno szkoła, Miłkowo, Machliny, Kosin	PKS Złocieniec sp. z o.o.
115	Czaplinek - Machliny przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Piekary, Broczyno, Broczyno szkoła, Miłkowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
116	Czaplinek - Nowa Wieś przez: Piekary, Broczyno, Broczyno szkoła, Trzciniec, Byszkowo, Kamienna Góra, Miłkowo, Machliny, Motarzewo, Kosin	PKS Złocieniec sp. z o.o.
117	Czaplinek - Łysinin przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Łysinin, Czarne Małe PKP, Czarne Małe	PKS Złocieniec sp. z o.o.
118	Czaplinek - Karsno przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Karsno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
119	Czaplinek - Łysinin przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Karsno, Łazice, Czarne Małe PKP, Czarne Małe	PKS Złocieniec sp. z o.o.
120	Czaplinek - Stare Gonne przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Kołomąt, Sikory, Kuszewo, Czarne Wielkie, Czarne Wielkie kolonia, Stare Gonne	PKS Złocieniec sp. z o.o.
121	Czaplinek - Prosinko przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Kołomąt, Stare Drawsko, Drahimek, Kluczewo, Brzezinka, Kluczewo, Prosino	PKS Złocieniec sp. z o.o.
122	Czaplinek - Prosinko przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Kołomąt, Stare Drawsko, Drahimek, Kluczewo, Prosino	PKS Złocieniec sp. z o.o.
123	Czaplinek - Kuźnica Drawska przez: Czaplinek ul. Wałęcka, Kołomąt, Nowe Drawsko, Stare Drawsko, Żerdno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
124	Buczyna - Buczyna przez: Wilczkowo, Brzeźno, Wieclaw, Karsibór, Rzepczyno, Brzeźno, Wilczkowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
125	Buczyna - Świdwinek Sołectwo przez: Wilczkowo, Brzeźno, Rzepczyno, Mulite, Chomętowo, Koszanowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
126	Brzeźno - Świdwinek Sołectwo przez: Rzepczyno, Mulite, Chomętowo, Koszanowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
127	Gola Dolna - Brzeźno przez: Pótleb skrzyżowanie, Pótleb, Pótleb skrzyżowanie, Słonowice, Pęczeryno kol, Pęczeryno, Pęczeryno wybud.	PKS Złocieniec sp. z o.o.
128	Buczyna - Gola Dolna przez: Wilczkowo, Brzeźno, Pęczeryno wybud, Pęczeryno, Pęczeryno kol, Słonowice, Pótleb skrzyżowanie, Pótleb, Pótleb skrzyżowanie	PKS Złocieniec sp. z o.o.
129	Brzeźno - Brzeźno przez: Wilczkowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.



130	Buczyna - Buczyna przez: Brzeźno, Wilczkowo, Brzeźno, Wieclaw, Karsibór, Rzepczyno, Brzeźno, Wilczkowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
131	Przybysław skrzyżowanie - Kowanowo przez: Cieszyno, Lekowo, Kartlewo, Ząbrowo, Berkanowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
132	Przybysław skrzyżowanie - Lekowo przez: Klepczewo, Bełtno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
133	Klepczewo - Lekowo przez: Klepczewo, Przybysław skrzyżowanie, Cieszyno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
134	Przybysław skrzyżowanie - Niemierzyno przez: Cieszyno, Lekowo, Jastrzębniki, Przymiarki, Krosino, Bystrzyno, Niemierzyno, Rogalino, Rogalino	PKS Złocieniec sp. z o.o.
135	Stary Przybysław - Stary Przybysław przez: Gola Górna, Oparzno, Lipce, Łakowo, Osowo, Bedlno, Rusinowo, Rusinowo straż, Bedlno, Osowo, Łakowo, Oparzno, Gola Górna	PKS Złocieniec sp. z o.o.
136	Psary - Bierzwica przez: Kluczkowo, Przyrzecze, Bierzwica, Rycerzewko	PKS Złocieniec sp. z o.o.
137	Psary - Rycerzewko przez: Kluczkowo, Przyrzecze, Bierzwica	PKS Złocieniec sp. z o.o.
138	Psary - Rycerzewko przez: Kluczkowo, Bierzwica	PKS Złocieniec sp. z o.o.
139	Bierzwica - Psary przez: Psary, Kluczkowo, Bierzwic, Rycerzewko	PKS Złocieniec sp. z o.o.
140	Bierzwica - Smardzko przez: Cieszeniewo, Borkowo, Sława	PKS Złocieniec sp. z o.o.
141	Bierzwica - Smardzko przez: Bronowo, Bierzwica, Cieszeniewo, Borkowo, Sława	PKS Złocieniec sp. z o.o.
142	Smardzko - Bierzwica przez: Sława, Cieszeniewo, Borkowo, Bierzwica, Bronowo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
143	Smardzko - Bierzwica przez: Sława, Cieszeniewo	PKS Złocieniec sp. z o.o.
144	Złocieniec - Kosobudy przez: Złocieniec ul. Drawska, Rzęsnica kolonia, Rzęsnica, Złocieniec ul. Okrzei	PKS Złocieniec sp. z o.o.
145	Złocieniec - Kosobudy przez: Złocieniec ul. Drawska, Rzęsnica kolonia, Rzęsnica, Darskowo, Złocieniec ul. Okrzei	PKS Złocieniec sp. z o.o.
146	Złocieniec - Lubieszewo przez: Złocieniec ul. Okrzei, Kańsk skrzyżowanie, Stawno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
147	Złocieniec - Lubieszewo przez: Złocieniec ul. Okrzei, Bobrowo, Kańsk skrzyżowanie, Stawno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
148	Złocieniec - Bobrowo przez: Złocieniec ul. Okrzei, Złocieniec ul. Czwartaków	PKS Złocieniec sp. z o.o.
149	Złocieniec - Złocieniec przez: Złocieniec ul. Okrzei, Cieszyno, Stare Worowo, Warnięg, Bolegorzyn, Nowe Worowo szkoła, Cieszyno, Siecino	PKS Złocieniec sp. z o.o.
150	Złocieniec - Złocieniec przez: Złocieniec ul. Okrzei, Cieszyno, Stare Worowo, Warnięg, Bolegorzyn, Nowe Worowo szkoła	PKS Złocieniec sp. z o.o.
151	Nowe Worowo szkoła - Nowe Worowo szkoła przez: Stare Worowo, Chlebowo, Cieminko, Smółdzięcino, Bolegorzyn, Warnięg, Skąpe	PKS Złocieniec sp. z o.o.
152	Świdwin - Buczyna przez: Świdwin ul. 3-go Marca, Świdwin ul. Niedziałkowskiego	PKS Złocieniec sp. z o.o.
153	Świdwin - Świdwinek Sołectwo przez: Świdwin ul. 3-go Marca, Świdwin ul. Niedziałkowskiego	PKS Złocieniec sp. z o.o.
154	Świdwin - Gola Dolna przez: Świdwin ul. 3-go Marca, Świdwin ul. Niedziałkowskiego, Świdwin ul. Szczecińska	PKS Złocieniec sp. z o.o.
155	Świdwin - Przybysław skrzyżowanie przez: Świdwin 3-go Marca, Świdwin ul. Niedziałkowskiego	PKS Złocieniec sp. z o.o.
156	Świdwin - Rogalino przez: Świdwin 3-go Marca, Świdwin ul. Niedziałkowskiego, Niemierzyno	PKS Złocieniec sp. z o.o.
157	Świdwin - Stary Przybysław przez: Świdwin ul. Niedziałkowskiego	PKS Złocieniec sp. z o.o.



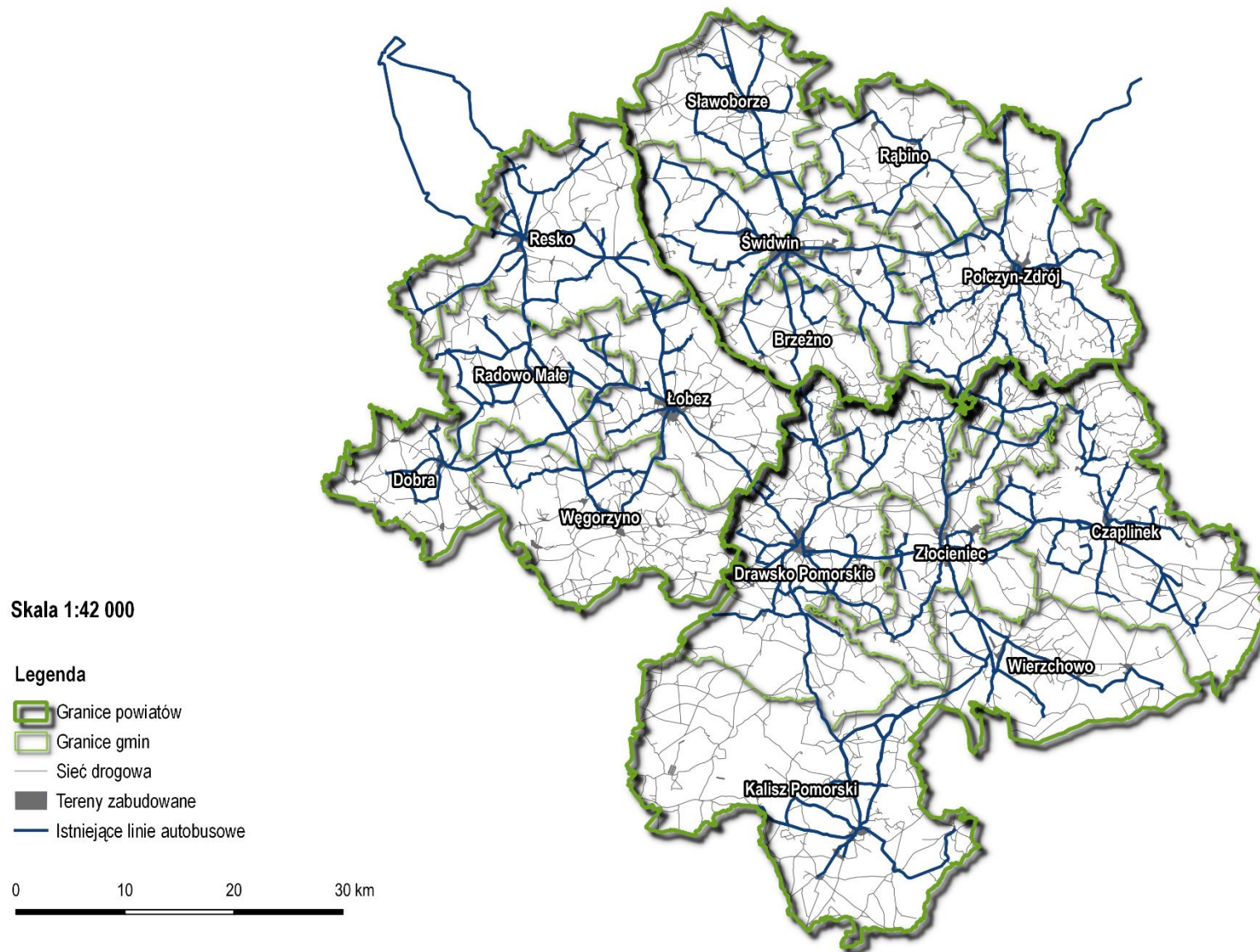
158	Świdwin - Psary przez: Świdwin ul. Niedziałkowskiego	PKS Złocieniec sp. z o.o.
159	Węgorzyno Szkoła- Ginawa Nierybno przez Ginawa	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
160	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Wiewiecko-Brzeźniak-Przytoń	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
161	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Ginawa-Brzeźniak-Rogówko-Gardno	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
162	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Ginawa-Brzeźniak-Przytoń-Rogówko	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
163	Węgorzyno Szkoła- Mieszewo przez Sielsko	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
164	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Runowo Pomorskie - Mielno-Trzebawie	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
165	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Lesięcin-Kraśnik Łobeski	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
166	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Chwarstno-Cieszyno	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
167	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Cieszyno-Chwarstno-Runowo	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
168	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Winniki-Runowo	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
169	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Węgorzyno-Dłusko-Winniki	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak
170	Węgorzyno Szkoła- Węgorzyno Szkoła przez Dłusko-Sarnikierz	„EJ” E. Zieliński, J. Paraszczak

Źródło: opracowanie własne na podstawie obowiązujących Zezwoleń oraz Zaświadczeń

Powyższa tabela wskazuje, że obecnie funkcjonuje bardzo duża liczba linii autobusowych na terenie Związku. Należy jednak mieć na uwadze, że po analizie rozkładu jazdy załączonego do każdego Zaświadczenia bądź Zezwolenia, dla wielu linii istnieje bardzo mała liczba kursów. Duża część linii autobusowych pełni rolę dowozów dzieci szkół, które są obligatoryjne i konieczne do zapewnienia przez Gminę. Pomimo, że takie linie dostępne są dla wszystkich pasażerów, to najczęściej korzystają z nich dzieci w dojazdach do szkół. Linie dowożące dzieci do szkół są uruchamiane tylko w dni nauki szkolnej, co nie gwarantuje dojazdów do pracy czy

w innych celach w dni wolne od nauki szkolnej. W powyższej tabeli wskazano kilku Przewoźników oraz Operatorów, co może powodować u pasażerów niepewność, ponieważ każdy Przewoźnik lub Operator ma swoją taryfę biletową lub różny system informacji pasażerskiej w postaci tabliczek przystankowych lub stron internetowych z rozkładami jazdy. Należy dążyć do integracji tych danych pod jedną postacią i na jednej stronie internetowej.





Rysunek 9 Obecnie funkcjonujące linie autobusowe

Źródło: opracowanie własne



3.2. Sieć kolejowa

Na terenie związku przebiegają następujące linie kolejowe;

- Linia nr 202 – Gdańsk Główny - Stargard
- Linia nr 210 – Chojnice – Runowo Pomorskie

- Linia nr 403 – Piła Północ – Ulikowo

W poniższej tabeli przedstawiono ilość pasażerów korzystających z poszczególnych stacji oraz przystanków pasażerskich.

Tabela 7 Wymiana pasażerów na stacjach oraz przystankach kolejowych na terenie Związku

nazwa stacji	gmina	wymiana pasażerska [liczba osób]	linie kolejowe	średnia dobowa liczba zatrzymań	średnia liczba pasażerów na 1 zatrzymanie
Biały Zdrój Południowy	Kalisz Pomorski	0 - 9	403	8	od 0 do 2
Bobrowo Pomorskie	Złocieniec	0 - 9	210	11	od 0 do 2
Cieszyń Łobeskie	Węgorzyno	20 - 49	202	19	od 0 do 2
Cybowo	Kalisz Pomorski	10 - 19	403	8	od 0 do 2
Czaplinek	Czaplinek	50 - 99	210	11	od 5 do 10
Czarne Małe	Czaplinek	0 - 9	210	11	od 0 do 2
Drawsko Pomorskie	Drawsko Pomorskie	150 - 199	210	11	od 10 do 15
Jankowo Pomorskie	Drawsko Pomorskie	0 - 9	210	11	od 0 do 2
Kalisz Pomorski	Kalisz Pomorski	100 - 149	403	11	od 5 do 10
Kłępnica	Łobez	0 - 9	202	6	od 0 do 2
Lesiecin	Węgorzyno	20 - 49	202	13	od 2 do 5
Łobez	Łobez	300 - 499	202	23	od 15 do 20
Nielep	Rąbino	0 - 9	202	6	od 0 do 2
Rąbino	Rąbino	100 - 149	202	14	od 5 do 10
Runowo Pomorskie	Węgorzyno	200 - 299	202, 210	35	od 5 do 10
Rzęsnica	Złocieniec	0 - 9	210	11	od 0 do 2
Suliszewo Drawskie	Drawsko Pomorskie	0 - 9	210	11	od 0 do 2
Świdwin	Świdwin	500 - 699	202	24	od 20 do 40
Węgorzyno	Węgorzyno	50 - 99	210	11	od 5 do 10
Wiewiecko	Węgorzyno	0 - 9	210	11	od 0 do 2
Worowo	Łobez	20 - 49	202	12	od 2 do 5
Złocieniec	Złocieniec	150 - 199	210	11	od 15 do 20
Żeliszew Pomorskie	Czaplinek	0 - 9	210	11	od 0 do 2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych opublikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego „Wymiana pasażerska na stacjach” za rok 2021

Zgodnie z powyższą tabelą najbardziej popularne stacje na terenie Związku to;

- Świdwin linia nr 202;
- Łobez linia nr 202;
- Runowo Pomorskie linia nr 202, 210;
- Złocieniec linia 210;
- Drawsko Pomorskie linia 210.

Są to stacje, które zlokalizowane są zarówno przy liniach zelektryfikowanych jak i liniach nie zelektryfikowanych. Istotnym elementem powyższej tabeli jest ostatnia kolumna, która wskazuje średnią liczbę pasażerów na 1 zatrzymanie przy krawędzi peronu. Na ilość pasażerów zdecydowanie wpływa wielkość jednostki samorządowej oraz ilość odjazdów z danej stacji bądź przystanku. Na terenie Związku Organizatorem



pasażerskiego transportu kolejowego jest Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego (pociągi PolRegio) oraz dla pociągów regionalnych, a dla pociągów ponadregionalnych jest to Minister Infrastruktury (PKP

Intercity). W poniższej tabeli przedstawiono bezpośrednie kierunki w jakich pasażerowie mogą podróżować ze znaczących stacji kolejowych na liniach przebiegających przez teren Związku.

Tabela 8 Bezpośrednie kierunki dla pociągów odjeżdżających z głównych stacji na terenie Związku

Nazwa stacji	Nr linii kolejowej	Kierunek
Świdwin	202	Koszalin, Szczecin Główny, Olsztyn Główny, Gdynia Główna, Gdańsk Główny, Stargard, Słupsk, Białystok, Białogard
Złocieniec	210	Szczecin Główny, Stargard, Szczecinek, Runowo Pomorskie,
Kalisz Pomorski	403	Szczecin Główny, Piła Główna, Stargard, Lublin Główny, Bydgoszcz Główna, Toruń, Warszawa,

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu kolejowego PKP PLK z dnia 22.03.2023

Powyższa tabela wskazuje, że przez linie kolejowe zlokalizowane na terenie Związku kursują pociągi do dużych i średnich miast w województwie Zachodniopomorskim jak i w sąsiednich województwach. Daje to możliwość przesiadki na pociągi do innych miejsc w całej Polsce. Należy mieć na uwadze, że rozkład jazdy pociągów jest ofertą przewozową dla mieszkańców, jego atrakcyjność wynika przede wszystkim z liczby połączeń oraz godzin odjazdów i czasów przejazdów. Z uwagi na lokalizację miejscowości wchodzących w skład Związku, mieszkańcy mogą wykorzystywać kolej w codziennych dojazdach pomiędzy mniejszymi miejscowościami, a nie do

większych ośrodków. Podróże koleją do większych ośrodków miejskich z uwagi na czas przejazdu będą odbywane głównie z uwagi na podróże okazjonalne tj. wizyta lekarska, zakupy rozrywka. Wyjątkiem mogą być mieszkańcy Czaplinka którzy w około 30 minut mogą dojechać do Szczecinka, który jest węzłem kolejowym i średnim miastem. Na terenie Związku przebiega również linia kolejowa nr 410, która jest obecnie nieczynna, łączy ona Kalisz Pomorski oraz Złocieniec. Linia w momencie pisania dokumentu (stan marzec 2023) jest w remoncie, jednak remont ten nie obejmuje przystosowania linii do obsługi ruchu pasażerskiego, a jedynie towarowego.



4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym

4.1. Projekty związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego

Na kształt i założenia przyjęte w niniejszym Planie transportowym wpływ mają opracowane krajowe, wojewódzkie i lokalne dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają informacje na temat uwarunkowań publicznego transportu publicznego na

obszarze objętym Planem transportowym oraz kierunki jego rozwoju. Przyjęty w niniejszym Planie transportowym cel główny jest zatem zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski oraz województwa zachodniopomorskiego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 to najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący planowania przestrzennego. Stanowi element zintegrowanego systemu planowania rozwoju w Polsce i Europie. Wizja Polski w 2030 r. opiera się na pięciu pożądanym cechach przestrzeni:

- konkurencyjności i innowacyjności,
- spójności wewnętrznej,
- bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwie oraz
- ładzie przestrzennym.

Celem strategicznym polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest *efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.*

W odniesieniu do systemu transportowego ogromne znaczenie dla prognozowanego w dokumencie wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe ma koncentracja ludności i działalności gospodarczej na obszarach silnie zurbanizowanych, w miastach i obszarach metropolitalnych, które powiększają się poprzez zjawisko silnej suburbanizacji zachodzące w większości dużych ośrodków miejskich. Na obszarze Pomorza Środkowego, Polski Zachodniej zadaniem polityki przestrzennego zagospodarowania jest wsparcie (ze względu na stosunkowo wysoki poziom urbanizacji i niską gęstość zaludnienia) restrukturyzacji bazy społeczno-gospodarczej i optymalizacji dostarczania usług publicznych. Na terenie województwa zachodniopomorskiego dostrzega się także problem dostępności transportowej do ośrodków koncentracji usług różnego rzędu.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego

Wśród problemów występujących na obszarze województwa zachodniopomorskiego dostrzega się problem dostępności przestrzennej, wyrażanej wskaźnikiem gęstości dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni. Zwrócona została uwaga na to, iż na terenie Zachodniopomorskiego odnotowuje się niski poziom wspomnianego wyżej wskaźnika oraz problem peryferyjności, a także wskazuje się na potrzebę budowy

dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych w miastach poza ich centrami.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu stanowić będzie narzędzie w realizacji zapisów przedstawionych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego, poprzez wdrażanie powiązanych ze sobą punktów przesiadkowych, ułatwiających korzystanie z różnych środków transportu.



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

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemu transportowego oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnych oraz na poziomie funkcjonalnym,

tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Jednym z postulowanych kierunków interwencji jest zatem budowanie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci komunikacyjnej służącej konkurencyjnej gospodarce – w tym zakresie przewiduje się działania dotyczące transportu miejskiego i aglomeracyjnego jako elementu zintegrowanego systemu transportowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego stanowi narzędzie realizacji kierunku interwencji założonego w SZRT 2030. Jego celem jest zwiększanie dostępności transportowej dla mieszkańców gmin objętym Planem transportowym poprzez poddawanie weryfikacji aktualnych połączeń i dostosowywanie sieci komunikacyjnej do pojawiających się potrzeb. Idei zrównoważonego, przyjaznego człowiekowi rozwoju sieci komunikacyjnej, służyć ma wprowadzanie do użytku pojazdów ekologicznych, nie emitujących do środowiska szkodliwych substancji.

Integrację systemu transportowego planuje się osiągnąć poprzez rozwój węzłów przesiadkowych łączących różne rodzaje środków transportu.

4.2. Zagospodarowanie przestrzenne

Zasada zrównoważonego rozwoju oznacza, że rozwój społeczny i gospodarczy nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska i ładu przestrzennego. Z tego też względu działania ukierunkowane na rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń, dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej i przestrzennej.

Zatem analiza potrzeb zachowania różnorodności biologicznej, zrównoważonego podejścia do użytkowania zasobów przyrody, przywrócenia i utrwalenia ładu przestrzennego oraz wymogów ochrony obszarów cennych przyrodniczo, w tym ich integralności i spójności jest kluczowa dla prowadzonej przez Strefę Centralną polityki zrównoważonego rozwoju.





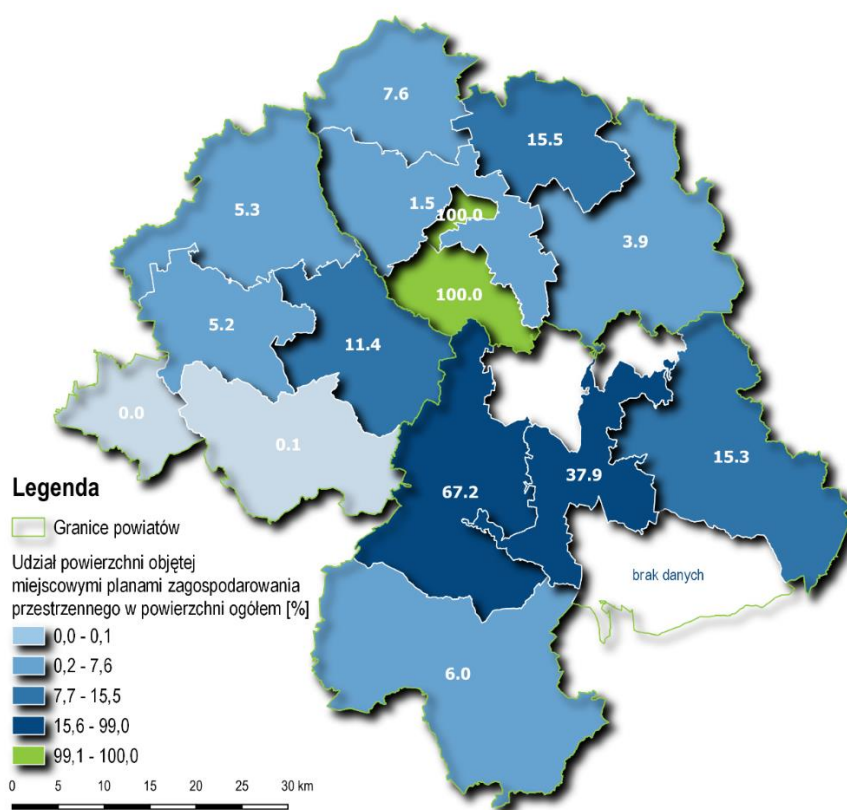
Rysunek 10 Użytkowanie przestrzeni Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10k.

Pokrycie terenu planami zagospodarowania przestrzennego

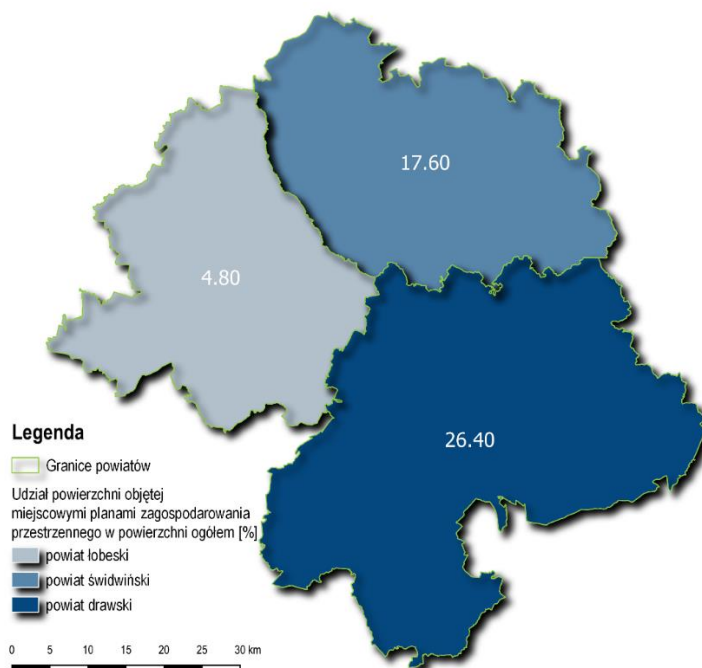
Średnie pokrycie Strefy Centralnej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego nie przekracza 20% (w 2021 r. wyniosło 16,3%). W najlepszym stopniu miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego pokryty jest powiat drawski (26,4%), natomiast w najgorszym powiat łobeski (4,8%).

Analiza jednostek gminnych pod kątem realizacji polityki przestrzennej wykazała, iż zaledwie dwie gminy charakteryzują się 100% pokryciem terenu miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, to jest gmina miejska Świdwin oraz gmina Brzeźno. Na terenie Strefy Centralnej są także gminy, które w znikomym stopniu realizują politykę przestrzenną – gmina Dobra (0,0% pokrycia mpzp) i gmina Węgorzyno (0,1% pokrycia mpzp).



Rysunek 11 . Udział powierzchni objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem [%]. Podział na gminy. Stan na 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.



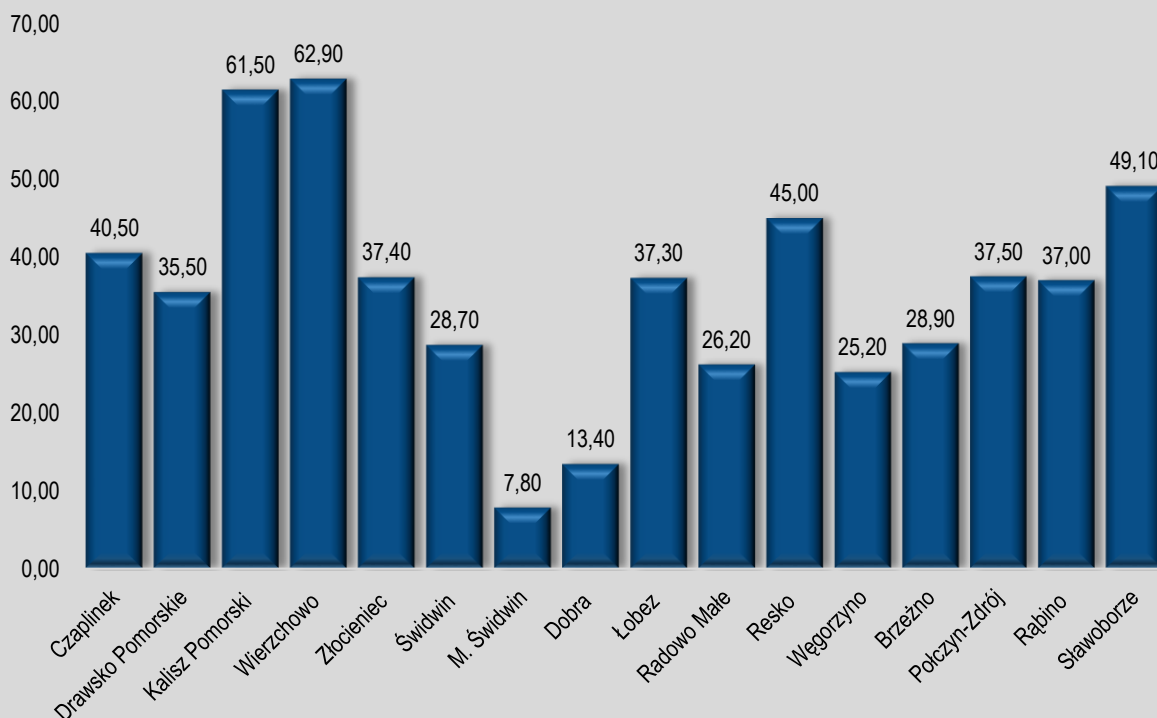
Rysunek 12 Udział powierzchni objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem [%]. Podział na powiaty. Stan na 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.

Zasoby przyrodnicze

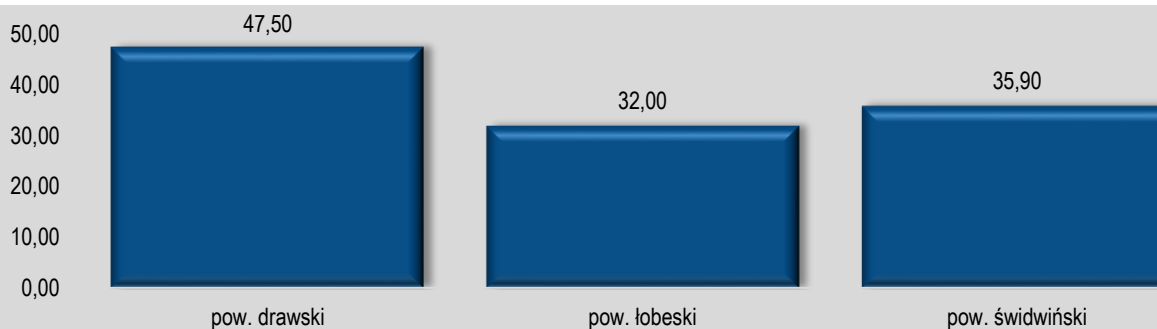
Strefa Centralna to obszar charakteryzujący się wysokimi walorami przyrodniczymi i krajobrazowymi. Szczególnie walory krajobrazowe dostrzegane są na terenie powiatu drawskiego - zalicza się do nich rzekę Drawę oraz Jezioro Drawsko. Drawa określana jest także najpiękniejszym szlakiem kajakowym Polski.

Powierzchnia powiatu świdwińskiego ma w przeważającym stopniu charakter rolniczy. Znajduje się tutaj jednocześnie dużo jezior o wysokiej czystości. Liczne pola rolne powiatu łobeskiego są otoczone kompleksami leśnymi oraz jeziorami. Przez środek powiatu przepływa rzeka Rega chętnie odwiedzana przez kajakarzy oraz wędkarzy.



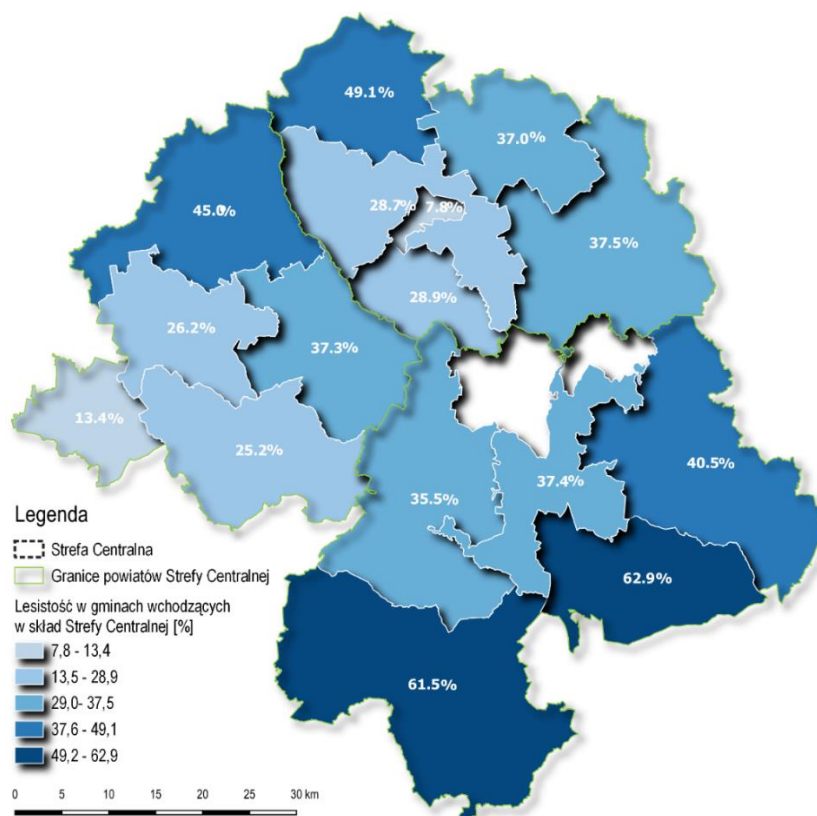
Wykres 5 Lesistość na terenie Strefy Centralnej – gminy [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



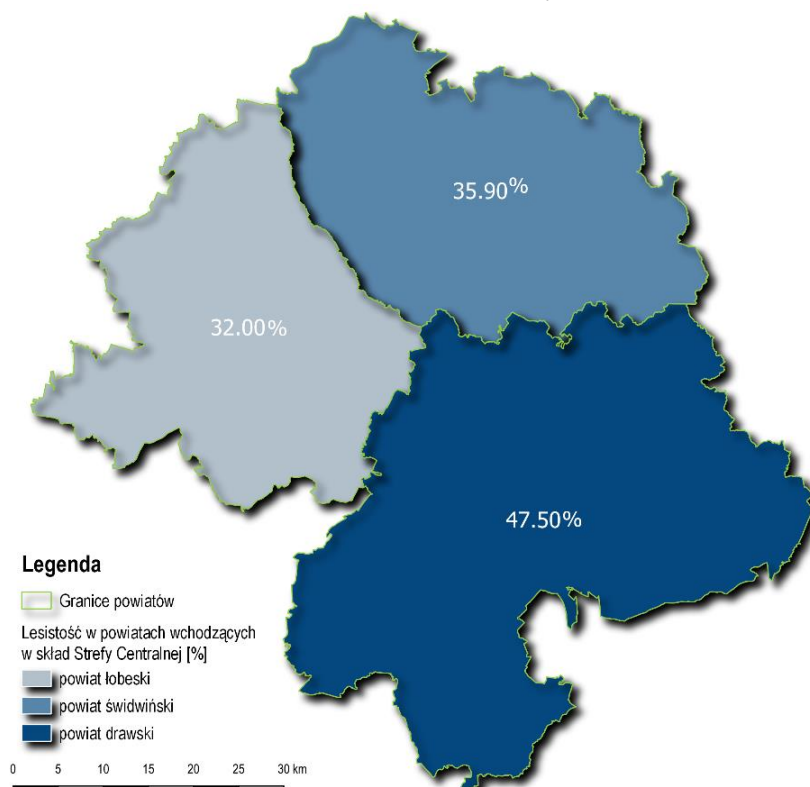
Wykres 6 Lesistość na terenie Strefy Centralnej – powiaty [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Rysunek 13 Powierzchnie lasów ogółem [ha]. Podział na gminy. Stan na 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.



Rysunek 14 Powierzchnie lasów ogółem [ha]. Podział na powiaty. Stan na 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.

Obszary chronione

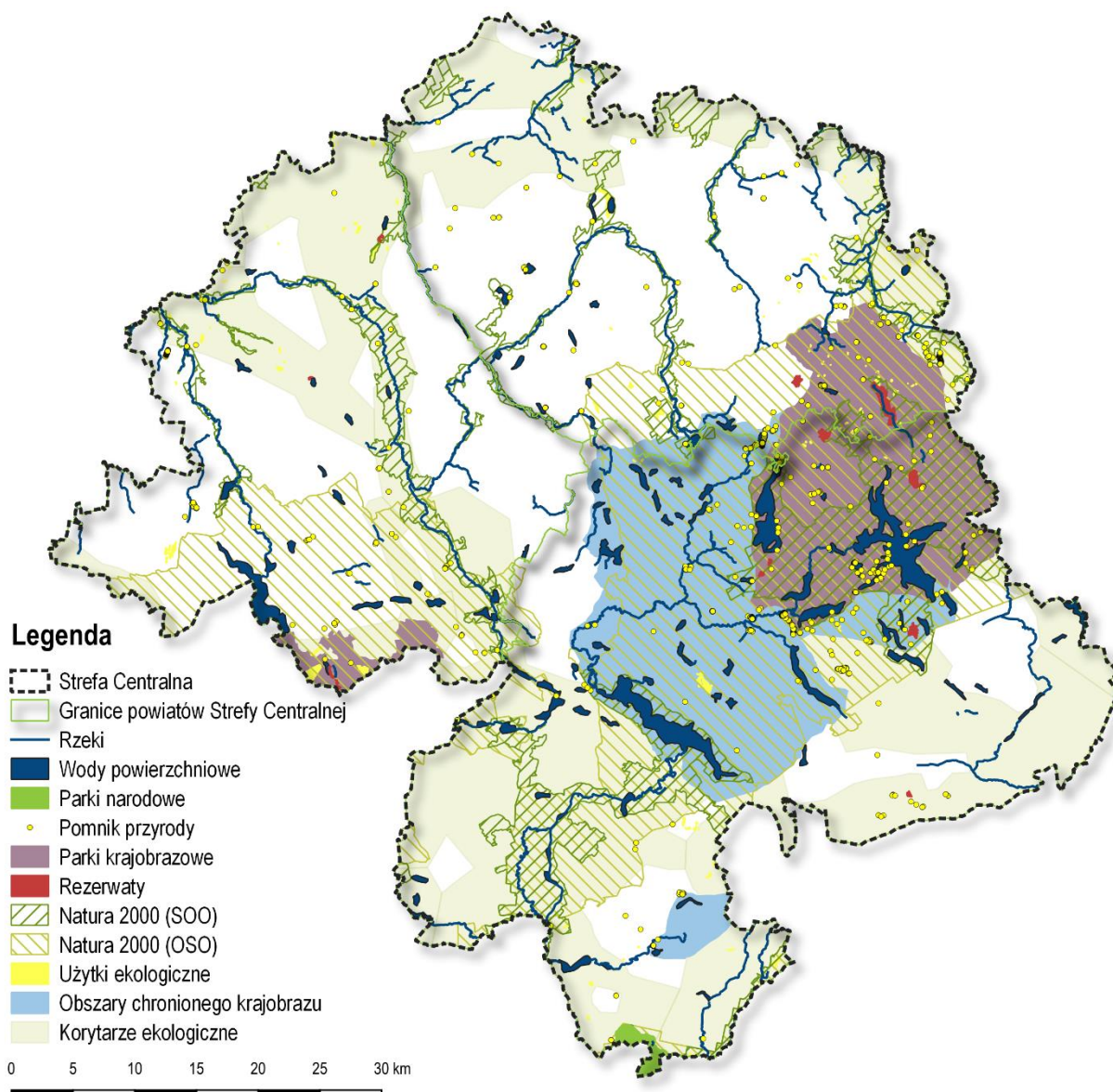
Południowa część Strefy Centralnej, powiat drawski, charakteryzuje się występowaniem otuliny Drawieńskiego Parku Narodowego. Dodatkowo rejon ten cechuje się wysokimi walorami przyrodniczymi ze względu na Drawski Park Krajobrazowy – celem utworzenia Parku jest ochrona fragmentu Pojezierza Drawskiego. Z terenem ww. parku krajobrazowego pokrywają się też obszary Natura 2000 – Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków oraz Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk. W większości w granicach powiatu drawskiego znajdują się także Obszary Chronionego Krajobrazu „Pojezierze Drawskie”.

Na obszarze powiatu łobeskiego znajduje się Iński Park Krajobrazowy, który również pokrywa się z obszarami objętymi ochroną Natura 2000.

Najważniejsze obszary chronione obejmują w znacznej części równoleżnikowy pas terenu oraz fragmenty otulające ważne rzeki w Strefie Centralnej. Punktowo zlokalizowane są także niewielkie powierzchniowo rezerваты przyrody.

Nadto w Strefie Centralnej występują liczne pomniki przyrody





Rysunek 15 Obszary chronione na terenie Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10k.

Stan i zagrożenia powietrza atmosferycznego

Ocena stanu i jakości powietrza atmosferycznego została przeprowadzona na podstawie „Rocznej oceny jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim”⁶. W ramach dokonywanej oceny całe województwo zachodniopomorskie zostało podzielone na trzy podobszary, w tym na strefę zachodniopomorską, do której zalicza się m.in. powiaty: świdwiński, łobeski i drawski.

Zanieczyszczenie powietrza pojawia się w momencie, gdy w jego zawartości znajdują się komponenty, które nie stanowią jego naturalnego składu. Źródłem emisji może być bezpośrednia działalność człowieka oraz procesy występujące naturalnie na Ziemi, tj. wybuchy wulkanów lub pożary lasów, erozja. W Polsce wpływ na jakość powietrza ma emisja antropogeniczna.

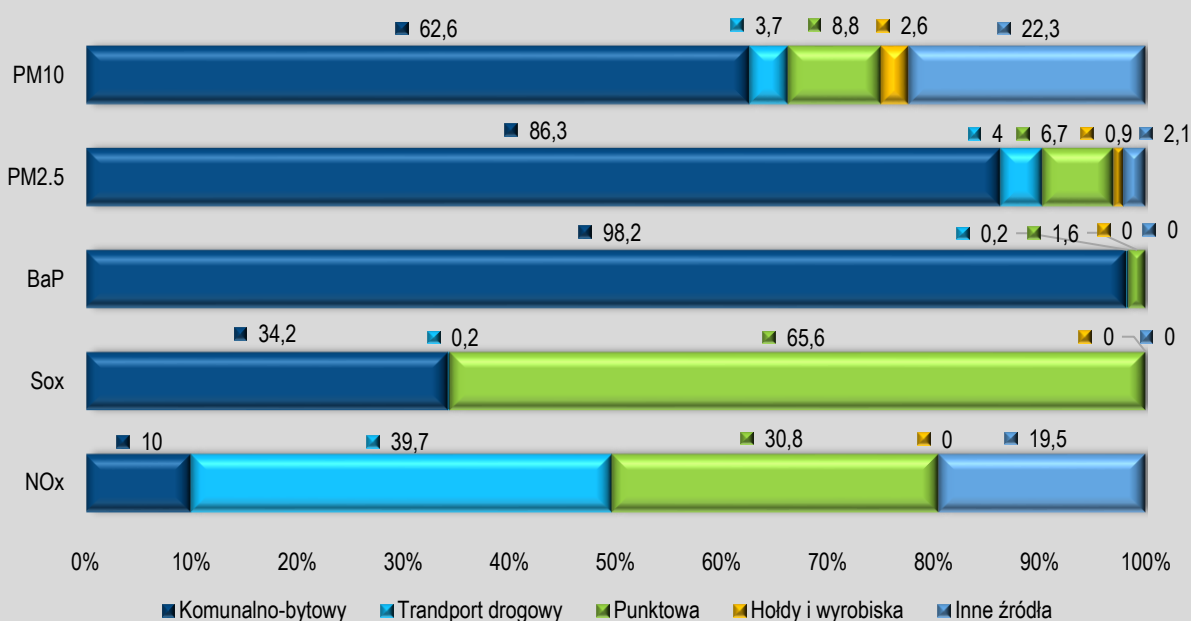
⁶ Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Szczecinie, „Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim”, Raport wojewódzki za rok 2021, Szczeci 2022.

Źródła zanieczyszczeń wynikających z działalności człowieka dzieli się na:

- **emisję komunalno-bytową** – uwzględnia zabudowę jedno lub wielorodzinną z indywidualnymi źródłami ciepła;
- **transport drogowy** – zanieczyszczenia pochodzące z dróg, uwzględniająca bezpośrednią emisję ze środków transportu, ale również procesy zużycia opon, hamulców, jak również ścieranie się nawierzchni dróg;
- **emisję punktową** – emitory należące do podmiotów gospodarczych o znaczącej emisji

zanieczyszczeń, m.in. zakłady przemysłowe, elektrownie, elektrociepłownie;

- **hałdy i wyrobiska oraz inne źródła emisji** (m.in. składowiska, zagospodarowanie odpadów, pożary). Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego w województwie są czynniki antropogeniczne pochodzące z sektora komunalno-bytowego (emisja powierzchniowa). Znaczny, jednakże dużo niższy udział w zanieczyszczeniach ma emisja liniowa, tj. transport drogowy oraz działalność przemysłowa (emisja punktowa).



Wykres 7 Źródła zanieczyszczeń powietrza na terenie Strefy Centralnej

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim”, Raport wojewódzki za rok 2021, Szczeci 2022.

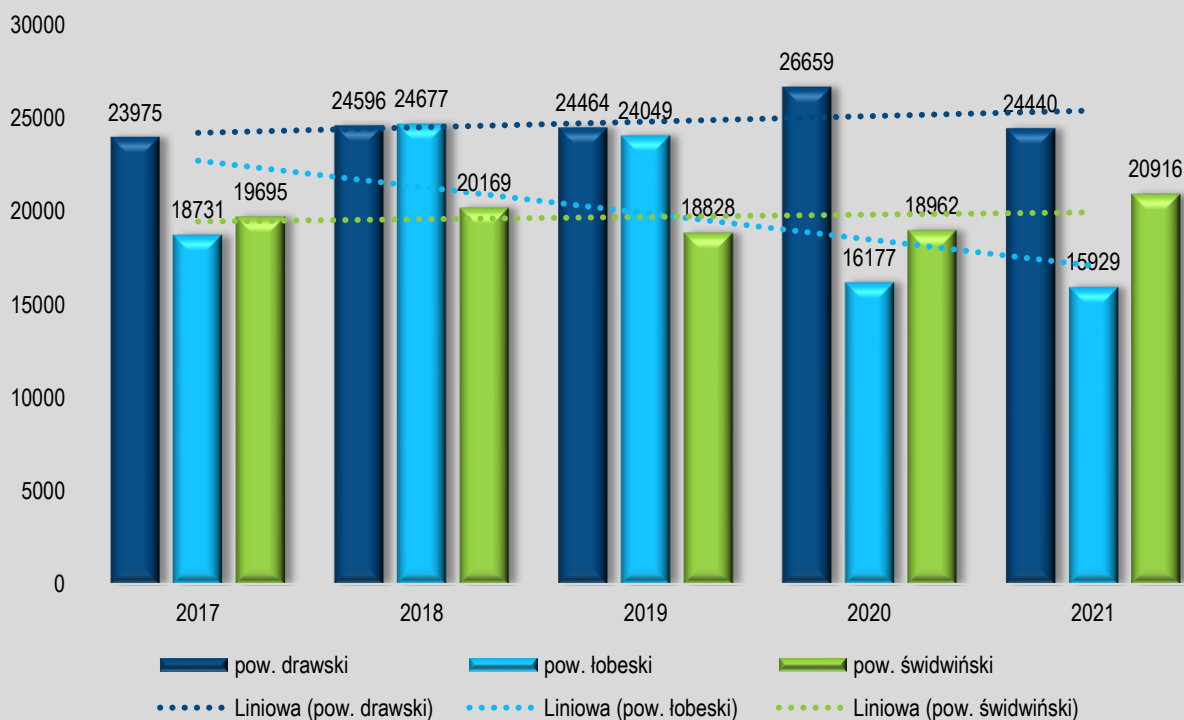
Roczna ocena jakości powietrza wykazała, iż na terenie Strefy Centralnej największe zanieczyszczenia występują w zakresie emisji benzo(a)pirenu zawartego w pyłach PM10. Dodatkowo strefa zachodniopomorska, do której należy Strefa Centralna została zaklasyfikowana do kategorii D2 ze względu na przekroczenie poziomu długoterminowego O₃.

Przekroczenie średnioroczne B(a)P(PM10) zostało przekroczone w następujących gminach Strefy Centralnej: Czaplinek (gm. Miejsko-wiejska), Dobra (gm. Miejsko-wiejska), Drawsko Pomorskie (gm. Miejsko-wiejska), Złocieniec (gm. Miejsko-wiejska), Świdwin (miasto) i Świdwin (gm. Wiejska).

Przekroczenie O₃ w Strefie Centralnej ze względu na ochronę zdrowia ludzi zostało odnotowane w następujących jednostkach samorządu terytorialnego: Resko (gm. miejsko-wiejska) i Sławoborze (gm. Wiejska), natomiast ze względu na ochronę roślin w: Czaplinku (gm. Miejsko-wiejska), Drawsku Pomorskim (gm. Miejsko-wiejska), Kaliszu Pomorskim (gm. Miejsko-wiejska), Połczynie Zdrój (gm. Miejsko-wiejska), Radowo Małe (gm. Wiejska), Resko (gm. Miejsko-wiejska), Sławoborze (gm. Wiejska) Złocińcu (gm. Miejsko-wiejska), Świdwinie (gm. Wiejska) i Łobez (gmina miejsko-wiejska).

W okresie 5 lat (od 2017 r. do 2021 r.) zaobserwowano wzrost emisji dwutlenku węgla na terenie powiatu drawskiego (1,94%) oraz powiatu świdwińskiego

(6,20%). Na terenie powiatu łobeskiego odnotowano spadek emisji CO₂ o 1221 t, tj. 14,96%.

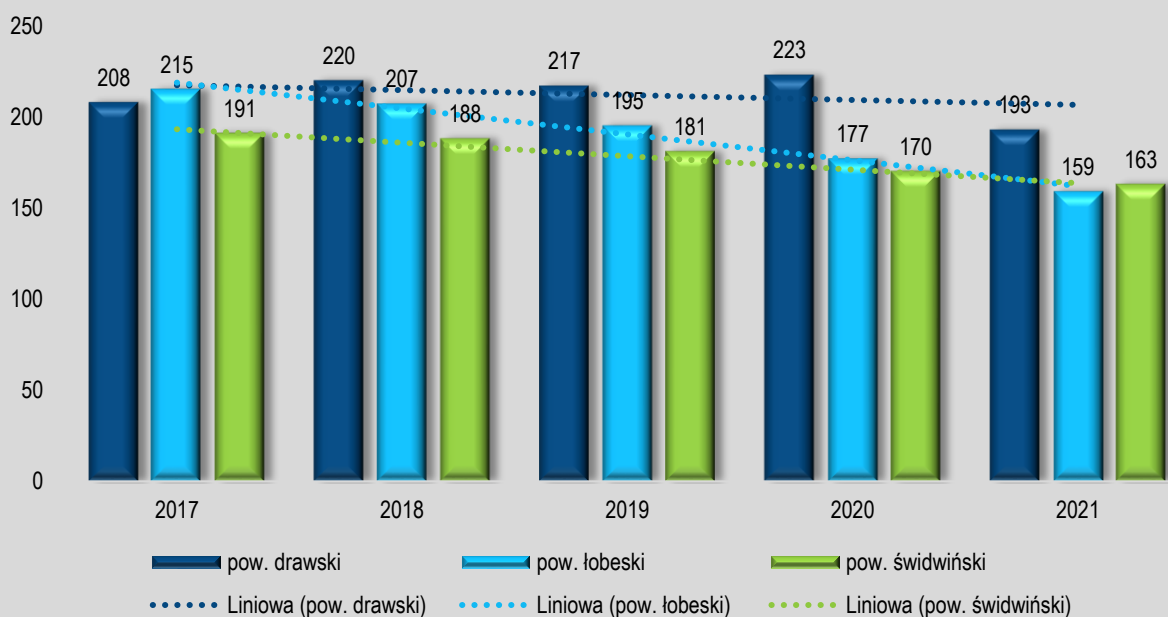


Wykres 8 Emisja dwutlenku węgla [t/r] na terenie powiatów wchodzących w skład Strefy Centralnej. Stan za 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.

Analiz zmian emisji gazowych zanieczyszczeń powietrza (bez dwutlenku węgla) z zakładów szczególnie uciążliwych wykazała, iż na terenie wszystkich powiatów

wchodzących w skład Strefy centralnej odnotowano od 2017 r. spadek emisji – największy na terenie powiatu łobeskiego (o 26,05%).

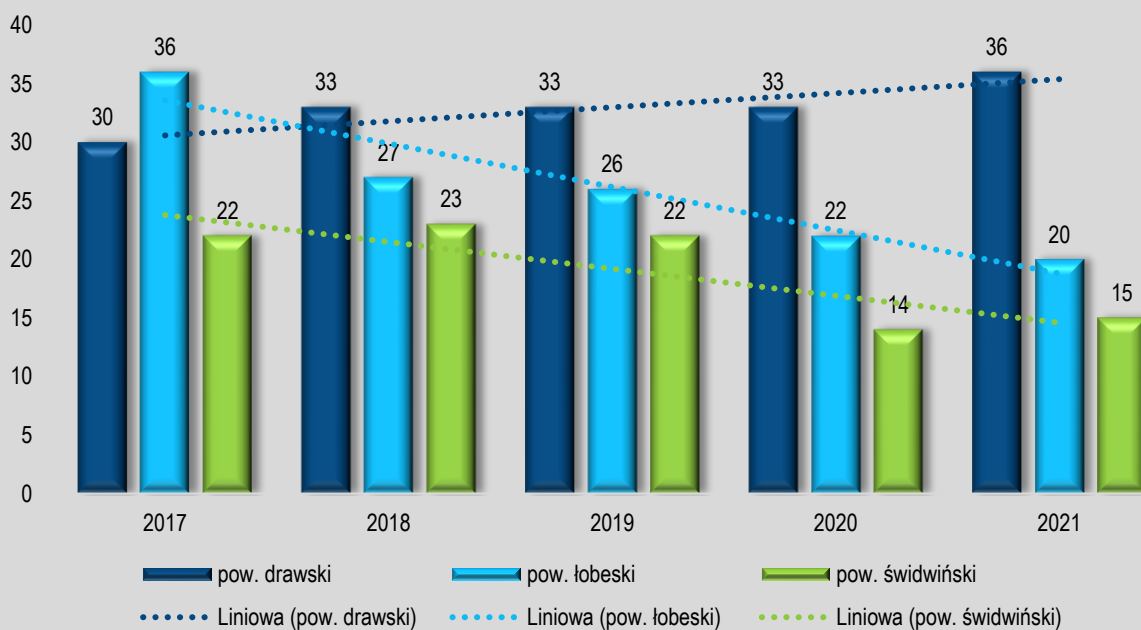


Wykres 9 Emisja gazowych zanieczyszczeń powietrza (bez dwutlenku węgla) z zakładów szczególnie uciążliwych [t/r] na terenie powiatów wchodzących w skład Strefy Centralnej. Stan za 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.

Analiza emisji pyłowych zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych wykazała, iż na terenie dwóch powiatów – łobeskiego i świdwińskiego, odnotowano spadek emisji tych zanieczyszczeń od 2017

r. (odpowiednio o 44,44% i 31,82%). Jednakże na terenie powiatu drawskiego odnotowano wzrost tychże zanieczyszczeń o 20,00% (z poziomu 30 t/r na 36 t/r).



Wykres 10 Emisja pyłowych zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych [t/r] na terenie powiatów wchodzących w skład Strefy Centralnej. Stan za 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.



Podsumowanie uwarunkowań przestrzennych i środowiskowo-przyrodniczych

W ramach podsumowania sytuacji zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska i walorów przyrodniczych Strefy Centralnej należy wskazać kilka kluczowych wniosków mających bezpośredni i pośredni wpływ na rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego na tym terenie:

1. Słaba dostępność do głównych miast województwa – Szczecina i Koszalina.
2. Niski poziom pokrycia terenu miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, co wpływa na chaos planistyczny i brak koordynacji działań i celów długoterminowych.
3. Strefa Centralna charakteryzuje się dużym potencjałem krajobrazowym, turystycznym i uzdrowiskowym.
4. Na terenie Strefy Centralnej zinwentaryzowano znaczne udziały obszarów chronionych w powierzchni obszaru – z jednej strony są to ograniczenia w inwestowaniu, z drugiej zaś strony stanowią one istotny walor dla gospodarki turystycznej.
5. Podczas planowania inwestycji i zmian komunikacyjnych należy w szczególności uwzględnić obszary chronione i ewentualny wpływ systemu komunikacyjnego na środowisko naturalne.



4.3. Układ drogowy

Na terenie związku przebiegają drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz lokalne. W okolicach Związku przebiega droga krajowa S6 oraz droga S11, która jest w trakcie planowania oraz w realizacji w zależności od jej odcinka. Drogi krajowe przebiegające przez Związek:

- Droga krajowa nr 10 – łącząca Szczecin oraz Warszawę,
- Droga krajowa nr 20 – łączy Pomorze Zachodnie z Pomorzem Gdańskim

W poniższej tabeli przedstawiono również wykaz dróg powiatowych.

Tabela 9 Lista dróg powiatowych na terenie Związku

Powiat Drawski	
Nazwa drogi - przebieg	Nr drogi
Zakrzyce gr. pow. Łąbędzie	1950Z
Lasocin -Przytoń	1951Z
Olchowiec - Zarańsko	1952Z
Zajezerze gr. Pow. Drawsko	1953Z
dr.310 Jankowo-dr 149	1954Z
Rzepczyno -Łąbędzie	1955Z
Karpno-Dolgie	1956Z
Jelenino - Ostrowice	1957Z
Szczytniki - Ostrowice	1958Z
Dalewo - Suliszewo	1959Z
Darskowo - Złocieniec	1960Z
Ostrowice – Gronowo - Złocieniec	1961Z
Dr. 173 - Siecino - Złocieniec	1962Z
Dr. 173 - Stare Worowo	1963Z
Dr.173-Nowe Worowo-Kluczewo	1964Z
N. Toporzyk-Cieszyno-dr.339	1965Z
Kol. N. Worowo-Nowe Worowo	1966Z
St. Worowo - Bolegorzyn	1967Z
Wariłęg - Męcidł	1968Z
Dr.342-Rzepowo-Siemczyno	1969Z
Rzepowo - Głęboćek - Siemczyno	1970Z
Jelonki - Bolegorzyn	1971Z
Ogartowo-Czarne-Sikory	1095Z
Kluczewo - Prosinko	1973Z
Stare Drawsko - Zerdno	1974Z
Dr. 163 - Sikory	1975Z
Czerne Wielkie - Polne	1285Z
Dr.174 - Rakowo	1977Z
Dr.175 - Oleszno	1978Z
Mielenko - Kol. Mielenko	1979Z
Borowo - Prostynia	1980Z
Suchowo - Kalisz Pom.	1981Z
Pomierzyn-Giżyno-gr. pow.	1982Z

Dr.10 - Biały Zdrój -St. Korytnica - dr. 10	1983Z
Pożrzadło - St. Studnica	1984Z
St. kolej. - Wierzchowo-Kalisz P.	1985Z
Złocieniec-Osiek-Żeńsko	
St. kolej. - Wierzchowo-Kalisz P.	1986Z
Złocieniec-Osiek-Żeńsko	
Drawsko Pom. Zatonie	1987Z
Złocieniec - Lubieszewo	
Lubieszewo-Zatonie	1987Z
Od dr.174 - Zagórki	1988Z
Suliszewo - Gudowo	1989Z
Od dr. 174 - Kosobudy	1990Z
Złocieniec-Osiek-Żeńsko	1991Z
Wierzchowo - Żabin	
Bonin - Osiek Drawski	1992Z
Radomyśl - Żabinek	1993Z
Osiek-Wierzchowo-Otrzep	1994Z
Żabin - N. Łaski-Dr.177	1996Z
Dr. 375 - Garbowo	1997Z
Bobrowo - Wąsosz	1998Z
Siemczyno - Żeliszewo	1999Z
Czaplinek - N. Kaleńsko	2000Z
Czaplinek - Czarne Małe	2001Z
Czarne Małe - Łysinin - Ostroróg	2002Z
Łubowo - Ostroróg	
Broczyno - Motarzewo - Machliny	
Machliny - gr. wojew.	2003Z
Pławno - Psie Głowy	2004Z
Broczyno - Byszkowo	2005Z
Trzciniec - Dr. 163	2006Z
St. kolej. Sośnica - gr. pow. /Rudki/	2007Z
Dr. 177 - Otrzep - Świerczyna	2008Z
Wierzchowo - Wierchówko	2009Z
Barwice - Kluczewo	1282Z
Łubowo - Czarne Małe	2011Z
Grunwaldzka	2012Z

Czarnkowskiego	2013Z
Polna	2014Z
Poznańska	2015Z
Rzeźnicka	2016Z
Słoneczna	2017Z
Leśników	2018Z
Dworcowa	2019Z
Jeziorna	2020Z
Słowackiego	2021Z
Moniuszki	2022Z
Jagiellońska	2023Z
Młyńska	2024Z
Moniuszki	2025Z
Sikorskiego	2026Z
Królewiecka	2027Z
Chrobrego	2028Z
Dworcowa	2029Z
Zamkowa	2030Z
Obrońców Westerplatte	2031Z
Wywiórkowskiego	2032Z
Sybiraków	2033Z
Kolejowa	2034Z
5-go Marca	2035Z
Bohaterów Warszawy	2036Z
Cieszyńska	2037Z
Czwartaków	2038Z
Kosynierów	2039Z
Lipowa	2040Z
Piaskowa	2041Z
Sikorskiego	2042Z
Staszica	2043Z
Śląska	2044Z
Piłsudskiego	2045Z
Wolności	2046Z
Brzozowa	2047Z
Mickiewicza	2048Z
Świerkowa	2049Z
Powiat Łobeski	
Modlimowo – Resko	0136Z
St. Wyszogóra – Łosośnica	0143Z
Resko – Ostrzyca	0855Z
Miłogoszcz – Mołdawin - Wołkowo	0900Z
Wierzbienin – Bienice	0765Z
Sapólnica – Dobra	0766Z
Błdkowo – Bienice	0767Z
Wojtaszyce – Krzemienna	0901Z
Krzemienna – Zapłocie	0902Z

Borkowo – Bród	0903Z
Troszczyno – Rogowo	0904Z
Siwkowice – Taczalę	0906Z
St. PKP – Komorowo – Mokronos	0907Z
Mołdawin – Żerzyno	0908Z
Wicimice – Starogard Łobeski	0148Z
od dr. 6 – Gostyń Łobeski – Komorowo – do dr. 41-176	0151Z
Prusim – Iglice – Orzeszkowo	0909Z
Sosnowo – Ługowina – Piaski	0910Z
Święciechowo – Dorowo – Lubień Górny	0911Z
Sosnowo – Gardzin – St. Dobrzyca	0912Z
Łabuń Wlk. – St. Dobrzyca	0913Z
Resko – Radowo – Borkowo – Węgorzyno	0914Z
Radowo M. – Dargomyśl	0915Z
Bęlcza – Klepica	0916Z
Karwów – Smorawina	0917Z
Karwów – Szrmiele	0918Z
Uklejki – Czachowo	0919Z
Prusinowo – Worowo	0920Z
Prusinowo – Przyboże	0921Z
Trzuszczyna – Łobżany	0922Z
Mieszewo - Łobez	0923Z
Rynowo – Tarnowo	0924Z
Śludwia – Wysiedle – Suliszewice	0925Z
Wysiedle – Bonin – Wysiedle	0926Z
Suliszewice – Byszewo	0927Z
Zagórzycy – Różowo Łob.	0928Z
Zajezerze – Zagórzycy	0929Z
Łobez – gr. woj. – (Łabędzie)	0930Z
Starogard Łob. – Krosino	0931Z
Tucze - Dobropole	0932Z
Resko – Łabuń M. – do dr. 41-357	0933Z
od dr. nr. 152 - Resko	0934Z
Komorowo – Luboradz – Resko	0935Z
Mieszewo – Sątysz	0936Z
Mielno – Runowo	0937Z
Trzebowie – Runowo	0938Z
Runowo – Winniki	0939Z
Winniki – Dłusko	0940Z
Węgorzyno – Podlipce	0941Z
Runowo - Lesięcin	0942Z
Lesięcin – Przytoń	0943Z
Runowo – Połchowo	0944Z



Winniki – Węgorzyno	0945Z
Węgorzyno - Brzeźniak	0946Z
Brzeźniak – Storkowo	0947Z
Winniki – Chwarstno	0948Z
Ks. F. Sosnowskiego /Zawadzkiego/	0949Z
Południowa	0950Z
Przemysłowa	0951Z
Szkolna	0952Z
1 – Maja	0953Z
Aleja Wolności	0954Z
Boh. Monte Cassino	0955Z
Buczka	0956Z
Dąbrowszczaków	0957Z
Gdańska	0958Z
Kopernika	0959Z
Kościuszki	0960Z
Mickiewicza	0961Z
Rolna	0962Z
A. Mickiewicza	0963Z
Boczna	0964Z
Głowackiego	0965Z
H. Sienkiewicza	0966Z
J. Słowackiego	0967Z
Kolejowa	0968Z
Komuny Paryskiej	0969Z
Kościuszki	0970Z
Kraszewskiego	0971Z
Krótką	0972Z
M. Konopnickiej	0973Z
Murarska	0974Z
Okopowa	0975Z
Podgórna	0976Z
Północna	0977Z
Przedmiejska	0978Z
Przemysłowa	0979Z
Przyrzeczna	0980Z
Segala	0981Z
Siewna	0982Z
Szkolna	0983Z
W. Sikorskiego	0984Z
Wojcelska	0985Z
Wojska Polskiego	0986Z
11- Listopada	0987Z
3 - Maja	0988Z
Bema	0989Z
Błotna	0990Z
Dąbrowskiego	0991Z

Kilińskiego	0992Z
Krótką	0993Z
Mickiewicza	0994Z
Mieszcząńska	0995Z
Ogrodnia	0996Z
Reymonta	0997Z
Słowackiego	0998Z
Sportowa	0999Z
Strażacka	1000Z
Traugutta	1001Z
Wojska Polskiego	1002Z
Zielona	1003Z
Powiat Świdwiński	
Pobłocie Małe - Rokosowo	3338Z
Rymań – Sławoborze	3340Z
Poradz – Stare Ślepce	1050Z
Powalice – Rusinowo	1051Z
Mysłówice -Przymiarki - Bystrzno	1052Z
Sławoborze - Zagrody	1053Z
Jastrzębniki – Ciechnowo	1054Z
Jastrzębniki – Beltno	1055Z
Karlino – Sławoborze	1056Z
Białogard – Sławoborze	1057Z
Białogard – Rąbino	1058Z
Sławoborze – Rąbino – Tychówko	1059Z
Kłodzino – Nielep	1060Z
Rąbino – Sława – Bierzwnica	1061Z
Biała Góra – Świerznica	1062Z
Rąbino – Ludzicko – dr. 152	1063Z
Rzecino – Biernów – dr.163	1064Z
Lipie – Wardyń Górny	1065Z
Bystrzynka – Nielep – Dąbrowa - Wardyń Górny	1066Z
Ząbrowo – Świdwin	1067Z
Miłobrzegi - Świdwin	1068Z
Rusinowo – Świdwin	1069Z
Oparzno – Słonowice	1070Z
dr.151 – Pólichleb – Wilczkowo	1071Z
Słonowice – Brzeźno – Przyrzecze	1072Z
Świdwin – Rogalino – Dąbrowa Białogardzka	1074Z
Nowe Ludzicko – Dziwogóra	1075Z
dr.163 – Łośnica	1076Z
dr.163 – Ostre Bardo	1077Z
Łęzek – Połczyn- Zdrój	1078Z
Kołacz – Krosino	1079Z



Świdwin – Rzepczyno – Łabędzie	1080Z
Koszanowo – Chomętowo	1081Z
Świdwin – Gawroniec	1082Z
Świdwin – Świdwinek	1083Z
dr. pow. 1082Z – Przyrzecze	1084Z
Cieszeniewo – Sucha	1085Z
Redło – Brzozowica	1086Z
Wardyn Górny – Zajączkówko	1087Z
Bierzwnica – Połczyn- Zdrój	1088Z
Zajączkowo – Toporzyk	1089Z
dr. 173 – St. Worowo	1090Z
dr. 173 – N. Worowo – Kluczewo	1091Z
N. Toporzyk – Cieszyno – dr. pow. 1962Z	1092Z
Jelonki – Bolegorzyn	1093Z
Połczyn Zdrój – Ogrodno	1094Z
Ogartowo – Czarne – Sikory	1095Z

Popielewo – Zdroje – Kocury	1096Z
dr. 163 – Czarnkowie – dr. pow. 1093Z	1097Z
Spółdzielcza	1074Z
2Podmiejska	1080Z
Wojska Polskiego	1098Z
Polna	1100Z
Kołobrzaska	1100Z
Pocztowa	1068Z
Kombatantów Polskich	1082Z
Mickiewicza	1088Z
Powstańców Warszawskich	1088Z
Traugutta	1078Z
Szosa Połczyńska	1094Z

Źródło: dane na podstawie <https://www.bip.wzp.pl/>, oraz Uchwała Nr X/34/15 Rady Powiatu w Świdwinie z dnia 24 września 2015 r. o ustaleniu przebiegu dróg i ulic powiatowych

4.4. Układ kolejowy

Na terenie związku przebiegają następujące linie kolejowe;

- Linia nr 202 – Gdańsk Główny - Stargard
- Linia nr 210 – Chojnice – Runowo Pomorskie
- Linia nr 403 – Piła Północ – Ulikowo

Przystanki lub stacje kolejowe znajdujące się na terenie związku przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 10 Przystanki i stacje kolejowe na terenie Związku

nazwa stacji	gmina
Biały Zdrój Południowy	Kalisz Pomorski
Bobrowo Pomorskie	Złocieniec
Cieszyno Łobeskie	Węgorzyno
Cybowo	Kalisz Pomorski
Czaplinek	Czaplinek
Czarne Małe	Czaplinek
Drawsko Pomorskie	Drawsko Pomorskie

Jankowo Pomorskie	Drawsko Pomorskie
Kalisz Pomorski	Kalisz Pomorski
Klępnica	Łobez
Lesiecin	Węgorzyno
Łobez	Łobez
Nielep	Rąbino
Rąbino	Rąbino
Runowo Pomorskie	Węgorzyno
Rzęsnica	Złocieniec
Suliszewo Drawskie	Drawsko Pomorskie
Świdwin	Świdwin
Węgorzyno	Węgorzyno
Wiewiecko	Węgorzyno
Worowo	Łobez
Złocieniec	Złocieniec
Żeliszewo Pomorskie	Czaplinek

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Szczegółowe dane dotyczące transportu kolejowego znajdują się w rozdziale 3.2 Sieć kolejowa.

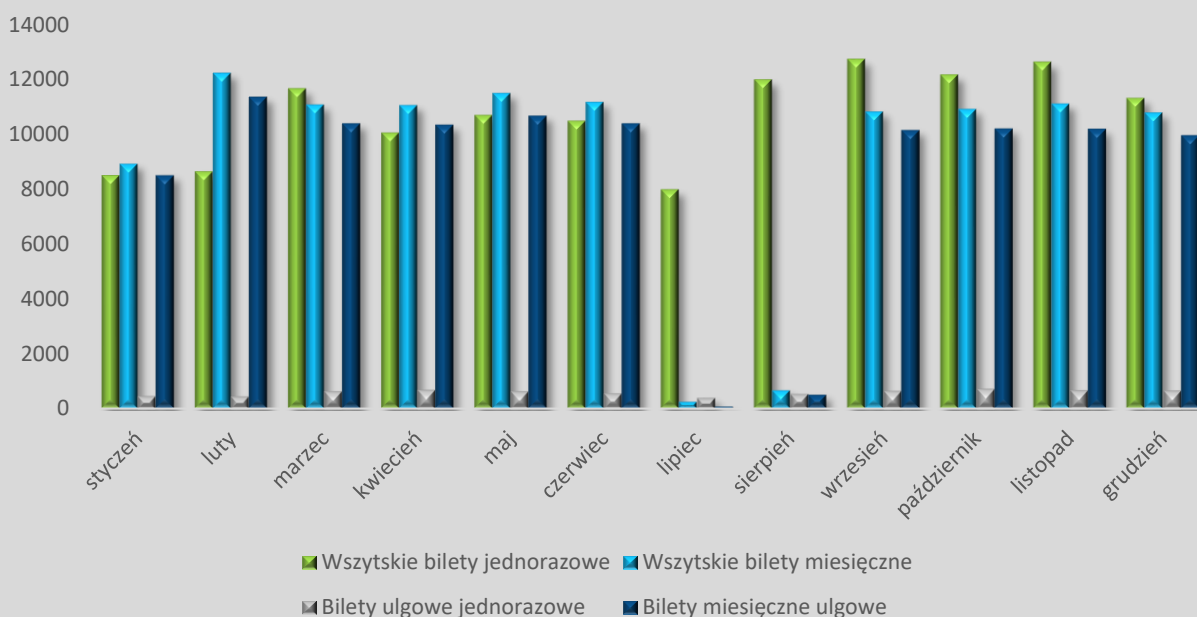


5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

5.1. Wielkość popytu w roku bazowym 2022

Popyt można określić na podstawie sprzedanych biletów przez Operatora. Co istotne poniższy wykres przedstawia sprzedaż biletów przez PKS Złocieniec, który zasięgiem obejmuje większość, jednak nie całość obszaru Związku.

Zaprezentowane dane dają jednak obraz w jaki sposób mieszkańcy aktualnie korzystają z połączeń autobusowych.



Wykres 11 Przejazdy na podstawie biletów w 2022 roku przez spółkę PKS Złocieniec

Źródło: opracowanie własne

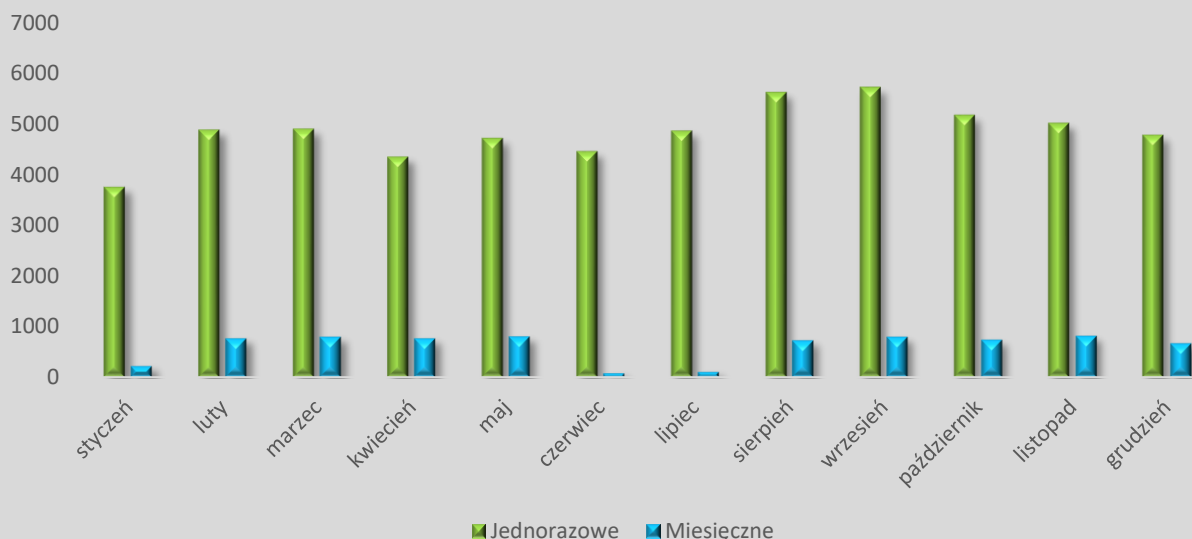
Powyższy wykres wskazuje, że w miesiącach wakacyjnych zdecydowanie spada sprzedaż biletów okresowych ulgowych co oznacza, że osoby uprawnione do podróży na biletach ulgowych wykorzystując podróże liniami autobusowymi tylko do szkoły. Osoby uprawnione do przejazdów na biletach ulgowych (bilety jednorazowe ulgowe), niemal w całym roku podróżują w podobnym stopniu na biletach jednorazowych, z niewielkim spadkiem w miesiącach wakacyjnych, na co wpływa ograniczona oferta kursów autobusowych, a dodatkowo w miesiące wakacyjne obserwuje się mniejsze zapotrzebowania na podróże obywatelskie. Uwidacznia się fakt, że zdecydowana większość biletów miesięcznych to bilety ulgowe, istnieje bardzo mała różnica pomiędzy przejazdami na wszystkich biletach okresowych, a przejazdami na biletach okresowych ulgowych. Osoby, które nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych w głównej mierze podróżują

na biletach jednorazowych, co istotne w miesiącach styczeń, luty te wartości są mniejsze niż w kolejnych miesiącach w 2022 roku. W przypadku przejazdów na biletach ulgowych należy mieć na uwadze, że w danych prezentowanych na powyższym wykresie zawierają się przejazdy dzieci do szkół na podstawie biletów wykupionych przez Gminy, z uwagi na obowiązek dowozu dzieci do szkół.

Podsumowując powyższy wykres, widać, że połączenia autobusowe zapewniają przede wszystkim dowóz dzieci do szkół, ale uwidacznia się również potencjał w podróżach innych niż w celach edukacyjnych, Liczba sprzedanych biletów jednorazowych bez ulgi w poszczególnych miesiącach jest na wysokim poziomie, co bez wątpienia jest wynikiem ilości kursów oraz odpowiedniego rozkładu jazdy.

Podczas prac nad określeniem popytu na linie o charakterze użyteczności publicznej należy również wziąć pod uwagę dane sprzedażowe innych przewoźników kursujących na terenie Związku. Poniżej

przedstawiono liczbę sprzedanych biletów przewoźnika FHU ARAN – Artur Mikołajczyk, głównie operującego na terenie Gminy Polczyn Zdrój.



Wykres 12 Sprzedaż biletów w 2022 roku przez przewoźnika FHU ARAN – Artur Mikołajczyk

Źródło: opracowanie na podstawie danych przekazanych przez Zamawiającego

Powyższy wykres wskazuje, że większość mieszkańców Gminy Polczyn Zdrój podróżuje na biletach jednorazowych, jest to zdecydowana większość względem biletów okresowych – miesięcznych. Wskazuje to na trend, który może oznaczać, że duża część mieszkańców oraz turystów wykorzystuje przejazdy transportem zbiorowym w celach okazjonalnych. Należy zwrócić uwagę na fakt, że oprócz miesięcy wakacyjnych oraz stycznia sprzedaż biletów miesięcznych jest na podobnym poziomie, około 750 biletów miesięcznie, co wskazuje, codzienne przejazdy mieszkańców. Powyższe dane wskazują, że jest pewna część mieszkańców, która z połączeń autobusowych korzysta codziennie, a pewna część wraz z turystami są pasażerami okazjonalnymi. Biorąc pod uwagę ilość połączeń średnia sprzedaż biletów okresowych na poziomie 750 biletów jest na dobrym poziomie, jednak należy dążyć do zwiększania liczby sprzedanych biletów miesięcznych poprzez zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego za pomocą dobrej oferty przewozowej wyrażonej poprzez rozkład jazdy.

Podsumowując na terenie Związku kursują zarówno Operatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy realizują usługę zgodnie z wytycznymi Organizatora, kursy takiego Operatora zapewniają obowiązkowe dojazdy dzieci do szkół, oraz realizują połączenia pomiędzy najważniejszymi ośrodkami na terenie Związku. Funkcjonują również prywatni przewoźnicy, którzy realizują swoje przewozy kierując się głównie zyskiem, a nie potrzebą przewozową. Jest to widoczne na powyższych wykresach, tam, gdzie udział biletów okresowych jest większy uwidaczniają się przewozy o charakterze użyteczności publicznej, a tam, gdzie przeważają bilety jednorazowe widoczne są przewozy komercyjne. Należy jednak mieć na uwadze, że konieczne jest zaspokajanie wszystkich potrzeb transportowych mieszkańców dlatego oba rodzaje przewozów i ich rozkłady jazdy są konieczne do zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego na terenie Związku.

5.2. Najważniejsze generatory ruchu

Generatory ruchu są to obiekty, które tworzą potrzebę przemieszczeń, mogą generować bądź agregować podróże, można je również podzielić na generatory ruchu generujące podróże obligatoryjne jak i okazjonalne. Podróże obligatoryjne są to podróże, które wykonywane są codziennie w podobnych porach tj. szkoła, praca. Podróże okazjonalne są to podróże, które nie charakteryzują się potrzebą codziennego przemieszczenia w tych samych bądź podobnych porach i mogą być realizowane za pomocą różnych środków transportu tj. zakupy, miejsca rozrywki, spotkania towarzyskie. Przy podróżach obligatoryjnych najczęściej wykorzystywany jest ten sam środek transportu i to właśnie w przypadku tych podróży najbardziej istotną rolę odgrywają środki transportu którymi poruszają się

mieszkańcy. Jeżeli mieszkani w podróżach obligatoryjnych wybiera transport zbiorowy to wysoce prawdopodobne jest, że w podróżach okazjonalnych również wybierze transport zbiorowy. Generatorami ruchu są:

- Szkoły;
- Zakłady pracy;
- Ośrodki zdrowia;
- Instytucje publiczne;
- Galerie handlowe;

W poniższych tabelach przedstawiono wykaz najważniejszych generatorów ruchu na terenie Związku dotyczący szkół oraz zakładów pracy.

Tabela 11 Placówki oświatowe na terenie związku

Nazwa placówki	Lokalizacja
Publiczna Szkoła Podstawowa im. Ziemi Świdwińskiej w Lekowie	Lekowo 44 c 78-312 Lekowo
Publiczna Szkoła Podstawowa w Oparznie	Oparzno 31 78-300 Świdwin
Publiczna Szkoła Podstawowa w Bierzwnicy	Bierzwnica 52 78-324 Cieszeniewo
Niepubliczne Przedszkole Towarzystwa Przyjaciół Dzieci „Republika Malucha” w Kluczkowie z Oddziałami w Oparznie i Lekowie	Kluczkowo 9 78-324 Cieszeniewo
Niepubliczna Placówka Dziennego Opiekuna - Bajkowy Domek	Stary Przybysław 46 78-300 Świdwin
PUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA nr 1 im. "Orła Białego"	Świdwin, Plac Jana Pawła II /2
PUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA nr 2 im. "ppor. Emilii Gierczak "	Świdwin, ul. Armii Krajowej 19
PUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA nr 3 im. "Lotników Polskich"	Świdwin, ul. Szturmowców 1
PUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA nr 4 im. "Osadników Wojskowych"	Świdwin, ul. Kombatantów Polskich 6
PUBLICZNE PRZEDSZKOLE nr 1 im. "Kubusia Puchatka"	Świdwin, ul. Dawska 30
PUBLICZNE PRZEDSZKOLE nr 2 im. "Pod Topolą"	Świdwin ul. Sportowa 3
Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 1	ul. Lipowa 78-300 Sławoborze
Szkoła Podstawowa z Oddziałami Przedszkolnymi w Nielepie	Nielep 38 78-331 Rąbino
Gminne Przedszkole w Rąbinie	Rąbino 57 78-331 Rąbino
Szkoła Podstawowa im. Adama Mickiewicza w Rąbinie	



Szkoła Podstawowa nr 1 im. A. Mickiewicza w Połczynie-Zdroju	ul. Grunwaldzka 34 78-320 Połczyn - Zdrój
Zespół Szkolno-Przedszkolny z Oddziałami Integracyjnymi w Połczynie-Zdroju	ul. Mieszka I 19 78-320 Połczyn-Zdrój
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Redle	Redło 12 78-320 Połczyn-Zdrój
Szkoła Podstawowa im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Bolkowie	Bolkowo 10 78-320 Połczyn - Zdrój,
Przedszkole Samorządowe Nr 2 w Połczynie-Zdroju	ul. Sobieskiego 10 78-320 Połczyn-Zdrój
Przedszkole Samorządowe w Redle	Redło 60 78-320 Połczyn-Zdrój
Publiczna Szkoła Podstawowa im. Kard. Ignacego Jeża w Brzeźnie	Brzeźno 15, 78-316 Brzeźno
Niepubliczne Przedszkole Towarzystwa Przyjaciół Dzieci z Koszalina "Rumcajs"	Brzeźno 15, 78-316 Brzeźno
Szkoła Podstawowa im. K. I. Gałczyńskiego w Węgorzynie	ul. Grunwaldzka 2, 73-155 Węgorzyno
Przedszkole Publiczne im. Króla Lwa w Węgorzynie	Os. Słoneczne 9, 73-155 Węgorzyno
Szkoła Podstawowa im. II Łużyckiej Dywizji Artylerii L.W.P. w Runowie Pomorskim	Runowo Pomorskie, ul. Węgorzyńska 29, 73-155 Węgorzyno
Zespół Szkół w Resku	ul. Prusa 2, 72-315 Resko
PRZEDSZKOLE MIEJSKIE	ul. 1-go Maja 6 72-315 Resko
Szkoła Podstawowa	ul. Woj. Polskiego 71, 72-315 Resko
Szkoła Podstawowa w Starogardzie	Starogard 12, 72-315 Resko
SZKOŁA PODSTAWOWA W RADOWIE MAŁYM	72-314 Radowo Małe 36
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Marii Skłodowskiej-Curie w Łobzie	ul. Gen. J. Bema 6. 73-150 Łobez
Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Mikołaja Kopernika w Łobzie	ul. Spokojna 4 73-150 Łobez
Publiczna Szkoła Podstawowa Bełczna	Bełczna gm. Łobez 73-150 Łobez
Szkoła Podstawowa Nr 3 Adama Mickiewicza w Łobzie	Łobez ul. Kościuszki 17 73-150 Łobez
Przedszkole Miejskie Nr 1 im. Krasnala Hałabały	ul. Mickiewicza 11 73-150 Łobez
Zespół Przedszkoli w Mierzynie	ul. Kolorowa 25 72-006 Mierzyn
Publiczna Szkoła Podstawowa w Dołujach	ul. Daniela 18 72-002 Dołuje
Publiczna Szkoła Podstawowa w Rzędzinach	Rzędziny 6 72-003 Dobra
Publiczna Szkoła Podstawowa im. Przyjaciół Dzieci w Mierzynie	Mierzyn, ul. Kolorowa 27 72-006 Szczecin
Publiczna Szkoła Podstawowa w Bezrzeczu	Bezrzecze, ul. Górna 3 71-218 Szczecin
Publiczna Szkoła Podstawowa im. K.I Gałczyńskiego w Dobrej	ul. Poziomkowa 5 72-003 Dobra



Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Szkół w Dobrej	ul. Daniela 32 72-002 Dołuje
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Janusza Kusocińskiego	ul. I Dywizji WP 4a 78-520 Złocieniec
Szkoła Podstawowa nr 3 im. Żołnierza Polskiego	ul. Czwartaków 2 78-520 Złocieniec
Przedszkole im. Zajączka Złocieniaszka w Złocieniu	ul. Elizy Orzeszkowej 2 78-520 Złocieniec
Szkoła Podstawowa w Wierchowiu	ul. Długa 26a 78-530 Wierzchowo
Zespół Szkół w Świerczynie	78-531 Świerczyna 85
Przedszkole w Wierchowiu	ul. Szkolna 3 78-530 Wierzchowo
Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Kaliszu Pomorskim	ul. Błonie Kaszubskie 2
Szkoła Podstawowa w Pomierzynie	Pomierzyn 10
Przedszkole Miejskie Bajkolandia	ul. Janowiecka 2a
Przedszkole	78-500 Drawsko Pomorskie ul. Obr. Westerplatte 47-49
Szkoła Podstawowa nr 1 im. majora Henryka Sucharskiego w Drawsku Pomorskim	78-500 Drawsko Pomorskie ul.: Obr. Westerplatte 13
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Adama Mickiewicza w Drawsku Pomorskim	78-500 Drawsko Pomorskie ul. Dworcowa 2a
Szkoła Podstawowa im. Orła Białego w Mielenku Drawskim	78-500 Drawsko Pomorskie
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Nętynie	78-500 Drawsko Pomorskie
Szkoła Podstawowa w Ostrowicach	78-506 Ostrowice
Przedszkole Publiczne w Czaplinku	Czaplinek ul. Grunwaldzka 5b
Szkoła Podstawowa w Czaplinku	78-550 Czaplinek ul. Walecka 49
Szkoła podstawowa w Broczynie	Broczyno 73, 78-553 Broczyno
Zespół Szkół im. W. Broniewskiego w Świdwinie	ul. Kościuszki 28 78-300 Świdwin
Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Zawodowego im. S. Żeromskiego w Świdwinie	ul. Szczecińska 88 78-300 Świdwin
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych	ul. St. Staszica 6 78-320 Polczyn - Zdrój
Zespół Szkół im. Tadeusza Kościuszki w Łobzie	ul. Niepodległości 54 73-150 Łobez
Zespół Szkół im. Pamięci Ofiar Terroryzmu 11 Września 2001 Roku w Kaliszu Pomorskim	ul. Wolności 20, 78-540 Kalisz Pomorski



ZESPÓŁ TERAPEUTYCZNYCH W BOBROWIE	PLACÓWEK EDUKACYJNO	Bobrowo 7 78-520 Złocieniec
Zespół Szkół im. gen. Władysława Andersa w Złocieniu		ul. Okrzei 9 78-520 Złocieniec
Zespół Szkół w Czaplinku		ul. Grunwaldzka 1 78-550 Czaplinek
Zespół Szkół w Drawsku Pomorskim		Ul. Polczyńska 7 78-500 Drawsko Pomorskie

Źródło: opracowanie własne

Tabela 12 Ośrodki zdrowia na terenie Związku

Nazwa placówki	Lokalizacja
Przyjazny Szpital w Polczynie Zdroju Sp. z o.o.	ul. Szpitalna 5, Polczyn-Zdrój
Uzdrowisko Polczyn Zdrój Grupa PGU S.A.	ul. Solankowa 8 Polczyn Zdrój ul. Zdrojowa 5 Polczyn Zdrój ul. Solankowa 6 Polczyn Zdrój ul. Sobieskiego 13 Polczyn Zdrój
Przychodnia Medycyny Rodzinnej "Promyk" - Medpunkt sp. c.	ul. Wojska Polskiego 13 78-320 Polczyn-Zdrój ul. Grunwaldzka 29 78-320 Polczyn Zdrój
VIVO s.c.	Ul. Browarna 28 78-320 Polczyn Zdrój
Ośrodek Zdrowia Medyk	Ul. Wojska Polskiego 22C Świdwin
Wojskowo Specjalistyczna Przychodnia Lekarska SPZOZ	Ul. Gagarina 71 Świdwin
ZOZ Medyk	Ul. Orzeszkowej 5A Łobez
Medicor sp. z o.o.	Ul. Kwiatowa 12 Łobez
NZOZ Przychodnia Rodzinna	Ul. Niepodległości 66/1 Łobez
Przychodnia Lekarzy Rodzinnych	Ul. Obrońców Westerplatte 1A Drawsko Pomorskie
Puls-Med.	Ul. Wywiórskiego 11 Drawsko Pomorskie
Przychodnia Rodzinna Salus	Ul. Wolności 14 Kalisz Pomorski
Przychodnia Lekarza Rodzinnego Medyk II	Ul. Walecka 54A Czaplinek
Ośrodek Zdrowia	Radowo Małe 17
Zakład Opieki Zdrowotnej AL.-MED.	Rąbino 31
Przychodnia medycy rodzinnej	Ul. Świdwińska 1 Sławoborze
Przychodnia Lekarska Eskulap	ul. Długa 43 Wierzchowo
Normedic S.C.	Ul. Drawska 1 Złocieniec
Medica S.C.	Plac 650-lecia 1 Złocieniec
Mysik MED.	Ul. Józefa Piłsudskiego 17
Przychodnia Rodzinna Balticmed	ul. Runowska 22 Węgorzyno
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej s.c. "DOKTOR"	Brzeźno 19 78-316 Brzeźno

Źródło: opracowanie własne na podstawie informatora o zawartych umowach NFZ

Należy mieć na uwadze, że w przypadku szkół samorządy mają obowiązek zapewnienia dojazdu do szkół dzieciom, które mieszkają dalej niż 3 km dla dzieci od klas I do IV oraz 4 km w przypadku uczniów klas V-VIII, w przypadku dzieci w określonego rejonu szkolnego.

Istotnymi generatorami ruchu w podróżach obywateli są zakłady pracy. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę podmiotów gospodarczych na podstawie nr REGON w danym obszarze.



Tabela 13 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w 2021 r.

Jednostka	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze rolniczym	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze przemysłowym i budowlanym [szt.]
Gmina Brzeźno	186	14	56
Gmina Czaplinek	1272	54	309
Gmina Dobra	323	27	107
Gmina Drawsko Pomorskie	2087	89	457
Gmina Kalisz Pomorski	785	86	209
Gmina Łobez	1534	63	363
Gmina Połczyn-Zdrój	1782	66	418
Gmina Radowo Małe	278	58	70
Gmina Rąbino	288	37	104
Gmina Resko	820	54	183
Gmina Sławoborze	339	31	119
Gmina Świdwin	488	47	179
Gmina Miasto Świdwin	1844	24	392
Gmina Węgorzyno	564	16	197
Gmina Wierzchowo	372	47	107
Gmina Złocieniec	1911	52	527
Jednostka	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wieku produkcyjnym [szt.]		
Powiat Drawski	2020,05		
Powiat Łobeski	1772,0		
Powiat Świdwiński	1917,8		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Jak wskazuje powyższa tabela najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych jest w Gminie Złocieniec, Mieście Świdwin oraz w Gminie Połczyn-Zdrój. Są to większe ośrodki, które w sposób naturalny przyciągają mieszkańców całego obszaru z uwagi na prace oraz szkołę. W oparciu o powyższe dane można wnioskować, że transport zbiorowy do Gmin, które charakteryzują się dużą liczbą zarejestrowanych podmiotów gospodarczych powinien zapewniać dowozy oraz odwozy w godzinach porannych oraz

popołudniowych, aby mieszkańcy mieli szansę dotrzeć i wrócić z pracy.

W powyższych dwóch tabelach określono generatory ruchu które w sposób istotny wpływają na codzienne podróże mieszkańców. Mieszkańcy codziennie podróżują do określonych miejsc w celach zarobkowych lub naukowych. Istotą dobrze dobranej oferty transportu zbiorowego będzie zapewnienie możliwości podróży obowiązkowych (szkoła, praca) realizowanych poprzez transport zbiorowy.



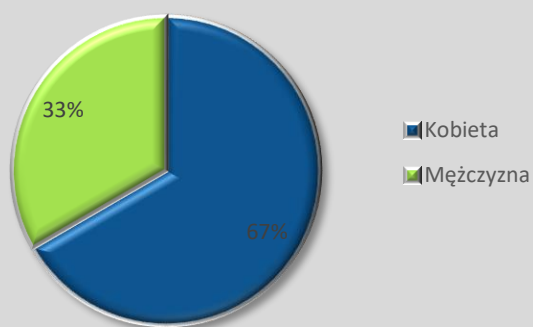
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Opis badania i grup respondentów

Preferencje mieszkańców dotyczące wyboru środka transportu zostały określone na podstawie ankiety internetowej, która została udostępniona dla wszystkich

zainteresowanych mieszkańców. W ankiecie wzięło udział **382 mieszkańców**.

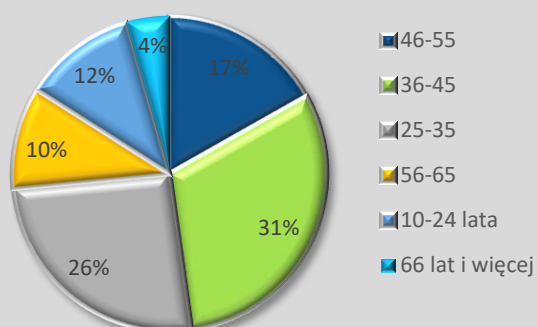
Płeć



Wykres 13 Płeć respondentów

Źródło: opracowanie własne

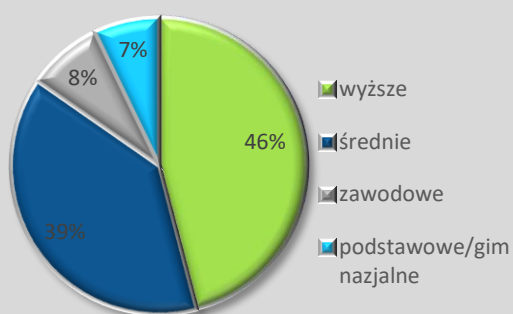
Wiek



Wykres 14 Wiek respondentów

Źródło: opracowanie własne

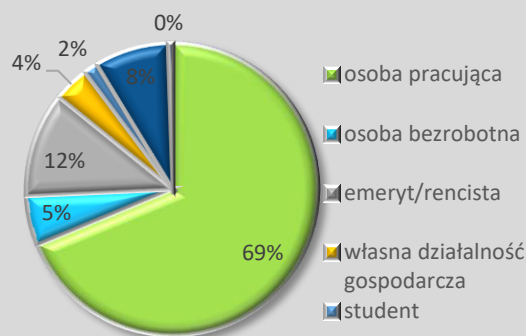
Wykształcenie



Wykres 15 Wykształcenie respondentów

Źródło: opracowanie własne

Status zawodowy



Wykres 16 Status zawodowy respondentów

Źródło: opracowanie własne

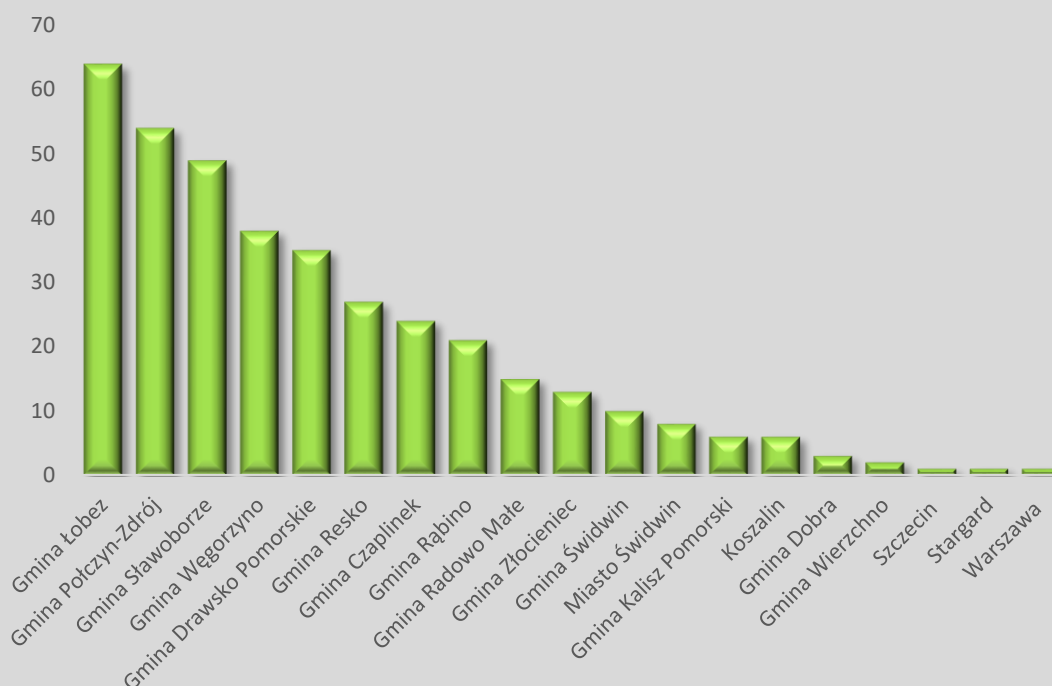
Większość respondentów to kobiety 67%, 33% to mężczyźni. Największą grupą respondentów były osoby

w wieku 36-45 lat, najmniejszą 66 lat i więcej. Prawie połowa osób biorących udział w badaniu to osoby



z wykształceniem wyższym 46%, 39% respondentów to osoby w wykształceniu średnim. Zdecydowana większość respondentów to osoby pracujące, 12% to

osoby na emeryturze bądź rencie. Najmniejsza liczba respondentów to studenci tylko 2%.



Wykres 17 Miejsce zamieszkania

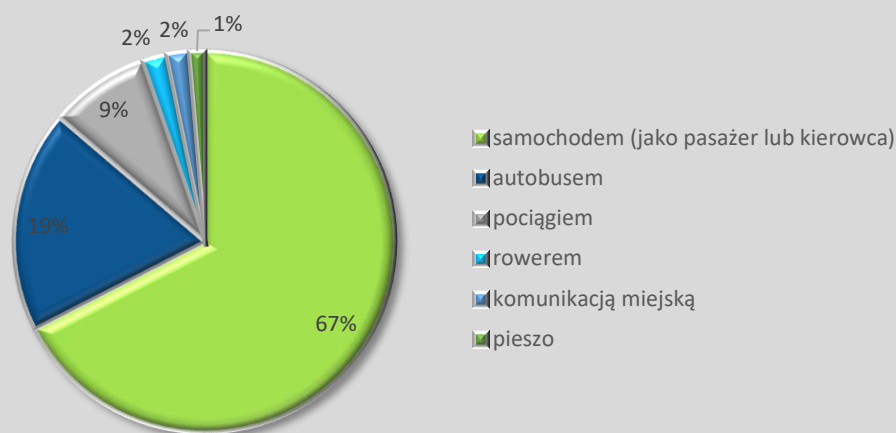
Źródło: opracowanie własne

Największa liczba mieszkańców biorących udział w badaniu to mieszkańcy Gminy Łobez – 64 osoby, następnie mieszkańcy Gminy Polczyn-Zdrój – 54 osoby, oraz mieszkańcy Gminy Sławoborze – 49 osób. Na kolejnych pozycjach uplasowali się mieszkańcy kolejnych Gmin. W ankiecie udział wzięli również mieszkańcy spoza obszaru objętego Związkiem. W pytaniu, które dotyczyło miejsca najczęstszych podróży mieszkańcy wskazywali zarówno miejscowości znajdujące się zarówno w obszarze Związku oraz poza nim. Większa część mieszkańców wskazała podróże

wewnątrz Związku tj. 172 osoby, 110 osób wskazało podróże poza Związek. Mieszkańcy wskazywali takie miejscowości poza Związek jak:

- Nowogard;
- Wałcz;
- Stargard;
- Szczecinek;
- Kołobrzeg;
- Koszalin.



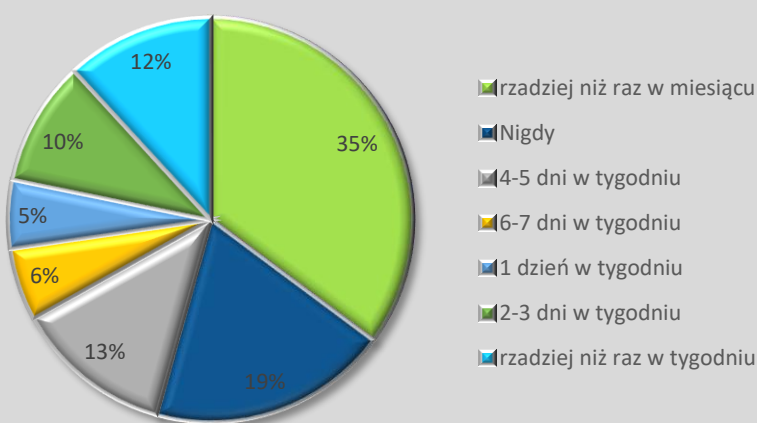


Wykres 18 Środek transportu najczęściej wybierany

Źródło: opracowanie własne

Kolejnym pytaniem jakie zostało zadane mieszkańcom, było pytanie dotyczące jakim środkiem transportu najczęściej podróżują. Zdecydowana większość respondentów odpowiedziała, że samochodem osobowym, 19% podróżuje autobusem, 9 % pociągiem. Należy mieć na uwadze, że podróże samochodem osobowym realizowane w codziennych podróżach są najbardziej niekorzystne z uwagi na zatłoczenie ulic, bezpieczeństwo oraz z punktu widzenia ekologii. Jedno z pytań dotyczyło również motywacji wyboru środka transportu. **Zdecydowana większość mieszkańców, bo**

aż 142 osoby wskazały, że podróżuje samochodem osobowym, ponieważ nie ma alternatywy. 58 osób wskazało, że samochód osobowy jest szybszy, 61 osób wskazało, że jest bardziej komfortowym środkiem transportu. Są to istotne informacje dotyczące organizacji transportu zbiorowego, można wysunąć wniosek, że gdyby transport zbiorowy spełniał ich oczekiwania, przede wszystkim zapewniałby dojazd do zakładów pracy, byłby szybki oraz pojazdy byłyby komfortowe, możliwe, że mieszkańcy korzystali by z niego w codziennych podróżach.



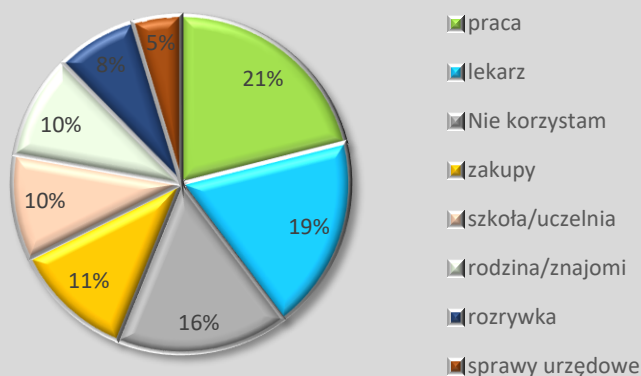
Wykres 19 Częstotliwość podróżowania transportem zbiorowym

Źródło: opracowanie własne



Stopień wykorzystania transportu zbiorowego wśród mieszkańców Związku, prezentuje powyższy wykres. Jak widać, ponad połowa mieszkańców nie korzysta z transportu zbiorowego w ogóle bądź bardzo rzadko,

czyli rzadziej niż raz w miesiącu. 10% mieszkańców korzysta z usług transportu zbiorowego 2-3 dni w tygodniu, 6% 6-7 dni w tygodniu i 13% 4-5 dni w tygodniu.

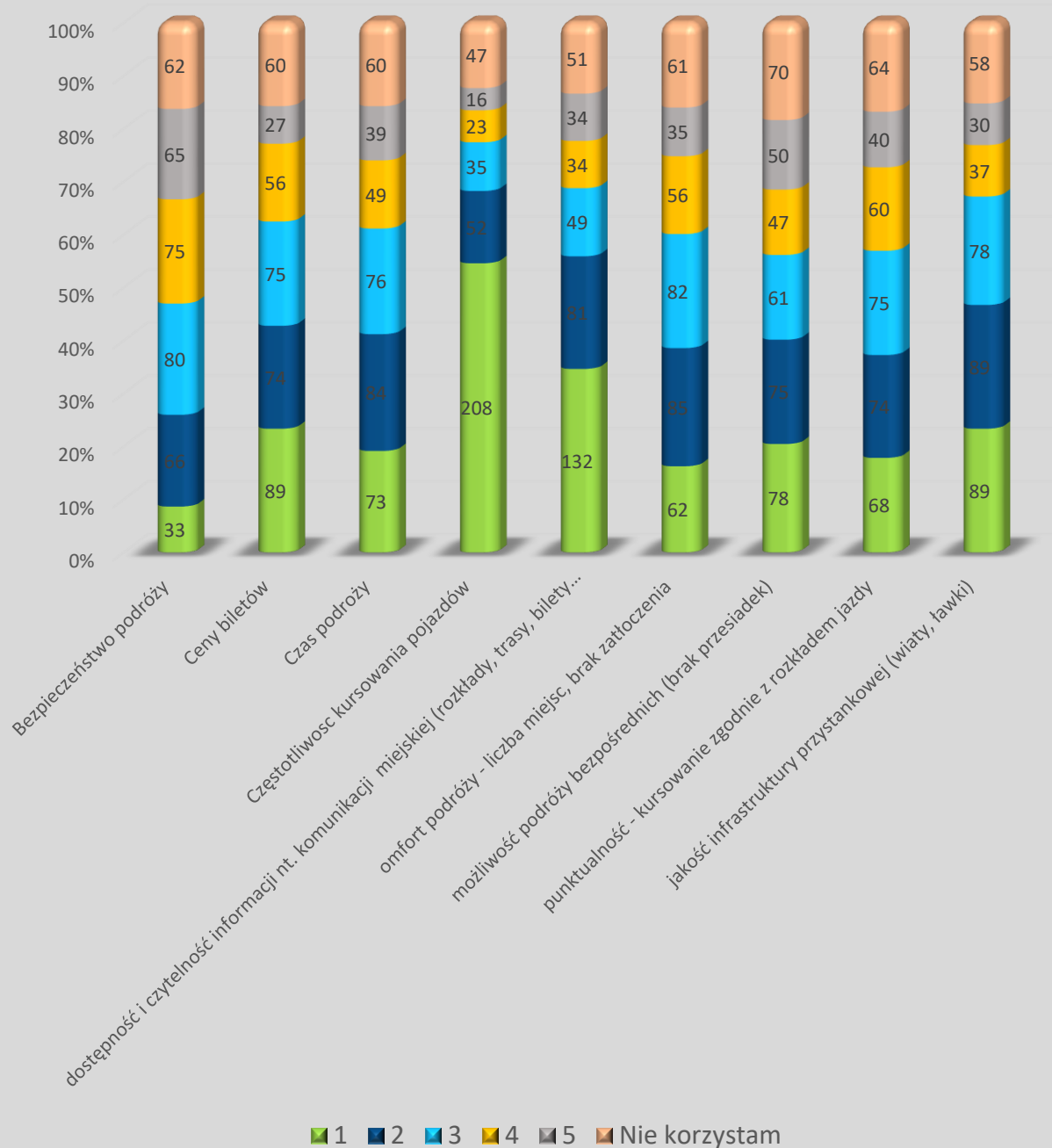


Wykres 20 Najczęstszy cel podróży transportem zbiorowym

Źródło: opracowanie własne

Mieszkańcy, którzy wykorzystują transport zbiorowy do swoich codziennych podróży, najczęściej podróżują nim do pracy – 21%, do lekarza 19%, na zakupy 11%, do

szkoły lub uczelni 10%, a w celach spotkań towarzyskich również 10%.



Wykres 21 Ocena punktowa bieżących połączeń transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne

Powyższy wykres wskazuje, jak mieszkańcy postrzegają obecnie funkcjonujące połączenia transportu zbiorowego. Najbardziej uwidacznia się ocena 1, czyli najłabsza dla częstotliwości kursowania pojazdów. 208 mieszkańców oceniło to na 1, 35 mieszkańców na ocenę dostateczną - 3, 23 mieszkańców na 4 oraz 16 mieszkańców na 5. Dość negatywnie została również oceniona czytelność i dostępność informacji pasażerskiej - 132 mieszkańców

oceniło ten aspekt na ocenę 1. Największą liczbę ocen 5 otrzymał aspekt „bezpieczeństwo podróży”. 50 mieszkańców wskazało na ocenę 5 możliwość bezpośrednich podróży. Dostatecznie zostały ocenione ceny biletów - 75 osób oraz czas podróży - 76 osób. **Jak widać, duża część powyższych wskazań dotyczy ocen od 1 do 3, co wskazuje na duże pole do działań z zakresu transportu zbiorowego na przyszłość.**



Wykres 22 Postulaty mieszkańców dotyczące transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne

Mieszkańcy zapytani bezpośrednio, co dla nich jest najbardziej istotne w transporcie zbiorowym wskazali, że przede wszystkim częstotliwość kursowania – 52% mieszkańców, następnie 14% badanych mieszkańców

wskazało dopasowanie godzin odjazdów do godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć w szkołach oraz godzin roboczych. 12% wskazało na potrzebę synchronizacji odjazdów różnych środków transportu.

Jak prezentuje powyższe badanie ankietowe przeprowadzone na mieszkańcach, w którym wzięło udział 382 osób, większość mieszkańców podróżuje samochodami osobowymi. Obecnie funkcjonująca oferta transportu zbiorowego jest na niedostatecznym poziomie i należy dążyć do jej zwiększenia, szczególnie w aspekcie częstotliwości kursowania pojazdów. Mieszkańcy w swoich codziennych podróżach mogliby wykorzystywać transport zbiorowy, jeżeli połączeń byłoby więcej, rozkłady jazdy spełniałyby ich oczekiwania pod względem godzin odjazdów, aby podróżować do szkoły/pracy. Co istotne większość mieszkańców wskazała swoje codzienne podróże na terenie Związku. Jest to bardzo pozytywny wynik z uwagi na fakt, że to właśnie na terenie właściwym dla Związku komunikacja jest Organizowana, dzięki zadaniom

jakie zostaną przypisane do Związku możliwe będzie zaspokajanie potrzeb mieszkańców związanych z transportem zbiorowym. Na podróże, które wykonywane są poza teren Związku, Związek już nie będzie mieć tak dużego wpływu jak będzie mieć na terenie właściwym dla swojego działania. Dzięki powyższemu badaniu można określić priorytety dla władz Związku, są one następujące:

- wysoki komfort podróży;
- duża częstotliwość kursowania pojazdów;
- dobrze zorganizowana informacja pasażerska rozumiana np. poprzez czytelne rozkłady jazdy, dostęp do informacji w Internecie;
- odpowiednia taryfa biletowa;
- dobra jakość infrastruktury przystankowej (wiaty, ławki).



7. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

7.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

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

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. Rekompensaty z tytułu:
 - a. utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,

c. poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

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

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

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki Unii Europejskiej,
- środki z innych źródeł.



7.2. Rentowność linii komunikacyjnych

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

Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania i rodzaju taboru. Związek, zlecając realizację i obsługę linii powinien, kierować się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie Związek powinien ciągle podnosić jakość

świadczonych usług, między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi, przystosowanymi do potrzeb osób o ograniczonej mobilności pojazdami. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik rentowności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych, przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej gminy lub całego powiatu. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na rentowność systemu transportowego jest rozległy charakter potencjalnej sieci komunikacyjnej na obszarze Związku. Zapewnia ona dużą dostępność przestrzenną, wynikającą z dużej liczby wariantów obsługiwanych tras, co przekłada się na o wiele niższą efektywność ekonomiczną od porównywalnej wielkością sieci komunikacyjnej o gorszej dostępności przestrzennej (mniej wariantów tras).



8. Sieć komunikacyjna na której planowane jest wykonanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

8.1. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć komunikacji publicznej swoim zasięgiem powinna obejmować większość terenów właściwych dla działania Związku. Sieć połączeń powinna odzwierciedlać potrzeby mieszkańców oraz zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe. Związek będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo – komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów. Czynniki wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

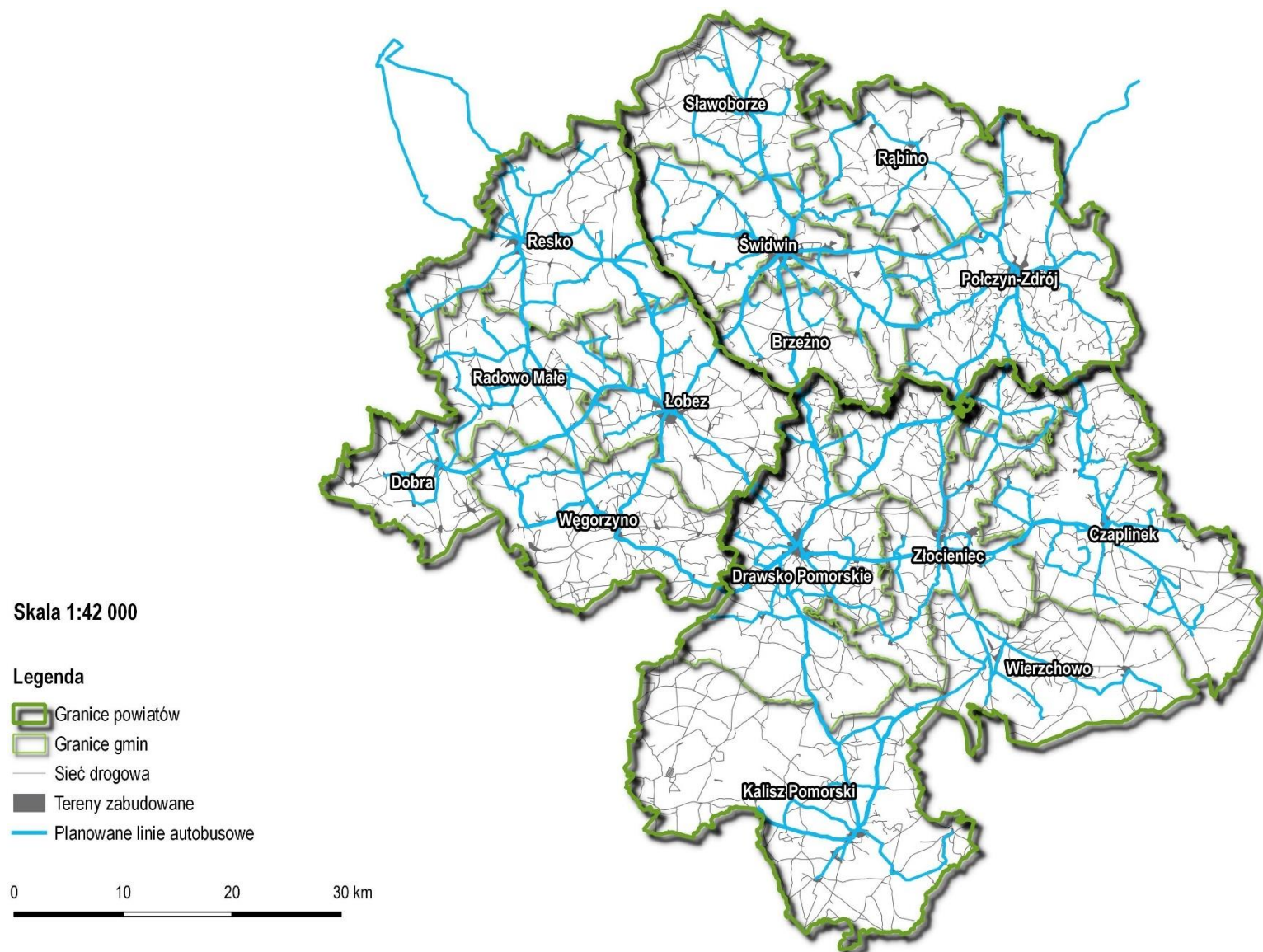
- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia;
- zmiany społeczno-gospodarcze;
- rozwój przestrzenny Powiatów oraz Gmin.

Przy określaniu sieci komunikacji publicznej powinno kierować się następującymi czynnikami:

- zapewnienie połączeń siedzib gmin z siedzibami powiatów oraz siedzibą województwa;
- wielkości obecnych potoków pasażerskich;
- zapewnienie połączeń pomiędzy siedzibami gmin;
- zapewnienie połączeń pomiędzy siedzibami powiatów sąsiednich – w miarę możliwości finansowych.

Bardzo istotnym czynnikiem jest określenie częstotliwości linii pomiędzy największymi ośrodkami. Wskazuje się, że częstotliwość dla linii strategicznych, czyli tych które przechodzą przez największe ośrodki powinna być na poziomie minimum 1 godziny. Jednak wymaga to stworzenia szczegółowego rozkładu jazdy wraz z analiza popytu na takie linie.





Rysunek 16 Planowana sieć komunikacyjna

Źródło: opracowanie własne



8.2. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.2.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców. Zwiększenie jakości i podniesienie

standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Tabela 14 Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
Bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
Częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
Dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
Niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
Koszt	Dostosowanie taryfy do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora.
Prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
Punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
Wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w przewozach pasażerskich na terenie Związku należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego;
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.



8.2.2. Standardy w zakresie wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej

W poniższej tabeli przedstawiono podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.

Tabela 15 Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe (używane)
Boczna tablica kierunkowa – z prawej strony - ze wskazanym kierunkiem jazdy.	✓	✓
Herb lub logo Operatora i Związku jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez Związek.	✓	✓
Norma spalin Euro 6 lub nisko/zeroemisyjne.	✓	
Przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy.	✓	
Przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna).		✓
Elektroniczna tablica w środku pojazdu informująca o trasie przejazdu wraz z dynamiczną informacją o kolejnych przystankach.		✓
Rampa dla wózków (w miarę możliwości technicznych).	✓	
Regulamin przewozów.	✓	✓
Taryfa przewozowa do wglądu pasażera w dokumentacji pojazdu.	✓	✓
Wyposażenie pojazdu w urządzenie do sprzedaży biletów zlokalizowane w kabinie kierowcy bądź w strefie pasażerskiej.	✓	✓

Źródło: opracowanie własne



8.2.3. Standardy w zakresie infrastruktury przystankowej i dostępności przystanków komunikacyjnych

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach publicznych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride lub Park&Ride w przypadku budowy centr przesiadkowych.

W każdej miejscowości objętej siecią komunikacyjną na obszarze Związku planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

W miarę posiadanych środków finansowych, będzie się dążyć do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom mieszkańców. Związek jak Organizator PTZ nie jest właścicielem przystanków komunikacyjnych ani

nimi nie zarządza. Zarządzanie przystankami oraz bieżące utrzymanie pozostaje w gestii zarządcy drogi lub gminy właściwej dla terenu, na którym się on znajduje. Należy mieć na uwadze, że Związek może sugerować i proponować rozwiązania zarządcom przystanków komunikacyjnych, w infrastrukturze które pozytywnie wpłyną na jakość podróży transportem zbiorowym.

W trakcie przebudowy dróg oraz w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – niezależnie od procesu inwestycyjnego sugeruje się, aby na sieci dróg ujednolicić standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających);
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku;
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej;
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli przedstawiono przykładowy standard przystanków komunikacyjnych, możliwy do realizacji w miarę dostępności funduszy.



Tabela 16 Przykładowy standard wyposażenia przystanków komunikacyjnych

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”	Znak drogowy umieszczony na słupku	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Znak drogowy stanowiący element wiaty przystankowej	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Nazwa przystanku i numer słupka	Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem): nazwa i numer przystanku informacja o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”)	Tabliczka informująca o statusie przystanku umieszczona na słupku, pod znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	nie dotyczy – przystanki o statusie „na żądanie” i „dla wysiadających” nie będą wyposażane w wiaty	
	Piktogram informujący o zakazie palenia	Piktogram przyklejony na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Piktogram umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zarządcy przystanku	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	Rozkład jazdy wydrukowany na folii samoprzylepnej przyklejonej do prostej tabliczki z zaokrąglonymi narożnikami zamontowanej na słupku lub rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony na tabliczce	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty z wyjątkiem przystanków końcowych	Rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Schemat sieci połączeń	brak		schemat wydrukowany na papierze kredowym, umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Skrócona taryfa przewozowa	brak		Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zmianie rozkładu jazdy	Informacja umieszczona na tabliczce z rozkładem jazdy	Wszystkie przystanki dla wsiadających niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Tablica dynamicznej informacji pasażerskiej	brak		Tablica dynamicznej informacji pasażerskiej umieszczona na osobnym słupie obok wiaty przystankowej wyposażona w system	Przystanki węzłowe w siedzibach gmin



				wyłączanie komunikatów dla osób niewidzących i niedowidzących	
Miejsce oczekiwania	Ławka	-	Ważniejsze przystanki w kierunku Nakła	W obrębie przystanków z wiatami – jako (integralna) część wiaty	Wszystkie przystanki w kierunku Nakła
	Wiat przystankowa		Ważniejsze przystanki w kierunku Nakła		Wszystkie przystanki w kierunku Nakła i wybrane przystanki z kier. Nakła
Peron	Nawierzchnia peronu	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron
	Wymiary peronu	Długość peronu 18 metrów Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2 metry	Każdy peron	Długość peronu 18 metrów Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2,2 metra	Każdy peron
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	Minimum 18 cm	Każdy peron	Minimum 18 cm	Każdy peron
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	Każdy peron	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami; linia naprowadzająca między wiatą/słupkiem a krawędzią peronową; linia naprowadzająca na drodze do przystanku	Każdy peron
Inne	Stojak rowerowy	Niezadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów. Stojaki rowerowe typu „odwrócone U” gwarantujące bezpieczne przypięcie roweru.	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową	Zadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów. Stojaki rowerowe typu „odwrócone U” gwarantujące bezpieczne przypięcie roweru.	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową
	Słup ogłoszeniowy	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności
	Śmietnik	Na przystankach z wiatą – obok niej, na przystankach bez wiaty – przy słupku	Ważniejsze przystanki w kierunku Nakła	Na przystankach z wiatą – obok niej, na przystankach bez wiaty – przy słupku	Wszystkie przystanki w kierunku Nakła i wybrane przystanki z kier. Nakła
	Latarnia uliczna	rozwiązanie niestosowane			Wszystkie ważniejsze przystanki w kierunku Nakła

Źródło: opracowanie własne

*Stojak typu „odwrócone U” jest to stojak, który gwarantuje możliwość przypięcia roweru do ramy roweru. Stojak w swojej formie przypomina literę U odwróconą o 180 stopni. Stosowane wiaty przystankowe będą miały obudowane boki, gabloty natomiast – w miarę możliwości – będą podświetlane.



8.2.4. Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego - rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

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

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

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

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

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych.

Innymi niż zaostrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych lub napędzanych wodorem.

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



8.2.5. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego;
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie;
- wyposażenia taboru w rampy/widny umożliwiające wjazd wózka inwalidzkiego na pokład pojazdu;

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez

wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze.

Osoby te, często z racji wieku i stanu zdrowia, nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Związek w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u Operatorów publicznego transportu zbiorowego.



9. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym oraz określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na terenie Związku przyjęto model polegający na przekazaniu zadań organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego Związkowi Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej.

Do związku należą:

- Powiat Drawski;
- Powiat Łobeski;
- Powiat Świdwiński;
- Gmina Czaplinek;
- Gmina Drawsko Pomorskie;
- Gmina Kalisz Pomorski;
- Gmina Wierzchowo;
- Gmina Złocieniec;
- Gmina Świdwin;
- Gmina Dobra;
- Gmina Łobez;
- Gmina Radowo Małe;
- Gmina Resko;
- Gmina Węgorzyno;
- Gmina Brzeźno;
- Gmina Połczyn-Zdrój;
- Gmina Rąbino;
- Gmina Sławoborze;
- Gmina Miejska Świdwin.

Przyjęty model polega na następujących aspektach:

Organizator: Związek Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej

Operator: wybrany w jednym z trybów określanych w art. 19 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Współpraca: powiat - gminy, trwałe sformalizowanie zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo-gminnego.

Charakter przewozów: powiatowo – gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Finansowanie przewozów:

- refundacja ulg ustawowych w zakresie linii powiatowo – gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo – gminnym planie transportowym uchwalonym przez zgromadzenie związku powiatowo – gminnego;
- wpływy z biletów – ewentualnie dodatkowe wpływy z biletów stanowić będą przychód operatora;
- budżet związku powiatowo – gminnego – art. 51 ust. 2 pkt 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn.: środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem;
- środki z budżetu państwa.

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

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

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2019 ze zm.) albo



- ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. 2021 poz. 541, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tzw. wybór z wolnej ręki).
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiot wewnętrzny

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

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo;

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami. Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.



10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów

System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów.

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

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:

- w podróży;
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej;
- w trakcie planowania podróży.

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

- na przystankach;
- w Internecie;
- poprzez aplikacje dedykowane dla urządzeń mobilnych

Tabela 17 Standardy dla informacji pasażerskiej

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie) w dokumentacji kierowcy. • Regulamin przewozów w formie skróconej.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa przystanku. • Rozkład jazdy: • załaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki, • zawierający kierunek jazdy autobusów, • godziny odjazdów autobusów, • nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, • okres obowiązywania rozkładu jazdy • legenda tłumacząca użyte w rozkładzie dopiski • informacje o zmianach rozkładów jazdy



**Węzeł przystankowy –
Dworzec Autobusowy**

- Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych.

Internet i aplikacje mobilne

- Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).
- Rozkład jazdy w formie tabelarycznej.
- Informacje o zmianach rozkładów jazdy.

Źródło: opracowanie własne



Spis tabel

Tabela 1 Informacje ogólne	11	Tabela 10 Przystanki i stacje kolejowe na terenie Związku	51
Tabela 2 Wybrane wskaźniki demograficzne	16	Tabela 11 Placówki oświatowe na terenie związku	54
Tabela 3 Struktura Wiekowa	18	Tabela 12 Ośrodki zdrowia na terenie Związku	57
Tabela 4 Wybrane wskaźniki dotyczące podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON	20	Tabela 13 Liczba podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w 2021 r.	58
Tabela 5 Wybrane wskaźniki dotyczące rynku pracy ..	23	Tabela 14 Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	69
Tabela 6 Wykaz linii autobusowych na terenie Związku	26	Tabela 15 Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	70
Tabela 7 Wymiana pasażerów na stacjach oraz przystankach kolejowych na terenie Związku	34	Tabela 16 Przykładowy standard wyposażenia przystanków komunikacyjnych	72
Tabela 8 Bezpośrednie kierunki dla pociągów odjeżdżających z głównych stacji na terenie Związku .	35	Tabela 17 Standardy dla informacji pasażerskiej	78
Tabela 9 Lista dróg powiatowych na terenie Związku .	48		

Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie Strefy Centralnej na tle województwa zachodniopomorskiego	11	Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.	24
Rysunek 2 Gęstość zaludnienia gmin wchodzących w skład Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.	13	Rysunek 9 Obecnie funkcjonujące linie autobusowe Źródło: opracowanie własne	33
Rysunek 3 Liczba ludności na terenie Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.	14	Rysunek 10 Użytkowanie przestrzeni Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10k.	38
Rysunek 4 . Zmiany liczby ludności na obszarze Strefy Centralnej w latach 2017-2021 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.	15	Rysunek 11 . Udział powierzchni objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem [%]. Podział na gminy. Stan na 2021 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.	39
Rysunek 5 Zmiany liczby ludności na obszarze Strefy Centralnej w latach 2017-2021 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.	15	Rysunek 12 Udział powierzchni objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem [%]. Podział na powiaty. Stan na 2021 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.	41
Rysunek 6 Pracujący na 1000 ludności [os.]. Podział na gminy Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.	21	Rysunek 13 Powierzchnie lasów ogółem [ha]. Podział na gminy. Stan na 2021 r. Źródło: opracowanie własne na podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.	41
Rysunek 7 Pracujący na 1000 ludności [os.]. Podział na powiaty Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.	21	Rysunek 14 Powierzchnie lasów ogółem [ha]. Podział na powiaty. Stan na 2021 r. Źródło: opracowanie własne na	
Rysunek 8 Dojazdy do pracy do miast Strefy Centralnej w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym i w liczbach bezwzględnych Źródło: Uchwała nr XVII/214/20			



podstawie Statystycznego Vademecum Samorządowca, GUS.....	41
Rysunek 15 Obszary chronione na terenie Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10k.....	43

Rysunek 16 Planowana sieć komunikacyjna Źródło: opracowanie własne	68
--	----

Spis wykresów

Wykres 1. Struktura ludności Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.	17
Wykres 2 Struktura wieku Źródło: opracowanie własne	18
Wykres 3 Prognozowane zmiany struktury ludności na obszarze Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności gmin na lata 2017 – 2030.	19
Wykres 4 Stopa bezrobocia rejestrowanego Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS. Stan na 31.12.2021 r.	22
Wykres 5 Lesistość na terenie Strefy Centralnej – gminy [%] Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.....	40
Wykres 6 Lesistość na terenie Strefy Centralnej – powiaty [%] Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.....	40
Wykres 7 Źródła zanieczyszczeń powietrza na terenie Strefy Centralnej Źródło: opracowanie własne na podstawie „Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim”, Raport wojewódzki za rok 2021, Szczeci 2022.	44
Wykres 8 Emisja dwutlenku węgla [t/r] na terenie powiatów wchodzących w skład Strefy Centralnej. Stan za 2021 r.	45
Wykres 9 Emisja gazowych zanieczyszczeń powietrza (bez dwutlenku węgla) z zakładów szczególnie uciążliwych [t/r] na terenie powiatów wchodzących w skład Strefy Centralnej. Stan za 2021 r.	46

Wykres 10 Emisja pyłowych zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych [t/r] na terenie powiatów wchodzących w skład Strefy Centralnej. Stan za 2021 r.	46
Wykres 11 Przejazdy na podstawie biletów w 2022 roku przez spółkę PKS Złocieniec Źródło: opracowanie własne	52
Wykres 12 Sprzedaż biletów w 2022 roku przez przewoźnika FHU ARAN – Artur Mikołajczyk Źródło: opracowanie na podstawie danych przekazanych przez Zamawiającego.....	53
Wykres 13 Płeć respondentów Źródło: opracowanie własne.....	59
Wykres 14 Wiek respondentów Źródło: opracowanie własne.....	59
Wykres 15 Wykształcenie respondentów Źródło: opracowanie własne	59
Wykres 16 Status zawodowy respondentów Źródło: opracowanie własne	59
Wykres 17 Miejsce zamieszkania Źródło: opracowanie własne.....	60
Wykres 18 Środek transportu najczęściej wybierany Źródło: opracowanie własne	61
Wykres 19 Częstotliwość podróżowania transportem zbiorowym Źródło: opracowanie własne	61
Wykres 20 Najczęstszy cel podróży transportem zbiorowym Źródło: opracowanie własne	62
Wykres 21 Ocena punktowa bieżących połączeń transportu zbiorowego Źródło: opracowanie własne....	63
Wykres 22 Postulaty mieszkańców dotyczące transportu zbiorowego Źródło: opracowanie własne	64

