



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

---

Szczecin, dnia 6 grudnia 2016 r.

Poz. 4826

### **UCHWAŁA NR XXIII/167/2016 RADY POWIATU DRAWSKIEGO**

z dnia 21 października 2016 r.

#### **w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Drawskiego”**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 814), w związku z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, 1045, 1890, 1753, 1893), Rada Powiatu Drawskiego uchwala się, co następuje:

- § 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Drawskiego”, w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Drawskiemu.
- § 3. Uchwała niniejsza podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.
- § 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Przewodniczący Rady

**Stanisław Mikołajczyk**

Załącznik do uchwały Nr XXIII/167/2016  
Rady Powiatu Drawskiego  
z dnia 21 października 2016 r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU DRAWSKIEGO**

---



## SPIS TREŚCI

### 1. WSTĘP

- 1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY
- 1.2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU

### 2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ

- 2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE
- 2.2. UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE, SPOŁECZNE I GOSPODARCZE POWIATU DRAWSKIEGO
  - 2.2.1. LICZBA LUDNOŚCI
  - 2.2.2. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA
  - 2.2.3. WSKAŹNIK URBANIZACJI
  - 2.2.4. LICZBA URODZEŃ
  - 2.2.5. DOCHODY LUDNOŚCI I BEZROBOCIE
  - 2.2.6. LICZBA POJAZDÓW W POWIECIE DRAWSKIM
- 2.3. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

### 3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE DRAWSKIM

- 3.1. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W POWIECIE
  - 3.1.1. SIEĆ DROGOWA
  - 3.1.2. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA
- 3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI DROGOWEJ
- 3.3. ANALIZA TABORU
- 3.4. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

### 4. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU DRAWSKIEGO

- 4.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU DRAWSKIEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU
- 4.2. GENERATORY RUCHU
- 4.3. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU DRAWSKIEGO
- 4.4. POPYT NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE
- 4.5. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU DRAWSKIEGO
- 4.6. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

### 5. SIEĆ KOMUNIKACYJNA POWIATU DRAWSKIEGO NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

- 5.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU
- 5.2. WYZNACZENIE LINII O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

### 6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW

- 6.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

- 6.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
- 6.3. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY
- 6.4. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM

## **7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU**

## **8. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ**

- 8.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH
- 8.2. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE DRAWSKIM
- 8.3. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
- 8.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ
- 8.5. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

## **9. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)**

## **10. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA**

## **11. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH**

- 11.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA
- 11.2. KOSZTY ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

## **12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU**

## **13. PLAN DZIAŁAŃ ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

## **14. ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO**

## 1. WSTĘP

### 1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>1</sup> (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

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

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

#### Gmina:

- A. licząca co najmniej 50 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- B. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- C. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców -w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

#### Powiat:

- A. liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- C. Związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

---

<sup>1</sup> Dz. U. Z 2015 poz. 1440 ze zm.

**Województwo:**

- A. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

**Minister właściwy do spraw transportu:**

- w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

1. W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
2. Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
3. Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
4. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3), w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiąganym poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- A. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- B. **Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego** – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- C. **Integracja systemu transportowego** - w układzie gałęziowym i terytorialnym
- D. Wsparcie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- E. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- F. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

## 1.2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu drawskiego został opracowany zgodnie z zapisami art. 12 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Niniejsze rozporządzenie wskazuje, że plan transportowy składa się z części graficznej oraz tekstowej. Jednocześnie w ramach struktury dokumentu należy wyróżnić:

- **komponent diagnostyczny**, na który składa się analiza uwarunkowań demograficznych, społecznych i gospodarczych badanego obszaru, charakterystyka aktualnej oferty przewozowej oraz całego systemu transportowego, ocena i prognoza potrzeb przewozowych, uwzględniająca zachowania i preferencje komunikacyjne mieszkańców,
- **komponent planistyczny**, na który składa się określenie sieci komunikacyjnej, na której organizator zamierza uruchamiać przewozy pasażerskie, przewidywanego finansowania usług przewozowych, pożądanego standardu usług przewozowych, zasad organizacji rynku przewozów oraz wskazanie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze wskazanego podmiotu

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu, jego autorzy korzystali z materiałów źródłowych udostępnionych przez Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim, Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, PKS Złocieniec sp. z o.o. oraz literatury specjalistycznej poświęconej publicznemu transportowi zbiorowemu.

### KONSULTACJE SPOŁECZNE

Zgodnie z postanowieniami art. 10 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu drawskiego podlega konsultacjom społecznym, które mają na celu prezentację i poinformowanie mieszkańców powiatu drawskiego o działaniach i rozwiązaniach przewidzianych do realizacji na mocy postanowień planu transportowego. Jednocześnie konsultacje społeczne mają na celu umożliwienie stronie społecznej wniesienia uwag do treści projektu dokumentu. Starosta Drawski rozpatrzy wnioski i uwagi, które wpłynęły w okresie trwania wskazanej procedury. Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostanie stosownie zaktualizowany, w przypadku uznania wskazanych opinii za zasadne.

Informację o opracowywanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.



## 2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ

### 2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE

Powiat drawski znajduje się w południowo-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. Utworzony został w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Jego siedzibą jest miasto Drawsko Pomorskie. Sąsiaduje z powiatem choszczeńskim, łobeskim, stargardzkim, szczecińskim, świdwińskim, waleckim oraz złotowskim ( województwo Wielkopolskie ). Powierzchnia powiatu obejmuje 1764,25 km<sup>2</sup> a liczba mieszkańców na koniec 2014 roku wynosiła 58 264.

W skład powiatu wchodzi:

- **gminy miejsko-wiejskie:** Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski, Złocieniec
- **gminy wiejskie:** Ostrowice, Wierzchowo
- **miasta:** Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski, Złocieniec

Mapa 1. Powiat drawski



Źródło: Google.pl

**Czaplinek** – gmina miejsko-wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu drawskiego. Zajmuje powierzchnię 364,7 km<sup>2</sup> i liczy 12 028 mieszkańców.

**Drawsko Pomorskie** – gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części powiatu. Zajmuje powierzchnię 344,8 km<sup>2</sup> i liczy 16 534 mieszkańców.

**Ostrowice** – gmina wiejska położona w północnej części powiatu. Zajmuje powierzchnię 150,4 km<sup>2</sup> i liczy 2567 mieszkańców.

**Kalisz Pomorski** - gmina miejsko-wiejska położona w południowo-zachodniej części powiatu. Zajmuje powierzchnię 480,5 km<sup>2</sup> i liczy 7365 mieszkańców.

**Wierzchowo** - gmina wiejska położona w południowej części powiatu. Zajmuje powierzchnię 229,2 km<sup>2</sup> i liczy 4358 mieszkańców.

**Złocieniec** – gmina miejsko-wiejska położona w centralnej części powiatu. Zajmuje powierzchnię 194,5 km<sup>2</sup> i liczy 15 412 mieszkańców.

**Tabela 1. Powierzchnia i ludność powiatu drawskiego (stan na 31.12.2014 r.)**

Powierzchnia powiatu w km <sup>2</sup>	Powierzchnia województwa w km <sup>2</sup>	% województwa	Ludność powiatu	ludność województwa zachodniopomorskiego	% województwa	Gęstość zaludnienia na 1 km <sup>2</sup>
1 764	22 892	7,71%	58 264	1 715 431	3,40%	33

**Źródło:** Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Udział powierzchni powiatu drawskiego w powierzchni całego województwa zachodniopomorskiego wynosi 7,71 proc. wg stanu na 2014 rok. Zauważalnie gorzej ten odsetek kształtuje się dla udziału liczby mieszkańców powiatu drawskiego w odniesieniu do liczby mieszkańców całego województwa zachodniopomorskiego, gdzie wskaźnik ten osiąga wartość 3,40 proc.

## 2.2. UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE, SPOŁECZNE I GOSPODARCZE POWIATU DRAWSKIEGO

### 2.2.1. LICZBA LUDNOŚCI

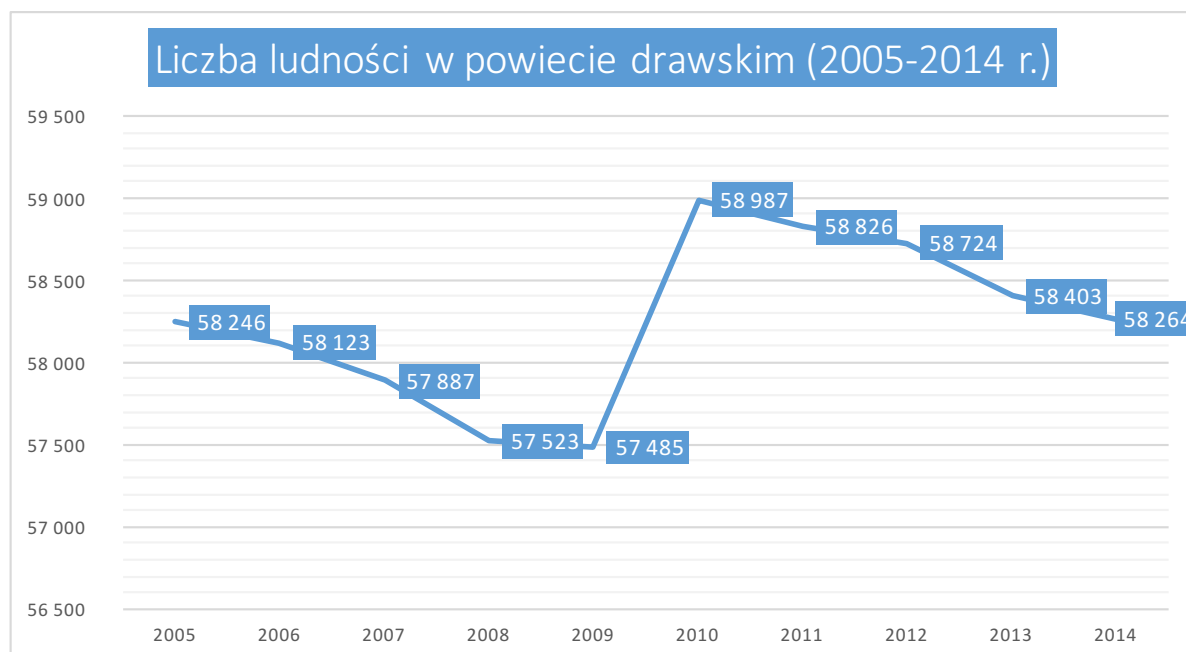
Jednym z elementów, które należy uwzględnić, przy długoterminowej prognozie potrzeb przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich są cechy demograficzne mieszkańców powiatu drawskiego. Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia, odsetek poszczególnych grup wiekowych, ruch naturalny i migracyjny.

Tabela 2. Liczba ludności w powiecie drawskim w latach 2005-2014

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
2005	58 246	28 545	29 701
2006	58 123	28 426	29 697
2007	57 887	28 297	29 590
2008	57 523	28 104	29 419
2009	57 485	28 077	29 408
2010	58 987	29 047	29 940
2011	58 826	28 945	29 881
2012	58 724	28 837	29 887
2013	58 403	28 642	29 761
2014	58 264	28 585	29 679

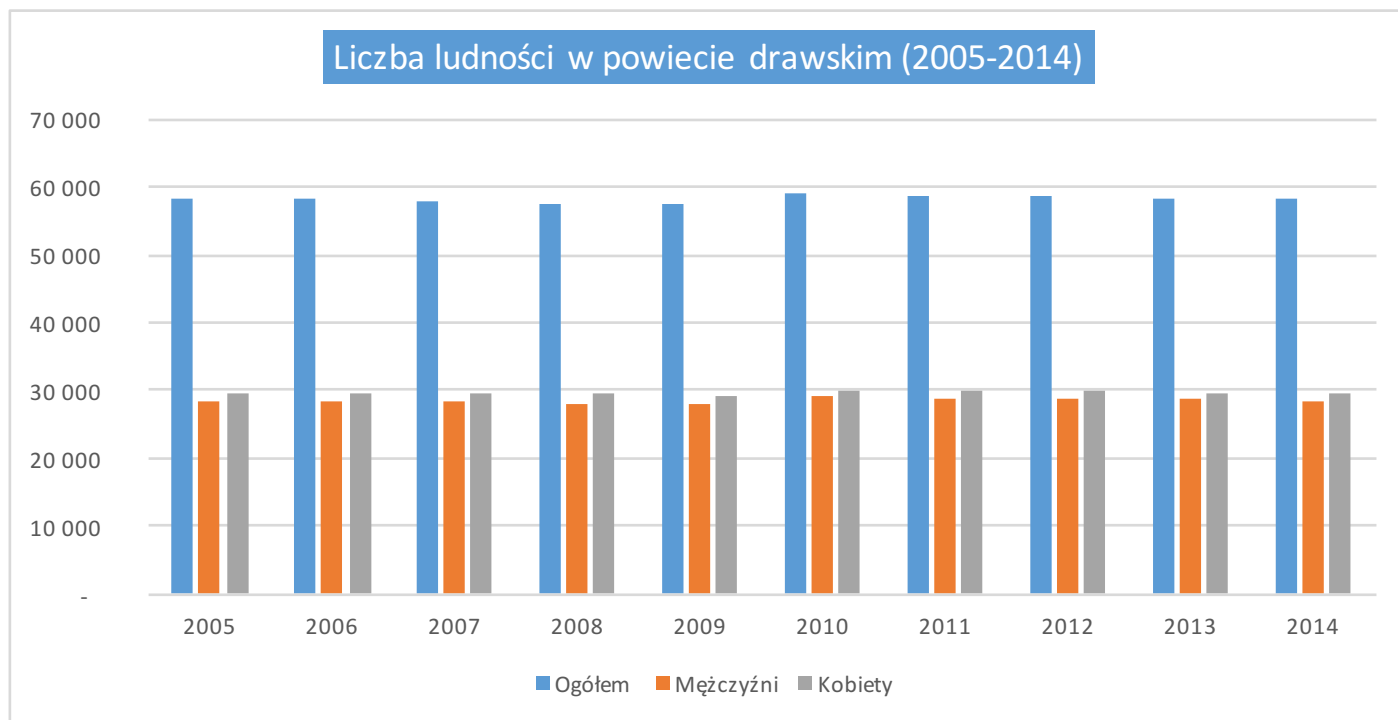
źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie drawskim w latach 2005-2014



źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

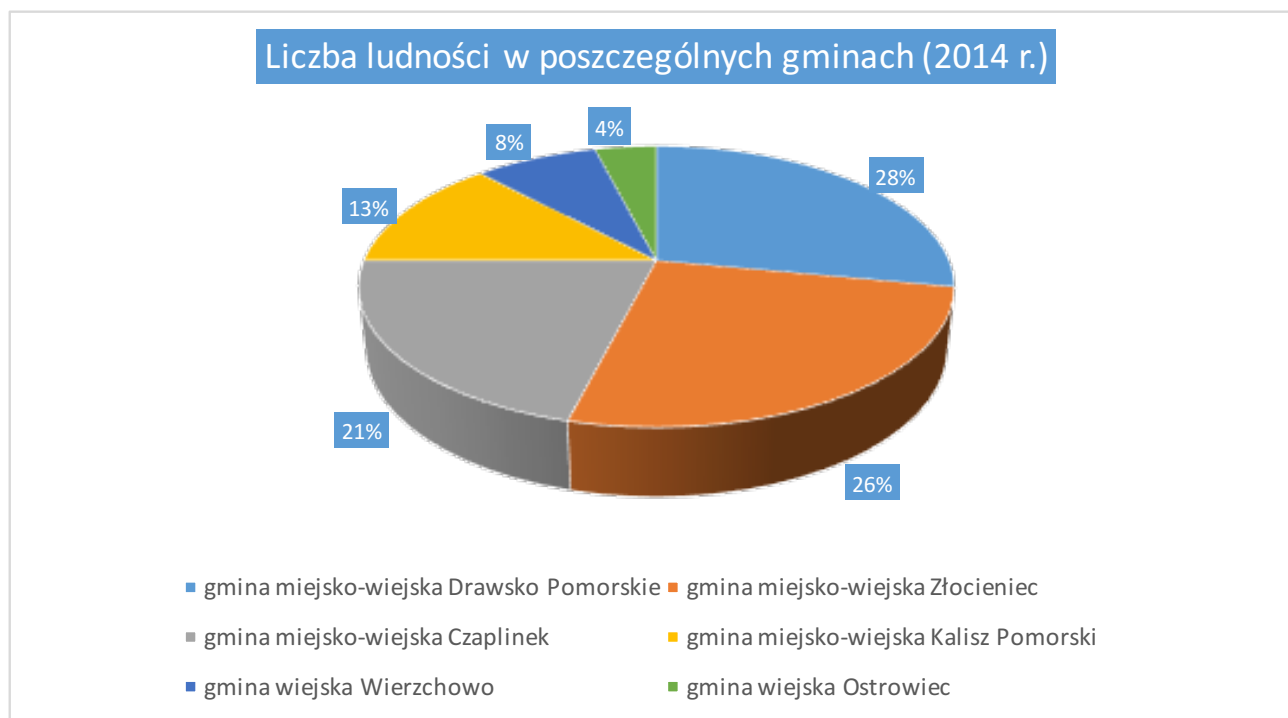
**Wykres 2. Liczba ludności w powiecie drawskim w latach 2005-2014**



źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat liczba ludności na obszarze badanej jednostki uległa niezauważalnemu wzrostowi, w granicach błędów statystycznego (+0,03%). Ten sam wskaźnik, w odniesieniu do poszczególnych płci odnotowuje minimalny wzrost dla populacji mężczyzn (+0,14%) oraz nieznaczny spadek dla populacji kobiet (-0,07%).

**Wykres 3. Liczba ludności w powiecie drawskim w rozbiciu na poszczególne gminy w 2014 roku**



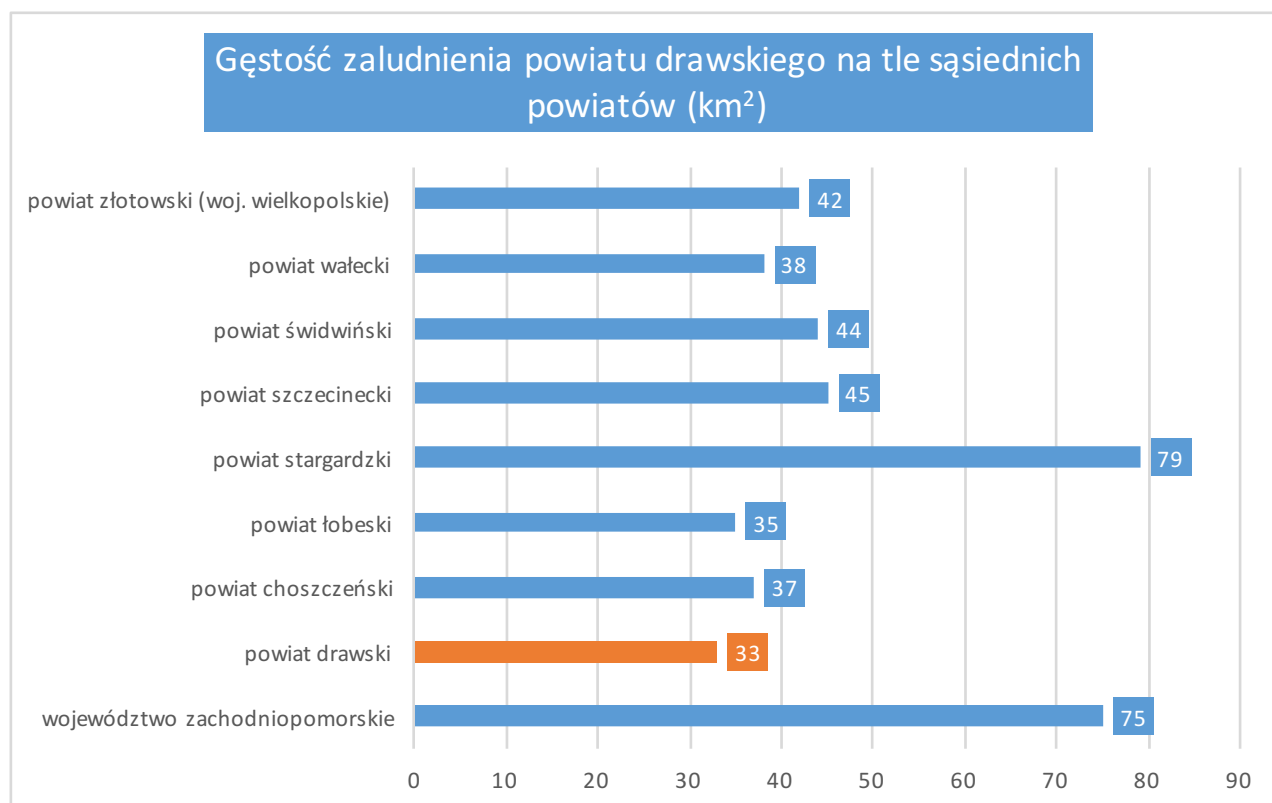
źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Tendencje w zakresie demografii w powiecie mają istotne znaczenie również z punktu widzenia transportu publicznego. Jak widać na wykresie przedstawionym powyżej najwięcej mieszkańców powiatu (28 proc.) zamieszkuje gminę Drawsko Pomorskie. Nieznacznie mniej ludzi mieszka w gminie Złocieniec (26 proc.). Blisko co piąty mieszkaniec powiatu mieszka w gminie Czaplnek. W pozostałych trzech gminach mieszka 1/4 mieszkańców powiatu z czego tylko 4 proc. (2567 mieszkańców) w gminie Ostrowice. Rozkład ludności na poszczególne gminy ma bezpośrednie przełożenie na dominujące kierunki przemieszczania się, a co za tym idzie na rozkład przestrzenny podróży mieszkańców powiatu drawskiego.

### 2.2.2. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Na koniec 2014 roku gęstość zaludnienia w powiecie drawskim wyniosła 33 osób na km<sup>2</sup>, podczas gdy w województwie zachodniopomorskim wskaźnik ten osiągnął 75 osób na km<sup>2</sup> i tym samym był wyższy o 227,7 proc., aniżeli ten odnotowany dla jednostki objętej opracowaniem. Gęstość zaludnienia w powiecie drawskim kształtuje się na niższym poziomie, niż w jakimkolwiek sąsiadującym z nim powiecie. Zbliżoną liczbę osób na 1km<sup>2</sup> zarejestrowano w powiatach łobeskim, wałeckim oraz choszczeńskim.

**Wykres 4. Gęstość zaludnienia powiatu drawskiego na tle sąsiednich powiatów**



Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)

**Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie drawskim na tle sąsiednich powiatów – ujęcie tabelaryczne**

L.p.	Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia
1	województwo zachodniopomorskie	75 osób/ km <sup>2</sup>
2	powiat drawski	33 osób/ km <sup>2</sup>
3	powiat choszczeński	37 osób/ km <sup>2</sup>
4	powiat łobeski	35 osób/ km <sup>2</sup>
5	powiat stargardzki	79 osób/ km <sup>2</sup>
6	powiat szczecinecki	45 osób/ km <sup>2</sup>
7	powiat świdwiński	44 osób/ km <sup>2</sup>
8	powiat wałecki	38 osób/ km <sup>2</sup>
9	powiat złotowski (woj. wielkopolskie)	42 osób/ km <sup>2</sup>

*Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)*

**Tabela 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu drawskiego**

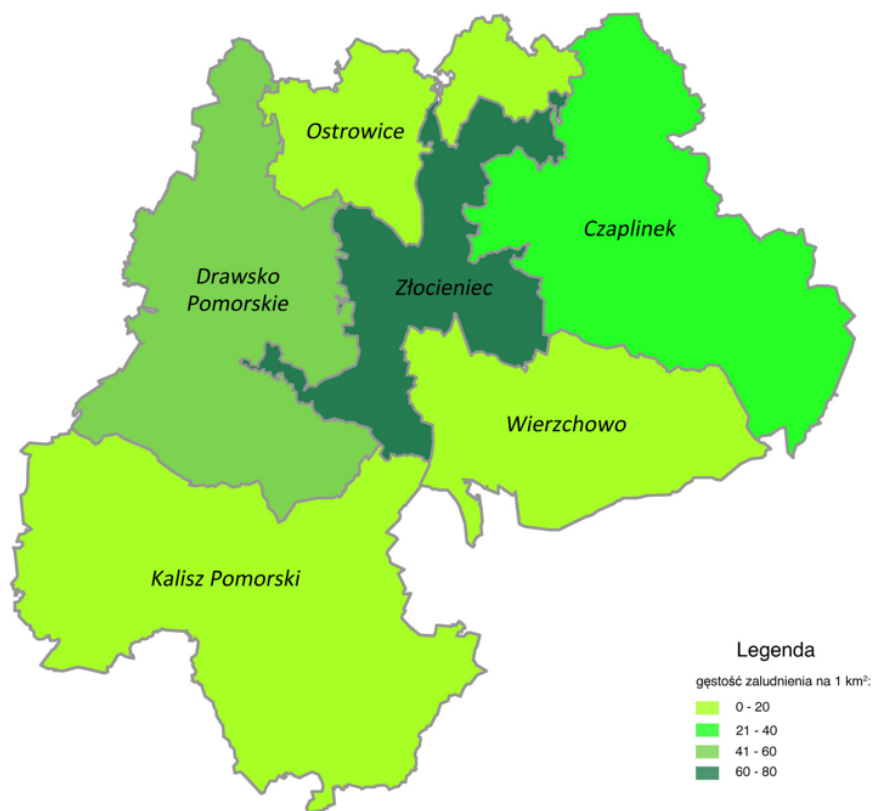
Jednostka administracyjna	Gęstość zaludnienia
Gmina miejsko-wiejska Czaplinek	33 osób/ km <sup>2</sup>
Gmina miejsko-wiejska Drawsko Pomorskie	48 osób/ km <sup>2</sup>
Gmina wiejska Ostrowice	17 osób/ km <sup>2</sup>
Gmina miejsko-wiejska Kalisz Pomorski	15 osób/ km <sup>2</sup>
Gmina wiejska Wierzchowo	19 osób/ km <sup>2</sup>
Gmina miejsko-wiejska Złocieniec	79 osób/ km <sup>2</sup>

*Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)*

Analiza obszaru pod względem gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach pozwala wskazać miejsca o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy. Wśród gmin na obszarze powiatu drawskiego największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się zdecydowanie gmina miejsko-wiejska Złocieniec, gdzie przypada 79 osób na km<sup>2</sup>. Drugą gminą pod tym względem jest gmina Drawsko Pomorskie, gdzie współczynnik ten wynosi 48 osób na km<sup>2</sup>. Jednostką z najmniejszą gęstością zaludnienia jest gmina Kalisz Pomorski gdzie na 1 km<sup>2</sup> przypada jedynie 15 mieszkańców.

Poniższa mapa przedstawia w ujęciu graficznym gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach na obszarze powiatu drawskiego.

Mapa 2. Mapa gęstości zaludnienia w powiecie drawskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

### 2.2.3. WSKAŹNIK URBANIZACJI

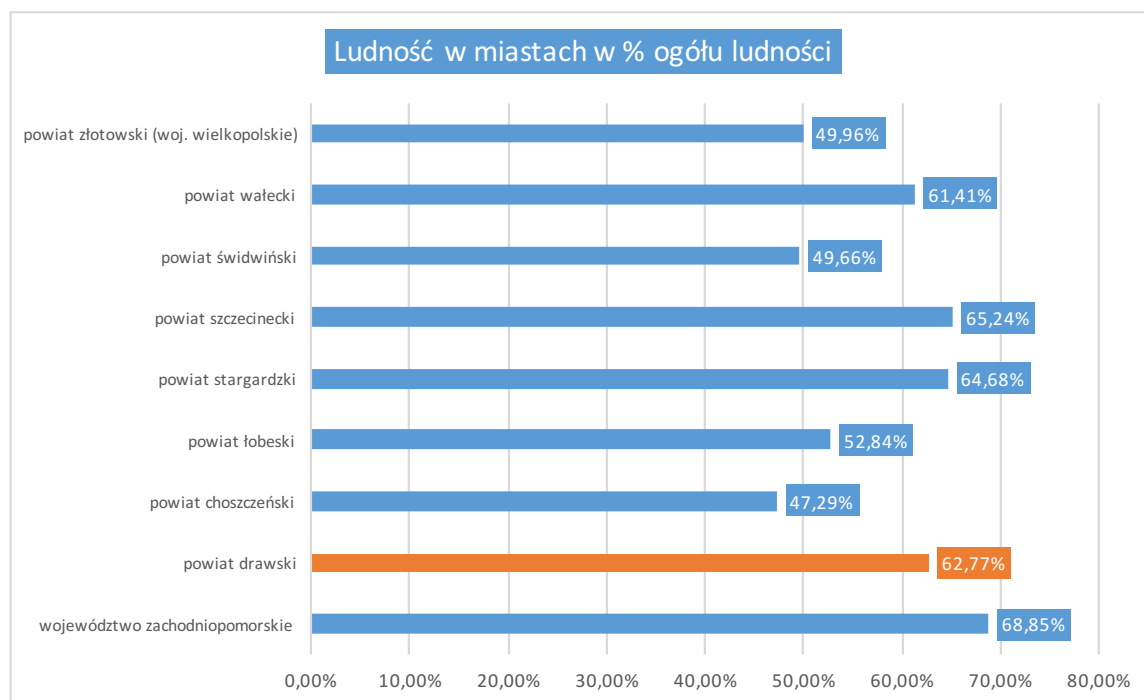
Dane dotyczące gęstości zaludnienia są dość silnie skorelowane ze wskaźnikiem urbanizacji. Powiat drawski na tle województwa zachodniopomorskiego oraz powiatów sąsiadujących odznacza się wysokim poziomem zurbanizowania. Wskaźnik ten osiąga 62,77 proc. i w prezentowanym poniżej zestawieniu wyższy współczynnik urbanizacji odnotowuje się wyłącznie w przypadku powiatów stargardzkiego i szczecineckiego. Na terenie całego województwa zachodniopomorskiego wskaźnik urbanizacji wyniósł 68,85 proc. i był wyższy, niż w jakimkolwiek omawianym powiecie.

Tabela 5. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

L.p.	Jednostka terytorialna	ludność w miastach w % ogółu ludności
1	województwo zachodniopomorskie	68,85%
2	powiat drawski	62,77%
3	powiat choszczeński	47,29%
4	powiat łobeski	52,84%
5	powiat stargardzki	64,68%
6	powiat szczecinecki	65,24%
7	powiat świdwiński	49,66%
8	powiat wałecki	61,41%
9	powiat złotowski (woj. wielkopolskie)	49,96%

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)

Wykres 5. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST



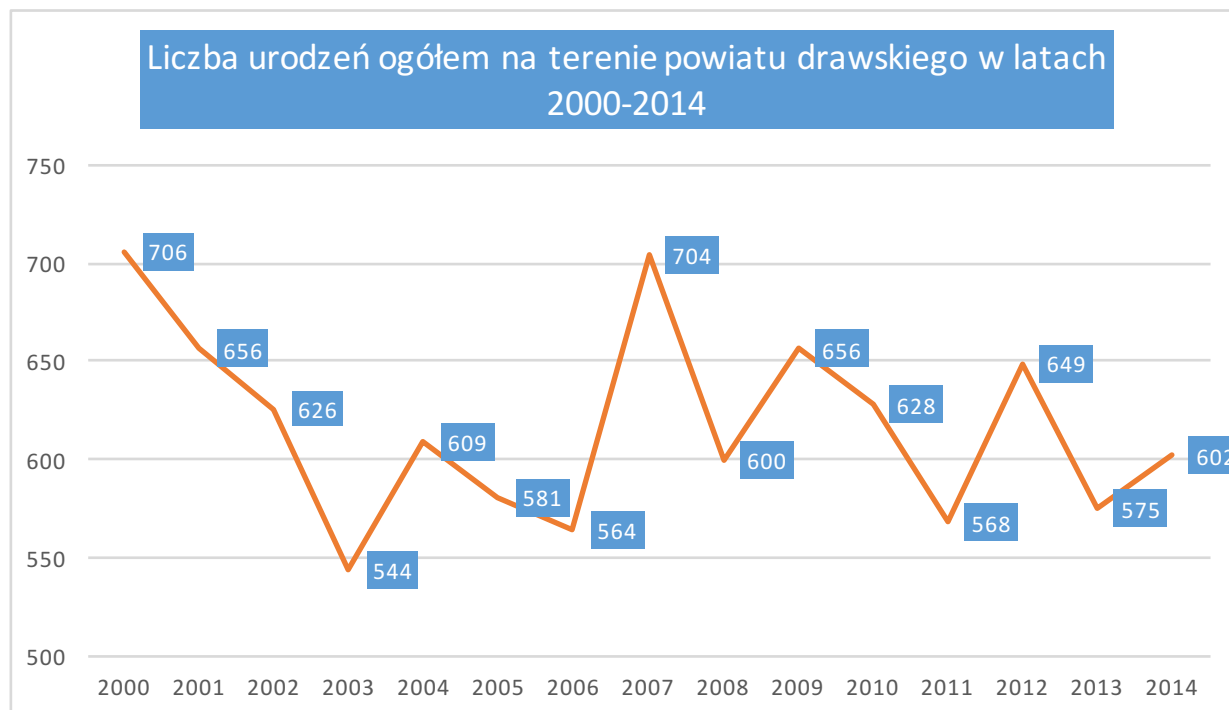
Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)



#### 2.2.4. LICZBA URODZEŃ

Z punktu widzenia potrzeb transportowych liczba urodzeń jest jednym z najważniejszych czynników demograficznych. W latach 2000-2006 wystąpił trend spadkowy w odniesieniu do liczby urodzeń na terenie powiatu drawskiego. Z kolei w roku 2007 odnotowano wzrost liczby urodzeń aż o 24,82 proc. i był to również największy wzrost liczby urodzeń w ujęciu ilościowym w badanym okresie. Po korekcie w 2007 roku, w dalszym ciągu trwa trend spadkowy i liczba urodzeń maleje. W 2014 roku na obszarze powiatu drawskiego urodziły się 602 osoby, podczas gdy w 2000 roku odnotowano o 17,28 proc. więcej urodzeń.

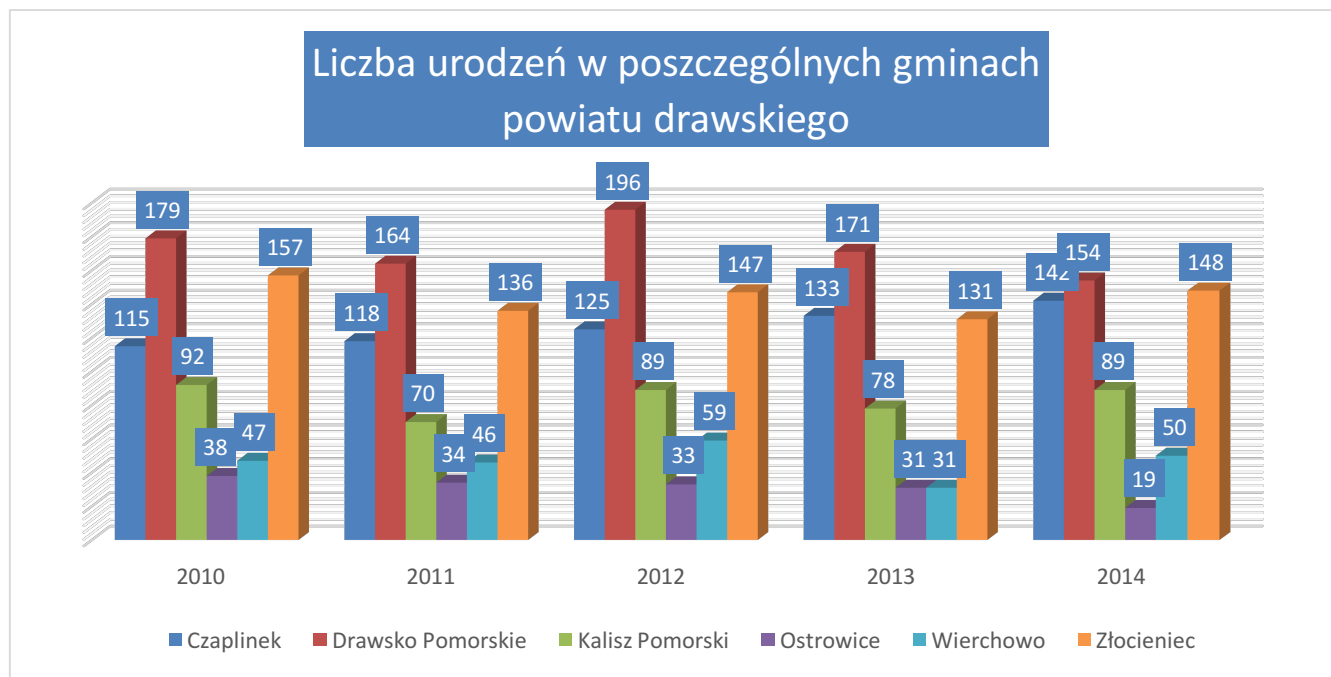
**Wykres 6. Liczba urodzeń na terenie powiatu drawskiego na przestrzeni lat 2000-2014**



**Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)**

Jednym z czynników, które należy uwzględnić przy długoterminowej prognozie potrzeb transportowych jest ogólna liczba urodzeń na danym obszarze. Jak widać na poniższym wykresie największą ilość urodzeń notuje się w Drawsku Pomorskim, w 2014 roku stanowiło to 25,58% wszystkich urodzeń w powiecie. Z kolei najmniejszy wskaźnik charakteryzuje gminę Ostrowice (3,16%), gdzie urodziło się 19 osób.

Wykres 7. Liczba urodzeń w poszczególnych gminach w powiecie drawskim

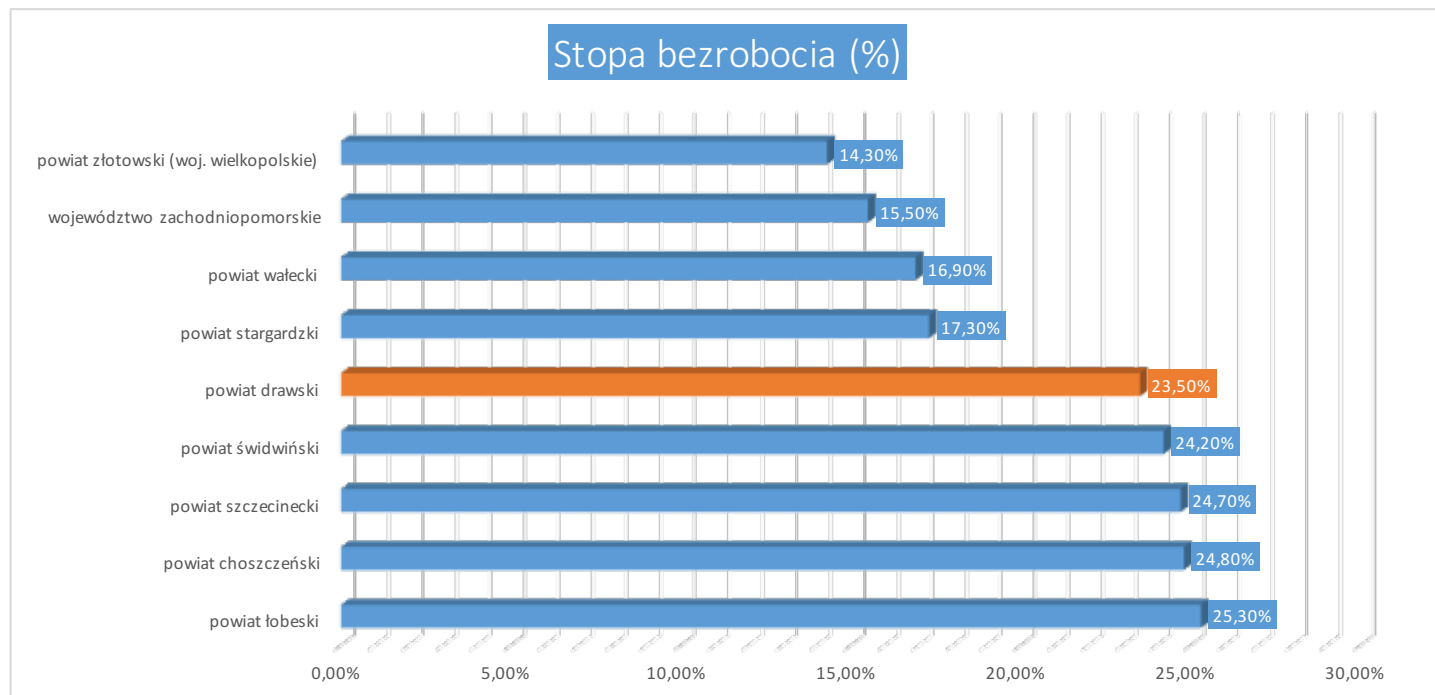


Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)

### 2.2.5. DOCHODY LUDNOŚCI I BEZROBOCIE

2999,87 zł brutto- takie miesięczne pensje w 2014 roku dostawali średnio mieszkańcy powiatu drawskiego. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100) wyniosło 74,9%. Pod tym względem powiat plasuje się na ostatnim miejscu spośród 21 powiatów w województwie zachodniopomorskim, gdzie przeciętne wynagrodzenie to 3649 zł brutto, co stanowi 91,1% średniej krajowej. Warto dodać, że przeciętne wynagrodzenie w powiecie drawskim wzrosło o 16% w stosunku do 2010 roku.

Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec 2014 r. wyniosła 11,4 proc. Województwo zachodniopomorskie posiada wskaźnik bezrobocia wynoszący 15,5 proc., co stawia je na przedostatnim miejscu w skali kraju wyprzedzając jedynie województwo warmińsko-mazurskie. Ten sam wskaźnik dla powiatu drawskiego wyniósł 23,5 proc. Pod tym względem uplasował się na piątym miejscu na tle powiatów sąsiednich z stopą bezrobocia większą o 9,2 pkt. procentowego, aniżeli pierwszy w zestawieniu powiat złotowski (woj. wielkopolskie).

**Wykres 8. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie drawskim na tle powiatów sąsiednich**

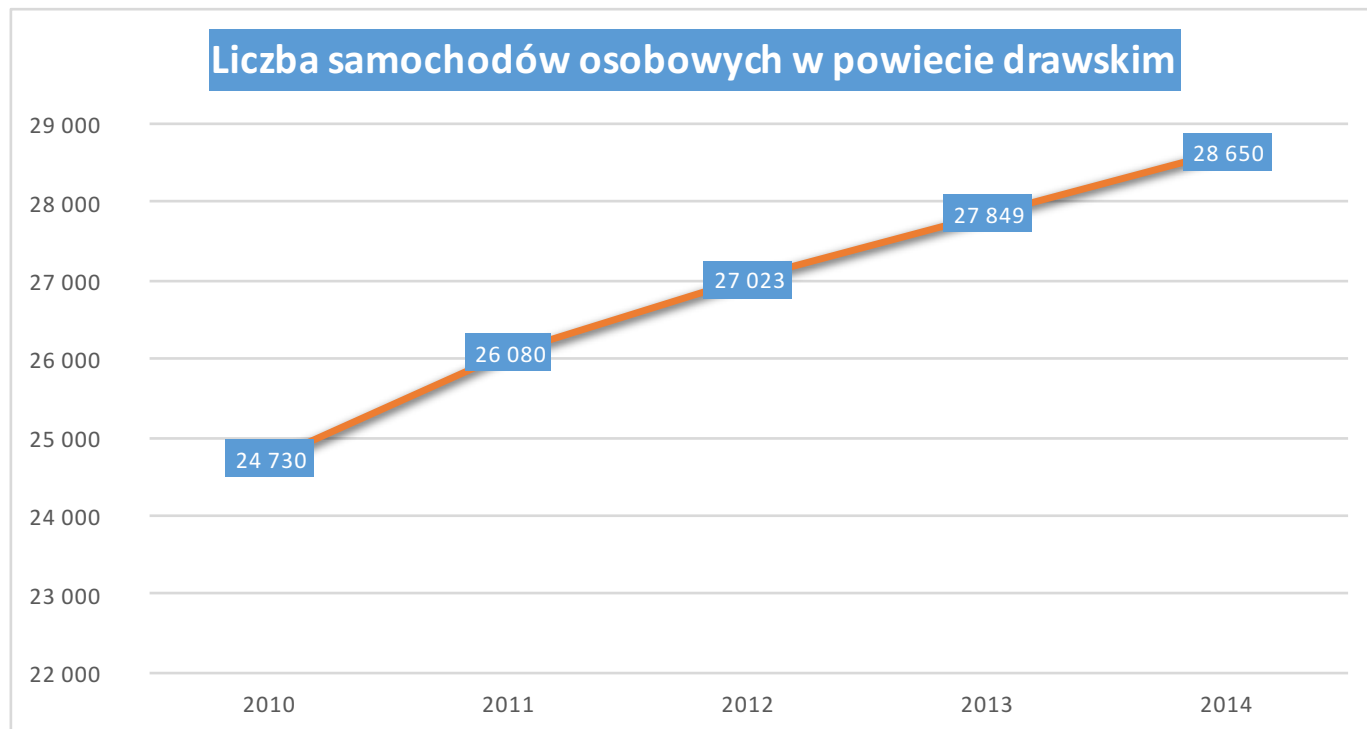
Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)

### 2.2.6. LICZBA POJAZDÓW W POWIECIE DRAWSKIM

Wzrastająca liczba samochodów osobowych stanowi duże wyzwanie dla transportu publicznego, który musi stać się bardziej konkurencyjny, aby dotrzeć z ofertą do osób podróżujących komunikacją indywidualną. Z drugiej strony rolą transportu publicznego jest zapewnienie przynajmniej podstawowych połączeń komunikacyjnych tym mieszkańcom, którzy nie posiadają samochodu lub prawa jazdy, co może przyczynić się do walki z wykluczeniem, zwłaszcza osób mieszkających na obszarach wiejskich.

Duży wpływ na stan nawierzchni dróg ma zwiększająca się liczba pojazdów poruszających się po drogach w powiecie. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w 2014 roku wynosiła 28 650. Od roku 2010 liczba samochodów osobowych zwiększyła się o 15,85 proc.

Wykres 9. Liczba samochodów osobowych w powiecie drawskim



Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na koniec 2014 r.)

### 2.3. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Podsumowując, powiat drawski cechuje się niskim wskaźnikiem gęstości zaludnienia (33 osoby na km<sup>2</sup>), który jest najniższy na tle powiatów sąsiadujących. Na przestrzeni ostatnich lat liczba mieszkańców powiatu uległa minimalnemu wzrostowi, w granicach błędu statystycznego (0,03 proc.). Powiat drawski ma jeden z najwyższych wskaźników urbanizacji w odniesieniu do sąsiednich jednostek tj. 62,77 proc. Ma to przełożenie na lawinowo wręcz rosnącą liczbę zarejestrowanych samochodów osobowych, która zwiększyła się o blisko 16 proc. na przestrzeni ostatnich 4 lat. Wyższy wskaźnik posiadają wyłącznie powiaty szczecinecki oraz stargardzki.

Na przestrzeni okresu lat 2000-2014 zauważa się trend spadkowy w odnotowywanej liczbie urodzeń. W 2014 roku odnotowano ich spadek o 17,28 proc. w porównaniu do 2000 roku. Na terenie powiatu drawskiego panuje bardzo wysokie bezrobocie (23,5 proc.), które jednak jest zbliżone do tych odnotowywanych w powiatach sąsiednich.

### 3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE DRAWSKIM

#### 3.1. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W POWIECIE

##### 3.1.1. SIEĆ DROGOWA

Dobrze rozwinięty układ drogowy jest podstawowym czynnikiem decydującym o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej powiatu.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

**Droga krajowa nr 20** o długości ok. 318 km. Droga ta łączy Pomorze Zachodnie z Pomorzem Gdańskim i dalej pośrednio z Warmią i Mazurami, przez co stanowi szlak turystyczny. Prowadzi w kierunku północno-wschodnim przez obszary Pojezierza Pomorskiego; Pojezierze Ińskie z Ińskim Parkiem Krajobrazowym, Pojezierze Drawskie z Drawskim Parkiem Krajobrazowym, Pojezierze Bytowskie oraz Pojezierze Kaszubskie.

**Droga krajowa nr 10** o długości ok. 467 km łącząca aglomeracje: szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską. Trasa przebiega przez województwa: zachodniopomorskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie i mazowieckie.

**Droga wojewódzka nr 175 (DW175)** – droga wojewódzka o długości 64,8 km łącząca Drawsko Pomorskie z Kaliszem Pomorskim i Choszczem. Droga przebiega przez powiat drawski i choszczeński, prowadząca przez poligon drawski. Łączy drogę krajową nr 10 z drogą nr 20. Podlega pod Rejon Dróg Wojewódzkich Drawsko Pomorskie oraz RDW Pырzyce. Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie określił ją jako drogę klasy G.

**Droga wojewódzka nr 162 (DW162)** - droga wojewódzka o długości 69,318 km łącząca Kołobrzeg poprzez drogę nr 102 z drogą nr 173 w Zarańsku, która dalej wiedzie do Drawska Pomorskiego. Trasa łączy także Kołobrzeg i Drawsko Pomorskie z drogą krajową nr 6. Trasa podlega pod Rejon Dróg Wojewódzkich Białogard i RDW Drawsko Pomorskie. Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie określił ją jako drogę klasy G.

**Droga wojewódzka nr 173 (DW173)** - droga wojewódzka o długości 36 km łącząca Połczyn-Zdrój z Drawskiem Pomorskim (DK20). Droga przebiega przez powiat drawski i świdwiński, podlega pod Rejon Dróg Wojewódzkich Drawsko Pomorskie oraz RDW Białogard i posiada klasę techniczną G.

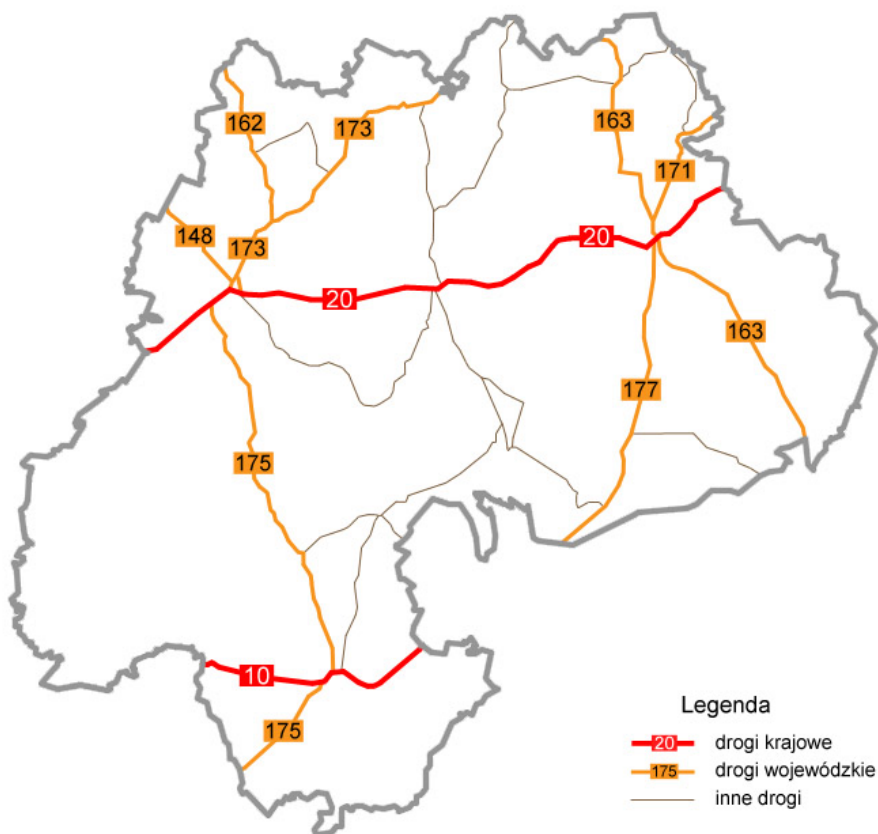
**Droga wojewódzka nr 163 (DW163)** - droga wojewódzka o długości 130,357 km, prowadzi przez wschodnią część województwa. Droga łączy Kołobrzeg z Wałczem. Przebiega przez powiaty: kołobrzeski, białogardzki, świdwiński, drawski oraz wałecki. Droga klasy GP podlega pod Rejon Dróg Wojewódzkich Białogard oraz RDW Drawsko Pomorskie.

**Droga wojewódzka nr 177 (DW177)** - droga wojewódzka o długości 83 km łącząca Czaplonek (droga krajowa nr 20) z drogą nr 10, drogą nr 22, a następnie z miastem Wieleń w Wielkopolsce. Droga przebiega przez powiat drawski, powiat wałecki, powiat czarnkowsko-trzcianecki. Podlega pod Rejon Dróg Wojewódzkich Drawsko Pomorskie[1] oraz RDW Szamotuły. Początkowy odcinek 26,464 km od Czaplonek do Mirosławca posiada klasę techniczną Z. Następny odcinek 40,140 km z Mirosławca do Człopy i granicy woj. zachodniopomorskiego – klasę techniczną G[2]. W woj. wielkopolskim także droga klasy G[3].

**Droga wojewódzka nr 171 (DW171)** - droga wojewódzka o długości 53 km łącząca Bobolice z Czaplonekiem (droga krajowa nr 20). Droga przebiega przez powiat koszaliński, szczecinecki i drawski, podlega pod Rejon Dróg Wojewódzkich Drawsko Pomorskie oraz RDW Koszalin. Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie określił ją jako drogę klasy G.

**Droga wojewódzka nr 148 (DW148)** - droga wojewódzka o długości 32 km łącząca Starogard Łobeski z Drawskiem Pomorskim przez Łobez. Przebiega przez powiaty łobeski oraz drawski.

**Mapa 3. Sieć dróg na terenie powiatu drawskiego**



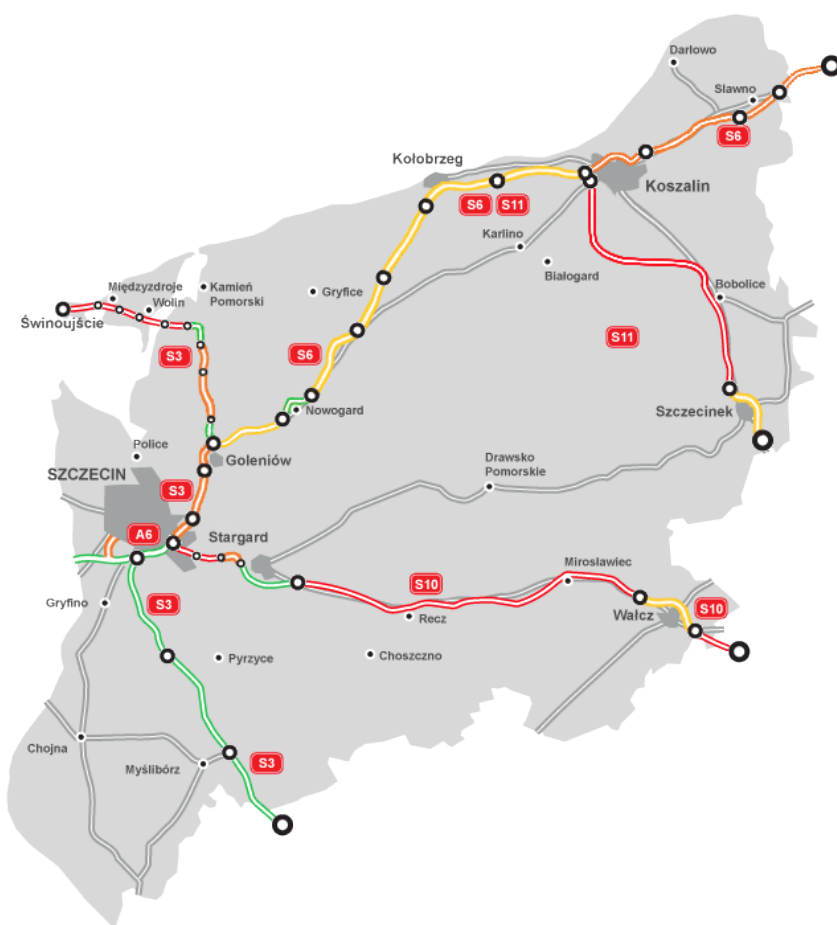
Źródło: Opracowanie własne

Mapa nr 4 przedstawia stan budowy dróg szybkiego ruchu na terenie województwa zachodniopomorskiego. Jak wynika z danych przedstawionych przez GDDKiA, zdecydowana większość z planowanych inwestycji nie została zakończona bądź jest na etapie przygotowań. Z projektów które nadal są w fazie realizacji pozostały:

- **budowa drogi ekspresowej S3 Świnoujście - Troszyn**, brak uzyskanych decyzji administracyjnych i realizowanych prac przygotowawczych, planowane lata realizacji - 2018-2022
- **budowa S3 Obwodnica Brzozowa**, obecnie na etapie przygotowań
- budowa drogi ekspresowej S3 Brzozowo - Rurka, obecnie na etapie przetargu
- budowa drogi ekspresowej S3 Rurka - Rzęsnica, obecnie na etapie przetargu
- **budowa autostrady A6 Kijewo - Rzęsnica**, obecnie na etapie przetargu na przebudowę węzła Kijewo i odcinka szlakuowego węzeł Szczecin Dąbie - węzeł Rzęsnica

- **budowa obwodnicy Przeclawia i Warzymic w ciągu DK13**, obecnie na etapie przetargu na zaprojektowanie i budowę
- budowa drogi ekspresowej S10 Stargard- Obwodnica Piły, obecnie na etapie przygotowań
- **budowa S10 Obwodnica Wałcza**, obecnie na etapie realizacji
- budowa drogi ekspresowej S10 Stargard- Obwodnica Piły, obecnie na etapie przygotowań
- **budowa drogi ekspresowej S6 Goleniów – Nowogard**; Nowogard – Płoty; Kiełpino - Kołobrzeg Zachód; Kołobrzeg Zachód - Ustronie Morskie; Ustronie Morskie – Koszalin. obecnie na etapie realizacji
- budowa S6 obwodnica Koszalina i Sianowa, obecnie na etapie przetargu
- budowa drogi ekspresowej S6 S6 Sianów – Słupsk, obecnie na etapie przetargu
- budowa drogi ekspresowej S11 Koszalin - Obwodnica Szczecinka, obecnie na etapie przygotowań
- budowa S11 Obwodnica Szczecinka, obecnie na etapie realizacji

**Mapa 4. Stan budowy dróg na terenie województwa zachodniopomorskiego**



Źródło: GDDKiA

**DROGI POWIATOWE**

W poniższej tabeli prezentujemy szczegółowy wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu drawskiego.

**Tabela 6. Wykaz dróg powiatowych**

Lp.	Nowy nr drogi	Stary nr drogi	Klasa drogi	Nazwa drogi - przebieg	Przebieg drogi	Długość odcinka (km)
1	4330Z	17307/ 1950Z	L	Zakrzyce-gr.pow.-Łabędzie	11+840-12+712	0,872
2	1951Z	308	L	Lasocin -Przytoń	0+000-8+965	8,965
3	1952Z	309	L	Olchowiec - Zarańsko	0+000-3+745	3,745
4	1953Z	310	L	Zajezierze – gr.pow.-Drawsko	1+384-9+457	8,073
5	1954Z	311	L	dr.1953Z-Jankowo-dr. Kraj.149	0+000-3+715	3,715
6	1080Z	320/1955Z	L	Rzepczyno -Łabędzie	16+469-20+122	3,653
7	1956Z	331	L	Karpno-Dołgie	0+000-6+097	6,097
8	1957Z	334	L	Jelenino - Ostrowice	0+000-2+731	2,731
9	1958Z	335	L	Szczytniki - Ostrowice	0+000-2+474	2,474
10	1959Z	336	L	Dalewo - Suliszewo	0+000-3+569	3,569
11	1960Z	337	L	Darskowo - Złocieniec	0+000-2+147	2,147
12	1961Z	338	L	Ostrowice-Gronowo-Złocieniec	0+000-9+835	9,835
13	1962Z	339	G	Dr woj.173 - Siecino - Złocieniec	0+000-10+271	10,271
14	1963Z	340	L	Dr.woj.173 - Stare Worowo	0+000-0+200 1+400- 5+904	4,704
15	1091Z	341/1964Z	Z	gr. Pow.-Nowe Worowo- Kluczewo-dr. nr 163	0+572-13+033	12,461
16	1092Z	342/1965Z	Z	N.Toporzyk-Cieszyno-dr.1962Z	3+463-18+930	15,467
17	1967Z	344	Z	St. Worowo - Bolegorzyn	0+000-7+784	7,784
18	1968Z	345	L	Warnięg - Męcidłó	0+000-2+268	2,268
19	1969Z	346	L	Dr.1965Z-Rzepowo-Siemczyno	0+000-8+543	8,543
20	1970Z	347	L	Rzepowo - Głębocek - Siemczyno	0+000-6+216	6,216
21	1095Z	350	Z	Ogartowo-Czarne-Sikory	11+924-21+156	9,232
22	1973Z	352	L	Kluczewo – Prosinko-St.Drawsko	0+000-5+583	5,583
23	1974Z	353	L	Stare Drawsko - Zerdno	0+000-2+458	2,458
24	1975Z	354	L	Dr.woj.163-N.Drawsko-Sikory	0+000-3+358	3,358
25	1251Z	355/1285Z	L	Czerne Wielkie - Polne	0+000-0+821	0,821



26	1252Z	356/1977Z	L	Dr.20 - Rakowo	0+000-1+304	1,304
27	1978Z	357	L	Dr.175 - Oleszno	0+368-4+671	4,303
28	1979Z	358	L	Mielenko - Kol. Mielenko	0+000-1+574	1,574
29	1982Z	361	L	Pomierzyn-Giżyno-gr.pow.	1+130-9+000	7,87
30	1983Z	362	L	Dr.10 - Biały Zdrój -St. Korytnica - dr. 10	0+000-16+215	16,215
31	1984Z	363	L	Pożrzadło - St.Studnica	0+000-8+358	8,358
32	1985Z	364 odc.	G	Złocieniec-Osiek-Żabinek-Kalisz Pom.	4+273-31+637	27,364
		370 odc.		Złocieniec-Osiek-Żeńsko		
33	1986	364 odc.	Z	Wierzchowo St.Kol.-skrzyż z dr 1985Z-Żabin	0+000-2+991	2,991
		370 odc.				
34	1987	365 odc.	G	Drawsko Pom. - Lubieszewo- Złocieniec	2+702-18+369	15,667
		369				
35	2028	365 odc.	L	Lubieszewo-Zatonie	0+000-2+740	2,74
36	1988	366	L	Dr kraj. 20 - Zagórki	0+000-0+664	0,664
37	1989	367	L	Suliszewo - Gudowo	0+000-3+916	3,916
38	1990	368	L	dr.kraj.20 - Kosobudy	0+000-1+608	1,608
39	1991	370 odc.	Z	Złocieniec-dr.1994Z- Wierzchowo-Żabin-Żeńsko	0+000-5+991	5,991
		374		Wierzchowo - Żabin		
40	1992	371	L	Bonin - Osiek Drawski	0+000-1+583	1,583
41	1993	372	L	Radomyśl - Żabinek	0+000-4+155	4,155
42	1994	373	Z	Osiek-Wierzchowo-Otrzep	0+000-13+665	13,665
43	1996	375	L	Żabin – N.Laski-dr.woj.177	0+000-8+631	8,631
44	1997	376	L	dr.1996Z - Garbowo	0+000-0+567	0,567
45	1998	377	L	dr.kraj.20-Bobrowo - Wąsosz	0+000-4+902	4,902
46	1999	378	L	Siemczyno - Żeliszawie	0+000-3+100	3,1
47	2000	379	L	Czaplinek - N.Kaleńsko	0+447-8+559	8,112
48	2001	380	Z	Czaplinek – skrzyż.dr.2002Z	0+000-5+452	5,452
49	2002	381	Z	dr.2011Z-Czarne Małe - Łysin - Ostroróg	0+000-7+397	7,397
		650				
50	2003	382	L	Broczyno-Motarzewo-Machliny- gr.pow.	0+000-15+147	15,147
		383				
51	2004	384	L	Pławno - Psie Głowy	0+000-2+662	2,662

52	2005	385	L	Broczyno - Byszkowo	0+000-2+945	2,945
53	2006	386	L	Trzciniec – Dr.woj.163	0+000-1+460	1,46
54	2007	387	Z	St.kolej. Sośnica – Świerczyna- Wielboki-gr. pow. /Rudki/	0+000-9+939	9,939
55	2008	388	L	Dr.woj.177 - Otrzep - Świerczyna	0+000-8+351	8,351
56	2009	390	L	Wierzchowo - Wierzchówko	0+000-2+246	2,246
57	1282	637	L	Barwice - Kluczewo	12+060-16+397	15,191
58	2011	649	L	Łubowo - Czarne Małe	2+300-5+552	3,252
59	2000	Czaplinek	L	Kamienna	0+000-0+447	0,447
60	2012		L	Grunwaldzka	0+000-0+453	0,453
61	2013		L	Czarnkowskiego	0+000-0+238	0,238
62	2015		L	Poznańska	0+000-0+548	0,548
63	2016		L	Rzeźnicka	0+000-0+339	0,339
64	2017		L	Słoneczna	0+000-0+316	0,316
65	2018		L	Leśników (dawna nazwa:Świerczewskiego	0+000-0+646	0,646
66	2019		L	Dworcowa	0+000-0+825	0,825
67	2020		L	Jeziorna	0+000-0+637	0,637
68	2021		L	Słowackiego	0+000-0+792	0,792
69	2022		L	Moniuszki	0+000-0+320	0,32
70	2023		L	Jagiellońska	0+000-0+230	0,23
71	2024		L	Młyńska	0+000-0+100	0,1
72	1953	Drawsko P	L	Marynarska	9+457-11+303	1,846
73	1987Z			Sobieskiego	0+143-2+702	2,559
74	1978		L	Leśna	0+000-0+368	0,368
75	2026		L	Sikorskiego	0+000-0+309	0,309
76	1987		L	Chrobrego	0+000-0+143	0,143
77	2029		L	Dworcowa	0+000-0+348	0,348
78	2030		L	Zamkowa	0+000-0+258	0,258
79	2031		L	Obrońców Westerplatte	0+000-1+013	1,013
80	2034		L	Kolejowa (55 m oddane G.Drawsko w styczniu 2014 r.)	0+000-0+573	0,573
81	2035	Złocieniec	L	5-go Marca	0+041-0+530	0,489
82	2036		L	Bohaterów Warszawy	0+000-0+233	0,233
83	2037		L	Cieszyńska	0+000-1+735	1,735
84	2038		L	Czwartaków	0+000-1+067	1,067

85	2039		L	Kosynierów	0+000-0+723	0,723
86	2040		L	Lipowa	0+000-1+016	1,016
87	2041		L	Piaskowa	0+000-1+836	1,836
88	2042		L	Sikorskiego	0+000-0+097	0,097
89	2043		L	Staszica	0+000-0+594	0,594
90	2044		L	Śląska	0+000-0+370	0,37
91	2046		L	Wolności	0+000-0+219	0,219
92	2047		L	Brzozowa	0+000-0+903	0,903
93	2048		L	Mirosławiecka	0+130-4+273	4,143
94	2049		L	Świerkowa	0+000-0+770	0,77
95	1961		L	Gronowska	9+835-12+445	2,61
96	1962		G	Połączyńska	10+271-12+164	1,893
97	1962		G	I Dyw. Wojska Polskiego	12+164-12+464	0,3
98	1960		L	Zielona	2+147-3+180	1,033
99	1987		G	Żeromskiego	18+369-23+642	5,273
100	1971Z	kr. 20		Chopina	0+000-0+264	0,264
101	1966Z	kr. 20		Okrzei	0+000-0+229	0,229
102	1985	Kalisz Pom.	G	Koszalińska	22+388-23+197	0,809

źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Drawsku Pomorskim

### 3.1.2. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Województwo zachodniopomorskie należy do regionów o słabo rozwiniętej sieci linii kolejowych. Zajmuje 12. miejsce w kraju pod względem gęstości sieci. Na każde 100 km<sup>2</sup> powierzchni województwa przypada 5,3 km linii kolejowych (w kraju – 6,5 km). Sieć linii kolejowych eksploatowanych w ruchu pasażerskim i towarowym w województwie wynosi 1202 km w tym 62,7% stanowią linie zelektryfikowane. Długość linii kolejowych składała się w 2/3 z tras jednotorowych. Na teren powiatu drawskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

- Przewozy Regionalne
- PKP Intercity

**Linia kolejowa nr 210** - linia kolejowa łącząca Chojnice z Runowem Pomorskim przez Szczecinek, Złocieniec i Drawsko Pomorskie. Położona w granicach województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego oraz na obszarze Oddziału Regionalnego PKP PLK w Szczecinie oraz Gdyni.

**Linia kolejowa nr 403** – linia kolejowa łącząca Piłę Północ ze stacją kolejową Ulikowo. W ramach modernizacji z budżetu RPO województwa zachodniopomorskiego remont objął odcinek pomiędzy Wałczem a Ulikowem. W efekcie modernizacji przywrócono ruch na odcinku Wałcz-Kalisz Pomorski, gdzie podniesiono prędkość do 100 km/h. Koszt modernizacji wyniósł 19,758 mln zł.

Linia kolejowa nr 416 (Wierzchowo Pomorskie-Wałcz Raduń) – linia wyłączona z eksploatacji

**Linia kolejowa nr 410 (Grzmiąca-Kostrzyn)** – linia rozebrana całkowicie na odcinku Choszczno-Barlinek.

Mapa 5. Sieć linii kolejowych przebiegających przez teren powiatu drawskiego



źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

### 3.2. SIEĆ KOMUNIKACJI DROGOWEJ

#### ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ DRAWSKIEGO

Na terenie powiatu uruchomionych jest 25 linii komunikacyjnych, na które zezwolenia wydał Starosta Drawski. Należy zwrócić uwagę, że **jedynym podmiotem realizującym powiatowe przewozy pasażerskie** na terenie powiatu jest PKS Złocieniec sp. z o.o., którego udziałowcem jest powiat drawski (41,67 proc.).

W przyszłości do zadań Starosty Drawskiego i organizatorów niższego szczebla będzie należało dostosowanie połączeń powiatowych w taki sposób, aby umożliwić mieszkańcom swobodne przemieszczanie się po obszarze powiatu. Nadrzędnym celem organizatora transportu powinna być likwidacja tzw. „białych plam” transportowych.

Tabela 7. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Drawskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz :min)	Przewoźnik
1	49	Drawsko Pomorskie	Zagórki, Suliszewo, Rzęśnica, Złocieniec, Bobrowo, Siemczyno, Żeliszawie, Niwka	Czaplinek	35	9	00:56	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
2	50	Złocieniec	Kańsk, Leśniczówka, Stawno, Lubieszewo, Linowo, Gudowo	Drawsko Pomorskie	26	6	00:39	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
3	51	Złocieniec	Rzęśnica, Suliszewo, Zagórki	Drawsko Pomorskie	15	5	00:24	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
4	52	Złocieniec	Bobrowo, Siemczyno, Żeliszawie, Niwka	Czaplinek	17	3	00:22	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
5	53	Złocieniec	Cieszyno, Skąpe, Stare Worowo, Nowe Worowo, Kamienna Góra, Bolegorzyn, Uraz, Jadwiżyn, Warniłęg, Stare Worowo, Skąpe, Cieszyno	Złocieniec	44	4	01:02	PKS Złocieniec Sp. z o.o.

6	54	Złocieniec	Cieszyno, Stare Worowo, Chlebowo kolonia, Chlebowo, Słowianki, Szczycienko, Gawroniec, Cieminko, Nowe Worowo, Smoǳięcino, Nowe Worowo, Kamienna Góra	Bolegorzyn	40	1	00:58	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
7	55	Złocieniec	Cieszyno, Skąpe, Stare Worowo, Nowe Worowo, Kamienna Góra	Bolegorzyn	22	1	00:32	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
8	56	Złocieniec	Cieszyno, Skąpe, Stare Worowo, Warnięg, Jadwiżyn, Uraz, Bolegorzyn, Kamienna Góra	Nowe Worowo	27	3	00:46	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
9	57	Złocieniec	Cieszyno, Skąpe, Stare Worowo, Chlebowo, Słowianki, Szczycienko, Cieminko, Smoǳięcino, Nowe Worowo, Kamienna Góra, Bolegorzyn, Kamienna Góra	Nowe Worowo	46	1	01:24	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
10	58	Uraz	Nowe Worowo, Kamienna Góra, Bolegorzyn, Kamienna Góra, Nowe Worowo, Stare Worowo, Chlebowo kolonia, Chlebowo, Słowianki, Szczycienko, Gawroniec kolonia, Cieminko	Nowe Worowo	36	1	00:52	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
11	59	Złocieniec	PKS Bonin, Osiek Drawski, Żabinek, Wierzchowo, Będolino, Sońnica, Otrzep, Świerczyna	Wielboki	33	2	00:49	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
12	60	Złocieniec	PKS Bonin, Osiek Drawski, Wierzchowo, Żabinek	Radomyśl	20	1	00:35	PKS Złocieniec Sp. z o.o.

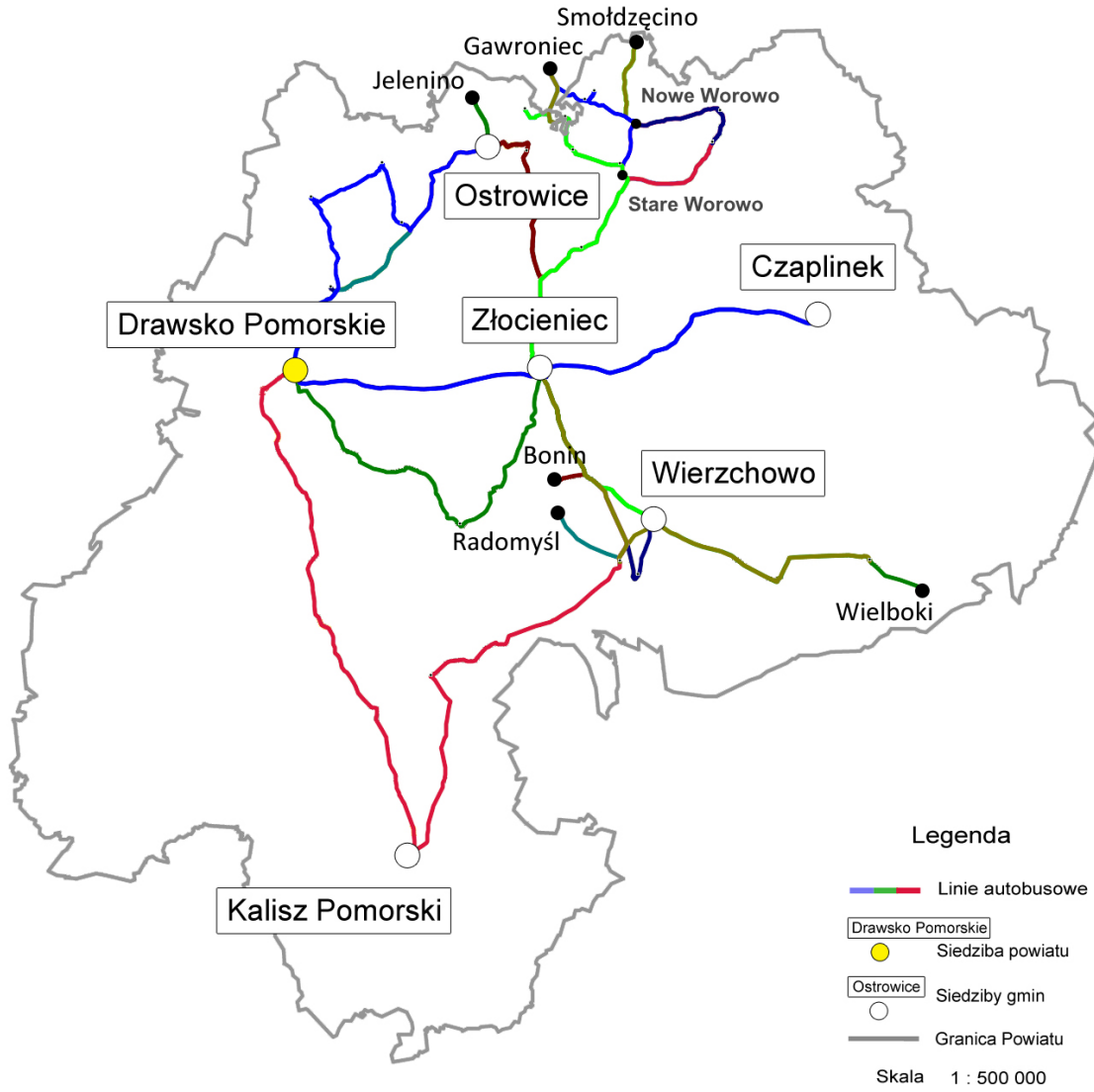
13	61	Złocieniec	PKS Bonin, Bonin, Osiek Drawski, Wierzchowo, Żabinek	Radomyśl	24	1	00:36	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
14	62	Złocieniec	PKS Bonin, Osiek Drawski, Żabinek, Wierzchowo, Będolino, Sośnica, Otrzep, Świerczyna, Sośnica, Będolino	Wierzchowo	48	2	01:26	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
15	63	Złocieniec	PKS Bonin, Osiek Drawski, Wierzchowo, Żabin, Żabinek, Sienica, Stara Studnica, Pęplówek, Wierzchucin, Giżyno, Siekiercze	Kalisz Pomorski	41	3	00:55	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
16	64	Złocieniec	PKS Bonin, Osiek Drawski, Żabinek, Żabin	Wierzchowo	17	3	00:25	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
17	65	Złocieniec	PKS Bonin, Osiek Drawski	Wierzchowo	14	1	00:22	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
18	66	Drawsko Pomorskie	Zarańsko, Żółte, Rydzewo, Przytoń, Dołgie, Borne kolonia, Borne, Kolno	Ostrowice	28	2	00:44	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
19	67	Drawsko Pomorskie	Zarańsko, Grzybno, Dołgie, Borne kolonia, Borne, Kolno, Ostrowice kolonia, Jelenino kolonia	Ostrowice	19	2	00:41	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
20	68	Złocieniec	Ostrowice, Kolno, Borne, Dołgie, Grzybno, Zarańsko	Drawsko Pomorskie	32	1	00:52	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
21	69	Złocieniec	Cieszyno, Siecino, Dobrosław, Ostrowice, Kolno, Borne, Borne kolonia, Dołgie, Borne kolonia, Borne, Kolno, Ostrowice, Kolno, Borne, Borne kolonia, Dołgie,	Złocieniec	80	1	02:44	PKS Złocieniec Sp. z o.o.



			Borne kolonia, Borne, Kolno, Ostrowice, Dobrosław, Siecino, Cieszyno					
22	70	Drawsko Pomorskie	Koleśno, Mielenko Drawskie, Mielenko kolonia, Konotop kolonia, Konotop, Żołędowo, Pożrzadło Wielkie, Pożrzadło kolonia, Pomierzyn, Pomierzyn kolonia	DK Kalisz Pomorski	36	2	1:00	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
23	71	Drawsko Pomorskie	Koleśno, Mielenko Drawskie, Mielenko kolonia, Konotop kolonia, Konotop, Żołędowo, Pożrzadło Wielkie, Pożrzadło kolonia, Pomierzyn, Pomierzyn kolonia	Kalisz Pomorski	32	7	00:47	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
24	72/1	Złocieniec	PKS Bonin, Osiek Drawski, Wierzchowo, Żabin, Żabinek	Żabinek Leśniczówka	23	1	00:32	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
25	73	Czaplinek	Niwka, Żeliszawie, Siemczyno, Bobrowo, Złocieniec, Rzęsnica, Suliszewo, Zagórki, Drawsko Pomorskie	Zarańsko	40	1	01:02	PKS Złocieniec Sp. z o.o.

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Drawsku Pomorskim

Mapa 6. Powiatowa siatka komunikacyjna dla przewoźnika PKS Złocieniec Sp. z o.o.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Drawskiego

**ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO (PRZEBIEGAJĄCE PRZEZ TEREN POWIATU DRAWSKIEGO)**

Poniższa tabela przedstawia wykaz 39 zezwoleń wydanych przez marszałka województwa zachodniopomorskiego, które przebiegają przez powiat drawski.

**Tabela 8. Zezwolenia wydane przez marszałka województwa zachodniopomorskiego (przebiegające przez obszar powiatu drawskiego)**

Lp.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1	Połczyn-Zdrój	Toporzyk, Kłokowo, Lipno, Smołdzięcino, Nowe Worowo, Cieminko, Gawroniec, Toporzyk, Toporzyk Wieża	Połczyn Zdrój	44	2	00:50	Przewóz Osób MADO Marcin Lewandowski
2	Połczyn-Zdrój	Toporzyk Wieża, Toporzyk, Gawroniec, Ostrowice, Ostrowice, Chlebowo, Stare Worowo, Nowe Worowo, Bolegorzyn, Nowe Worowo, Smołdzięcino, Lipno, Kłokowo, Toporzyk Wieża	Połczyn Zdrój	47	1	01:29	Przewóz Osób MADO Marcin Lewandowski
3	Połczyn-Zdrój	Toporzyk Wieża, Kłokowo, Lipno, Smołdzięcino, Nowe Worowo, Bolegorzyn, Nowe Worowo, Stare Worowo, Chlebowo, Ostrowice, Ostrowice, Gawroniec, Toporzyk, Toporzyk Wieża	Połczyn Zdrój	23	1	01:13	Przewóz Osób MADO Marcin Lewandowski
4	Drawno Plac Wolności	Drawno Jednostka Wojskowa	Kalisz Pomorski	14	9		Prywatna Komunikacja Lokalna "JACEK" S.C.
5	Rzecz	Głębokie, Sulibórz, Suliborek, Rybaki, Słutowo, Recz ul. Kolejowa	Rzecz	37,7	3	00:57	Usługi Transportowo- Usługowe Kazimierz Procak

6	Szczecin	Szczecin Nabrzeże, Szczecin- Basen Górniczy, Szczecin-Osiedle Słoneczne, Szczecin-Dąbie, Lisowo, Chociwel, Chociwel, Chociwel-Ul. Robotnicza, Wieleń Pom., Ciesznko, Winniki, Węgorzyno, Węgorzyno, Ginawa, Woliczno, Drawsko Pom.-ul. Energetyka, Drawsko Pom.-ul. Kupiecka, Drawsko Pom. D.A., Suliszewo, Rzęśnica, Złocieniec-ul. 5 marca, Złocieniec P.DW., Budów, Siemczyno, Czaplinek, Czaplinek, Łubowo, Borne Sulinowo, Borne Sulinowo-Niepodległości, Krągi, Jeleń, Szczecinek-ul. Szczecińska, Szczecinek- ul. Sikorskiego	Szczecinek D.A.	182	3	03:33	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.
7	Łobez-ul. Kolejowa	skrzyż. Wysielde, skrzyż. Budziszczce, skrzyż. Rożnowo, Zajezierze, Zagozd, Zagozd, Gajewko	Drawsko Pomorskie	18,5	4	00:20	Firma Usługowo-Transportowa Adam Fedeńczak
8	Pobierowo	Pustkowo skrz. Z ul. Handlowa, Trzęsacz-ul. Kamieńska, Rewal ul. Westerplatte, Niechorze ul. Kolejowa, Niechorze Al.. Bursztynowa, Pogorzelica-ul. Wojska Polskiego, Gryfice d.a. Kościuszki, 70, Łobez, Drawsko Pomorskie ul. Kolejowa, Kalisz Pomorski ul. Toruńska, Wałcz d.a., Piła d.a., Chodzież d.a.	Poznań Główny	326	2	06:35	PKS Gryfice Sp. z o.o.

9	Kołobrzeg	Kołobrzeg-Kupiecka, Kołobrzeg-Młyńska 1, Kołobrzeg-Młyńska 2, Kołobrzeg-6 Dywizji Piechoty-cmentarz 1, Kołobrzeg-6 Dywizji Piechoty-cmentarz 2, Zieleniewo, Rościęcino, Kopydłówek, Ząbrowo, Jarogniew, Lubkowice, Gościno Poczta, Gościno Urząd Miejski, Karkowo, Wartkowo, Ramlewo, Słownkowo, Ślepce, Krzesimowo, Sławoborze-Kołobrzaska, Sławoborze, Ciechnowo, Przymiarki, Krosino, Świdwin Plac Lotników, Świdwin-Drawska, Wilczkowo, Brzeżno-Sołectwo, Brzeżno, Więclaw, Więclaw-kolonia, Łabędzie, Rydzewo, Żółte, Żarańsko, Drawsko Pom.-ul. Połczyńska, Drawko Pomorskie-ul. Kupiecka	Drawsko Pomorskie Kolejowa	84	2	01:59	Arriva Sp. z o.o.
10	Koszalin	Białogard, Połczyn Zdrój, Ostrowice, Drawsko Pom, Kalisz Pom, Recz, Choszczno, Pełczyce, Barlinek, Gorzów Wielkopolski, Skwierzyna, Międzyrzecz, Jordanowo, Świebodzin, Sulechów, Zielona Góra, Nowa Sól, Korzuchów, Szprotawa, Trzebień, Bolesławiec, Lwówek Śląski, Wleń	Jelenia Góra	515	2	10:40	PKS Koszalin Sp. z o.o.
11	Koszalin	Konikowo, Konikowo I, Świeszyno, Strzekęcino, Niedalino, Zaspy Wielkie, Zaspy Małe, Buczek, Pomianowo, Pomianowo wieś, Białogard-ul. Zwycięstwa, Białogard-ul. Grunwaldzka, Białogard D.A., Łęczynko, Żabiniec, Kamosowo, Stanomino, Rychowo, Podwilcze, Sidłowo, Sławoborze, Ciechnowo, Przymiarki, Krosino, Świdwin-Pl. Lotników, Świdwin-Drawska, Buczyna, Wilczkowo, Brzeżno, Więclaw, Łabędzie, Rydzewo, Żółte, Żarańsko, Drawsko Pom-ul. Połczyńska, Drawsko Pom.-ul. 11 pułku piechoty, Drawsko	Kalisz Pomorski	141	2	03:08	PKS Koszalin Sp. z o.o.

		Pom-ul. Kupiecka, Drawsko Pom.-p.d.w., Drawsko Pom, Koleśno, Mielenko Drawskie, Mielenko kolonia, Konotop kolonia, Konotop, Żołędowo, Pożrzadło Wielkie, Pożrzadło kolonia, Pomierzyn					
12	Rudki-Sklep	Iłowiec-Zajazd, Iłowiec, Nowa Wieś, Kosin, Machliny, Miłkowo, Broczyno, Piekary	Czaplinek	24	2	00:35	PKS w Wałczu Sp. z o.o.
13	Wałcz	Wałcz-ul. Kościuszków, Wałcz-ul. Okulickiego, Wałcz-ul. Kołobrzaska, Kłębowiec, Glinki, Golce, Golce kolonia, Rudki, Iłowiec-zajazd, Iłowiec, Nowa Wieś, Kosin, Machliny, Miłkowo, Trzciniec, Broczyno, Piekary	Czaplinek	40	2	00:54	PKS w Wałczu Sp. z o.o.
14	Koszalin	Koszalin-Szczecińska, Nowe Bielice, Łaski Koszalińskie, Kottłowo, Biesiekierz, Kraśnik, Nosowo, Parsowo, Świemino, Żelimucha, Lulewice, Lulewiczki, Białogard, Białogard-cmentarz, Moczyłki, Rogowo, Przegonia, Byszyno, Wygoda, Osówko, Tychówko, Bolkowo, Biernów, Ostre Bardo, Przyrowo, Połczyn, Gaworkowo, Czarnkowie, Brzezinka, Kluczewo, Prosinko, Drahimek, Stare Drawsko, Nowe Drawsko, Kołomąt, Czaplinek, Piekary, Broczyno, Miłkowo, Machliny, Kosin, Nowa Wieś, Iłowiec, Rudki, Golce, Glinki, Kłębowiec	Wałcz	130	4	02:58	PKS w Wałczu Sp. z o.o.

15	Szczecin	Szczecin Nabrzeże, Szczecin- Basen Górniczy, Szczecin-Struga Zajeżdźnia, Szczecin-Botaniczna, Szczecin-Unikon, Niedźwiedź, Motaniec, Kobylanka, Morzyczyn-skrz., Morzyczyn-weranda, Morzyczyn-komisariat policji, Zieleniewo Osir, Lipnik, Stargard Szcz., Świąte, Tychowo, Krąpiel, Żukowo skrz, Sadłowo, Suchań, Suchanówko, Nosowo, Wapnica, Sicko, Recz, Słutowo, Żółwino, Prostynia, Cybowo, Kalisz Pomorski, Biały Zdrój, Krężno, Skotniki, Łowicz Wałęcki, Mirosławiec, Kalinówka, Nieradź, Toporzyk, Piecnik, Jabłonkowo, Lubno, Omulno, Piława	Wałcz	147	2	03:10	PKS w Wałczu Sp. z o.o.
16	Mirosławiec	Łowicz Wałęcki (kolonia), Łowicz Wałęcki, Skotniki, Krężno, Biały Zdrój	Kalisz Pomorski	15	4	00:21	PKS w Wałczu Sp. z o.o.
17	Szczecin	Chociwel, Wieleń, Cieszyno, Winniki, Węgorzyno, Wiewiecko, Ginawa, Woliczno, Drawsko pom., Drawsko pom-dw. Kolejowy, Suliszewo, Złocieniec-ul. Dworcowa, Złocieniec, Siemczyno, Czaplunek, Łubowo, Borne Sulinowo, Krągi, Jeleń	Szczecinek	182	4	03:09	PKS w Szczecinku Sp. z o.o.
18	Szczecinek	Szczecinek-ul.28 lutego, Szczecinek-Jana Pawła II, Szczecinek-ul. Kościuszki, Szczecinek ul. Trzesiecka, Parsęcko, Parsęcko kolonia, Radacz, Wierzchowo, Ostroполе III, Ostroполе II, Ostroполе, Stary Grabiąż, Barwice, Łęknica kolonia, Łęknica, Piaski, Piaski-kościół, Popielawy, Kołacz, Ogartowo, Połczyn, Połczyn Zdrój Plac Tysiąclecia, Toporzyk-wieża, Toporzyk, Gawroniec, Dobrosław, Ostrowice, Kolno, Borne, Borne kolonia, Dołgie, Grzybno, Zarańsko	Drawsko Pomorskie	80	2	02:05	PKS w Szczecinku Sp. z o.o.

19	Szczecinek	Szczecinek-ul. Szafera, Szczecinek ul. 28 lutego, Szczecinek-Dworcowa, Szczecinek-ul. Szczecińska, Lipnica, Sitno, Jelenino, Przyjezierze, Jeleń, Krągi, Borne Sulinowo, Liszkowo, Łubowo, Rakowo	Czaplinek	50	2	01:05	PKS w Szczecinku Sp. z o.o.
20	Szczecinek	Szczecinek-ul.28 lutego, Szczecinek-Jana Pawła II, Szczecinek-ul. Kościuszki, Szczecinek ul. Trzesiecka, Parsęcko, Parsęcko kolonia, Radacz, Wierzchowo, Ostropele III, Ostropele II, Ostropele, Stary Grabiąż, Barwice, Przybkowo, Parchlino, Nowe Koprzywno, Parchlino, Krzykacz, Gwiazdowo, Chłopowo, Stare Gonne, Czarne Wielkie, Kuszewo, Sikory kolonia, Sikory, Kołomąt	Czaplinek	62	2	01:55	PKS w Szczecinku Sp. z o.o.
21	Koszalin D.A.	Koszalin Krakusa i Wandy, Koszalin Połczyńska, Konikowo II, Świeszyno, Strzekęcino, Niedalino, Zaspy Wielkie, Słonino, Retowo, Bukowo, Trzebieszyn, Tychowo, Krosinko, Sadkowo kolonia, Sadkowo, Trzebiec, Stare Dębno, Rudno, Zaborze, Buślarki, Kołacz, Ogartowo, Połczyn, Toporzyk, Gawroniec, Szczycienko, Dobrosław, Ostrowice, Kolno, Borne, Borne kolonia, Dołgie, Grzybno, Zarańsko, Drawsko Pomorskie, Zagórki, Suliszewo, Rzęśnica	Złocieniec	113	3	02:48	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
22	Szczecinek	Szczecinek-Szafera, Szczecinek-ul. 28 lutego, Szczecinek-Sikorskiego, Szczecinek Dworcowa, Sitno, Jelenino, Przyjezierze, Jeleń, Krągi, Krągi osiedle, Borne Sulinowo, Liszkowo Skrzyżowanie, Łubowo Kolonia, Łubowo, Łubowo Skrzyżowanie, Rakowo, skrz. Karsno, Czaplinek, skrz. Niwka, Żeliszawie, Siemczyno, Bobrowo, Złocieniec, Złocieniec-ul. Dworcowa, Rzęśnica, Suliszewo, Zagórki	Drawsko Pomorskie	82	2	01:45	PKS Złocieniec Sp. z o.o.



23	Koszalin D.A.	Konikowo II, Świeszyno, Strzekęcino, Niedalino, Zaspy Wielkie, Słonino, Bukówko, Retowo, Bukowo, Trzebiszyn, Tychowo, Krosinko, Sadkowo, Sadkowo kolonia, Trzebiec, Stare Dębno, Rudno, Zaborze, Buślarki, Kołacz, Ogartowo, Połczyn, Toporzyk, Kłokowo, Lipno, Smołdżęcino, Nowe Worowo, Skąpe, Cieszyno, Złocieniec, Osiek Drawski, Wierzchowo, Zabin, Żabinek, Sienica, Stara Studnica, Peptówek, Wierzchucin, Giżyno, Pomierzyn, Pomierzyn kolonia	Kalisz Pomorski	142	4	03:40	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
24	Koszalin D.A.	Stare Bielice, Nowe Bielice, Laski Koszalińskie, Kotłowo, Biesiekierz, Kraśnik, Nosowo, Parsowo, Świemino, Żelimucha, Lulewice, Lulewiczki, Białogard, Łęczynko, Żabinec, Łęczno, Stanomino, Rychowo, Podwilcze, Sidłowo, Sławoborze, Ciechnowo, Przymiarki, Krosino, Świdwin, Buczyna, Wilczkowo, Brzeźno, Więclaw, Łabędzie, Rydzewo, Żółte, Zarańsko, Drawsko Pomorskie, Zagórki, Suliszewo, Rzęśnica	Złocieniec	116	2	02:52	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
25	Koszalin	Konikowo II, Świeszyno, Strzekęcino, Niedalino, Zaspy Wielkie, Słonino, Retowo, Bukowo, Trzebiszyn, Tychowo, Krosinko, Sadkowo, Sadkowo kolonia, Trzebiec, Stare Dębno, Rudno, Zaborze, Buślarki, Kołacz, Ogartowo, Połczyn, Toporzyk, Gawroniec, Szczycienko, Dobrosław, Ostrowice, Kolno, Borne, Borne kolonia, Dołgie, Grzybno, Zarańsko	Drawsko Pomorskie	98	2	02:15	PKS Złocieniec Sp. z o.o.

26	Koszalin D.A.	Konikowo II, Świeszyno, Strzekęcino, Niedalino, Zaspy Wielkie, Słonino, Retowo, Bukowo, Trzebiszyn, Tychowo, Krosinko, Sadkowo, Sadkowo kolonia, Trzebiec, Stare Dębno, Rudno, Zaborze, Buślarki, Kończ, Ogartowo, Połczyn, Toporzyk, Gawroniec, Szczycienko, Dobrosław, Siecino Jezioro, Siecino, Cieszyno	Złocieniec	90	1	02:15	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
27	Szczecin	Niedźwiedź, Motaniec, Kobylanka, Morzyczyn, Zieleniewo, Stargard Szczeciński, Kiczarowo, Pęczyno, Gogolewo, Gogolewo, Dalewo, Trąbki, Dzwonowo, Lisowo, Chociwel, Kamienny Most, Ścienne, Miałka, Ińsko, Storkowo, Waliszewo, Ginawa, Woliczno, Jankowo Pom., Drawsko Pom., Zagórki, Suliszewo, Rzęśnica	Złocieniec	120	2	02:27	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
28	Złocieniec	PKS Bonin, Osiek Drawski, Wierzchowo, Żabin, Żabinek, Sienica, Stara Studnica, Pęptówek, Wierzchucin, Giżyno, Kalisz Pomorski, Dębsko, Drawno, Podgrodzie, Barnimie, Dominkowo, Chomętowo, Drawno, Suliszewo, M.Rieczki, M. Rzecko, Baczyn 4, Choszczno,	Choszczno	100	2	02:21	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
29	Wałcz D.A.	Kłębowiec, Karsibór, Kolno, Boguszyn, Dębołęka, Dębołęka, Rudki I, Rudki-sklep, Wielboki, Świerczyna, Otrzep, Sośnica, Będolino, Wierzchowo, Żabinek, Osiek Drawski, PKS Bonin	Złocieniec	62	2	01:30	PKS Złocieniec Sp. z o.o.

30	Kołobrzeg	Kołobrzeg-Koszalińska, Stramnica, Czernin kolonia, Stramniczka, Czernin, Dygowo, Miechęcín, Pyszka, Wrzosowo, Łykowo, Karlino, Redlino, Trzebiele, Zwinisła, Białogard, Moczyłki, Rogowo, Przegonia, Byszyno Jezioro, Wygoda, Osówko, Tychówko, Bolkowo, Biernów, Ostre Bardo, Buślary, Przyrowo, Połczyn, Toporzyk, Gawroniec, Szczycienko, Dobrosław, Ostrowice, Dobrosław, Siecino jezioro, Siecino, Cieszyno	Złocieniec	103	1	02:20	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
31	Kołobrzeg	Kołobrzeg-Koszalińska, Stramnica, Czernin kolonia, Stramniczka, Czernin, Dygowo, Miechęcín, Pyszka, Wrzosowo, Łykowo, Karlino, Redlino, Trzebiele, Zwinisła, Białogard, Moczyłki, Rogowo, Przegonia, Byszyno Jezioro, Wygoda, Osówko, Tychówko, Bolkowo, Biernów, Ostre Bardo, Buślary, Przyrowo, Połczyn, Toporzyk, Kłokowo, Lipno, Smóldzięcino, Nowe Worowo, Stare Worowo, Skąpe, Cieszyno	Złocieniec	102	1	02:25	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
32	Wałcz D.A.	Chrząstkowo, Piława, Lubno, Jabłonowo, Piecnik, Nieradz, Kalinówka, Mirosławiec, Skotniki, Krężno, Biały Zdrój	Kalisz Pomorski	45	2	00:59	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
33	Świdwin	Buczyna, Wilczkowo, Brzeżno, Więcław, Łąbędzie, Rydzewo, Żółte, Zarańsko, Drawsko Pom., Zagórki, Suliszewo, Rzęśnica	Złocieniec	49	1	01:18	PKS Złocieniec Sp. z o.o.

34	Świdwin	Świdwin-Drawska, Buczyna, Wilczkowo, Brzeźno, Więctaw, Łabędzie, Rydzewo, Żółte, Zarańsko	Drawsko Pomorskie	34	3	00:50	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
35	Wałcz D.A.	Kłębowiec, Glinki, Golce, Rudki, Wielboki, Świeczyna, Otrzep, Sośnica, Będolino, Wierzchowo, Żabinek, Osiek Drawski, PKS Bonin	Złocieniec	56	2	01:19	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
36	Złocieniec	Suliszewo, Drawsko Pomorskie-D.K, Drawsko Pom-Kupiecka, Drawsko Pomorskie, Konotop, Pożrzadło, Kalisz Pomorski, Mirosławiec, Wałcz, Trzcianka, Czarnków, Połajewo, Oborniki	Poznań D.A.	218	4	04:19	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
37	Połczyn-Zdrój	Toporzyk-Wieża, Toporzyk kolonia, Toporzyk, Gawroniec, Szczycienko, Dobroślaw, Ostrowice, Siecino, Cieszyno	Złocieniec	33	1	00:50	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
38	Złocieniec	Złocieniec-ul. Połczyńska, Złocieniec stadion, Cieszyno, Skąpe, Stare Worowo, Warnięg, Jadwiżyn, Uraz, Bolegorzyn, Kamienna Góra, Nowe Worowo, Smołdzięcino, Lipno, Kłokowo, Toporzyk	Połczyn Zdrój	43	1	01:04	PKS Złocieniec Sp. z o.o.
39	Złocieniec	Toporzyk-Wieża, Toporzyk kolonia, Toporzyk, Gawroniec, Ostrowice, Siecino jezioro	Złocieniec	50	1	01:06	PKS Złocieniec Sp. z o.o.

**źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego**

W ramach zezwoleń wydanych przez marszałka województwa zachodniopomorskiego dominują zezwolenia, których bieg rozpoczyna się w Kołobrzegu, Połczynie-Zdroju, Szczecinie, Szczecinku, Wałczu oraz Złocieniu. Z kolei odnosząc tą kwestię do miejscowości docelowych, okazuje się, że więcej niż co czwarta podróż kończy się w Złocieniu. Spory odsetek odnotowuje się dla Drawska Pomorskiego oraz Kalisza Pomorskiego. Tabele nr 11 oraz 12 pokazują liczbę wystąpień generacji i końca kursu ze względu na właściwy powiat.

**Tabela 9. Liczba wystąpień dla miejscowości początkowych zezwoleń**

L.p.	Początek kursu	Powiat	liczba wystąpień	Udział %
1	Drawno	choszczeński	1	2,56%
2	Kołobrzeg	kołobrzegi	3	7,69%
3	Koszalin	Koszalin	8	20,51%
4	Łobez	łobeski	1	2,56%
5	Mirostówiec	wałecki	1	2,56%
6	Pobierowo	gryficki	1	2,56%
7	Połczyn-Zdrój	świdwiński	4	10,26%
8	Rudki	wałecki	1	2,56%
9	Recz	choszczeński	1	2,56%
10	Szczecin	Szczecin	4	10,26%
11	Szczecinek	szczecinecki	4	10,26%
12	Świdwin	świdwiński	2	5,13%
13	Wałcz	wałecki	4	10,26%
14	Złocieniec	drawski	4	10,26%

źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Marszałkowski  
Województwa Zachodniopomorskiego

**Tabela 10. Liczba wystąpień dla miejscowości końcowych zezwoleń**

L.p.	Koniec kursu	Powiat	liczba wystąpień	udział %
1	Choszczno	choszczeński	1	2,56%
2	Czaplinek	drawski	4	10,26%
3	Drawsko Pomorskie	drawski	6	15,38%
4	Jelenia Góra	Jelenia Góra (woj. dolnośląskie)	1	2,56%
5	Kalisz Pomorski	drawski	5	12,82%
6	Połczyn-Zdrój	świdwiński	4	10,26%
7	Poznań	Poznań	2	5,13%
8	Recz	choszczeński	1	2,56%
9	Szczecinek	szczecinecki	2	5,13%
10	Wałcz	wałecki	2	5,13%
11	Złocieniec	drawski	11	28,21%

źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Marszałkowski  
Województwa Zachodniopomorskiego

**Tabela 11. Wykaz powiatów ze względu na liczbę wystąpień początku kursowania zezwolenia**

Powiat	Liczba wystąpień	Udział %
choszczeński	2	5,13%
kołobrzeski	3	7,69%
Koszalin	8	20,51%
łobeski	1	2,56%
wałecki	6	15,38%
gryficki	1	2,56%
świdwiński	6	15,38%
Szczecin	4	10,26%
szczecinecki	4	10,26%
drawski	4	10,26%

źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Marszałkowski  
Województwa Zachodniopomorskiego

**Tabela 12. Wykaz powiatów ze względu na liczbę wystąpień końca kursowania zezwolenia**

Powiat	Liczba generacji	udział %
choszczeński	2	5,13%
drawski	26	66,67%
Jelenia Góra (woj. dolnośląskie)	1	2,56%
świdwiński	4	10,26%
Poznań	2	5,13%
szczecinecki	2	5,13%
wałecki	2	5,13%

źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Marszałkowski  
Województwa Zachodniopomorskiego

## KONKLUZJA

Podsumowując, w wojewódzkich przewozach pasażerskich dominującymi powiatami, gdzie zezwolenia rozpoczynają swój bieg (dla zezwoleń przebiegający przez powiat drawski) są Koszalin, Szczecin, powiat szczecinecki, świdwiński oraz wałecki. Z kolei 2/3 kursów w ramach analizowanych zezwoleń kończyło kurs na terenie powiatu drawskiego. Ponadto swój koniec miały one jeszcze na obszarach powiatów szczecineckiego, wałeckiego, choszczeńskiego, świdwińskiego oraz Poznania.

### 3.3. ANALIZA TABORU

Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez przewoźników wykonujących regularne przewozy drogowe osób na terenie powiatu drawskiego pozwala wskazać aktualną podaż miejsc oraz wiek pojazdu w rozbiciu na każdą jednostkę taborową.

Na obszarze powiatu drawskiego jedynym przewoźnikiem działającym na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Drawskiego jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Złocieniec sp. z o.o. Przewoźnik posiada obecnie jedną jednostkę taborową przystosowaną do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

**Tabela 13. Wykaz taboru PKS Złocieniec sp. z o.o.**

L.p.	ID	Marka i typ pojazdu	Liczba miejsc	Wiek pojazdu (lat)	Czy dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych (T/N)	Okres eksploatacji u obecnego właściciela (lat)
1	ZDR 27524	AUTOSAN H9-21	43	21	N	2
2	ZDR 27504	AUTOSAN H-10	43	21	N	2
3	ZDR 27527	AUTOSAN H-10	43	19	N	2
4	ZDR 27521	AUTOSAN H9-20	39	25	N	2
5	ZDR J649	DAB LEYLAND	49	30	N	2
6	ZDR N275	MERCEDES	51	22	N	2
7	ZDR U344	JELCZ	43	12	T	2
8	ZDR 94AN	AUTOSAN IVECO	29	14	N	2
9	ZDR 05811	SETRA	54	23	N	2
10	ZDR 06824	SETRA	57	26	N	2
11	ZDR 09053	SETRA	52	25	N	2
12	ZDR 09094	SETRA	56	24	N	2
13	ZDR 09398	MERCEDES	24	21	N	2
14	ZDR 27507	MERCEDES	51	22	N	2
15	ZDR 27509	MERCEDES	22	22	N	2
16	ZDR 27506	AUTOSAN H-10	43	22	N	2
17	ZDR 27517	SETRA	50	20	N	2
18	ZDR 27508	IVECO CIACIAMALLI	29	14	N	2
19	ZDR 01931	SETRA S 215UL	51	28	N	2

20	ZDR 39CA	IVECO 65C THESI	29	10	N	2
21	ZDR 01963	SETRA S 215UL	49	27	N	2
22	ZDR 06762	SETRA	51	22	N	2
23	ZDR 27561	AUTOSAN H9-20	41	21	N	2
24	ZDR 27538	AUTOSAN H-10	43	20	N	2
25	ZDR 27571	AUTOSAN H-10	43	20	N	2
26	ZDR 27537	MERCEDES 814D	24	22	N	2
27	ZDR 27704	AUTOSAN H9-20	40	27	N	2
28	ZDR 26843	VAN HOOL	58	18	N	2
29	ZDR 26845	MERCEDES	55	10	N	2
30	ZDR 26866	DAB LEYLAND	48	23	N	2
31	ZDR 29410	VOLKSWAGEN LT46	20	16	N	2
32	ZDR 29411	VOLKSWAGEN LT46	23	11	N	2

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Drawsku Pomorskim

#### STRUKTURA WIEKU POJAZDÓW PRZEWOŹNIKA PKS ZŁOCENIEC SP. Z O.O.

Analiza taboru przewoźnika PKS Złocieniec sp. z o.o. pokazuje, że przewoźnik posiada w zdecydowanej mierze tabor ponad 20-letni. Ponad 60 proc. taboru stanowią pojazdy z przedziału wiekowego 21-30 lat. Blisko 13 proc. pojazdów ma co najmniej 11, ale nie więcej niż 15 lat. Niemalże, co piąty pojazd jest wieku 16-20 lat. Przewoźnik posiada obecnie dwa pojazdy 10 letnie. Brak jest w taborze przewoźnika pojazdów, których rok produkcji przypada na lata wcześniejsze niż 2010 rok.

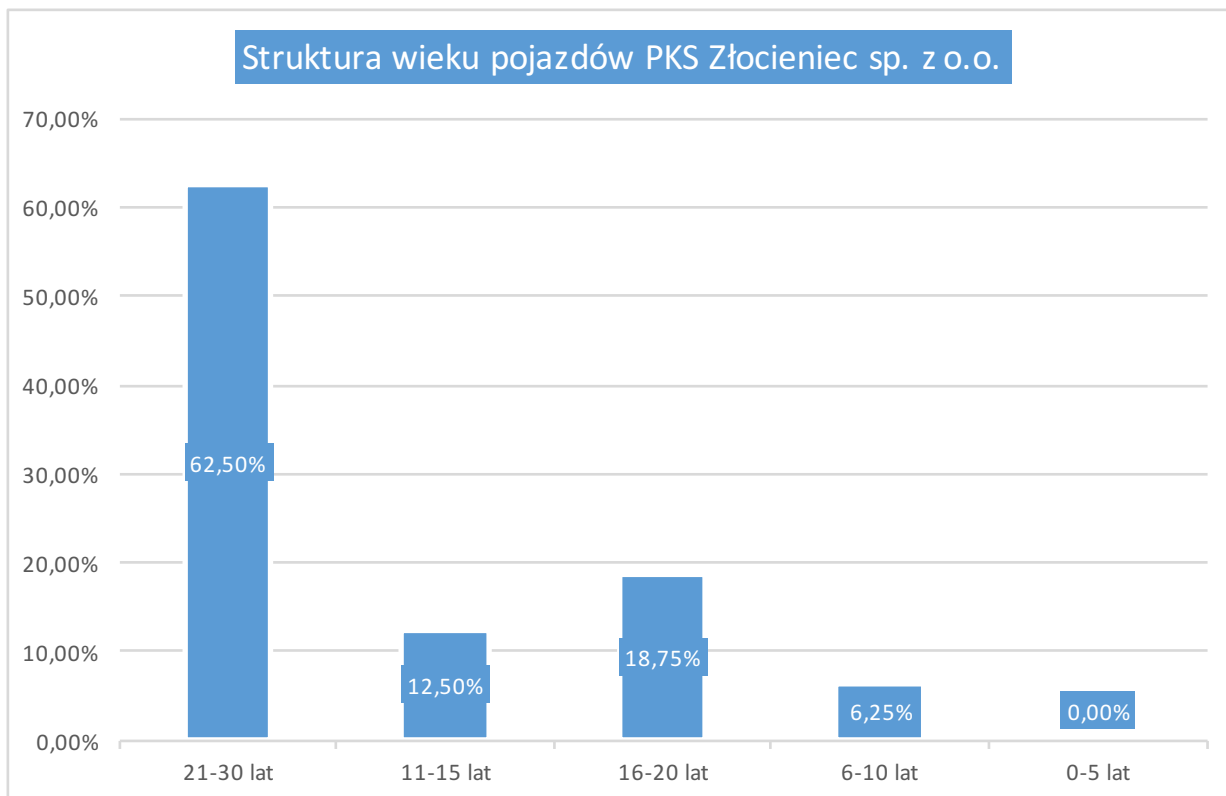
Tabela 14. Struktura wieku pojazdów przewoźnika PKS Złocieniec sp. z o.o.

L.p.	Przedział wiekowy	liczba jednostek taboru	Udział w ogóle posiadanych jednostek taboru
1	21-30 lat	20	62,50%
2	11-15 lat	4	12,50%
3	16-20 lat	6	18,75%
4	6-10 lat	2	6,25%
5	0-5 lat	0	0,00%

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKS Złocieniec sp. z o.o.

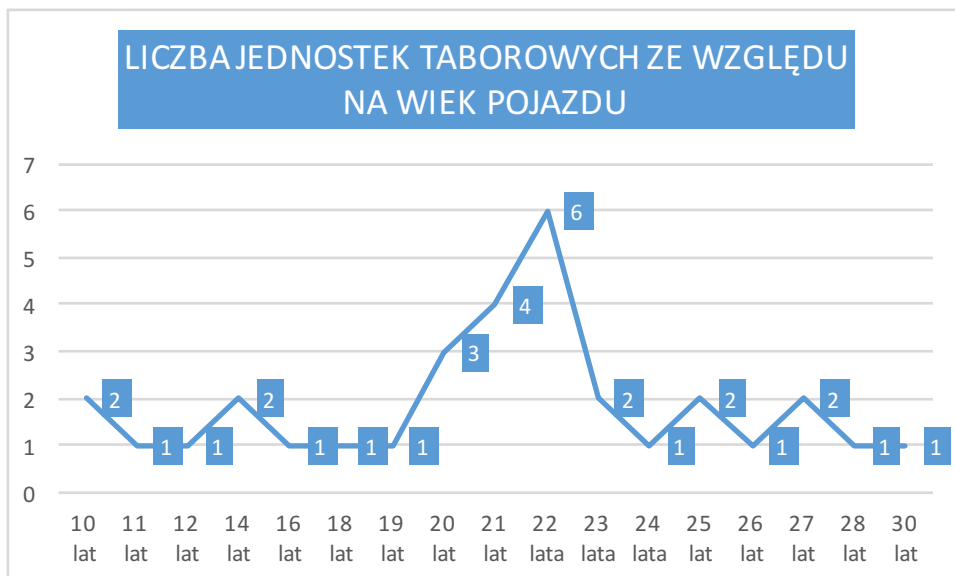


Wykres 10. Udział w ogóle posiadanych jednostek taboru



źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKS Złocieniec sp. z o.o.

Wykres 11. Liczba jednostek taborowych ze względu na wiek pojazdu

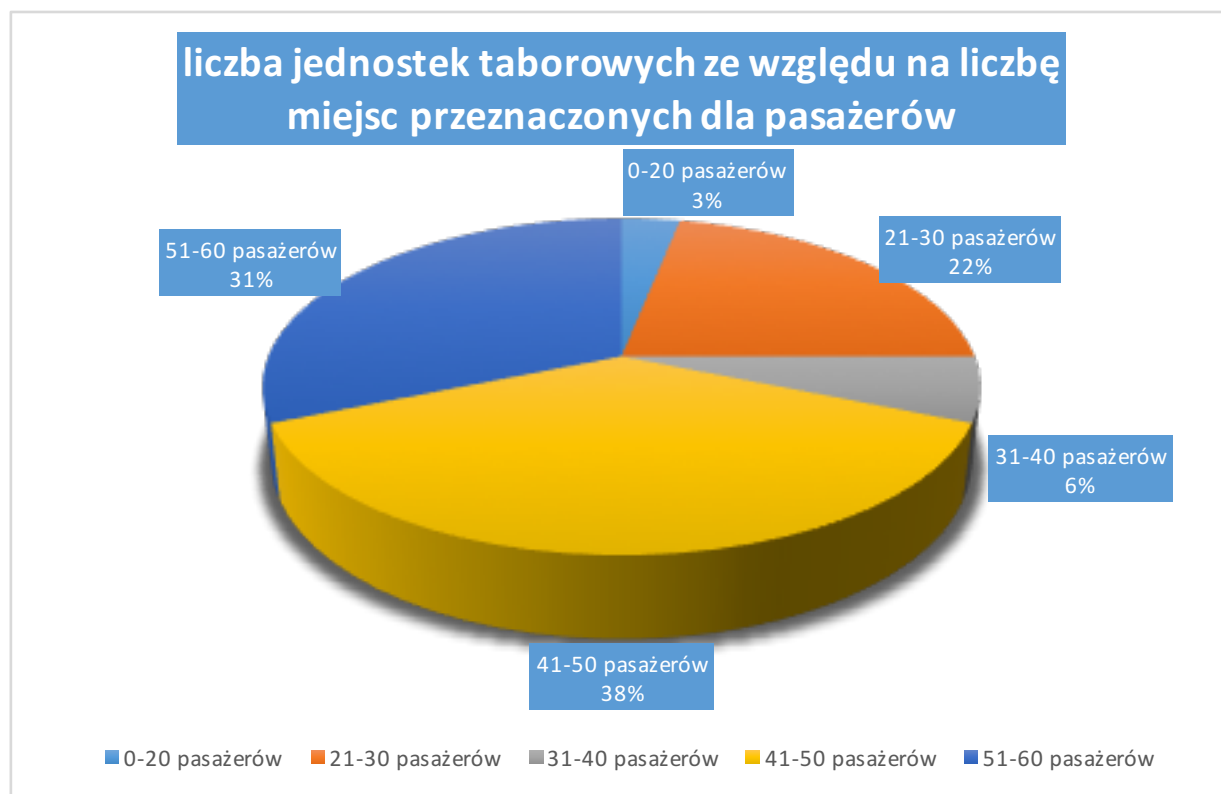


źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKS Złocieniec sp. z o.o.

**STRUKTURA TABORU ZE WZGLĘDU NA LICZBĘ MIEJSC PRZEZNACZONYCH DLA PASAŻERÓW**

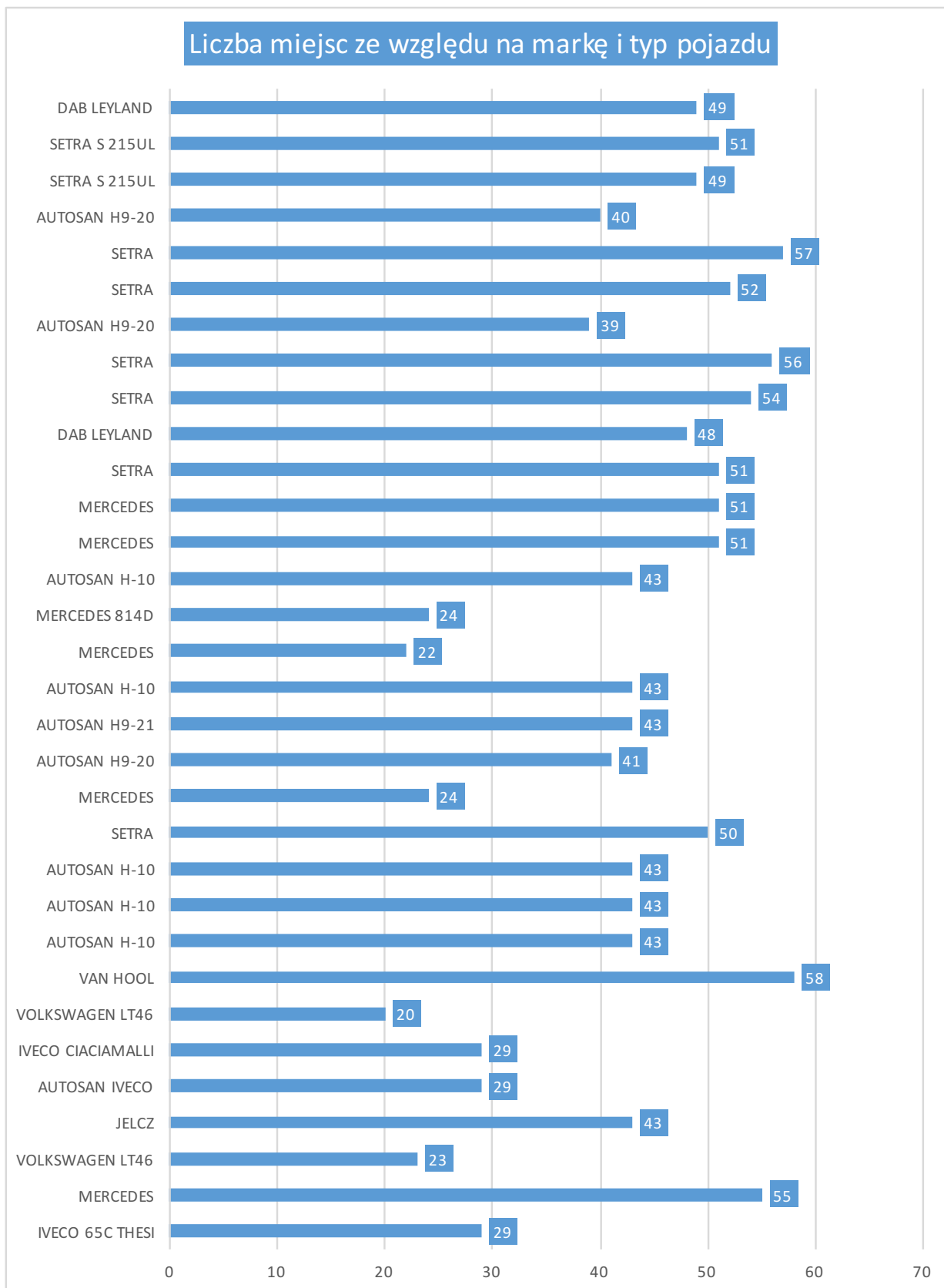
Poniższy wykres przedstawia podział taboru przewoźnika ze względu na liczbę miejsc przeznaczonych dla pasażerów. Dominują pojazdy przystosowane do przewozu od 41 do 50 pasażerów (38 proc.). Blisko co trzeci pojazd jest w stanie przewieźć od 51 do 60 pasażerów. 22 proc. pojazdów przewozi 21-30 podróżnych. Co dwudziesty pojazd przewozi od 31 do 40 pasażerów. Najmniejszy udział mają pojazdy do 20 miejsc, które w całym taborze przewoźnika stanowią zaledwie 3 proc.

Dodatkowo przygotowano detaliczne zestawienie graficzne (wykres nr 16), które przedstawia konkretną jednostkę taborową z przypisaną podażą miejsc dla podróżnych.

**Wykres 12. Liczba jednostek taborowych ze względu na liczbę miejsc przeznaczonych dla pasażerów**

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKS Złocieniec sp. z o.o.

Wykres 13. Liczba jednostek taborowych ze względu na liczbę miejsc przeznaczonych dla pasażerów



źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKS Złocieniec sp. z o.o.

### **3.4. PODSUMOWANIE I WNIOSKI**

Przez obszar powiatu drawskiego przebiegają dwie drogi krajowe (DK10, DK20) oraz siedem dróg wojewódzkich (DW148, DW162, DW171, DW173, DW 175, DW 177). Z kolei długość dróg powiatowych na obszarze powiatu wynosi 406,77 km.

Sieć kolejowa w powiecie jest stosunkowo słabo rozwinięta. Przekłada się to na niską gęstość linii kolejowych, których w powiecie jest 5,3 km na 100 km<sup>2</sup> (średnia dla kraju to 6,5 km). W eksploatacji w ruchu pasażerskim wykorzystywane są linie kolejowe nr 210 oraz 403, a wśród przewoźników, którzy zatrzymują się na stacjach i przystankach kolejowych na terenie powiatu drawskiego są zarówno Przewozy Regionalne oraz przewoźnik dalekobieżny tj. PKP Intercity.

Na sieć komunikacji autobusowej składają się zarówno połączenia wykonywane przez przewoźników, którym zezwolenia wydał Starosta Drawski oraz Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego. W przypadku powiatowych przewozów pasażerskich jedynym przewoźnikiem jest PKS Złocieniec, którego głównym udziałowcem jest powiat drawski. Z kolei w przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich wyróżnić należy 39 zezwoleń, które przebiegają przez obszar powiatu drawskiego. Dominującym kierunkiem docelowym dla tych przewozów jest Złocieniec, gdzie bieg kończy ok. 30 proc. zezwoleń wydanych przez marszałka.

Tabor wykorzystywany do obsługi przewozów powiatowych wyróżnia się dość dużym średnim wiekiem taboru( 20,6 lat). Dominują jednostki taborowe w przedziale 21-30 lat, które stanowią 2/3 wszystkich eksploatowanych obecnie pojazdów. Co piąty pojazd jest w przedziale 16-20 lat. W eksploatacji nie ma obecnie taboru młodszego niż 10 lat.

#### 4. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU DRAWSKIEGO

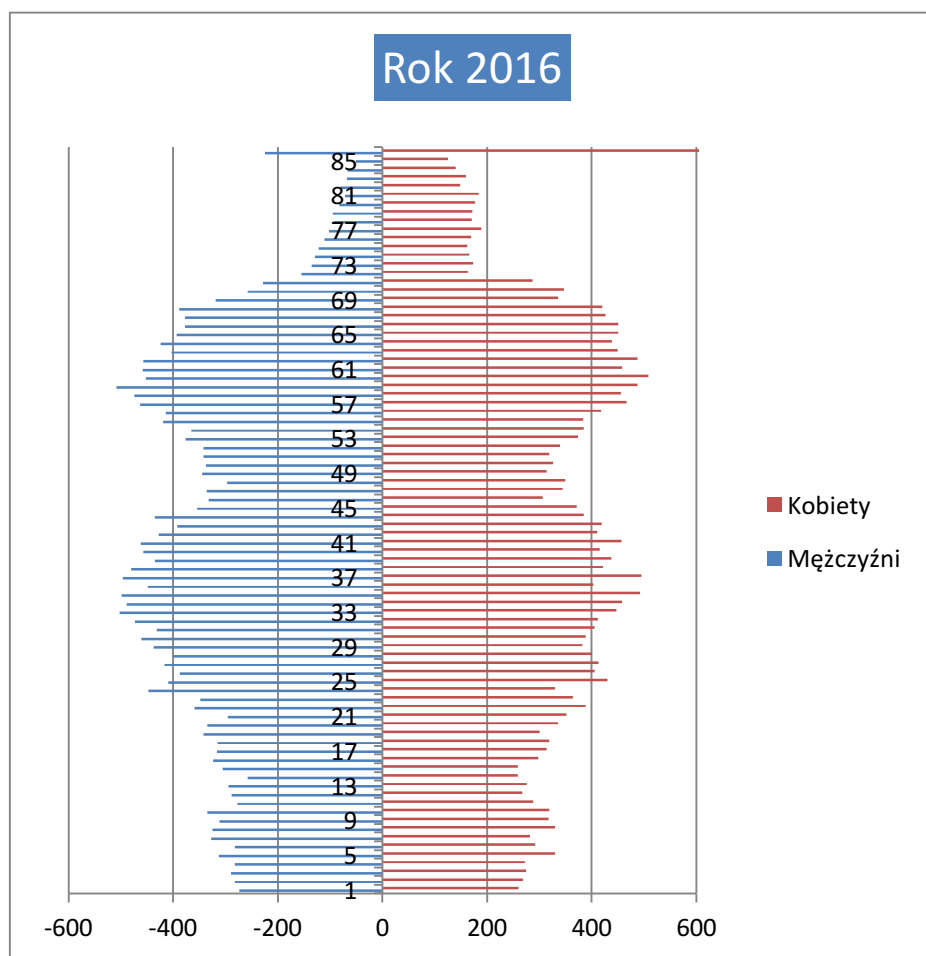
Na podstawie wcześniej zaprezentowanych informacji dotyczących charakterystyki demograficznej, społecznej oraz gospodarczej powiatu drawskiego można wskazać miejsca do których dojazd powinien być zagwarantowany i ocenić potrzeby przewozowe mieszkańców. Ponieważ przedmiotem niniejszego opracowania są przewozy powiatowe, dlatego analizie zostały poddane połączenia komunikacyjne, które przebiegają przez obszar przynajmniej dwóch gmin.

##### 4.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU DRAWSKIEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

Istotne z punktu widzenia planowania rozwoju transportu publicznego są informacje na temat prognozowanej liczby ludności oraz jej struktury. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2025 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Zgodnie z wykonaną prognozą liczba mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku wyniesie 57 738 osób. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 10 620 i będzie stanowić 18,39 % wszystkich mieszkańców, natomiast ludność w wieku produkcyjnym będzie liczyć 36 688 co będzie stanowić 63,54 % ogólnej liczby mieszkańców. Najmniejszą grupą będzie ludność w wieku poprodukcyjnym, która wyniesie 17,78% liczby wszystkich mieszkańców powiatu.

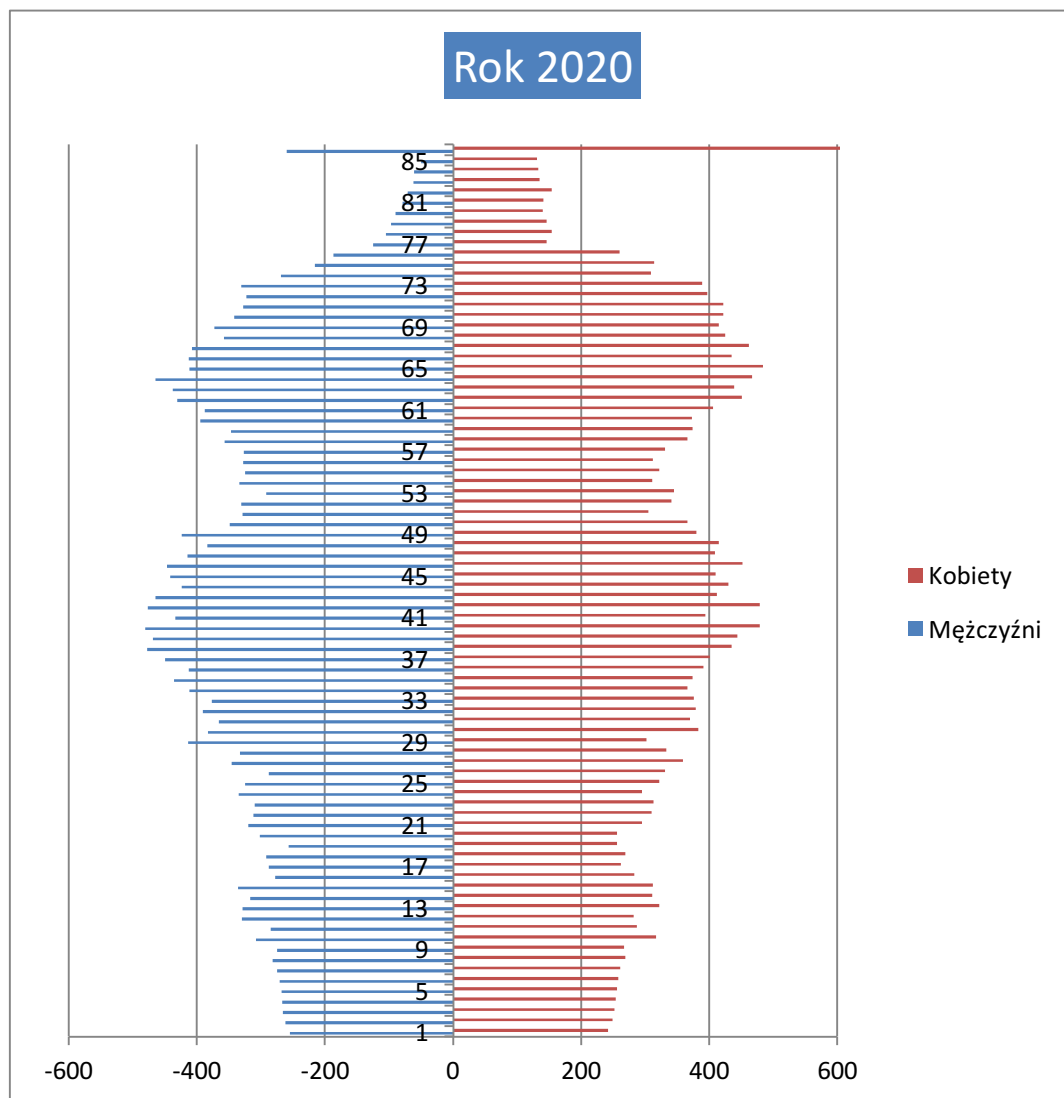
Wykres 14. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2016)



źródło: Opracowanie własne

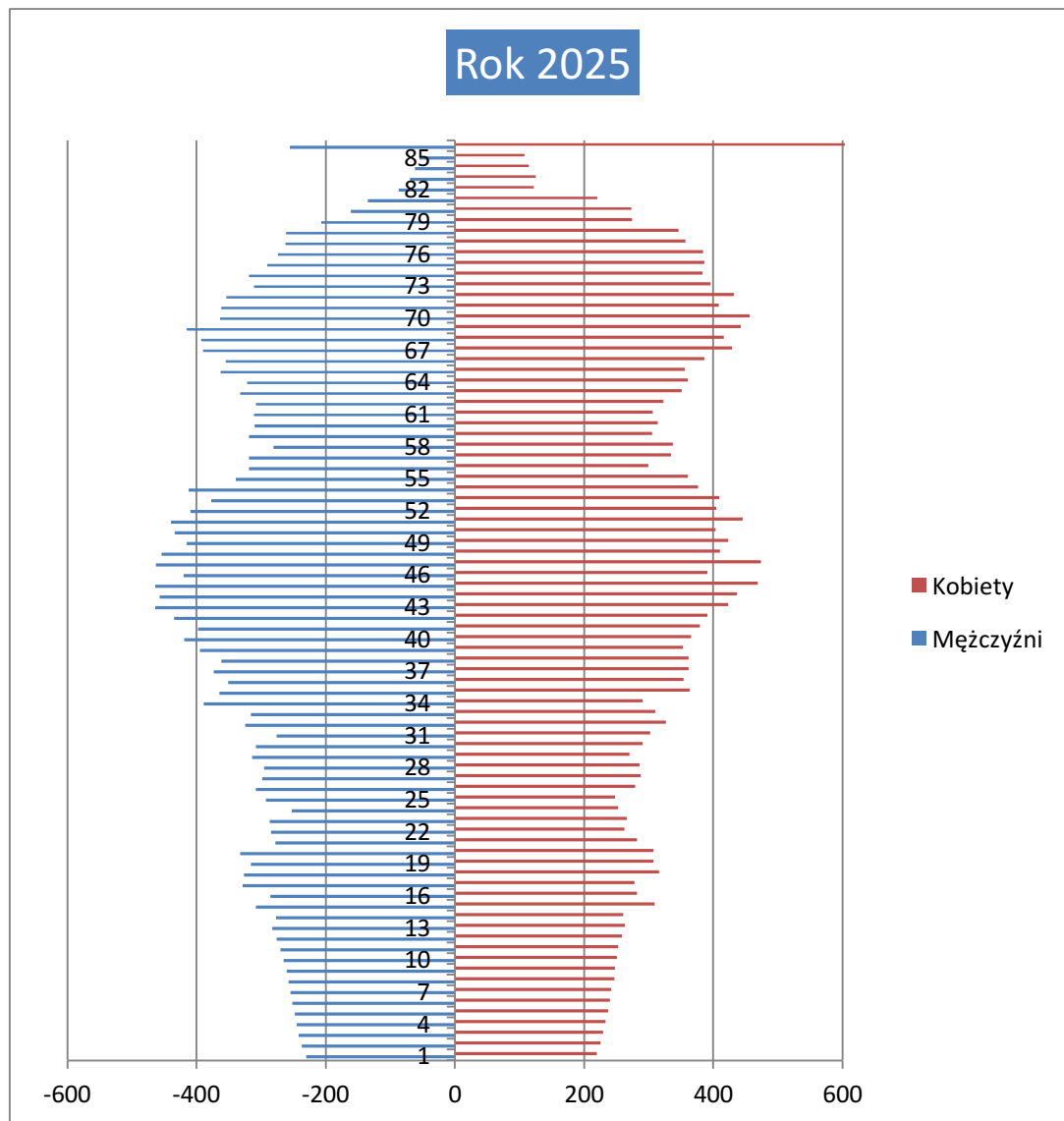
Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2020 roku zmniejszy się i będzie wynosić 56 733. Szacuje się, że liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 4,24 proc. i wyniesie 10 170 osób. Z kolei liczba osób w wieku produkcyjnym wyniesie 35 499 osób, co stanowi spadek do prognozowanych wyników na 2016 rok. Aż o 8,15 proc. urośnie liczba osób w wieku poprodukcyjnym (11 064)

**Wykres 15. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)**



źródło: Opracowanie własne

Wykres 16. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)



źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z prognozami demograficznymi w 2025 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 55 320 mieszkańców. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 9 638 osób, co stanowi spadek o 5,23% w porównaniu do roku 2020. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 33 394, co stanowi spadek o 5,93%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 12 288, co stanowi wzrost o 11,06%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Szczegółowe zestawienia ilościowe i procentowe dla wszystkich okresów prezentujemy zbiorczo w poniższych tabelach.

**Tabela 15. Prognoza demograficzna w perspektywie do 2025 roku – ujęcie ilościowe**

Rok	wiek przedprodukcyjny	wiek produkcyjny	wiek poprodukcyjny	Ogółem
2025	9 638	33 394	12 288	55 320
2020	10 170	35 499	11 064	56 733
2016	10 620	36 688	10 230	57 538

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

**Tabela 16. Prognozowane zmiany w strukturze ludności w perspektywie do 2025 roku**

Zmiana	wiek przedprodukcyjny	wiek produkcyjny	wiek poprodukcyjny	Ogółem
2020/2016	-4,24%	-3,24%	8,15%	-1,40%
2025/2020	-5,23%	-5,93%	11,06%	-2,49%
2025/2016	-9,25%	-8,98%	20,12%	-3,85%

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

## 4.2. GENERATORY RUCHU

Generatory ruchu są to najważniejsze obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch na poziomie powiatu. Stanowią one główny cel podróży mieszkańców powiatu drawskiego. W Drawsku Pomorskim znajduje się największa liczba placówek o charakterze użyteczności publicznej, do których dostęp zależy w dużej mierze od dobrze zorganizowanego transportu publicznego. Dlatego najistotniejsze jest połączenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu z miastem Drawsko Pomorskie, ponieważ to na jego terenie, jak już wspomniano na początku, znajduje się największa liczba obiektów użyteczności publicznej oraz szkół.

Ze względu na częsty charakter podróży, jak miejsce zamieszkania, miejsce nauki bądź miejsce pracy oraz w relacji odwrotnej: miejsce nauki bądź miejsce pracy - miejsce zamieszkania potrzeby komunikacyjne mieszkańców różnią się w zależności od pory i dnia tygodnia. W dni robocze (poniedziałek-piątek) występuje większe natężenie liczby podróżnych na poszczególnych trasach związane z koniecznością dotarcia do pracy bądź szkoły i na odwrót. Tą samą zależność można przypisać częstotliwości podróżowania ze względu na porę dnia. Większe natężenie ludzi podróżujących można zaobserwować w godzinach szczytu porannego 6:00-8:00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 14:00-18:00

W perspektywie wyznaczenia linii o charakterze użyteczności publicznej należy wziąć pod uwagę obiekty stale generujące ruch plus dodatkowo jak najwięcej punktów ruchu zmiennego.

Kategoryzując generatory ruchu można podzielić je na generatory o natężeniu ruchu stałym i zmiennym. Generatorami ruchu o natężeniu stałym są szkoły, zakłady pracy, urzędy oraz ośrodki zdrowia i szpitale. Natężenie ruchu zmienne dotyczy ośrodków turystycznych i sportowych, oraz sklepów i centrów handlowych.

W przypadku ośrodków turystycznych i sportowych można mówić o sezonowym nasileniu ruchu w okresie: wakacji, ferii zimowych i okresów świątecznych. W pozostałym okresie obserwuje się stałe natężenie ruchu.



W przypadku sklepów i centrów handlowych natężenie ruchu obserwuje się w weekendy i w okresach przedświątecznych.

Wyróżniono następujące rodzaje generatorów ruchu: szkoły i placówki oświatowe, urzędy, zakłady pracy, placówki służby zdrowia.

**Tabela 17. Generatory ruchu – szkoły i placówki oświatowe**

Nazwa szkoły	Adres
<b>Gmina Czaplinek</b>	
Przedszkole Publiczne w Czaplunku	ul. Grunwaldzka 5b, 78-550 Czaplinek
Szkoła Podstawowa w Czaplunku	ul. Wałęcka 49, 78-550 Czaplinek
Szkoła Podstawowa w Broczynie	Broczyno 73, 78-553 Broczyno
Gimnazjum w Czaplunku	ul. Słoneczna 27, 78-550 Czaplinek
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Czaplunku	ul. Grunwaldzka 1, 78-550 Czaplinek
Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Czaplunku	ul. Pławieńska 4-6, 78-550 Czaplinek
<b>Gmina Drawsko Pomorskie</b>	
Przedszkole w Drawsku Pomorskim	ul. Obr. Westerplatte 49, ul. B. Chrobrego 4a, 78-500 Drawsko Pomorskie
Szkoła Podstawowa im. mjr H. Sucharskiego w Drawsku Pomorskim	ul. Obr. Westerplatte 13, 78-500 Drawsko Pomorskie
Szkoła Podstawowa im. Orła Białego w Mielenku Drawskim	Mielenko Drawskie 47, 78-500 Drawsko Pomorskie
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Nętnie	Nętno, 78-500 Drawsko Pomorskie
Gimnazjum im. Adama Mickiewicza w Drawsku Pomorskim	ul. Dworcowa 2a, 78-500 Drawsko Pomorskie
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Drawsku Pomorskim	ul. Połczyńska 7, 78-500 Drawsko Pomorskie
Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Drawsku Pomorskim	ul. Warmińska 2, 78-500 Drawsko Pomorskie
<b>Gmina Złocieniec</b>	
Przedszkole im. Zajączka Złocieniaszka w Złocieniu	ul. Okrzei 4, 78-520 Złocieniec
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Janusza Kusocińskiego w Złocieniu	ul. I Dywizji WP 4a, 78-520 Złocieniec
Gimnazjum nr 1 im. Bohaterów Monte Cassino w Złocieniu	ul. Chopina 10, 78-520 Złocieniec
Zespół Szkół w Złocieniu	ul. Czwartaków 2, 78-520 Złocieniec
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. gen. Wł. Andersa w Złocieniu	ul. Okrzei 9, 78-520 Złocieniec

Zespół Placówek Edukacyjno-Terapeutycznych w Bobrowie	Bobrowo 7, 78-520 Złocieniec
<b>Gmina Kalisz Pomorski</b>	
Przedszkole Miejskie „Bajkolandia” w Kaliszu Pomorskim	ul. Janowiecka 2a, 78-540 Kalisz Pomorski
Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Kaliszu Pomorskim	ul. Błonie Kaszubskie 2, 78-540 Kalisz Pomorski
Szkoła Podstawowa w Pomierzynie	Pomierzyn 10, 78-540 Kalisz Pomorski
Gimnazjum im. Marii Skłodowskiej Curie w Kaliszu Pomorski	ul. Toruńska 9, 78-540 Kalisz Pomorski
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Pamięci Ofiar Terroryzmu 11 Września 2001r. w Kaliszu Pomorskim	ul. Wolności 20, 78-540 Kalisz Pomorski
<b>Gmina Ostrowice</b>	
Punkt Przedszkolny przy ZS	Ostrowice 3
Zespół Szkół w Ostrowicach	Ostrowice 3, 78-506 Ostrowice
Zespół Szkół w Nowym Worowie	ul. Chopina 9, 78-523 Nowe Worowo
<b>Gmina Wierzchowo</b>	
Przedszkole w Wierzchowie	ul. Długa 32/13, 78-530 Wierzchowo
Szkoła Podstawowa w Wierzchowie	ul. Długa 26a, 78-530 Wierzchowo
Gimnazjum im. Jana Pawła II w Wierzchowie	ul. Długa 26, 78-530 Wierzchowo
Zespół Szkół im. 1 Warszawskiej Dywizji Kawalerii w Świerczynie	Świerczyna 85, 78-531 Świerczyna

źródło: Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim

Tabela 18. Generatory ruchu – urzędy I instytucje

L.p.	Nazwa	adres
1	Starostwo Powiatowe	Plac Orzeszkowej 3, 78-500 Drawsko Pomorskie
2	Urząd Miejski w Drawsku Pomorskim	ul. Sikorskiego 41, 78-500 Drawsko Pomorskie
3	Urząd Miejski w Złocięcu	ul. Stary Rynek 3, 78-520 Złocieniec
4	Urząd Miejski w Czaplunku	ul. Rynek 6, 78-550 Czaplunek
5	Urząd Miejski w Kaliszu Pomorskim	ul. Wolności 25, 78-540 Kalisz Pomorski
6	Urząd Gminy Ostrowice	Ostrowice 6, 78-506 Ostrowice
7	Urząd Gminy Wierzchowo	ul. Długa 29, 78-530 Wierzchowo
8	Urząd Skarbowy	ul. Piłsudskiego 35-37, 78-500 Drawsko Pomorskie

9	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Starogrodzka 9, 78-500 Drawsko Pomorskie
10	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	ul. Sikorskiego 30, 78-500 Drawsko Pomorskie
11	Sąd Rejonowy	ul. Jasna 3, 78-500 Drawsko Pomorskie
12	Prokuratura Rejonowa	ul. Starogrodzka 20, 78-500 Drawsko Pomorskie
13	Miejsko Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Starogrodzka 9, 78-500 Drawsko Pomorskie
14	Nadleśnictwo Drawsko	ul. Starogrodzka 30, 78-500 Drawsko Pomorskie
15	Urząd Pocztowy	Ul. Poczтовая 11, 78—500 Drawsko Pomorskie
16	Ośrodek Kultury w Drawsku Pomorskim	ul. Piłsudskiego 12, 78-500 Drawsko Pomorskie
17	Centrum Kultury im. Eugeniusza Poniatowskiego, Kino Drawa	ul. Dworcowa 2, 78-500 Drawsko Pomorskie
18	Miejsko - Gminny Ośrodek Kultury	ul. Dworcowa 6, 78-540 Kalisz Pomorski
19	Złocieniecki Ośrodek Kultury, KINO "MEWA"	ul. Potczyńska 6, 78-520 Złocieniec
20	Biblioteka Publiczna Miejska i Powiatowa	ul. Piłsudskiego 12, 78-500 Drawsko Pomorskie
21	Hala Widowiskowo-Sportowa	ul. Wałęcka 49, 78-550 Czaplinek
22	Drawski i Iński Park Krajobrazowy	ul. Dworcowa 13, 78-520 Złocieniec
23	Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa Zachodniopomorski Oddział Regionalny Biuro Powiatow	ul. Drawska 13, 78-520 Złocieniec
24	Ośrodek Doradztwa Rolniczego	ul. Wolności 10, 78-520 Złocieniec
25	Nadleśnictwo Czaplinek	ul. Drahimska 13, 78-550 Czaplinek
26	Nadleśnictwo Świerczyna	Świerczyna 1a, 78-531 Świerczyna
27	Nadleśnictwo Kalisz	Al. Mroczkiewicza 1, 78-540 Kalisz Pomorski
28	Nadleśnictwo Złocieniec	ul. Myczkowskiego 2, 78-520 Złocieniec

źródło: Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim

Tabela 19. Generatory ruchu - zakłady pracy

L.p.	Nazwa	adres
1	Agrofreeze SA	Kołomąt 15, Czaplinek
2	BS Sp z o.o.	ul. Poznańska 23, Czaplinek
3	Kabel-Technik-Polska	ul. Pławieńska 5, Czaplinek
4	TUR-PLAST	ul. Pławieńska 7, Czaplinek
5	IRAS	ul. Pławieńska 9e, Czaplinek
6	Koszalińskie Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego S.A. w Szczecinku Zakład Przemysłu Drzewnego w Czaplunku	ul. Wałęcka 91, Czaplinek
7	Rimaster Poland Sp z o.o.	ul. Kolejowa 4, Czaplinek
8	AUTO Stodoła	ul. Kopernika 5, Nowe Worowo
9	Zakład Produkcyjno-Usługowo-Handlowy Zbigniew Stebnicki	ul. Kolonia 24, Nowe Worowo
10	Babette-Style Pracownia krawiecka	ul. Szczecińska 5a, Kalisz Pomorski
11	DRAWEX	Sienica 13, Kalisz Pomorski
12	POLDANOR S.A. Zakład Rolny Giżyno	Giżyno 27, 78-540 Kalisz Pomorski
13	Koszalińskie Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego S.A. w Szczecinku Zakład Przemysłu Drzewnego w Kaliszu Pomorskim	ul. Wrocławska 1, Kalisz Pomorski
14	Zakład Mięсны Niedźwiedź	ul. Gdańska 11, Kalisz Pomorski
15	Firma Budowlana MARTEX Witold Domański	ul. Brzozowa 4/9, Kalisz Pomorski
16	Zakład Produkcji Mebli „AURA” Jan Kruszewski	ul. Dworcowa 21, Kalisz Pomorski
17	DREWSTAL	ul. Parkowa 3, Wierzchowo
18	Koszalińskie Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego S.A. w Szczecinku Zakład Przemysłu Drzewnego w Wierzchowie	ul. Leśna 5, Wierzchowo
19	Koszalińskie Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego S.A. w Szczecinku Zakład Przemysłu Drzewnego w Świerczynie	Świerczyna 76A
20	EKO-BET	Rzęśnica 9, Złocieniec
21	FlowTechnics	ul. Mirosławiecka 38, Złocieniec
22	Hurtownia ATU	ul. 5 Marca 40, Złocieniec
23	Ryby Lubie	Lubieszewo 43, Złocieniec
24	Zakład Stolarki MEBLUS	ul. Włókiennicza 15, Złocieniec

25	Kabel-Technik Polska	ul. Podmiejska, Drawsko Pomorskie
26	Koszalińskie Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego S.A. w Szczecinku Zakład Przemysłu Drzewnego w Drawsku Pom.	ul. Toruńska 5, Drawsko Pomorskie
27	Mięso i Wędliny	ul. Starogrodzka 29, Drawsko Pomorskie
28	OLEX-TRANS	Rydzewo 37, Drawsko Pomorskie
29	MEBLOKWEN	ul. Starogrodzka 35, Drawsko Pomorskie
30	Piekarnia Cukiernia	ul. 11 go Pułku Piechoty 63/1, Drawsko Pomorskie
31	FABICH	ul. Starogrodzka 33, Drawsko Pomorskie
32	STYL-BET Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Jurewicz i Paradowski Spółka jawna	ul. Reinera 6, Drawsko Pomorskie
33	Teamdress Drawa Sp. z o.o. Producent Odzieży Ochronnej i Roboczej	Piaskowa 7, 78-520 Złocieniec
34	Zakład Produkcyjno Handlowy Roman Beńko	ul. Gdyńska 38, 78-520 Złocieniec
35	Guzmet Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe	Nadrzeczna 1, 78-520 Złocieniec
36	Hardy Skład Budowlany, Zbigniew Bączek	ul. Piaskowa, 78-520 Złocieniec
37	Grażyna Strzała Przedsiębiorstwo STM	ul. Piaskowa 12, 78-520 Złocieniec
38	„MARGIP” Józef Błażejewicz	ul. Cieszyńska 47, 78-520 Złocieniec
39	„CZEKO” Zakład Produkcyjny Andrzej Tobiasz	ul. Mickiewicza 5a, 78-520 Złocieniec

źródło: Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim

Tabela 20. Generatory ruchu – placówki służby zdrowia

L.p.	Nazwa	adres
1	NZOZ Baltimed Przychodnie Medycyny Rodzinnej i Pediatrii	ul. Pławieńska 10A, 78-550 Czaplinek
2	Przychodnia Lekarza Rodzinnego "Medyk II" s.c.	ul. Wałęcka 54A, 78-550 Czaplinek
3	ZOZ "Ova-Med" Spółka z o.o.	ul. Pławieńska 10A, 78-550 Czaplinek
4	Apteka „Panaceum”	ul. Długa 15-17, 78-550 Czaplinek
5	Apteka „Vita”	ul. Wałęcka 56, 78-550 Czaplinek
6	Apteka „Centrum Zdrowia”	ul. Zbożowa 3, 78-550 Czaplinek

7	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ZDROWIE" Sp. z o.o.	ul. Obrońców Westerplatte 1A, 78-500 Drawsko Pomorskie
8	Drawskie Centrum Specjalistyczne	ul. Chrobrego 4, 78 - 500 Drawsko Pomorskie
9	Centrum sercowo-naczyniowe NAFIS	ul. Chrobrego 4, 78-500 Drawsko Pomorskie
10	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Ova-med"	ul. Polna 1, 78-500 Drawsko Pomorskie
11	Apteka "Pod Orłem"	ul. Plac Konstytucji, 78-500 Drawsko Pomorskie
12	Apteka "Centrum zdrowia"	ul. Obrońców Westerplatte 7, 78-500 Drawsko Pomorskie
13	Apteka "Drawska II"	ul. Obrońców Westerplatte 1, 78-500 Drawsko Pomorskie
14	Apteka "Cefarm"	Apteka Śródmiejska
15	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Salus"	ul. Wolności 14, 78-540 Kalisz Pomorski
16	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Eskulap"	ul. Wolności 14, 78-540 Kalisz Pomorski
17	Apteka REMEDIUM	ul. Wolności 22a, 78 - 540 Kalisz Pomorski
18	Apteka pod Wagą	ul. Krzywoustego 7, 78-540 Kalisz Pomorski
19	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej AWIMED Andrzej Wiącek	Ostrowice 96, 78-506 Ostrowice
20	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej AWIMED Andrzej Wiącek-Nowe Worowo	ul. Chopina 7, 78-523 Nowe Worowo
21	Apteka "PASTYLKA"	ul. Długa 43, 78-530 Wierzchowo
22	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Medica" s.c.	pl. 650 - lecia 1, 78-520 Złocieniec
23	Samodzielny Publiczny Szpital MSWiA w Kańsku	Kańsk 1, 78-520 Złocieniec
24	NSZOZ „Ova-Med"	pl. 650-Lecia 1, 78-520 Złocieniec
25	Apteka "HIPOKRATES"	ul. Plac 650-lecia 1/3, 78-520 Złocieniec
26	Apteka „Pomorska"	Ul. Wyzwolenia 2, 78-520 Złocieniec
27	Apteka "CEFARM"	ul. Mickiewicza 2, 78-520 Złocieniec

28	Apteka "DESZCZOWA"	ul. Marszałka J. Piłsudskiego 11, 78-520 Złocieniec
29	Apteka "Centrum"	ul. 5 Marca 13, 78-520 Złocieniec
30	Aptela Plus - Sieć Dobrych Aptek	ul. Włókiennicza 11D, 78-520 Złocieniec
31	Apteka	ul. Połczyńska 10, 78-520 Złocieniec

źródło: Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim

### 4.3. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU DRAWSKIEGO

#### OBSZAR BADANIA

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie powiatu drawskiego w miesiącu lutym 2016 roku. Badania miały charakter wywiadów bezpośrednich (PAPI). Reprezentatywność próby badawczej zapewniona była dzięki strukturze, która odpowiadała aktualnemu rozkładowi ludności badanego obszaru ze względu na wiek i płeć. Łącznie w okresie trwania badań ankietowych pozyskano 432 ankiety.

#### NARZĘDZIE BADAWCZE

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego.

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego transportu zbiorowego w powiecie drawskim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

**Tabela 21. Zestawienie cech usług przewozu**

	Cecha usługi przewozu
1.	Punktualność kursowania pojazdów
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów
3.	Bezpieczeństwo podróży
4.	Warunki podróżowania
5.	Warunki oczekiwania na przystankach
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej
7.	Cena biletu
8.	Bezpośredniość połączenia
9.	Kultura kierujących



10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)
11.	Kontrola biletowa

źródło: opracowanie własne

Zastosowana pięciostopniowa skala jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha usługi przewozu jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

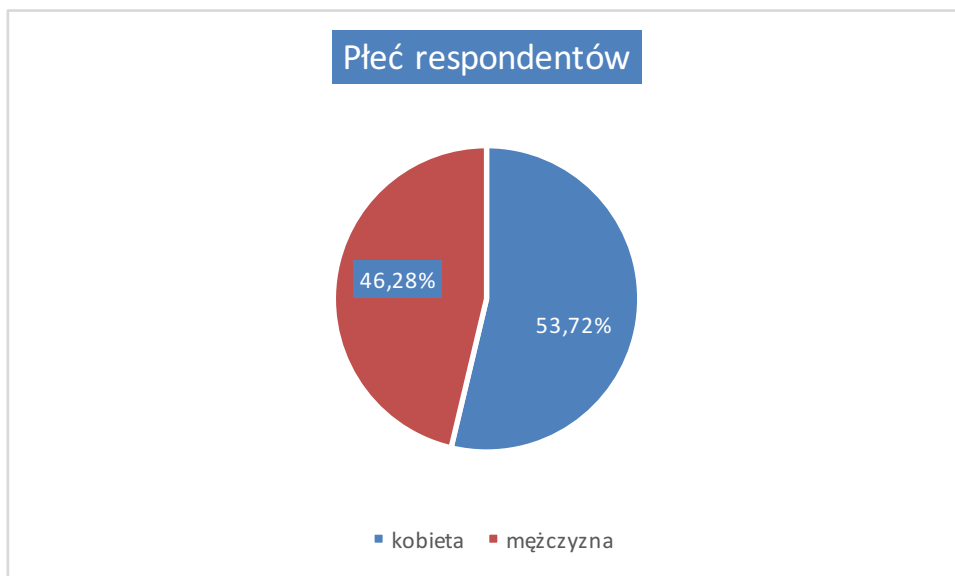
#### CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

#### PŁEĆ RESPONDENTÓW

W badaniu wzięło udział 53,72 proc. kobiet, przy udziale 46,28 proc. osób przeciwnej płci. Oddaje to rzeczywisty rozkład płci mieszkańców powiatu (kobiety – 50,94 proc., mężczyźni – 49,06 proc.).

Wykres 17. Płeć respondentów

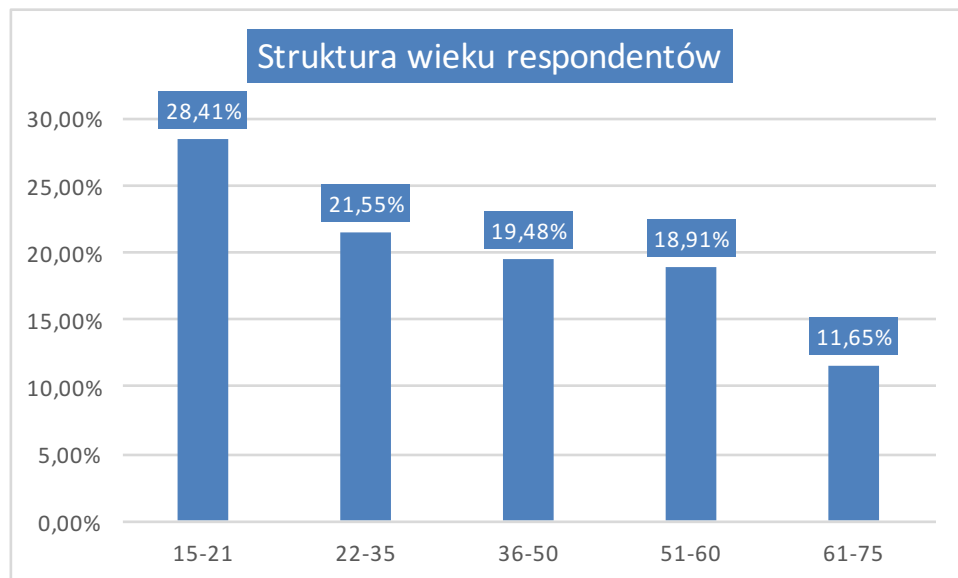


źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

## WIEK RESPONDENTÓW

Dominującą grupą badanych były osoby w wieku 15-21 lat, które stanowiły blisko 30 proc. wszystkich badanych. Spory odsetek zarejestrowano dla osób w wieku 22-35 lat (21,55 proc.) oraz dla grup 36-50 lat i 51-60 lat. Najmniej osób, które wzięły udział w badaniu to osoby starsze w wieku 61-75 lat, którzy stanowili 11,65 proc. wszystkich ankietowanych

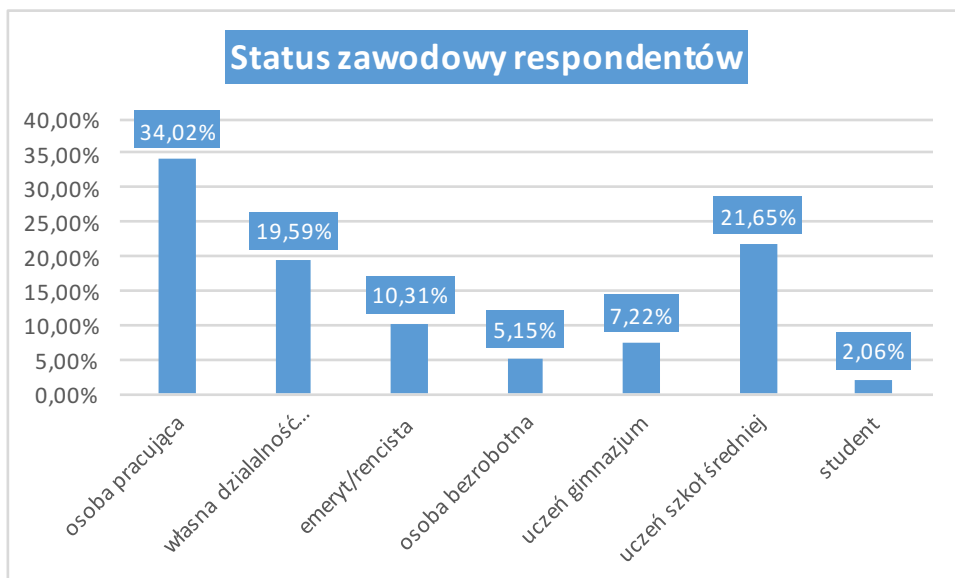
Wykres 18. Struktura wieku respondentów



źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

## STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW

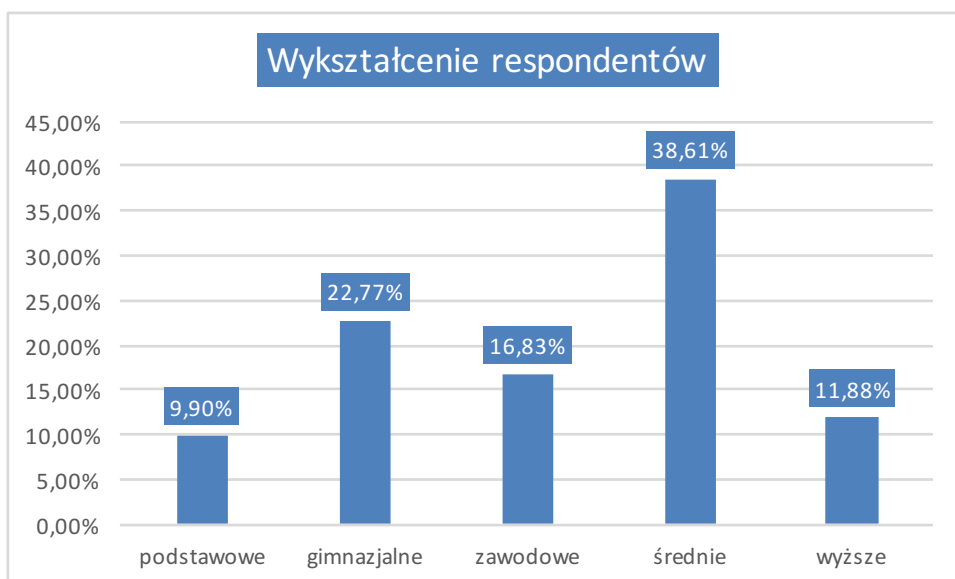
Wśród badanych dominują osoby pracujące (34,02%) oraz uczniowie szkół średnich, którzy stanowią drugą największą grupę badanych (21,65%). Niespełna 20 proc. osób stanowią osoby prowadzące własną działalność gospodarczą, z kolei, co dziesiąty respondent deklaruje, że posiada status emeryta/rencisty. Z kolei uczniowie szkół gimnazjalnych stanowili w omawianym badaniu 7,22 proc. ankietowanych. Marginalny jest odsetek osób bezrobotnych oraz studentów. Stanowią oni niewiele poniżej 7 proc. wszystkich osób biorących udział w badaniu.

**Wykres 19. Status zawodowy respondentów**

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

#### WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem średnim (38,61%). Blisko co czwarta osoba deklaruje wykształcenie gimnazjalne (22,77%), a mniej niż co piąta (16,83%) legitymuje się wykształceniem zawodowym. Osoby z wykształceniem podstawowym i wyższym w tym przypadku stanowią odpowiednio 9,90 proc. oraz 11,88 proc.

**Wykres 20. Wykształcenie respondentów**

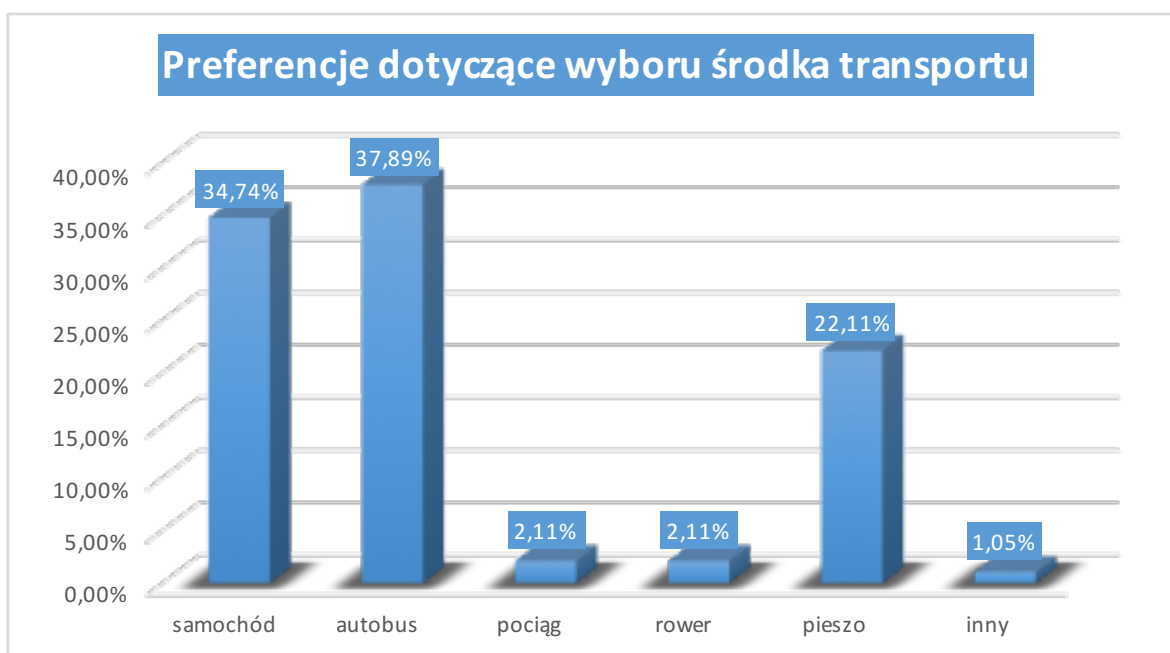
źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

## WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus. Niewiele mniej wskazań odnotowano dla odpowiedzi „samochód”. Ze wskazanych środków transportu korzysta odpowiednio 37,89 proc. oraz 34,74 proc. respondentów.

Warto zwrócić uwagę, że blisko co czwarty ankietowany nie odczuwa potrzeby korzystania z jakiegokolwiek środka transportu i wybiera podróż pieszą (22,11 proc.). Takie środki transportu, jak rower, czy pociąg nie cieszą się zaufaniem i popularnością wśród respondentów i wybiera je niewielki odsetek badanych.

**Wykres 21. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu**

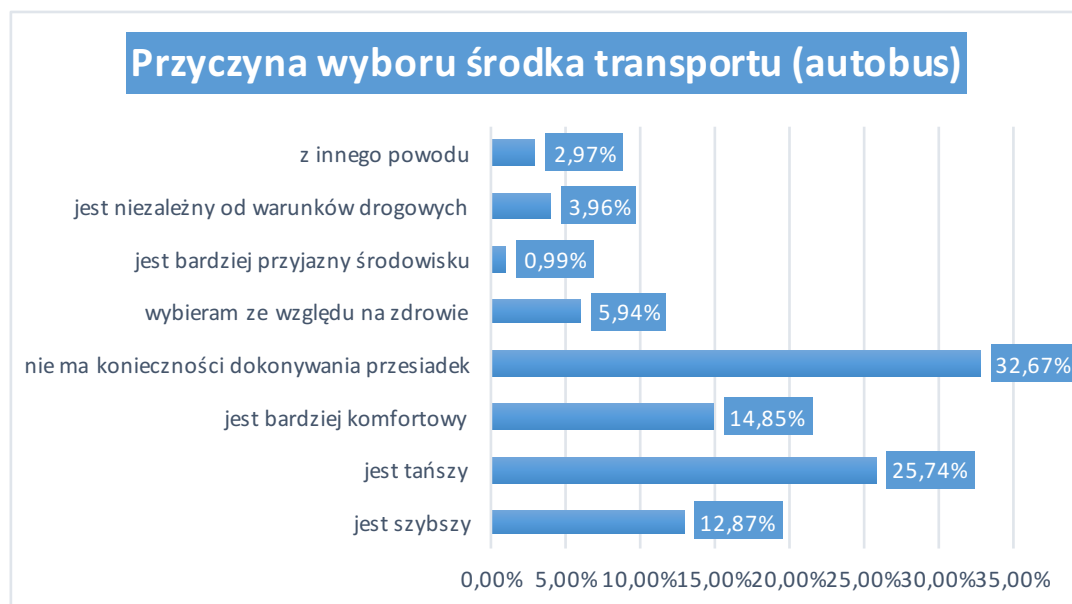


źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

### PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (AUTOBUS)

Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Takie wskazanie zadeklarowało blisko 35 proc. respondentów. Co czwarty badany wybiera autobus z przesłanek ekonomicznych (jest tańszy). Z kolei dla 12,87 proc. respondentów ten środek transportu okazuje się być szybszym od rozwiązań alternatywnych. Spory odsetek uważa również, że jest bardziej komfortowy (14,85 proc.). Niewielka grupa badanych swój wybór opierała na przesłankach zdrowotnych, ekologicznych. Blisko 3 proc. respondentów wybiera autobus z przyczyn innych niż wskazano w badaniu.

Wykres 22. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)

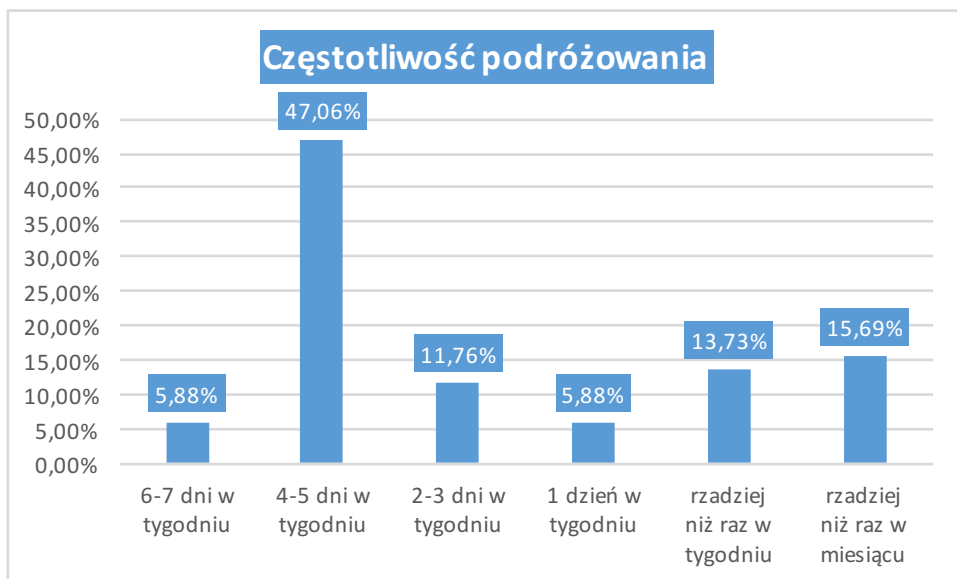


źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

### CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Z przeprowadzonych badań wynika, że 47,06 proc. ankietowanych korzysta z transportu publicznego 4-5 dni w tygodniu. Z kolei ponad 15 proc. badanych deklaruje, że korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w miesiącu. Niewiele mniej osób wskazuje, że korzysta z niego rzadziej niż raz w tygodniu. Więcej niż co dziesiąty badany korzysta aktywnie z dostępu do transportu publicznego 2-3 dni w tygodniu. Dla wskazań „1 dzień w tygodniu”, „6-7 dni w tygodniu” wskaźnik ten osiągał każdorazowo 5,88 proc.

**Wykres 23. Częstotliwość podróżowania**

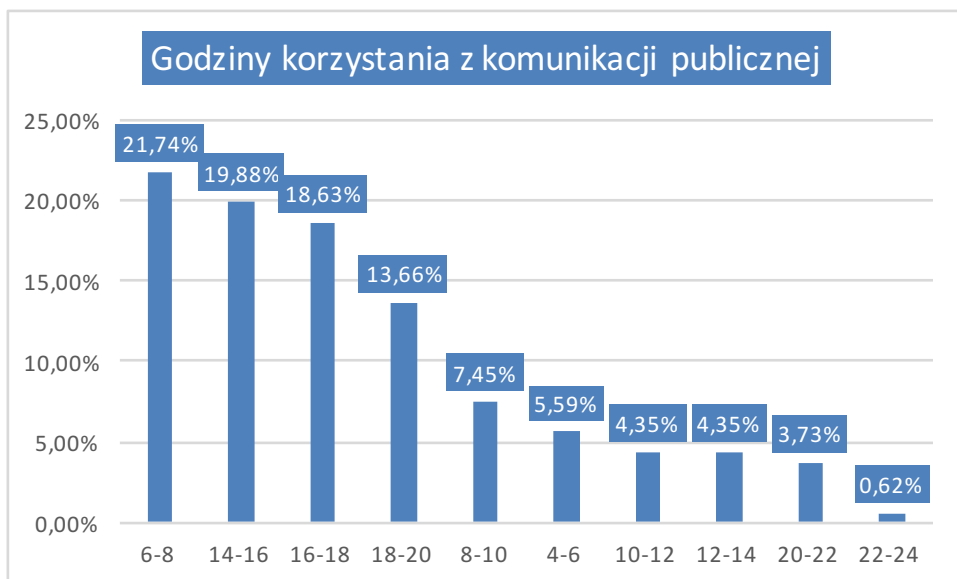


źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

**GODZINY KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ**

Więcej niż co piąta podróż komunikacją publiczną generowana jest pomiędzy godziną 6.00 a 8.00. Niewiele mniej podróży odbywa się w godzinach 14.00-16.00 oraz 16.00-18.00. Analiza rozkładu deklarowanego popytu na transportu publicznego dla wskazanych interwałów pozwala tym samym wytypować godziny szczytu porannego oraz popołudniowego, które przypadają odpowiednio na godziny 6.00-8.00 oraz 14.00-18.00.

**Wykres 24. Godziny korzystania z komunikacji publicznej**

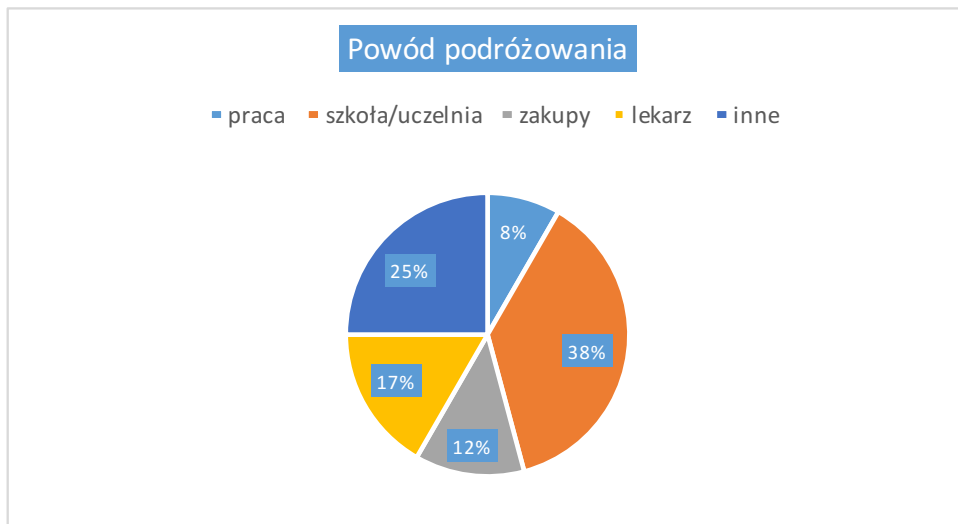


źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

## POWÓD PODRÓŻOWANIA

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstotliwością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

Wykres 25. Powód podróży

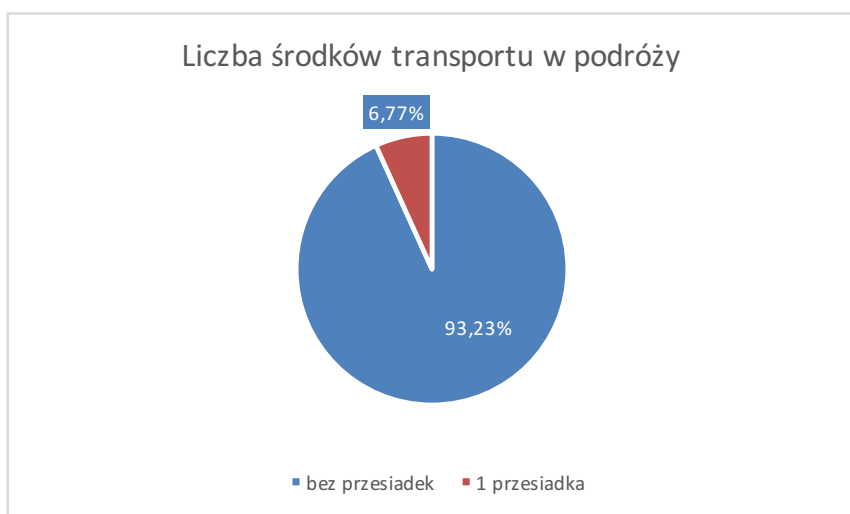


źródło: badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

## LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU W PODRÓŻY

Mieszkańcy powiatu drawskiego w toku prowadzonych badań nie wskazywali na problemy z bezpośrednio organizowanych połączeń komunikacyjnych. Zdecydowana większość respondentów (93,23 proc.) podróżuje do szkoły/pracy bez konieczności dokonywania przesiadek. Blisko 7 osób na 100 badanych deklaruje potrzebę skorzystania z co najmniej dwóch środków transportu w codziennej podróży.

Wykres 26. Liczba środków transportu w podróży



źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku

**OCENA JAKOŚCI USŁUG**

Respondenci wyrazili swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w powiecie drawskim.

**Tabela 22. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług**

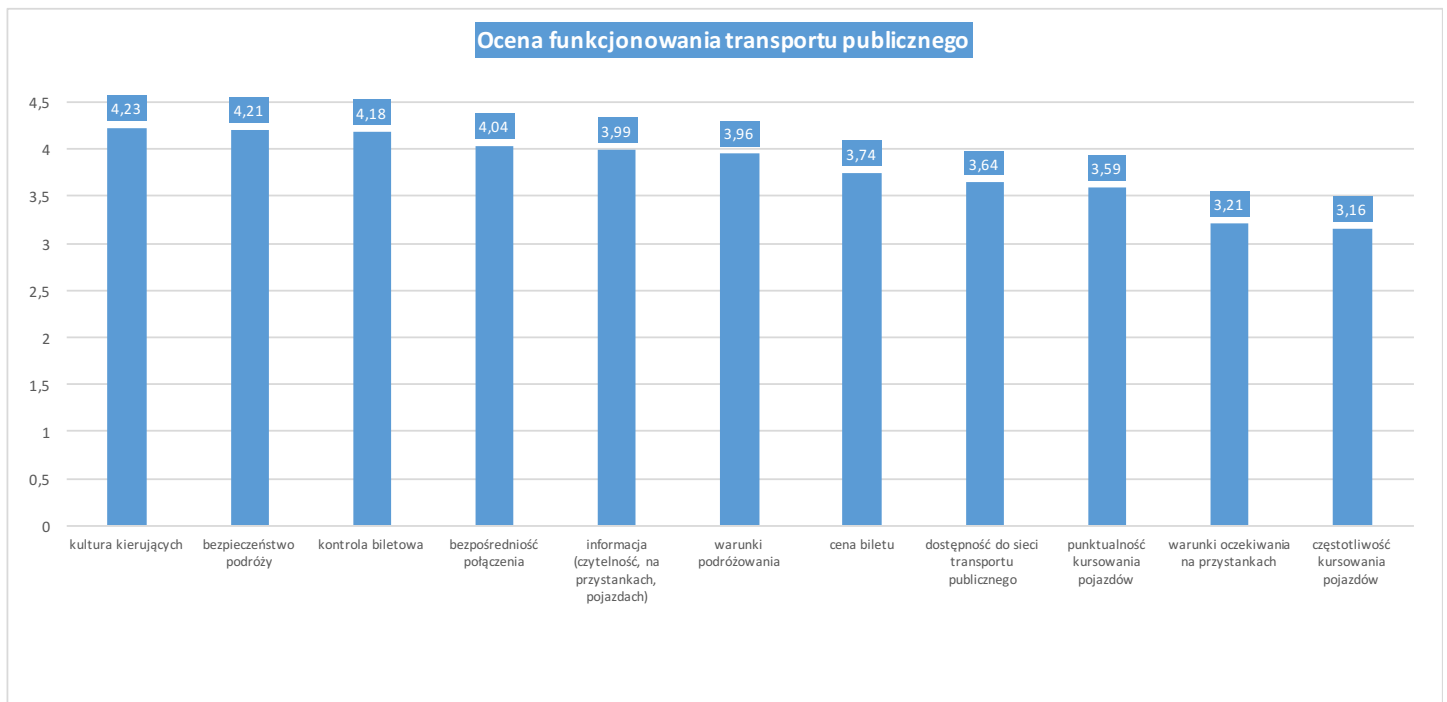
	Cecha usługi przewozu	Poziom oceny	Znaczenie/Ranga cechy
1.	kultura kierujących	4,23	4
2.	bezpieczeństwo podróży	4,21	1
3.	kontrola biletowa	4,18	3
4.	bezpośredniość połączenia	4,04	2
5.	informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,99	5
6.	warunki podróżowania	3,96	7
7.	cena biletu	3,74	11
8.	dostępność do sieci transportu publicznego	3,64	8
9.	punktualność kursowania pojazdów	3,59	6
10.	warunki oczekiwania na przystankach	3,21	10
11.	częstotliwość kursowania pojazdów	3,16	9
<b>Średni poziom oceny jakości usług</b>		<b>3,81</b>	

**źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego w 2016 roku**

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży i kulturę kierujących. Zdecydowanie najgorzej zostały ocenione warunki oczekiwania na przystankach oraz częstotliwość kursowania pojazdów.



Wykres 27. Ocena podróży



### LUKI JAKOŚCIOWE

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luki jakościowej bezwzględnej.

**Luka jakościowa bezwzględna** stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 23. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Ocena jakości usług	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	3,59	1,41
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	3,16	1,84
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,21	0,79
4	Warunki podróżowania	5	3,96	1,04
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	3,21	1,79
6	Dostępność do sieci transportu publicznego	5	3,64	1,36
7	Cena biletu	5	3,74	1,26

<b>8</b>	Bezpośredniość połączenia	5	4,04	0,96
<b>9</b>	Kultura kierujących	5	4,23	0,77
<b>10</b>	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	3,99	1,01
<b>11</b>	Kontrola biletowa	5	4,18	0,82

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- warunki oczekiwania na przystankach (1,79)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,84)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kultura kierujących (0,77)
- Bezpieczeństwo podróży (0,79)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w powiecie drawskim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z poprzednich lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

#### 4.4. POPYT NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

##### WPROWADZENIE

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym o około od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak poprawy jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, komfort). Zgodnie z tym co zawarto w dokumencie, na przestrzeni lat 2010-2014 odnotowano wzrost liczby samochodów osobowych o 15,85 proc.

##### NARZĘDZIE BADAWCZE

Wykonawca przeprowadził analizę popytu na powiatowe przewozy pasażerskie w oparciu o wyniki sprzedaży biletów przez PKS Złocieniec sp. z o.o. oraz dane pochodzące z opracowania Głównego Urzędu Statystycznego „Dojazdy do pracy – NSP 2011”, które posłużyły do określenia dominujących kierunków podróży wewnętrznych i zewnętrznych mieszkańców powiatu drawskiego

##### SPRZEDAŻ BILETÓW (2015 R.) – UJĘCIE KWARTALNE I MIESIĘCZNE

Dzięki danym przekazanych przez PKS Złocieniec sp. z o.o. możliwe jest określenie popytu na przewozy w rozbiciu na poszczególne rodzaje biletów, jak w tabeli poniżej. Niestety brak jest danych starszych, aniżeli za 2015 r., co uniemożliwia porównanie wyników r/r/.

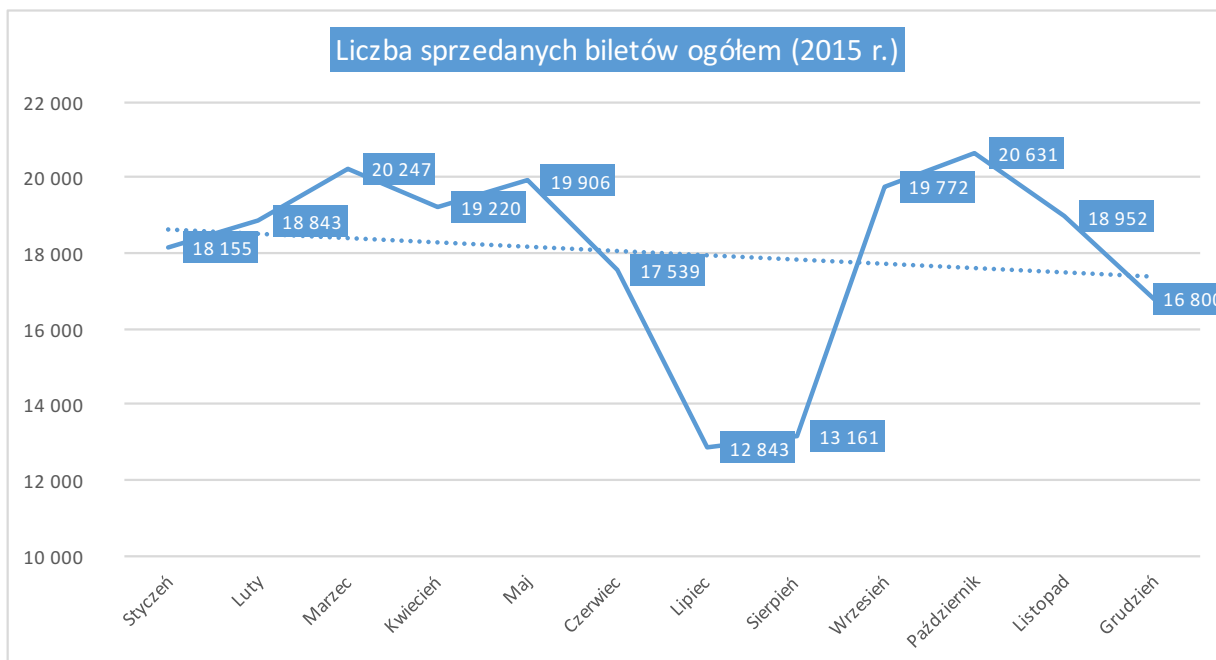
**Tabela 24. Liczba sprzedanych biletów przez PKS Złocieniec (2015 r.)**

Rok		IQ	IIQ	IIIQ	IVQ
Ogółem		57 245	56 665	45 776	56 383
bilety normalne		39 460	39 892	31 391	40 014
bilety z ulgami ustawowymi	jednorazowe	4 392	4 900	3 458	4 613
	miesięczne	5 533	2 963	2 651	3 559
bilety z ulgami handlowymi		7 860	8 910	8 276	8 197

źródło: opracowanie na podstawie materiałów przekazanych przez PKS Złocieniec sp. z o.o.

Na podstawie poniższych wykresów (w ujęciu miesięcznym) widać wyraźnie, że miesiące lipiec-sierpień są okresem zauważalnego wygaszania popytu na przewozy oferowane przez PKS Złocieniec. Jednocześnie sygnalizowany jest delikatny trend wzrostowy, lecz dopiero porównanie wyników r/r stanowiłoby podstawę do wyciągania bardziej miarodajnych i wiarygodnych wniosków.

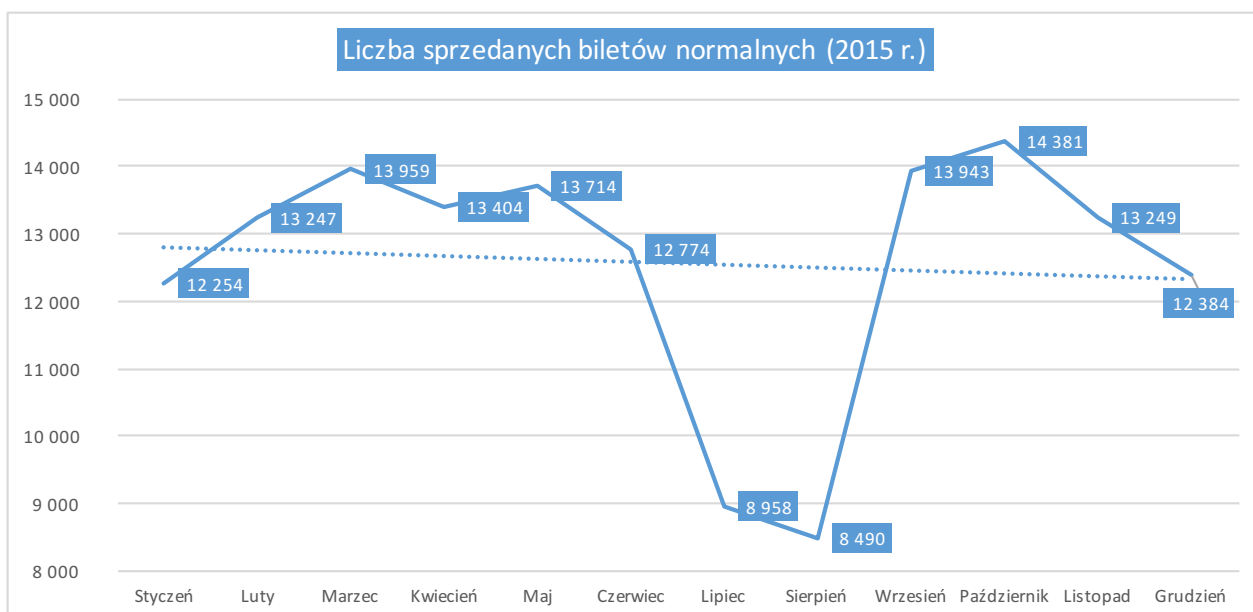
**Wykres 28. Liczba sprzedanych biletów ogółem w 2015 roku\***



\* 1 bilet miesięczny to ok. 21 biletów jednorazowych

źródło: opracowanie na podstawie materiałów przekazanych przez PKS Złocieniec sp. z o.o.

**Wykres 29. Liczba sprzedanych biletów normalnych w 2015 r.**



źródło: opracowanie na podstawie materiałów przekazanych przez PKS Złocieniec sp. z o.o.

Popyt na usługi transportu publicznego w powiecie drawskim będzie kształtowany również przez czynniki takie jak:

1. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej,
2. Poziom zamożności społeczeństwa zamieszkującego powiatu drawskiego,
3. Rozwój gospodarczy, a w tym rozwój poszczególnych gałęzi przemysłu w powiecie drawskim,
4. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie powiatu. (ta statystyka wyraźnie rośnie),
5. Poziom bezrobocia,
6. Lokalizacja zakładów pracy,
7. Plany i kierunki zagospodarowania przestrzennego.

#### **4.5. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU DRAWSKIEGO**

Analiza rozkładu przestrzennego ruchu w podróżach wewnętrznych i zewnętrznych mieszkańców powiatu drawskiego możliwa była na podstawie badania „Dojazdy do pracy –NSP 2011”, które zrealizowane zostało na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011. Badanie zrealizowano dla ogółu pracujących na podstawie danych rejestrowych, pozyskanych przez statystykę publiczną. Co za tym idzie, badanie to pozwala na określenie kierunków przepływów związanych z pracą.

Inwentaryzacja udostępnionych danych pozwoliła na określenie liczby wykonywanych podróży wewnętrznych i zewnętrznych zarówno mieszkańców powiatu drawskiego, jak również innych osób, których miejscem pracy był powiat drawski.

Przepływy międzygminne na terenie powiatu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 25. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy

OD/DO	Czaplinek miasto	Czaplinek - obszar wiejski	Drawsko Pomorskie - miasto	Drawsko Pomorskie - obszar wiejski	Kalisz Pomorski - miasto	Kalisz Pomorski - obszar wiejski	Ostrowice	Wierzchowo	Złocieniec - miasto	Złocieniec - obszar wiejski
Czaplinek miasto		57	16	0	0	0	0	0	25	0
Czaplinek - obszar wiejski	416		0	0	0	0	0	0	16	0
Drawsko Pomorskie - miasto	16	0		126	0	0	11	19	58	13
Drawsko Pomorskie - obszar wiejski	0	0	262		0	0	0	0	11	0
Kalisz Pomorski - miasto	0	0	15	0		0	0	0	0	0
Kalisz Pomorski - obszar wiejski	0	0	0	0	103		0	0	0	0
Ostrowice	23	14	24	0	0	0		0	10	0
Wierzchowo	24	0	20	0	0	0	0		57	0
Złocieniec - miasto	186	0	149	13	0	0	19	144		21
Złocieniec - obszar wiejski	19	0	20	0	0	0	0	0	90	
<b>Łącznie</b>	<b>684</b>	71	<b>506</b>	139	103	0	30	163	<b>267</b>	34

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

Największe potoki osób docierają z gminy wiejskiej Czaplinek do miasta Czaplinek. Analogiczna sytuacja ma miejsce w Drawsku Pomorskim oraz Kaliszu Pomorskim. Spore przepływy pracy występują również między Złocieniec miasto a Drawskiem Pomorskim miasto. W ujęciu globalnym największe potoki podróżnych docierają z obszaru powiatu do miast Czaplinek oraz Drawsko Pomorskie.

**Tabela 26. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat drawski)**

rozkład przestrzenny podróży powiat zamieszkania - powiat drawski)	Powiat Drawski
Powiat drawski	1997
Powiat człuchowski	10
Powiat m. st. Warszawa	42
Powiat m. Bydgoszcz	15
Powiat m. Koszalin	78
Powiat m. Poznań	80
Powiat m. Szczecin	490
Powiat ostrowski	10
Powiat szczecinecki	50
Powiat świdwiński	11
Powiat wałecki	58

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

W rozkładzie przestrzennym ruchu dla powiatu drawskiego (jako miejsca zamieszkania), odsetek podróży wewnętrznych stanowi 70,29 proc., podczas gdy zewnętrzne stanowią 29,71 proc. Blisko 2/3 podróży zewnętrznych wykonywanych jest do Szczecina (58,06 proc.). Ten sam wskaźnik, przy uwzględnieniu również podróży wewnętrznych stanowi 17,25 proc. wszystkich wykonywanych podróży.

W przypadku odwrócenia sytuacji tj. gdy, potraktujemy powiat drawski, jako miejsce pracy, okazuje się, że podróże wewnętrzne stanowią 84,62 proc., a podróże zewnętrzne 15,38 proc. 57,85 proc. podróży zewnętrznych wykonywanych jest z obszaru powiatu szczecineckiego. Co za tym idzie zdecydowana większość popytu na przewozy generowana jest na obszarze powiatu.

**Tabela 27. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat pracy – powiat drawski)**

rozkład przestrzenny podróży (powiat pracy - powiat drawski)	Powiat Drawski
Powiat drawski	1997
Powiat człuchowski	10
Powiat łobeski	29
Powiat milicki	10
Powiat szczecinecki	210
Powiat świdwiński	24
Powiat wałecki	80

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

#### 4.6. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Prognoza demograficzna do 2025 roku przewiduje, że liczba mieszkańców powiatu drawskiego ulegnie zmniejszeniu o 3,85 proc. Zauważalnie zmieni się struktura mieszkańców. Przybędzie osób w wieku poprodukcyjnym, których będzie więcej aż o 20,12 proc, z kolei spadnie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym (odpowiednio o 9,25 proc. oraz 8,98 proc.).

Dokonując oceny i prognozy potrzeb przewozowych należy wziąć pod uwagę lokalizację generatorów ruchu tj. najważniejszych obiektów użyteczności publicznej takich jak urzędy, zakłady pracy, placówki oświatowe i placówki służby zdrowia itp. Na terenie powiatu drawskiego najwięcej tego typu obiektów zlokalizowanych jest w Drawsku Pomorskim, co za tym idzie istotne jest zapewnienie połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej z siedzib gmin do siedziby powiatu.

Badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu drawskiego pozwoliło wskazać najczęściej wybierane przez mieszkańców powiatu środki transportu. W ten oto sposób najczęściej wybieranym środkiem był autobus, na który zdecydowało się 37,89 proc. badanych. Niemal równie popularny był samochód, do korzystania z którego przyznaje się 34,74 proc. respondentów. Zaskakuje bardzo duży odsetek osób, które nie wykazują potrzeby korzystania na co dzień z jakiegokolwiek środka transportu. Niemal co czwarty badany deklaruje, że porusza się głównie pieszo.

Wśród osób, które wybierały autobus, jako podstawowy środek transportu, jako powód większość z nich wskazywała brak konieczności dokonywania przesiadek. Taki wynik jest o tyle istotny, że wskazuje, że obecna siatka przewozów komunikacją autobusową pokrywa potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu. Sporo osób korzysta z autobusu z powodów ekonomicznych (25,74 proc.). Co ciekawe sporo osób uważa autobus za komfortowy środek transportu oraz za rozwiązanie szybsze od m.in. samochodu.

Blisko połowa ankietowanych korzysta z komunikacji autobusowej 4-5 dni w tygodniu. Korzystanie 2-3 dni w tygodniu deklaruje niespełna 12 proc. badanych. Z kolei do korzystania rzadziej niż raz w tygodniu i w miesiącu przyznaje się odpowiednio 13,73 proc. oraz 15,69 proc. respondentów.

Ankietowani na koniec badań wskazali również oceny 11 postulatów przewozowych. Najwyżej ocenili kulturę kierujących oraz bezpieczeństwo podróży. Najwięcej według nich jest jednak do poprawy w kontekście warunków oczekiwania na przystankach oraz częstotliwości kursowania pojazdów.

W 2015 roku popyt na powiatowe przewozy pasażerskie w ujęciu kwartalnym kształtował się na zbliżonym poziomie. W pierwszym kwartale sprzedano 57 245 biletów ogółem, w drugim 56 665 biletów. W trzecim kwartale odnotowano spadek o blisko 20 proc., co spowodowane było wakacyjnym wygaszeniem popytu w grupie osób kształcących się. W czwartym kwartale liczba sprzedanych biletów wróciło do stanu II kwartału 2015 r.

Rozkład przestrzenny ruchu w odniesieniu do przepływów pracy wskazuje, że 70,29 proc. podróży dla powiatu drawskiego, jako miejsca zamieszkania jest wykonywanych w obrębie powiatu drawskiego. Niemniej podróże zewnętrzne stanowią aż 29,71 proc., z czego blisko 2/3 podróży zewnętrznych związanych z pracą wykonywanych jest do Szczecina. Przepływy pracy do Szczecina stanowią przy uwzględnieniu zarówno podróży wewnętrznych i zewnętrznych blisko 20 proc. wszystkich wykonywanych podróży z generacją na terenie powiatu drawskiego.



Odwracając sytuację i wskazując powiat drawski, jako miejsce pracy, statystyka wskazuje, że odsetek podróży wewnętrznych stanowi 84,62 proc. Blisko 60 proc. podróży zewnętrznych wykonywanych jest z obszaru powiatu szczecineckiego.

## **5. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA POWIATU DRAWSKIEGO NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ**

### **5.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU**

Uchwalone plany transportowe stanowią akty prawa miejscowego i mają charakter hierarchiczny, ich treść nie może się wzajemnie wykluczać. W związku z tym dokumenty uchwalane przez jednostkę samorządu terytorialnego niższego szczebla muszą uwzględniać zapisy ujęte w planie transportowym wyższego rzędu.

W momencie opracowywania planu transportowego dla powiatu drawskiego obowiązuje:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151)

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatu drawskiego

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego<sup>2</sup>

Ze względu na zakres opracowania powiat drawski w zdecydowanie szerszym zakresie został ujęty w Planie Transportowym Województwa Zachodniopomorskiego. Najistotniejsze zapisy dotyczą wyznaczenia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, której organizatorem jest Marszałek Województwa. Stąd niezbędne jest przeanalizowanie jego treści pod kątem potrzeb transportowych mieszkańców powiatu drawskiego oraz zadań i zaleceń jakie wynikają z jego treści dla organizatorów niższego szczebla.

Sieć komunikacyjna Województwa Zachodniopomorskiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie oparta na transporcie kolejowym i drogowym, w celu zapewnienia wysokiej dostępności mieszkańców do usług o charakterze użyteczności publicznej.

W transporcie kolejowym zaplanowano uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na następującej linii:

- Linia komunikacyjna R2: Szczecin – Stargard– Drawsko Pomorskie – Szczecinek (organizacja przez Województwo Zachodniopomorskie).

Przewozami o charakterze użyteczności publicznej planuje się objąć następujące linie autobusowe:

- Linia komunikacyjna R73 Świdwin – Drawsko Pomorskie

(Organizacja linii klasy B nastąpi tylko w sytuacji gdy suma: rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych + wpływów z biletów przejazdowych + ewentualne dotacje z innych źródeł (pomoc finansowa udzielona przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla) równoważy koszty uruchomienia danej linii komunikacyjnej.

---

<sup>2</sup> Uchwała nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24.06.2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”

Organizacja linii klasy B możliwa jest niezależnie od powyższego warunku w przypadku istnienia możliwości budżetowych województwa zapewniających pokrycie kosztów funkcjonowania tych linii.)

- Linia komunikacyjna R74 Wałcz – Drawsko Pomorskie

(Organizacja linii klasy C jest możliwa tylko w przypadku wystąpienia szczególnego zapotrzebowania społecznego i udzielenia pomocy finansowej przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla).

## **5.2. WYZNACZENIE LINII O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ**

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu tej sieci są:

- Wielkość obecnych potoków pasażerskich
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)
- Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

Powiat Drawski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego wskazuje linie o charakterze użyteczności publicznej, które przedstawiono w poniższych tabelach. Dodatkowo na bazie obecnej oferty przewozowej oraz na bazie oceny prognoz przewozowych określono w niniejszej tabeli minimalną liczbę par kursów w zależności od typu dnia.

Dodatkowo na bazie dokonanej oceny i prognozy potrzeb przewozowych, szczególnie w odniesieniu do dominujących kierunków przemieszczania się związanych z pracą, rekomenduje się utworzenie linii ponadpowiatowych, których uruchomienie zależne jest od uzyskania stosownych porozumień.

Tabela 28. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej – wariant podstawowy\*

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – bez okresu wakacyjnego)	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – okres wakacyjny)	Minimalna liczba par kursów (sobota oraz dni wolne od pracy)	Dł. kursu (km)
1	Drawsko Pomorskie	Złocieniec, Siemczyno, Niwka	Czaplinek	6	5	2	35
2	Drawsko Pomorskie	Lubieszewo, Stawno	Złocieniec	3	2	1	26
3	Drawsko Pomorskie	Suliszewo, Rzęśnica	Złocieniec	6	4	0	15
4	Złocieniec	Siemczyno, Niwka	Czaplinek	2	1	0	17
5	Złocieniec	Cieszyno, Stare Worowo, Warnięg, Bolegorzyn, Nowe Worowo, Chlebowo, Stare Worowo, Cieszyno	Złocieniec	5	3	0	50
6	Złocieniec	Osiek Drawski, Żabin	Wierzchowo	1	1	0	17
7	Złocieniec	Wierzchowo, Żabin, Sienica, Giżyno	Kalisz Pomorski	3	2	1	41
8	Złocieniec	Wierzchowo, Będolino, Otrzep, Świerczyna	Wielboki	3	0	0	33
9	Drawsko Pomorskie	Zarańsko, Rydzewo, Łabędzie, Rydzewo, Przytoń, Dołgie, Borne, Kolno	Ostrowice	5	2	1	36
10	Drawsko Pomorskie	Ostrowice, Kolno, Borne, Zarańsko	Złocieniec	2	0	0	32
11	Drawsko Pomorskie	Koleśno, Konotop, Pomierzyn	Kalisz Pomorski	4	3	1	36
12	Czaplinek	Siemczyno, Złocieniec, Suliszewo, Drawsko Pomorskie,	Zarańsko	1	0	0	40

13	Drawsko Pomorskie	Grzybno, Dołgie, Kolno, Ostrowice kolonia	Ostrowice	2	0	0	19
14	Drawsko Pomorskie	Linowo	Lubieszewo	2	0	0	14
15	Drawsko Pomorskie	Złocieniec, Czaplnek	Szczecinek	2	2	1	75
16	Drawsko Pomorskie	Zagodz	Łobez	2	2	0	20
17	Drawsko Pomorskie	Łabędzie	Świdwin	3	3	0	34
18	Drawsko Pomorskie	Ostrowice	Połczyn Zdrój	2	2	0	38
19	Drawsko Pomorskie	Woliczno, Ginawa, Węgorzyno	Resko	1	1	0	54
20	Wierzchowo	Świerczyna	Czaplnek	3	0	0	25

**\*Powiat Drawski może odstąpić od organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach użyteczności publicznej dla kursów odbywających się w soboty oraz dni wolne od pracy, w przypadku gdy ich uruchomienie będzie nieuzasadnione ekonomicznie bądź społecznie**

**źródło: opracowanie własne**

Tabela 29. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej – wariant rozszerzony\*

Lp	Od	Przez	Do	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – bez okresu wakacyjnego)	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – okres wakacyjny)	Minimalna liczba par kursów (sobota oraz dni wolne od pracy)	Dł. kursu (km)
1	Złocieniec	Kalisz Pomorski – Cybowo j.w. – Prostynia – Jaworze – Głębokie – Suchowo	Kalisz Pomorski	3	0	0	73
2	Wierzchowo	Kalisz Pomorski – Biały Zdrój – Bralin - Stara Korytnica	Kalisz Pomorski	3	0	0	54
3	Drawsko Pomorskie	Kalisz Pomorski	Dębsko	3	0	0	35
4	Złocieniec	Żeńsko – Nowe Laski – Będolino	Wierzchowo	3	0	0	36
5	Złocieniec	Bonin – Osiek Drawski – Radomyśl – Żabinek – Nowe Laski	Wierzchowo	3	0	0	39
6	Złocieniec	Bobrowo – Złocieniec – Darskowo – Kosobudy – Złocieniec	Suliszewo	3	0	0	34
7	Złocieniec	Siecino – Ostrowice – Jelenino – Dołgie	Grzybno	3	0	0	29
8	Złocieniec	Chlebowo – Płocie – Słowianki – Cieminko – Nowe Worowo – Smołdzięcino	Bolegorzyn	3	0	0	37
9	Linowo	Lubieszewo – Złocieniec	Bobrowo	3	0	0	21
10	Nowa Wieś	Motarzewo, Machliny, Miłkowo – Kamienna Góra – Byszkowo – Trzciniac – Broczyno – Czaplinek – Bobrowo – Złocieniec – Suliszewo	Gudowo	3	0	0	59

11	Bobrowo	Siemczyno – Głębocek – Rzepowo – Siemczyno – Czaplinek – Karsno – Czarne Małe – Łysin – Czarne Małe	Czaplinek	3	0	0	44
12	Bolegorzyn	Kluczewo – Brzezinka – Prosino – Prosinko – Drahimek – Kuźnica Drawska – Żerdno – Stare Drawsko – Nowe Drawsko - Kołomąt	Czaplinek	3	0	0	23
13	Świerczyna	Psie Głowy – Pławno – Czaplinek – Sikory – Kuszewo – Czarne Wielkie	Stare Gonno	3	0	0	35
14	Czaplinek	Barwice	Szczecinek	2	0	0	48
15	Czaplinek	Broczyno	Wałcz	2	0	0	38
16	Czaplinek	Stare Drawsko	Połczyn Zdrój	2	0	0	30
17	Czaplinek	Czarne Wielkie	Połczyn Zdrój	2	0	0	34
18	Recz	Drawno	Kalisz Pomorski	2	0	0	39
19	Mirostawiec		Kalisz Pomorski	2	0	0	15
20	Złocieniec	Wierzchowo - Świerczyna	Wałcz	2	0	0	50

**\*Uruchomienie wskazanych linii będzie warunkowane partycypacją w kosztach ich uruchomienia oraz utrzymania przez jednostki samorządu terytorialnego, przez obszar który przebiegają**

**źródło: opracowanie własne**

Część graficzna planu transportowego została zamieszczona w załączniku nr I do niniejszego opracowania.

## 6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW

### 6.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie powiatu drawskiego jest Powiat Drawski.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z tabelami nr 28 i 29 powiat drawski może być organizatorem przewozów na 40 liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, zaś każda z gmin wchodzących w skład powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze. Na terenie powiatu drawskiego organizatorem transportu publicznego są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu. W przypadku zawarcia stosownych porozumień powiat drawski stanie organizatorem publicznego transportu zbiorowego na liniach ponadpowiatowych.

Powiat drawski może rozważyć zastosowanie modelu finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przy partycypacji gmin z terenu powiatu drawskiego w kosztach ich funkcjonowania (w odniesieniu do wariantu rozszerzonego jest to warunek niezbędny do podjęcia się organizacji wskazanych linii komunikacyjnych).

Realizacja powyższego możliwa jest przy zastosowania jednego z dwóch wariantów opisanych poniżej:

1. **Utworzenie związku powiatowo-gminnego** (możliwe po 1 stycznia 2016 r.), z którego budżetu finansowane byłyby przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Pozostałe wpływy generowane byłyby poprzez:
  - a. refundację ulg ustawowych,
  - b. wpływy z biletów.
2. **Dotacje przekazywaną przez gminy do powiatu**, na zasadach określonych stosownymi uchwałami oraz umową określającą sposób wydatkowania dotacji. W tym modelu finansowanie odbywałoby się przy wykorzystaniu:
  - a. pomocy finansowej gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
  - b. budżetu powiatu (art. 51 ust. 1 pkt. 1 UPTZ),
  - c. refundacji ulg ustawowych,
  - d. wpływów z biletów.



## 6.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej „ustawa ptz”), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku, a także reguluje kwestie związane

z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

Zgodnie z w/w Ustawą wybór operatora i zawarcie umowy o świadczenie usług może nastąpić w trzech trybach tj:

- a) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164),
- b) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. 2015 r. poz. 113),
- c) umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy ptz

chyba, że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) 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
- 2) 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
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa powyżej

Ustawa stanowi, że jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa powyżej, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie. Regulacje dotyczące umowy zawieranej bezpośrednio stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi.

Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu, w jakim będzie następować wskazanie operatora.

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 23 ustawy ptz), z tą różnicą, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zwalnia z ww. obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast ustawa ptz przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym, że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie powinno zawierać co najmniej :

- 1) nazwę (firmę) i adres zamawiającego (organizatora);
- 2) określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia
- 3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie.

Dodatkowe wymagania w zakresie treści ogłoszenia, ze względu na specyfikę trybu określa również stosowna ustawa regulująca dany tryb.

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 25 ust. 1 ustawy ptz).

Przepisy ustawy ptz określają zawartość projektu umowy o świadczenie usług transportowych, do których zgodnie z art. 25 ust 3 ustawy ptz należą:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- 12) stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;
- 13) stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;
- 14) sposób dystrybucji biletów;
- 15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- 16) stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- 18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- 21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
- 22) kary umowne;
- 23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Warunki umowy oczywiście są dostosowywane do potrzeb organizatora transportu i przygotowywane indywidualnie.

Umowa zgodnie z art. 25 ust.2 ustawy ptz, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 7;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo - terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

W przypadku wykonywania przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1 projektu).

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie drawskim. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie

refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2018 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg tylko handlowych, które jednakże nie będą refundowane z budżetu Państwa i ich stosowanie będzie odbywało się na ryzyko przewoźnika.

Jak już wspomniano powiat drawski jest udziałowcem PKS Złocieniec sp. z o.o. Strukturę kapitałową i akcjonariat przewoźnika przedstawia poniższa tabela:

**Tabela 30. Struktura właścicielska PKS Złocieniec sp. z o.o.**

Podmiot	Udział	Udział %
Powiat Drawski	263 450,00 zł	41,67%
Gmina Wierzchowo	63 228,00 zł	10,00%
Gmina Kalisz Pomorski	105 380,00 zł	16,67%
Gmina Złocieniec	200 222,00 zł	31,67%
<b>łącznie</b>	<b>632 280,00 zł</b>	<b>100,00%</b>

**źródło: PKS Złocieniec Sp. z o.o.**

W związku z powyższym ustala się tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego tj. bezpośrednie zawarcie umowy, jako rozwiązanie najbardziej efektywne (art. 22 ust. 1. pkt.1). W przypadku gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy będzie większa niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczyć będzie świadczenia tych usług w wymiarze większym niż 300.000 kilometrów rocznie, powiat drawski uzupełniająco wyłoni operatora bądź operatorów na pozostałe wskazane linie o charakterze użyteczności publicznej w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi<sup>3</sup>.

### 6.3. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY

Zrównoważony transport to transport zorganizowany z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, której celem jest wzrost dobrobytu społecznego i jednostkowego oraz harmonijne ułożenie relacji pomiędzy człowiekiem a przyrodą. **Zasada zrównoważonego rozwoju jest w Polsce zasadą konstytucyjną.**

Aby system transportu mógł realizować zrównoważony rozwój, musi:

1. intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
2. budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice, multimodalne węzły przesiadkowe) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w zaawansowane systemy sterowania ruchem,

<sup>3</sup> (Dz. U. Nr 19, poz. 101).

3. używać wysokiej jakości środków transportu, bezpiecznych w ruchu i przyjaznych dla środowiska, wyposażonych w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowanych do paliw alternatywnych,
4. stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
5. stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „*najlepszą praktykę*”, „*innowacyjność*” i „*zrównoważony rozwój*”:

1. „*najlepsza praktyka*” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
2. „*innowacyjność*” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
3. „*zrównoważony rozwój*” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego **podziału zadań przewozowych**, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

1. polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
2. polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
3. polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

## Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- A. współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- B. integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intramodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji: **75 % – transport publiczny oraz 25 % – transport indywidualny**. Biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w kraju – powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % : 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych)
- parkingów „Park&Ride”
- systemu informacji i zarządzania ruchem
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w relacjach dom-praca i dom-szkoła oraz w innych podróżach do siedziby powiatu oraz siedzib poszczególnych gmin.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Park&Ride” – czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. **Na chwilę obecną na terenie obszaru powiatu drawskiego nie ma zasadności utworzenie postulowanego powyżej rozwiązania.**

Realizacja planu transportowego dla powiatu drawskiego może przyczynić się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

1. usprawnienie jego funkcjonowania,

2. wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
3. skrócenie czasów podróży,
4. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
5. podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
6. zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
7. wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
8. stabilny system finansowania transportu publicznego.

## 7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Wybór środka transportu uzależniony jest od szeregu czynników jakościowych. Ocena poszczególnych środków transportu pod kątem tych czynników jest dokonywana każdorazowo subiektywnie przez podróżującego. W poniższej tabeli przedstawiono podział czynników na kilka podstawowych grup. Część czynników można przełożyć na postulaty transportowe poprzez wskazanie najefektywniejszego rozwiązania np. najkrótszy czas przejazdu, bezpośredniość, najniższy koszt itp.

Tabela 31. Czynniki mające wpływ na wybór środka transportu

Kategoria	Czynnik
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> <li>pora dnia</li> <li>liczba przesiadek</li> <li>parkingi/miejsca postojowe w pobliżu celu podróży</li> </ul>
Warunki atmosferyczne	<ul style="list-style-type: none"> <li>temperatura</li> <li>opady atmosferyczne</li> <li>stan nawierzchni</li> </ul>
Warunki przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>odległość od domu/początku podróży do celu podróży</li> <li>odległość z/od przystanku do początku/celu podróży</li> </ul>
Czas	<ul style="list-style-type: none"> <li>całkowity czas podróży</li> <li>czas dojazdu do środka transportu</li> <li>czas dojazdu od środka transportu do celu</li> <li>czas oczekiwania na środek transportu</li> </ul>

Podział zadań transportowych w powiecie jest wyrazem polityki transportowej. Wynika ona z prowadzonych systemowych działań w zakresie wykorzystania środków lokomocji i organizacji transportu publicznego, a także z poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego, rozwoju struktur funkcjonalno-przestrzennych oraz uwarunkowań lokalnych, które są specyficzne dla każdego powiatu.

Podział ten zależy również od kosztów transportu związanych z dostępem do układu transportowego i charakterystykami właściwych im sieci transportowych.

System transportowy w powiecie drawskim tworzą dwa podsystemy:

- **System komunikacji autobusowej**- jest najczęściej wybieranym środkiem transportu. Wynika to z dobrze rozwiniętej sieci drogowej, szybkości dotarcia do celu, braku konieczności dokonywania przesiadek oraz konkurencyjnej wobec transportu indywidualnego oferty przewozowej
- **System komunikacji indywidualnej**- jest drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu (34 proc. wskazań na ten środek transportu w ramach przeprowadzonych badań). Jest to wypadkowa relatywnie konkurencyjnej ceny za przejazd w porównaniu do innych środków transportu, czy też bezpośredniości połączenia.



Obecny podział zadań przewozowych- w 50% należy do transportu zbiorowego, pozostałe 50% do transportu indywidualnego. Takie są obecne założenia polityki transportowej. Wpływają one również na wybór środka transportu przy uwzględnieniu zasady zrównoważonego rozwoju.

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką promującą transport indywidualny i ograniczającą transport zbiorowy do realizacji funkcji socjalnej, a ideą zmniejszenia ruchu samochodowego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy.

Władze powiatu powinny tak uatrakcyjnić ofertę przewozową, aby mieszkańcy tam gdzie to możliwe zrezygnowali z transportu indywidualnego w miarę możliwości przesiedli się na transport zbiorowy. Realizacja tego założenia jest wskazana w miastach powiatu, co korzystnie wpłynie na płynność ruchu komunikacyjnego na tych obszarach.

Potrzeby i oczekiwania społeczne są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym lub środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

1. większą prędkością komunikacyjną,
2. możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
3. większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
4. możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (pomiędzy gminami, na trasie dom-praca), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

1. ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
2. z długiego oczekiwania na przystankach,
3. z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
4. z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Spadek przewozów w środku dnia oraz godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy

typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. 7-9, 14-17, a między tymi godzinami linie komunikacyjne obsługiwane byłyby poprzez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego rolę społeczną: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb mniej zamożnym grupom społecznym, którzy nie posiadają pojazdów samochodowych w gospodarstwach domowych. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. W tym celu konieczne jest łącznie wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich będących w dyspozycji składników zarządzania:

1. uprawnień i kompetencji,
2. majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
3. środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
4. istniejących struktur organizacyjnych,
5. wiedzy i doświadczenia.

Biorąc pod uwagę układ sieci transportowej w powiecie drawskim widać, że najlepiej rozwiniętą siecią jest sieć drogowa, która zaspokaja potrzeby mieszkańców powiatu, dlatego też publiczny transport zbiorowy w powiecie powinien opierać się właśnie na sieci drogowej i w jak największym stopniu wykorzystywać jej możliwości.

## **8. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ**

### **8.1. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH**

Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

1. stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
2. dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
3. dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojazdu do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
4. maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
5. standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
6. optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
7. dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
8. możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
9. komfort jazdy pasażerów,
10. czystość pojazdów i przystanków,
11. ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego ze wspomnianych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

1. odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
2. punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
3. sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,

4. wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
5. koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
6. przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
7. rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
8. przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
9. czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
10. bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
11. dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

1. punktualność kursowania autobusów na poziomie minimum 80 %
2. średni czas kursu do 90 min.
3. przesiadkowość na średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
4. 4 osoby na m<sup>2</sup> powierzchni przeznaczonej do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

1. pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
2. średnim czasem podróży,
3. liczbą przesiadek,
4. długością trasy podróży,
5. analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

## **8.2. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE DRAWSKIM**

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest w dużej mierze podejmowanie działań ograniczających negatywny wpływ transportu na środowisko. Głównym wyznacznikiem jest przede wszystkim określenie odpowiednich standardów dotyczących taboru.

W przedmiotowej analizie wzięto pod uwagę stan środowiska naturalnego w powiecie drawskim, poziom oddziaływania transportu na środowisko oraz rolę planu transportowego w stosunku do ochrony środowiska. Aktualny stan ekologiczny powiatu drawskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

### **DOKUMENTY NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM**

1. Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016 – 2019,
2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego - 19.X.2010r. (Uchwała XLV/530/10),
3. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku,
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023,
5. Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w 2010 roku.

### **DOKUMENTY NA POZIOMIE POWIATOWYM**

1. Program ochrony środowiska dla powiatu drawskiego na lata 2015-2018 z perspektywą na lata 2019-2022,
2. Program usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest z terenu powiatu drawskiego na lata 2015-2032.

### **DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM**

1. Program ochrony środowiska dla Gminy Ostrowice na lata 2004-2011,
2. Program ochrony środowiska dla Gminy Czaplinek na lata 2004-2007 z perspektywą na lata 2008-2011,
3. Aktualizacja Programu ochrony środowiska miasta i gminy Drawsko Pomorskie, 2008,
4. Program ochrony środowiska dla miasta i gminy Złocieniec na lata 2004-2011,
5. Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Wierzchowo na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019,
6. Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Kalisz Pomorski na lata 2004-2011,

**ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA W POWIECIE DRAWSKIM**

Emisja punktowa to emisja pochodząca ze zorganizowanych źródeł w wyniku energetycznego spalania paliw i przemysłowych procesów technologicznych.

Według danych WIOŚ w Szczecinie, w 2013 roku z emitorów punktowych znajdujących się na terenie województwa zachodniopomorskiego, wyemitowano ogółem 34 499 Mg zanieczyszczeń powietrza (bez dwutlenku węgla), w tym gazów w ilości 33 301 Mg i pyłów (ze spalania paliw) w ilości 1 198 Mg. Największy udział w emisji zanieczyszczeń gazowych pochodzi z obszaru powiatu gryfińskiego (44,2%), aglomeracji szczecińskiej (16,6%) oraz powiatu polickiego (16,3%).

**Tabela 32. Emisja zanieczyszczeń pyłowych w województwie zachodniopomorskim**

<b>Emisja zanieczyszczeń pyłowych [Mg/rok]</b>				
	<b>2011 rok</b>	<b>2012 rok</b>	<b>2013 rok</b>	<b>2014 rok</b>
ogółem	110	115	126	119
ze spalania paliw	52	54	61	55
<b>Emisja zanieczyszczeń gazowych [Mg/rok]</b>				
	<b>2011 rok</b>	<b>2012 rok</b>	<b>2013 rok</b>	<b>2014 rok</b>
ogółem	10830	12005	11689	11756
dwutlenek węgla	10724	11886	11552	11644
dwutlenek siarki	20	25	33	17
tlenki azotu	15	17	17	16
tlenek węgla	71	77	87	79
<b>Zanieczyszczenia zatrzymane lub zneutralizowane w urządzeniach do redukcji [Mg/rok]</b>				
	<b>2011 rok</b>	<b>2012 rok</b>	<b>2013 rok</b>	<b>2014 rok</b>
pyłowe	133	168	173	169

Powiat Drawski jest obszarem bogatym w różne formy ochrony przyrody i krajobrazu. Obszar powiatu stanowią:

**DRAWIEŃSKI PARK NARODOWY**

Teren Drawieńskiego Parku Narodowego (DPN) i otuliny znajduje się na Równinie Drawskiej, która jest fragmentem Pojezierza Południowopomorskiego, w północno-zachodniej Polsce. Zajmuje centralną część kompleksu leśnego zwanego Puszcą Drawską. DPN reprezentuje krajobraz młodoglacjalnych równin sandrowych. W całości położony jest w zlewni rzeki Drawy, która razem ze swoim dopływem -Płociczną, stanowią jego główną oś hydrograficzną. Obie rzeki płyną przez szeroki pas sandrów, które powstały z piasków usypanych przez wody topniejącego lodowca spływające ku pradolinie Toruńsko-Eberswaldzkiej.

Z obszarem Parku i otuliny związana jest bezpośrednio zlewnia Drawy o powierzchni 567 km<sup>2</sup>. Bystry nurt rzek rzeźbi efektowne jary i wąwozy wcięte w powierzchnię sandru, o zboczach dochodzących do 30 m wysokości, porośniętych wielogatunkowym drzewostanem. W ich dolinach zachodzą najważniejsze z procesów kształtujących współczesną rzeźbę terenu: praca rzeki prowadzi z jednej strony do punktowej erozji zboczy doliny w miejscach podcinanych przez rzekę, a z drugiej do akumulacji osadów rzecznych na porośniętych łągiem olszowym terasach zalewowych.

Duży udział w całości krajobrazu kulturowego puszczy stanowią rozproszone w lasach resztki osad ludzkich i starych cmentarzy. Obecnie Drawieński Park Narodowy odznacza się bogactwem występujących tu typów ekosystemów. Miarą tego bogactwa jest liczba 224 udokumentowanych zbiorowisk roślinnych. Powierzchniowo dominują lasy - stanowią ponad 80 proc. powierzchni parku - przede wszystkim buczyny, łągi olszowe i olsy, a także płaty borów sosnowych. Charakterystycznymi elementami przyrody parku są także torfowiska oraz ekosystemy wodne i łąkowe.

Jeziora położone na obszarze Drawieńskiego Parku cechują się znaczną zmiennością pod względem trofii, powierzchni i głębokości. Kilka z nich wyróżnia się oryginalną fauną i florą. Faunę parku reprezentuje ponad 200 gatunków kręgowców, wśród nich najliczniejszą gromadę stanowią ptaki. Występuje też bogactwo bezkręgowców pośród których są szczególnie cenne gatunki, zagrożone wyginięciem. Zwierzęciem herbowym Drawieńskiego Parku Narodowego jest wydra.

### **DRAWSKI PARK KRAJOBRAZOWY**

Drawski Park Krajobrazowy (DPK) położony jest we wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. Został utworzony 24 kwietnia 1979 roku, w celu ochrony najcenniejszego pod względem przyrodniczym, kulturowym, historycznym i krajobrazowym fragmentu Pojezierza Drawskiego. Powierzchnia Parku przekracza 41 tys. ha, zaś otulina zajmuje ponad 22 tys. ha. Położony jest on na obszarze sześciu gmin, pomiędzy miejscowościami: Połczyn Zdrój, Łubowo, Czaplinek i Złocieniec.

Obszar DPK położony jest w przeważającej części w zlewni rzeki Drawy. Niewielki obszar zlewni jeziora Komorze poprzez Piławkę posiada odpływ do rzeki Gwdy, będącej dopływem Noteci. Północna i północno-wschodnia część Parku leży w zlewni rzeki Dębnicy, odprowadzającej wody poprzez Parsętę do Morza Bałtyckiego. Górne biegi rzek, mających swe źródła w rejonie wzniesień morenowych, mają często charakter górskich potoków.

Wielką atrakcją parku są jeziora. W granicach DPK zlokalizowanych jest ich 47, zaś w otulinie 30. Największym spośród nich i drugim co do głębokości w Polsce, jest jezioro Drawsko (powierzchnia 1871 ha, maksymalna głębokość 79,7 m). Do większych jezior Parku należą także: Siecino, Komorze, Wilczkowo, Żerdno i Krosino. Najbardziej cennymi pod względem przyrodniczym są jeziora lobeliowe, charakteryzujące się występowaniem reliktovej roślinności i bardzo czystymi wodami. Należą do nich: Czarnówek, Kapka i Łęka.

Park odznacza się także bogactwem szaty roślinnej i świata zwierzęcego. W jego florze spotyka się gatunki charakterystyczne dla roślinności atlantyckiej, arktycznej, borealnej, górskiej i południowej. Stwierdzono występowanie ponad 40 gatunków objętych ochroną prawną, m. in.: wawrzynka wilczełyko, rosiczki okrągłolistnej, pośredniej i długolistnej, storczyka plamistego, krwistego, szerokolistnego i Traunsteinera, paprotki zwyczajnej, wiciokrzewu pomorskiego, lilii złotogłów i kopytnika pospolitego. Duże zróżnicowanie biotopów Parku stwarza dogodne warunki dla wielu gatunków zwierząt. W jeziorach i rzekach występuje przeszło 30 gatunków ryb. Obszary wodne i przywodne sprzyjają bytowaniu i gnieźdzeniu się wielu gatunków ptaków, szczególnie wodno-błotnych. Spotyka się tu często: łabędzie, perkozy, kaczki, żurawie, czaple i kormorany. Rozległe kompleksy leśne są ostoją dla ptaków drapieżnych, m. in. bielika, kani rudej i orlika krzykliwego. Spośród ssaków, na terenie DPK licznie występuje bóbr.

Na terenie DPK znajduje się około 300 pomników przyrody. Są to najczęściej, odznaczające się sędziwym wiekiem i pięknym pokrojem: dęby, buki, lipy, klony i graby. Największy z nich to buk o obwodzie ok. 9 m znajdujący się na wyspie Bielawie położonej na jeziorze Drawsko. Pomniki przyrody nieożywionej to najczęściej głazy pozostawione przez cofający się lodowiec. Największy, zlokalizowany w otulinie DPK, posiada obwód około 19 m i wysokość 3,5 m.

## **OBSZARY NATURA 2000**

**PLH320039 Jeziora Czaplinskie** - obszar został zatwierdzony jako OZW w marcu 2009 roku, o łącznej powierzchni 32 249,69 ha, administracyjnie położony jest na terenie powiatu szczecineckiego, świdwińskiego i drawskiego (gmina Ostrowice, gmina Złocieniec, gmina Czaplinsk o łącznej powierzchni 22 355 ha).

Obszar obejmuje najcenniejszy przyrodniczo i krajobrazowo fragment Pojezierza Drawskiego. Jego rzeźba została ukształtowana w wyniku działalności lądolodu, podczas ostatniego zlodowacenia bałtyckiego. Pozostałościami tej działalności są między innymi: wały moreny czołowej, ozy, liczne jary, doliny rzek, jeziora rynnowe i wytopiskowe. Na terenie ostoi zlokalizowanych jest 47 jezior (zajmujących ok. 10 % pow. terenu), reprezentujących większość wyróżnianych w Polsce typów jezior.

Jeziora mają urozmaiconą linię brzegową, na niektórych z nich są wyspy. Brzegi jezior są wysokie, porośnięte lasem, głównie łęgami i buczyną, lub niskie, z pasem roślinności przybrzeżnej. W obszarze znajduje się największe jezioro Pojezierza - Drawsko (powierzchnia 1872 ha, maksymalna głębokość 79,7 m). Jest ono drugim pod względem głębokości jeziorem w Polsce, stanowi główny węzeł ekologiczny ostoi. Największą rzeką obszaru jest Drawa, mająca na jego terenie swoje źródła. Swój początek biorą tutaj także inne rzeki, jak: Dębica, Wogra, Piławka, Kokna i Rakon. Lasy pokrywają ponad 35% terenu. Spośród nich ponad połowę stanowią tzw. lasy ochronne. Blisko 50% obszaru ostoi jest użytkowana rolniczo.

Na terenie ostoi szczególnie cenna jest dolina Drawy, która wraz z dopływami odgrywa bardzo ważną rolę łącznika między obszarami koncentracji cennej flory w urozmaiconym krajobrazie polodowcowym.

Jej źródła znajdują się w rezerwacie Dolina Pięciu Jezior. Wody tych jezior są zasobne w wapń, na dnie zbiorników odkłada się kreda jeziorna, która podściela zglądowiaste odcinki doliny między kolejnymi jeziorami. Dna jezior porośnięte są przez łąki ramienicowe. Osobliwością obszaru są dobrze zachowane jeziora lobeliowe. Do bardzo wartościowych zbiorowisk należą również torfowiska, szczególnie wysokie, występujące na wododziałach oraz torfowiska przejściowe. Łącznie stwierdzono tu występowanie 18 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Ostoja charakteryzuje się bogactwem i różnorodnością flory i fauny. Na jej terenie występuje blisko 750 gatunków roślin naczyniowych, spośród których 28 objętych jest całkowitą ochroną gatunkową, a 14 ochroną częściową. Spotyka się tu gatunki charakterystyczne dla roślinności atlantyckiej, arktycznej, borealnej, górskiej oraz ciepłolubne. Bardzo bogata jest też flora mchów, reprezentowana aż przez 274 gatunki, z których 30 uznano za zagrożone w Polsce. Wody zasiedla 36 gatunków ryb i 1 gatunek kręgloustnych, w tym 5 gatunków objętych ochroną prawną. Występuje tu 12 płazów i 5 gatunków gadów oraz 41 gatunków ssaków. Spośród tych wszystkich gatunków, 10 gatunków roślin i zwierząt znajduje się w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Awifauna liczy 148 gatunków lęgowych.

Spośród gatunków zagrożonych wyginięciem gniazdują tu: bielik, orlik krzykliwy, kania ruda, bociana czarna i bocian biały. Jest to ważna ptasia ostoja o randze krajowej.

**PLH320023 Jezioro Lubie i Dolina Drawy** - obszar został zatwierdzony jako OZW w marcu 2009 roku, o łącznej powierzchni 15 046,7 ha, administracyjnie położony jest na terenie powiatu wałeckiego, choszczeńskiego i drawskiego (gmina Wierzchowo, gmina Drawsko Pomorskie, gmina Złocieniec, gmina Kalisz Pomorski o łącznej powierzchni 13 532 ha).

Obszar obejmuje jedno z największych jezior Pojezierza Drawskiego (1439 ha, 46 m głębokości; w faunie wodnych bezkręgowców relikty polodowcowe), przez które przepływa Drawa, oraz odcinek doliny Drawy i Starej Drawy poniżej jeziora, wraz z przyległymi łąkami i lasami, aż po jezioro Grażyna koło Drawna. W granicach obszaru znajdują się także: fragment doliny Studzienicy, z bardzo



dobrze rozwiniętymi zjawiskami źródłkowymi oraz najlepiej w regionie wykształconymi płatami grądów, fragmenty Puszczy Drawskiej z rozproszonymi torfowiskami mszarnymi i jeziorkami dystroficznymi, a także płaty rozległych wrzosowisk na poligonie drawskim. Jezioro Lubie to jezioro sielawowe, ramienicowe, z reliktową fauną wodnych bezkręgowców. Nad brzegiem rosną kwaśne buczyny. Do bardzo cennych obiektów należy projektowany od dawna rezerwat źródłkowy "Lubieszewo" na zboczu wzniesień morenowych nad jeziorem. W lasach rozproszone torfowiska przejściowe i jeziorka dystroficzne z płem mszarnym (Jez. Okoń - projektowany rezerwat). Dolina Drawy poniżej jeziora jest żłobiona w piaskach sandrowych, porośnięta lasami Puszczy Drawskiej. Brzegi rzeki urozmaicają przełomy i mielizny. Dolina jest wypełniona szuwarami, na linii rzeki znajduje się kilka eutroficznych jezior: Dębno Wielkie, Dębno Małe, Strunowo. W otoczeniu doliny występują także cenne płaty buczyn. Jest to teren niezaludniony - obszar poligonu wojskowego, jednak tylko na niewielkich fragmentach rzeka i jej dolina wchodzi w skład obiektów taktycznych. Na większej części do rzeki przylega szeroka strefa ochronna, izolująca od obszarów, gdzie odbywają się ćwiczenia.

Wśród lasów i wrzosowisk rozmieszczone są dobrze wykształcone torfowiska mszarne z rozległymi łanami *Carex limosa*, *Rhynchospora alba*, *Scheuchzeria palustris*, z licznie występującymi: *Drosera rotundifolia*, *Andromeda polifolia*, *Ledum palustre*. W jeziorkach dystroficznych *Utricularia intermedia*.

Wykształciły się także torfowiska alkaliczne. W kilku miejscach na torfowiskach przejściowych i mechowiskach rośnie *Liparis loeseli*, dla którego jest to jeden z najważniejszych obszarów w województwie zachodniopomorskim.

Teren na poligonie od 2007 r. upodobało sobie liczące kilka osobników stado żubrów, wsiedlone pierwotnie na teren nadleśnictwa Łobez.

Bardzo malownicze jest koryto Starej Drawy. Przy rzece zachowały się stare drzewostany buczyn i dąbrów. W pobliżu doliny występują też twardowodne jeziora okolone szuwarami kłociowymi (Jez. Za Dywizją, Margłowe, Borowo). Poniżej Prostyni rzeka płynie przez duże torfowisko niskie, podścielone bardzo grubą warstwą gytii. W dolinie cenne łąki z groszkiem błotnym, ważna ostoja derkacza. Ujście Drawy do Jez. Grażyna to płytki delta z kompleksem szuwarów i roślinności wodnej, biotop m.in. wąsatki. Obszar koncentracji dużej liczby cennych siedlisk przyrodniczych. Obszar jest ważny dla ochrony wydry, bobra, kumaka nizinnego, traszki grzebieniastej i 3 gatunków ryb z Załącznika II Dyrektywy siedliskowej, a także dla ochrony regionalnych zasobów lipiennika Loesela i sierpowa błyszczącego. Doskonale wykształcone są kompleksy torfowiskowych siedlisk przyrodniczych, dla których obszar jest ważny przynajmniej w skali regionalnej. Na poligonie być może utrwali się w obszarze żubra. Jest tu także jedno z kilku stanowisk reliktywnej fauny bezkręgowców wodnych. Jezioro Lubie jest miejscem życia dwóch, bardzo rzadkich gatunków skorupiaków, uważanych za relikty polodowcowe: *Mysis relicta* i *Pallasea quadrispinosa*. Dla pierwszego z nich jest to jedno z czterech stanowisk istniejących aktualnie w Polsce. Drugi występuje tu na jednym z około 30 stanowisk w kraju.

Jezioro Lubie jest cenną ostoją ptaków związanych z krajobrazem leśno-jeziornym, tak lęgowych jak i migrujących. Niezamierzająca rzeka jest miejscem zimowania ptaków. Obszar stanowi część ważnego korytarza ekologicznego Doliny Drawy.

**PLH320046 Uroczyska Puszczy Drawskiej** - obszar został zatwierdzony jako OZW w marcu 2009 roku, o łącznej powierzchni 74 416,3 ha, administracyjnie położony jest na terenie powiatu choszczeńskiego, wałeckiego, czarnkowsko-trzcianeckiego, strzelecko-drezdeńskiego i drawskiego (na terenie gminy Kalisz Pomorski o powierzchni 1 032 ha). Ostoja obejmuje większą część dużego kompleksu leśnego na równinie sandrowej, położonej w środkowym i dolnym biegu rzeki Drawy. W lasach dominują drzewostany sosnowe, jednak duży jest udział buczyn i dąbrów; niektóre ich płaty mają charakter zbliżony do naturalnego. W miejscach, gdzie

teren jest pofałdowany, wzgórza osiągają wysokość do 121 m. Najcenniejszym przyrodniczo obszarem jest centralna część ostoi, położona w widłach rzek: Drawy i Płocicznej. Są tu liczne jeziora (największym z nich jest J. Ostrowieckie - 370 ha). W rzeźbie terenu odznaczają się meandry obu rzek, obramowane wysokimi skarpami. Charakterystyczną cechą tych rzek jest bystry prąd wywołany silnym spadkiem terenu. Ich koryta i doliny zachowały charakter zbliżony do naturalnego. Jeziora są zróżnicowane pod względem trofizmu wód, od dystroficznych przez mezotroficzne do eutroficznych.

Na terenie ostoi rozproszone są liczne, małopowierzchniowe ale bardzo cenne torfowiska przejściowe i kilka dobrze zachowanych torfowisk alkalicznych. Dobrze zachowane cenne siedliska przyrodnicze, w tym 23 z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. W odniesieniu do żyznych i kwaśnych buczyn jest to jeden z ważniejszych obszarów w Polsce – uroczysko Radęcín w Drawieńskim Parku Narodowym i kwaśne buczyny na zboczach doliny Drawy są jednymi z nielicznych w Polsce fragmentami buczyn o zachowanej naturalnej dynamice. Bogate populacje wielu rzadkich i zagrożonych gatunków - 25 z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG m.in. silne populacje: bobra *Castor fiber*, wydry *Lutra lutra*, żółwia błotnego *Emys orbicularis*. Bogata ichtiofauna, a szczególnie reofilna fauna wodna z takimi zagrożonymi gatunkami jak: łosoś *Salmo salar*, minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*, certa *Vimba vimba*, oraz stosunkowo liczne i trwałe populacje gatunków rzadkich w naszym kraju, jak: głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, pstrąg potokowy *Salmo trutta m. fario* i lipień *Thymallus thymallus*.

Obszar jest bardzo ważny dla zachowania zasobów torfowisk przejściowych i alkalicznych a także jezior różnych typów. Jest to także obszar licznego występowania i bardzo dobrego zachowania rzek włosienicznikowych. Ostoja ważna dla nocka dużego, obejmuje przynajmniej 2 duże kolonie lęgowe, prawdopodobnie stanowiące miejsca lęgów nietoperzy zimujących w pobliskim obszarze PLH320021 Strzaliny k. Tuczna.

**PLH320049 Dorzeczne Regi** - obszar został zatwierdzony jako OZW w marcu 2011 roku, o łącznej powierzchni 14 827,82 ha, administracyjnie położony jest na terenie powiatu świdwińskiego, łobeskiego, goleniowskiego, gryfickiego, kołobrzeskiego i drawskiego (niewielki fragment na terenie gminy Ostrowice o powierzchni 73 ha).

Obszar obejmuje swymi granicami dolinę Regi od Trzebiatowa do jej obszarów źródłowych oraz szereg dolin dopływów: Starej Regi, Brzeñskiej Węgorzy, Piaskowej, Sępólnej, Uklei, Rekowy i Mołstowej. Z łącznej długości 172 km, w obszarze znajduje się ok. 160 km długości Regi. Przez obszar obejmujący 15,2 tys. ha przepływają wody ze zlewni obejmującej 272,5 tys. ha. Granice obejmują doliny rzeczne (dno wraz ze zboczami) z wyłączeniem terenów z zabudową, w obrębie których obszar ogranicza się w zasadzie do koryta rzeczno. W niektórych miejscach granice obszaru wychodzą poza dolinę rzeczno w celu włączenia przylegających do doliny wyjątkowo cennych kompleksów siedlisk przyrodniczych zwykle bagiennych (np. okolice jeziora Ołużna gm. Świdwin, torfowiska k. Międzyrzecza gm. Sławoborze) lub leśnych (np. kompleks leśny m. Rycerzewkiem i Jeleninem gm. Ostrowice). Inne odstępstwa wiążą się z dostosowaniem przebiegu granic do ewidencji geodezyjnej oraz z rozmieszczeniem siedlisk przyrodniczych. Dolina rzeczno jest w ogromnej większości mozaiką terenów leśnych i rolniczych, przerwana kilkoma zespołami zwartej zabudowy miejskiej: Świdwina, Łobza, Reska, Gryfic. Sama rzeka przegrodzona jest w kilku miejscach zabudową hydrotechniczną, co powoduje, że na ponad 2/3 długości rzeki niedostępna dla ryb wędrownych. W obrębie obszaru w górnej części doliny Regi znajdują się dobrze zachowane kompleksy źródłiskowe, wilgotne i świeże łąki oraz jeziora rozrzucone wśród lasów. Na zboczach doliny w wielu miejscach wykształca się kwaśna buczyna i grądy subatlantyckie. W środkowym odcinku dolina przecina tereny morenowe o zróżnicowanej rzeźbie terenu. Na dnie doliny wykształcają się tu miejscami rozległe lasy lęgowe i torfowiska. Na zboczach dolin liczne są kompleksy źródłiskowe.

W dolnym biegu Regi dolina przecina tereny głównie rolnicze obejmując duże powierzchnie łąk i zbiorowisk zaroślowych.

Rega jest jedną z najdłuższych rzek polskich wpadających bezpośrednio do Bałtyku, zachowując jednocześnie prawie w całej swej długości charakter cieków łososiowego. Charakterystyka morfologiczna tej rzeki sprawia, że znajdują tam dobre warunki bytowania ryby łososiowate i karpowate reofilne. Dorzecze Regi jest przy tym niejednorodne pod względem stopnia przekształceń antropogenicznych. Dolny bieg rzeki został silnie zmieniony przez melioracje, a przede wszystkim zabudowę hydrotechniczną; cechy rzeki o naturalnym przebiegu zauważalne są dopiero powyżej miejscowości Resko. Szczególnego znaczenia nabierają w tej sytuacji dopływy Regi, które w ogromnej większości pozostawiono w stanie pierwotnym, co pozwala egzystującym tam populacjom ryb na zachowanie dobrostanu. Rega ma ogromne znaczenia jako nieliczna z polskich rzek, do których na tarło wchodzi łosoś. Niestety zabudowa hydrotechniczna głównego koryta i części dopływów sprawia, że łosoś podczas swojej wędrówki dopływa tylko do okolic Rejowic na Redze oraz Rzesznikowa na Mołstowej, natomiast co bardzo ważne, w całości dostępna jest dla niego Struga Lubieszowska, gdzie zresztą notuje się co roku sporą liczbę gniazd tarłowych. Poza tym znane tarliska znajdują się jeszcze w Redze poniżej zapory w Rejowicach, a także w Gryficach pod zaporą i Trzebiatowie (między mostami i przy ujściu młynówki) oraz w Mołstowej w okolicy ujścia potoku Brodziec. Typowo górski charakter dopływów i górnego odcinka koryta Regi sprawia, że świetne warunki do bytowania i rozmnażania mają tam głowacz białopłetwy i minogi, natomiast miejsca o twardym, piaszkowym dnie, ale z dużo wolniejszym przepływem chętnie zasiedlają kozy i larwy minogów. W obszarze występuje w sumie 15 siedlisk przyrodniczych zajmujących ponad 30% powierzchni obszaru. Obszar jest ważną ostoją występującego w obrębie Polski w zasadzie tylko w województwie zachodniopomorskim grądu subatlantyckiego. Jest tu ponad 1.300 ha tego siedliska - 8,4% obszaru, co stanowi ok. 16% grądów subatlantyckich chronionych w sieci N2000 w Polsce i ponad 6% zasobów tego siedliska w kraju). Obszar jest także ważny dla osiągnięcia odpowiedniej reprezentatywności i regionalnej zmienności lasów łęgowych (prawie 1.700 ha - 10,8% obszaru).

Mimo niewielkiego udziału procentowego, relatywnie duże powierzchnie, kluczowe w kontekście zmian dokonywanych w skali województwa ma ten obszar dla takich siedlisk jak: torfowiska przejściowe (95,8 ha), lasy bagienne (68,3 ha) i dąbrowy śródładowe (367,7 ha). Podkreślić też należy bogactwo florystyczne i faunistyczne doliny, co poświadczają długie listy gatunków ważnych (rzadkich i zagrożonych). Mimo zabudowy hydrotechnicznej przegradzającej rzekę na przeważającej długości koryto rzeczne ma naturalny charakter podobnie jak cały krajobraz znacznej części doliny. Dolina stanowi korytarz ekologiczny o znaczeniu regionalnym.

**PLH320002 Brzeźnicka Węgorza** - obszar został zatwierdzony jako OZW w lutym 2008 roku, o łącznej powierzchni 592,16 ha, administracyjnie położony jest na terenie powiatu łobeskiego i drawskiego (niewielki fragment na terenie gminy Drawsko Pomorskie o powierzchni 16 ha). Proponowany obszar obejmuje dolinę Brzeźnickiej Węgorzy wraz z jeziorami Brzeźniak (99ha), Żabice (67ha) i Wierzno (1,5ha). Brzeźnicka Węgorza stanowi lewy dopływ Regi o dł. 40 km, a swój początek bierze w jez. Studnica na Pojezierzu Drawskim. Na całej jej długości koncentruje się wiele wartości przyrodniczych i krajobrazowych. W górnym odcinku (Kołatka - jez. Brzeźniak) jest potokiem o dużym spadku, wartkim nurcie i kamienistym dnie. Poniżej jez. Żabice płynie szeroką i głęboką doliną, wzdłuż której występują bardzo bogate florystycznie łągi jesionowo-olszowe, bagienne olsy, żyzne i kwaśne buczyny oraz grądy. Jeziora ze zbiorowiskami roślin wodnych o pływających liściach ze związku Nymphaeion mają długą linią brzegową. Na zboczach dolin oraz nad jeziorami występują liczne, wspaniałe wykształcone źródłiska. Występowanie słodkowodnego krasnorosta

Hildebrandtia rivularis świadczy o wysokiej czystości potoku. Powyżej jez. Brześniak i na jego brzegach rozciągają się rozległe i niedostępne trzcinowiska, będące miejscem lęgów licznych ptaków.

Na terenie obszaru występuje 5 siedlisk z Załącznika I (zajmujących łącznie ok. 78% powierzchni) i 4 gatunki z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. W skali ponadlokalnej obszar stanowi ostoję dobrze zachowanych i zróżnicowanych lasów liściastych, kontrastujących z okolicznymi lasami, głównie monokulturami na gruntach porolnych lub silnie przekształconymi przez gospodarkę leśną.

Nad rzeką gnieździ się para orlików krzykliwych Aquila pomarina. W okresie zimowym, niezamarzająca rzeka jest miejscem bytowania kaczek w ilości kilkuset osobników.

**PLH320067 Pojezierze Ińskie** - obszar został zatwierdzony jako OZW w marcu 2011 roku, o łącznej powierzchni 10 229,9 ha, administracyjnie położony jest na terenie powiatu stargardzkiego, łobeskiego, choszczeńskiego i drawskiego (niewielki fragment na terenie gminy Kalisz Pomorski o powierzchni 136 ha).

Obszar położony jest w środkowej części Pojezierza Ińskiego, najbardziej urozmaiconej pod względem ukształtowania i pokrycia terenu. Rzeźba terenu została ukształtowana podczas stadiału pomorskiego ostatniego zlodowacenia i charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem form i wysokości względnych. Większa część obszaru leży w zlewni Iny. Ważną rolę w krajobrazie odgrywiają jeziora spośród których największe to Ińskie (6 km<sup>2</sup>), o głębokości 42 m, wypełniające system krzyżujących się rynien glacialnych. Bogatej morfologii ostoi odpowiada mozaikowe użytkowanie terenu. Lasy zajmują około 60% powierzchni. Są to przeważnie świeże lasy liściaste z bukiem i dębem oraz bory mieszane. Znaczący udział mają również lasy siedlisk wilgotnych i bagiennych z olchą i jesionem oraz sosną i brzozą. Oprócz zespołów leśnych i wód, duże rolę w miejscowym krajobrazie odgrywa roślinność terenów podmokłych: trzcinowiska, turzycowiska, roślinność szuwarowa, roślinność torfowisk niskich i przejściowych. Niekorzystnym trendem jest degradacja gospodarki rolnej i zaprzestawanie użytkowania rolnego, presja na zabudowę rekreacyjną gruntów rolnych, w mniejszym stopniu zalesianie. Od niedawna w sąsiednim Ińsku rozwija się przemysł degradując miejscowy krajobraz. Sieć hydrograficzna obszaru składa się w zasadzie z dwóch głównych cieków: Iny w jej najbardziej górnym biegu oraz Pęczynki, która jest dopływem Krąpieli, ale co ciekawe, w sztuczny sposób bifurkuje z Iną. Poza tym dość liczne jeziora na tym obszarze łączy sieć kanałów oraz z jeziora.

Okole wypływa rzeka Krępa, która jednakże w granicach obszaru jest niewielkim, bezrybnym ciekim. Ina jest tu jeszcze niewielkim ciekim, ale pomimo ofaszynowania płynie dość wartko, posiada twarde, piaszczyste dno i w miarę naturalny charakter. Pęczynka natomiast podlega w tym rejonie dość silnej antropopresji - przepompowywanie wody oraz zespół dużych stawów karpowych wpływają na obniżenie poziomu wód w cieku oraz pogorszenie warunków środowiskowych dla bytującej tam ichtiofauny.

Cechą charakterystyczną ostoi są duże jeziora mezotroficzne (Ińsko, Wisola, Krzemień, Długie) z rozległymi łąkami ramienicowymi, rzadkimi i zagrożonymi gatunkami glonów oraz zbiorowiskami z klasy Littorelletea (zespół wywłócznika skrętoległego i brzeźnicy jednokwiatowej). Rozległe przestrzenie zajmują lasy z dominacją dobrze zachowanych buczyn żywnych (płaty z perłówką jednokwiatową i żywcem cebulkowym) i kwaśnych, tworzących mozaikę z grądami, łęgami oraz bagiennymi brzezynami, borami i olsami. W buczynach został odnaleziony grzyb Botryobasidium pruinaum, uznawany już od wieku za wymarły, ponadto w obszarze tym stwierdzono dwa nowe dla Polski gatunki grzybów: czarnobruszek i Tomentella subtestacea. Wśród lasów rozproszone są dobrze zachowane torfowiska mszarne, a na torfowiskach niskich stwierdzono wiele gatunków storczyków. Obszar

ma duże znaczenie dla fauny, w szczególności dla ptaków (148 gatunków lęgowych) oraz płazów (12 gatunków) i gadów (4 gatunki) ze względu na duży udział dobrze zachowanych siedlisk podmokłych. Duża liczba drobnych zbiorników i mokradel sprzyja licznemu występowaniu bezkręgowców wodnych, w tym zalotki większej. Kompleks torfowisk i drobnych zbiorników położonych między jeziorem Pośrzadło i Sarnowo zasiedlają liczne i cenne populacje bezkręgowców związanych z siedliskami wodnymi i podmokłymi (zalotka większa, czerwończyk nieparek, czerwończyk fioletek). Niska gęstość zaludnienia, niski stopień urbanizacji oraz odśrodkowy układ hydrograficzny ostoi sprzyja zachowaniu i ochronie wartości przyrodniczych.

**PLB320019 Ostoja Drawska** - obszar został zakwalifikowany jako OSO w październiku 2007 roku, o łącznej powierzchni 153 906,15 ha, administracyjnie położony jest na terenie następujących powiatów: bytowski, szczecinecki, świdwiński, koszaliński, wałecki, białogardzki, choszczeński i drawski (na terenie gminy Ostrowice, Wierzchowo, Złocieniec, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski i Czaplinek o łącznej powierzchni 87 595,8 ha).

Obszar obejmuje część Pojezierza Drawskiego z ponad 50 jeziorami (10 % pow. terenu), reprezentującymi wszystkie typy jezior. Teren został ukształtowany w wyniku działalności lądolodu podczas ostatniego zlodowacenia bałtyckiego. Pozostałościami tej działalności są między innymi: wały moreny czołowej, ozy, liczne jary, doliny rzek, jeziora rynnowe i wytopiskowe. Jeziora należą do najgłębszych

w Polsce (Drawsko - 79,7 m). Największe to Drawsko (powierzchnia 1872 ha), Siecino, Żerdno, Komorze i Wilczkowo. Mają one urozmaiconą linię brzegową, na niektórych są wyspy. Brzegi jezior są wysokie, porośnięte lasem, głównie łęgami i buczyną, lub niskie, z roślinnością przybrzeżną.

Lasy pokrywają ok. 25% terenu. Dominują tu bory, duże powierzchnie zajmują drzewostany bukowe, dębowe. Rzeźba terenu jest zróżnicowana, z licznymi wąwozami, parowami, niewielkimi, bezodpływowymi zbiornikami wodnymi, bagnami i torfowiskami. Największą rzeką jest Drawa, mająca tu swoje źródła. Swój początek biorą tutaj także inne rzeki, jak: Dębница, Wogra, Piławka, Kokna i Rakon. Znaczna część obszaru jest użytkowana rolniczo.

Występuje co najmniej 37 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 6 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Bardzo ważna ostoja dla kilku gatunków ptaków drapieżnych. W okresie lęgowym obszar zasiedla powyżej 3% populacji lęgowej puchacza (PCK), co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: bielik (PCK), błotniak stawowy, bocian czarny, kania czarna (PCK), kania ruda (PCK), orlik krzykliwy (PCK), trzmielojad, czapla siwa, gągoł, krakwa; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują bąk (PCK) i bocian biały. Ostoja ta jest także jedną z trzech najważniejszych w Polsce ostoi lęgowego żurawia.

**PLB320008 Ostoja Ińska** - obszar został zakwalifikowany jako OSO w listopadzie 2004 roku, o łącznej powierzchni 87 710,94 ha, administracyjnie położony jest na terenie następujących powiatów: stargardzki, łobeski, choszczeński, goleniowski i drawski (na terenie gminy Drawsko Pomorski i Kalisz Pomorski o łącznej powierzchni 3 821,5 ha).

Obszar typowy dla krajobrazu postglacjalnego Pojezierza Ińskiego. Rzeźba terenu została ukształtowana podczas stadiału pomorskiego ostatniego zlodowacenia i charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem form i wysokości względnych - można tu wyróżnić trzy zasadnicze jednostki geomorfologiczne i związane z nimi typy krajobrazu: wyniesienia moreny czołowej, sandry i wysoczyznę moreny dennej. Najwyższe wzniesienie - Głowacz osiąga 180 m n.p.m. Teren odwadniany jest przez rzekę Inę i jej dopływy, jedynie jego północna część odwadniana jest przez Regę. Cechy charakterystyczne ostoi to pofalowany teren, silnie rozczłonkowane lasy,

liczne bagna i małe zbiorniki wodne. Największe jest jezioro Ińskie (6 km<sup>2</sup>), o głębokości 42 m, wypełniające system krzyżujących się rynien glacialnych. Bogatej morfologii odpowiada mozaikowe użytkowanie terenu.

Lasy zajmują blisko 60 % powierzchni. Są to przeważnie świeże lasy liściaste z bukiem i dębem oraz bory mieszane. Znaczący udział mają również lasy siedlisk wilgotnych i bagiennych z olchą i jesionem oraz sosną i brzozą. Stosunkowo niewielką część ostoi pokrywają zbiorowiska łąkowe oraz siedliska wilgotne: trzcinowiska, turzycowiska, roślinność szuwarowa, roślinność torfowisk niskich i przejściowych. Pozostała część to użytki rolne.

Ostoja ptasia o randze europejskiej. Występuje co najmniej 29 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG, 7 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). W ostoi gniazduje ponad 140 gatunków ptaków. Bardzo ważna ostoja bielika i kilku innych gatunków drapieżnych, kilku gatunków kaczek i żurawia (>1% populacji krajowej). W okresie lęgowym obszar zasiedla c. 10% populacji krajowej cyraneczki, gągoła i krakwy, co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: cyranka, gęgawa, nurogęś, perkoz rdzawoszyi, samotnik, bąk (PCK), bielik (PCK), błotniak stawowy, bocian czarny, kania czarna (PCK), kania ruda (PCK), orlik krzykliwy (PCK), puchacz (PCK), rybitwa czarna, rybitwa białowąsa (PCK), przepiórka, strumieniówka i zimorodek; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują: bocian biały, derkacz, gąsiorek, lerka, muchołówka mała, trzmiełojad, dzięcioł czarny, perkoz, ausznik, łabędź niemy, płaskonos i srokosz. W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego następujących gatunków: bielik (30-35 osobników) i żuraw (1800-2000 osobn.); w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują: łabędź krzykliwy (do 480 osobn.), cyraneczka (1000 osobn.), siewka złota (do 450 osobników), łączak (do 800 osobników) i batalion (do 1200 osobników).

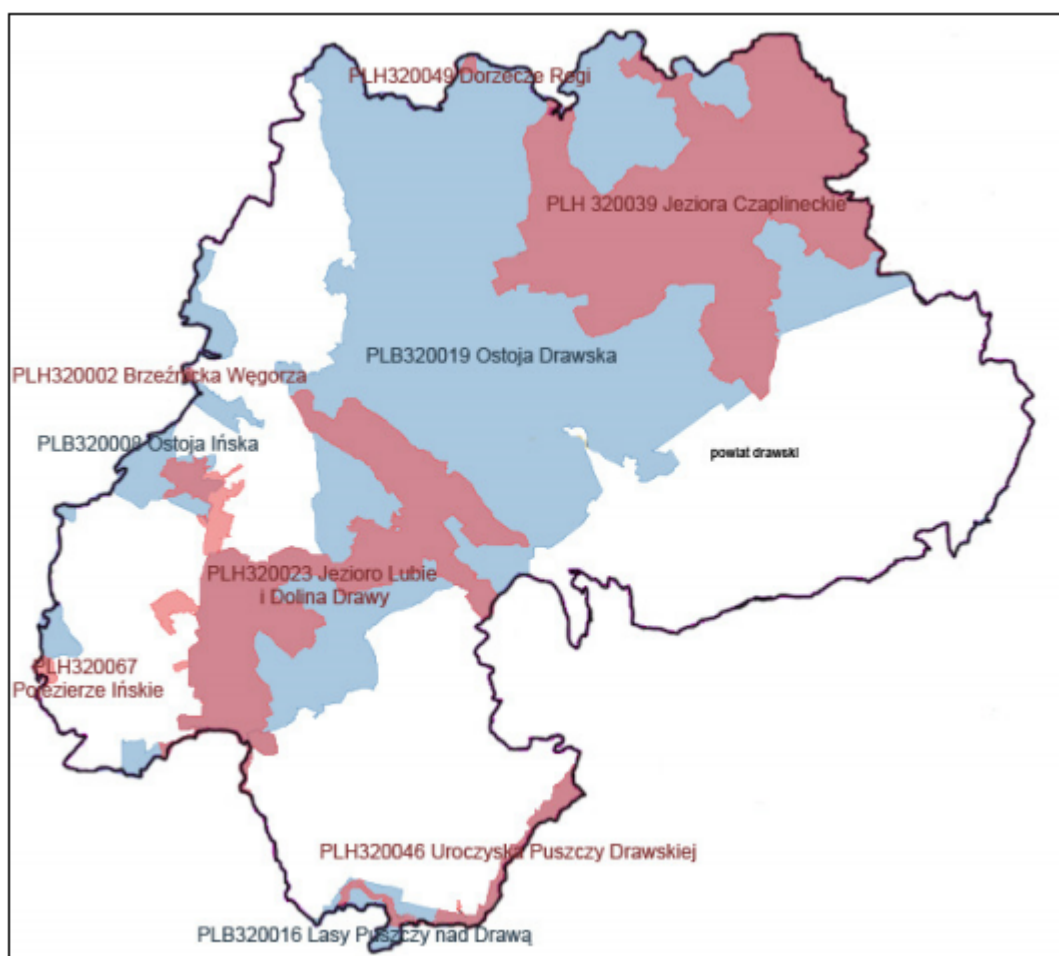
Dobrze zachowane zbiorowiska roślinne zwłaszcza leśne, oprócz nich, duże znaczenie przyrodnicze ma roślinność wodna i terenów podmokłych. Występują tu też cenne zespoły roślinności łąkowej. Na terenie ostoi znajdują się stanowiska licznych storczykowatych. Jeziora: Ińsko, Wisola i Krzemień są jeziorami ramienicowymi, o bardzo dobrze wykształconych siedliskach, występują w nich rzadkie i zagrożone gatunki glonów. Obszar ma duże znaczenie dla fauny, w szczególności dla ptaków (patrz wyżej) oraz płazów (12 gatunków) i gadów (4 gatunki) ze względu na duży udział dobrze zachowanych siedlisk podmokłych. Występują tu 3 gatunki ryb z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Stosunkowo niska gęstość zaludnienia, niski stopień urbanizacji i uprzemysłowienia oraz odśrodkowy układ hydrograficzny ostoi sprzyja zachowaniu i ochronie wartości przyrodniczych. Zachodni skraj areału wilka w Polsce.

**PLB320016 Lasy Puszczy nad Drawą** - obszar został zakwalifikowany jako OSO w październiku 2007 roku, o łącznej powierzchni 190 279,05 ha, administracyjnie położony jest na terenie następujących powiatów: strzelecko-drezdenecki, czarnkowsko-trzcieński, walecki, choszczeński i drawski (na terenie gminy Kalisz Pomorski o powierzchni 2 528,3 ha).

Obszar obejmuje większą część dużego kompleksu leśnego na równinie sandrowej, położonej w środkowym i dolnym biegu rzeki Drawy. W lasach dominują bory sosnowe z domieszką brzozy, dębu i topoli. Zostały one znacznie przekształcone w wyniku prowadzenia gospodarki leśnej na tym terenie przez kilkadziesiąt lat. Jednakże pewne fragmenty lasów np. Melico-Fagetum, Luzulo pilosae – Fagetum zachowały swój naturalny charakter. W miejscach, gdzie teren jest pofalowany, wzgórza osiągają wysokość do 220 m. Najcenniejszym przyrodniczo obszarem jest centralna część ostoi, położona w widłach rzek: Drawy i Płocicznej. Są tu liczne jeziora (największym z nich jest J. Ostrowieckie – 370 ha). W rzeźbie terenu odznaczają się meandry obu rzek, obramowane wysokimi skarpami. Charakterystyczną cechą tych rzek jest bystry prąd wywołany silnym spadkiem terenu. Ich koryta i doliny zachowały charakter zbliżony do naturalnego. Jeziora są zróżnicowane pod względem trofizmu wód, od dystroficznych przez mezotroficzne do eutroficznych.

Występuje co najmniej 38 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 14 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Jedną z najważniejszych ostoi puchacza oraz kilku gatunków ptaków drapieżnych w Polsce. Ważne zimowisko łąbiedzia krzykliwego (do 150 ptaków). Jedną z najważniejszych w Polsce lęgów żurawia. W okresie lęgowym obszar zasiedla powyżej 2% populacji krajowej bielika (PCK) i puchacza (PCK), co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: błotniak stawowy, bocian czarny, kania czarna (PCK), kania ruda (PCK), orlik krzykliwy (PCK), lelek, muchołówka mała, rybitwa czarna, rybołów (PCK), trzmielojad i gągoń; w stosunkowo wysokich zagęszczeniach występują: bąk (PCK), dzięcioł czarny, lerka, zimorodek i żuraw. Jesienią liczebność wędrujących żurawi przekracza 1% populacji szlaku wędrówkowego; w wysokim zagęszczeniu zimą występuje łąbiedź krzykliwy (do 150 osobników).

**Mapa 7. Obszary Natura 2000 na terenie powiatu drawskiego**



**Obszary Natura 2000 na terenie powiatu drawskiego (źródło: geoportal.gov.pl)**

#### REZERWATY PRZYRODY

**Brunatna Gleba** - został utworzony w 1972 roku na podstawie Zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 10 grudnia 1971 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Rezerwat o powierzchni 1,1 ha, położony jest w gminie Czaplina. Celem utworzenia rezerwatu jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych typowo wykształconej leśnej gleby brunatnej wraz ze ściółką i runem. Ukształtowanie terenu rezerwatu oraz pokrywa geologiczna powstały w wyniku ostatniego zlodowacenia bałtyckiego oraz współczesnej erozyjnej i akumulacyjnej działalności wód. Rezerwat leży w zasięgu strefy moreny czołowej,

w źródłowej partii rzeki Drawy. Gleba zalegająca w rezerwacie określona została jako brunatna kwaśna wytworzona z gliny lekkiej słabo spiaszczonej, średnio głębokiej pylastej na glinie średniej. Okrywa ją luźna warstwa silnie rozłożonej ściółki liściastej. Pod nią znajduje się szarobrunatny poziom darniowo-próchniczny luźno poprzerastany korzeniami roślin runa.

Składa się on z gliny lekkiej silnie spiaszczonej pylastej. Poziom ten przechodzi łagodnie w nieco jaśniejszy poziom próchniczomineralny, składający się z gliny lekkiej słabo spiaszczonej. Przejście do poziomu brunatnienia jest łagodne. Poniżej poziomu brunatnienia zalega skała macierzysta, którą jest glina średnia. Gleba brunatna odpowiada siedlisku lasu świeżego. Teren rezerwatu porasta młody las bukowy z domieszką brzozy i świerka. W runie występuje: podkolan biały, zawilec gajowy, groszek wiosenny, gajowiec żółty, gwiazdnica wielkokwiatowa, jaskier kosmaty, fiołek leśny oraz marzanka wonna. Dla rezerwatu obowiązuje plan ochrony zatwierdzony Rozporządzeniem nr 70/2007 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 29 października 2007 r. (Dz. Urzęd. Woj. Zach. nr 108, poz. 1871).

**Brzozowe Bagno koło Czaplinka** – został utworzony w 2010 roku, na podstawie Zarządzenia Nr 13/2010 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2010 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody "Brzozowe Bagno koło Czaplinka". Rezerwat o powierzchni 58,13 ha, położony na terenie otuliny Drawskiego Parku Krajobrazowego w gminie Czaplina. Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie unikalnych zespołów roślinnych związanych z torfowiskiem wysokim typu bałtyckiego oraz borami i lasami bagiennymi wraz z rzadkimi, zagrożonymi i chronionymi gatunkami roślin. Głównym przedmiotem ochrony rezerwatu są gatunki roślin podlegające prawnej ochronie, ale także gatunki rzadkie i zagrożone we florze Pomorza, w tym: torfowiec ostrolistny, widłoząb miotlasty, rosiczka okrągłolistna, bagno zwyczajne, modrzewnica zwyczajna, przygiełka biała, borówka bagienna, nowelia krzywolistna, listera jajowata, widłak jałowcowaty, kruszyna pospolita, rokielik pospolity, bielista siwa, wełnianka pochwowata, wiciokrzew pomorski i pływacz zwyczajny. Do rzadkich, chronionych i zagrożonych gatunków zwierząt występujących w rezerwacie należy zaliczyć: żabę jeziorkową, żabę moczarową, żabę trawną, rzekotkę drzewną, traszkę zwyczajną, ropuchę szarą, żurawia, słonkę, kszyka i brodzca samotnego.

**Jezioro Czarnówek** – został utworzony w 1974 roku, na podstawie Zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 12 lipca 1974 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Rezerwat o powierzchni 11,88 ha, położony w gminie Złocieniec. Celem utworzenia rezerwatu jest zachowanie jeziora lobeliowego z roślinami reliktowymi. Jezioro Czarnówek jest zbiornikiem śródlęsnym, położonym na dnie rozległej rynny fluwioglacjalnej przebiegającej z północy na południe. Maksymalna jego głębokość wynosi 9,5 m, głębokość średnia - 3 m.

Woda jeziora charakteryzuje się dużą przezroczystością i jest bardzo kwaśna (pH 4,5). Zbiornik ten należy do grupy jezior oligotroficznych (skąpożywnych), ubogich w składniki pokarmowe, z dnem piaszczystym i brzegach pozbawionych szerokiej strefy szuwarów.

Nazwa - jezioro lobeliowe - pochodzi od rośliny lobelii jeziornej, która wraz z poryblinem jeziornym, brzeźycą jednokwiatową, wywłócznikiem skrętoległym i sitem drobnym tworzy zespół roślinny charakterystyczny tylko dla tego typu jezior. W Jeziorze Czarnówek stwierdzono występowanie 8 zbiorowisk roślinnych. W litoralu jeziora dominuje zespół lobelii i poryblinu. Najlepiej wykształcony jest on wzdłuż wschodniego i północnego brzegu.

Roślinność wynurzona tworzą szuwały turzycy dzióbkowatej i manny mielec. Znacznie rzadziej spotykane są szuwały trzcinowy i pałki szerokolistnej oraz zbiorowiska z turzycą nitkowatą, ponikłem błotnym i sitem rozpierzchłym.



**Jeziro Prosino** – został utworzony w 1988 roku, na podstawie Zarządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 17 listopada 1988r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Rezerwat o powierzchni 86 ha, położony w gminie Czaplinek. Celem ochrony rezerwatowej jest zachowanie miejsc bytowania i lęgów rzadko występujących gatunków ptaków wodnych i błotnych. Rezerwat obejmuje jezioro wraz z okalającymi je szuwarami i fragmentami zarośli. Przez zbiornik przepływa rzeka Drawa. Maksymalna jego głębokość wynosi 1,8 m, długość ok. 1300 m, największa szerokość 700 m, długość linii brzegowej 3800 m. Szerokość pasa szuwarów otaczających jezioro przekracza często 50 m.

Z powodu niewielkiej głębokości i dużego stopnia eutrofizacji jezioro jest bogatym żerowiskiem dla ptactwa wodnego. W sezonie lęgowym wśród roślinności brzegowej jeziora i w jego najbliższym sąsiedztwie możemy spotkać 26 gatunków ptaków. Są to: perkoz, perkoz dwuczuby, bąk, łabędź niemy, krzyżówka, krakwa, cyranka, płaskonos, głowienka, błotniak stawowy, wodnik, łyska, czajka, kszyc, śmieszka, zimorodek, pliszka żółta, bręczka, rokitniczka, łozówka, trzcinniczek, trzciniak, kwiczoł, czarnogłówka, remiz i potrzos. Rezerwat jest terenem polowań bielików, kań rudyh i rybołowa. Jezioro Prosino jest ważnym miejscem zgrupowań ptaków wodnych na Pojezierzu Drawskim w czasie migracji wiosennych i jesiennych. W tych okresach koncentracje łysek, krzyżówek i czernic osiągają często liczebność ponad 1500 osobników. Dla rezerwatu obowiązuje plan ochrony zatwierdzony Rozporządzeniem nr 22/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 13 maja 2008 r. (Dz. Urzęd. Woj. Zach. nr 53, poz. 1159).

**Sośnica** – został utworzony w 1974 roku, na podstawie Zarządzenie Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 12 lipca 1974 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Rezerwat o powierzchni 12,06 ha, położony w gminie Wierzchowo. Został powołany w celu ochrony starodrzewu dębowo-bukowego o charakterze naturalnym z licznymi drzewami pomnikowymi. Wiek starodrzewu sięga 260 lat. W ekosystemie zachodzą naturalne procesy w formie niespotykanej w młodszych drzewostanach.

**Torfowisko nad Jeziorem Morzysław Mały** – został utworzony w 1965 roku, na podstawie Zarządzenia Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 23 października 1965 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Rezerwat o powierzchni 9,75 ha, położony w gminie Złocieniec. Celem utworzenia rezerwatu jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych torfowiska węglanowego i przejściowego ze stanowiskami roślin reliktowych.

W skład rezerwatu wchodzi jezioro o powierzchni 3,6 ha oraz przyległe do niego torfowisko. W rezerwacie stwierdzono występowanie 112 gatunków roślin naczyniowych, 48 gatunków mszaków i 4 gatunków porostów. Wyróżniono 19 zbiorowisk roślinnych wodnych i bagiennych.

Najbardziej interesującym z nich jest mechowisko z turzycą strunową. Zbiorowiska roślin wodnych to zespoły: rdestnicy pływającej, grzybieni północnych oraz osoki aloesowatej z żabiściekiem pływającym. W rezerwacie dominują torfowiska mszysto-turzycowe i mszary: mechowisko z turzycą strunową, mechowisko z turzycą bagienną, mechowisko z turzycą pospolitą i mszar z turzycą dzióbkowatą. Jedynym zbiorowiskiem leśnym występującym na terenie rezerwatu jest bór bagienny. Osobliwością są rośliny reliktowe: gwiazdnica grubolistna, bażyna czarna, trzcinnik prosty i wełnianka delikatna oraz objęte ochroną gatunkową: rosiczka okrągłolistna, bagno zwyczajne, grzybienie północne, storczyki: plamisty, krwisty i Traunsteinera. Dla rezerwatu obowiązuje plan ochrony zatwierdzony Rozporządzeniem nr 6/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 29 stycznia 2008 r. (Dz. Urzęd. Woj. Zach. nr 18, poz. 328).

**Zielone Bagna** – został utworzony w 1996 roku, na podstawie Zarządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 12 listopada 1996 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Rezerwat o powierzchni 55,38 ha, położony

w gminie Ostrowice. Celem ochrony rezerwatowej jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych unikatowych zbiorowisk roślinności torfowiskowej i bagiennej. Główną część rezerwatu stanowi torfowisko wysokie o powierzchni ponad 44 ha, ze śladami intensywnej eksploatacji torfu. Na torfowisku brak wyraźnie wykształconego drzewostanu. Porośnięte jest ono głównie zaroślami brzozowymi i wierzbowymi z domieszką sosny, osiki i olszy czarnej. W rezerwacie stwierdzono występowanie prawie 200 gatunków roślin naczyniowych. Dominują gatunki roślin torfowisk, terenów bagiennych i wilgotnych. Obok gatunków pospolitych lub często spotykanych na Pomorzu, stwierdzono tutaj wiele gatunków rzadkich i bardzo rzadkich w Polsce, jak np.: wierzba borówkolistna, widłak torfowy, żurawina drobnolistkowa i modrzewnica zwyczajna. Na terenie rezerwatu występuje 8 gatunków roślin podlegających ochronie gatunkowej. Są to: widłak torfowy, widłak jałowcowaty, trzy gatunki krajowych rosiczek (długolistna, pośrednia i okrągłolistna), kruszyna pospolita, bagno zwyczajne i kalina koralowa. Rezerwat wyróżnia niezwykle bogata flora mchów. Występują tu 72 gatunki mchów, w tym aż 15 gatunków torfowców. Duży jest udział gatunków rzadkich, górskich i północnych.

Na szczególne podkreślenie zasługują należące do bogatej w gatunki rodziny torfowców: torfowiec kończysty, torfowiec okazały, i przedstawiciel flory górskiej torfowiec Girgensohna. Torfianki zasiedla masowo tu występujący skorpionowiec brunatny. Dodatkowym walorem flory rezerwatu jest jej naturalny charakter, gdyż poza świerkiem i czereśnią nie spotyka się na jego obszarze gatunków obcych, wprowadzonych przez człowieka. Dla rezerwatu obowiązuje plan ochrony zatwierdzony Rozporządzeniem nr 5/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 24 stycznia 2008 r. (Dz. Urzęd. Woj. Zach. nr 15, poz. 270).

#### **OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU**

**„Okolice Kalisza Pomorskiego”** – obszar o powierzchni 2 246,6 ha, położony w gminie Kalisz Pomorski. Obszar obejmuje fragment krajobrazu pojeziernego. Spotykamy tu rozległe powierzchnie roślinności łąkowej, pastwiskowej i szuwarowej w dolinie płynącej rynną polodowcową rzeki Młyńskiej, duży kompleks roślinności niskotorfowiskowej (w dolinie lewobrzeżnego dopływu rzeki Młyńskiej) oraz jeziora: Giżyno z otaczającym je starodrzewiem buczynowym, Siekiercze – z wyjątkowo bogatą populacją grązła żółtego, Orle Małe, Bobrowo Małe, Bobrowo Duże oraz stawy rybne w dolinie rzeki Młynówki.

**„Pojezierze Drawskie”** – obszar o powierzchni 92 616,40 ha, położony w gminie Drawsko Pomorskie, Ostrowice, Złocieniec, Wierzchowo, Brzeżno i Szczecinek. Został utworzony w celu ochrony krajobrazu i naturalnych walorów środowiska przyrodniczego Pojezierza Drawskiego. Do głównych walorów tego obszaru należą: urozmaicona rzeźba terenu ze zwartymi kompleksami leśnymi, malowniczy krajobraz z lasami z żyzną buczyną pomorską, duża ilość jezior i cieków wodnych, położonych w zagłębieniach i dolinach, jeziora bezwapniowe z roślinnością lobeliową, mszary i bory bagienne na torfowiskach, siedliska przyrodnicze podlegające ochronie, miejsca łąkowe i siedliska rzadkich i ginących zwierząt, w tym ptaków: bąka, bielika, błotniaka stawowego i łąkowego, gągoła, kwiczoła, remiza, tracza nurogęsi, oraz miejsca zlotów i przelotów żurawi, gęsi i kaczek.

#### **HAŁAS NA TERENIE POWIATU DRAWSKIEGO**

Na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 roku ustalono, że na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie powiatu drawskiego natężenie ruchu nie przekracza 3 mln pojazdów rocznie.

W związku z powyższym zgodnie z obowiązującymi przepisami nie wymagane jest wykonywanie pomiarów natężenia hałasu i opracowanie map akustycznych.

Ostatnie pomiary hałasu wykonane przez WIOŚ w Szczecinie były przeprowadzone w 2010 roku w Złocieniu przy ul. Czaplincekiej i Drawskiej, za pomocą trzech stacji automatycznych monitorowania hałasu, przy równoczesnym pomiarze warunków meteorologicznych oraz pomiarze struktury i natężenia ruchu drogowego.

Na podstawie pomiarów długookresowych (w okresie wiosennym i jesiennym) wyznaczono długookresowe wartości wskaźników LDWN, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalania wartości wskaźnika hałasu LDWN (Dz. U. nr 215, poz. 1414).

Z wykonanych pomiarów uzyskano następujące wyniki:

- Złocieniec, ul. Czaplincecka

LDWN – 66,6 dB,

LN - 58,6

- Złocieniec, ul. Drawska

LDWN – 64,8 dB,

LN – 56,1 dB.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. nr 120, poz. 826) obowiązywały następujące dopuszczalne poziomy hałasu: LDWN – 55 dB, LN – 50 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz LDWN – 60 dB, LN – 50 dB dla obszarów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów mieszkaniowo usługowej.

Stan klimatu akustycznego w Złocieniu w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych należy określić jako zły. W niesprzyjających warunkach akustycznych mieszka ponad 1700 osób, co stanowi 10,8% całej ludności Gminy Złocieniec.

Pomiary hałasu zostały także przeprowadzone przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie w 2010 roku w ramach Generalnego Pomiaru Hałasu. Punkt pomiarowy zlokalizowany był przy drodze krajowej nr 10 w km 108+160. Odnotowano hałas na poziomie 68,5 dB, czyli zostały przekroczone dopuszczalne normy.

#### **ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO**

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

1. poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
2. popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
3. promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
4. eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
5. działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),

6. poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
7. poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
8. ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
9. zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne - z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej - połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Szczecinie) i **nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.**

### **8.3. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

1. odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

- a. eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
  - b. wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
2. usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
- a. zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
  - b. lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
3. odpowiedniej organizacji przystanku:
- a. miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
  - b. czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
  - c. czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
  - d. zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
4. stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
- a. zniżki dla wybranych grup pasażerów,
  - b. przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

1. likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
  - a. przeszkody przestrzenne:
    - i. obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
    - ii. odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
  - b. przeszkody organizacyjne:
    - i. lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
    - ii. czytelna informacja pasażerska na przystanku,

2. likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
  - a. pojazdy z niską podłogą,
  - b. rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
  - c. wyznaczone, bezpieczne miejsce w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
  - d. czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
  - e. zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
3. ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
  - a. bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
  - b. przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
  - c. przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

#### **8.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ**

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

1. możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną do miejsc użyteczności publicznej obszaru,
2. odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

1. głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
2. podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi będą linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków **powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie powiatu drawskiego.**

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

## **8.5. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY**

### **SPOSÓB OZNAKOWANIA POJAZDÓW**

Sposób oznakowania pojazdów jest jednym z elementów strategii marketingowej. Aby przewoźnik i jego marka wyróżniały się na tle konkurencji i były pozytywnie kojarzone konieczne jest opracowanie i wdrożenie systemu identyfikacji wizualnej. System identyfikacji wizualnej w transporcie publicznym kreuje obraz danego przewoźnika w umyśle pasażerów i ma za zadanie budować pozytywne skojarzenia. System identyfikacji wizualnej to zbiór reguł, określających jak należy posługiwać się symbolami firmowymi. W transporcie publicznym, gdzie występuje wiele różnych podmiotów (organizatorzy, przewoźnicy, inne podmioty) istotne jest, aby system wdrażany był przez organizatora transportu, a nie przez każdego z przewoźników we własnym zakresie. W skład systemu wchodzi symbol firmy (znak graficzny, logotyp), kolory, dekoracje, typografie, druki (np. papier firmowy), identyfikatory pracowników, stemple, a także różnego rodzaju materiały reklamowe, tablice informacyjne, szyldy, opakowania czy też aranżacja obiektów firmy. W transporcie publicznym bardzo istotnymi elementami systemu identyfikacji wizualnej jest kolorystyka taboru, którym świadczone są usługi przewozowe, umundurowanie personelu (w tym kierujących) oraz informacja pasażerska (przystanki, strony internetowe, a nawet szata graficzna biletów).

W Europie Zachodniej wdrożenie spójnych systemów identyfikacji wizualnej jest standardem. W Polsce poza transportem miejskim systemy identyfikacji wizualnej wdrożone zostały m.in. przez koncern Veolia Transport.

W ramach publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu drawskiego ustala się konieczność wdrożenia jednolitego systemu identyfikacji wizualnej dla operatora publicznego transportu zbiorowego w następującym zakresie:

- jednolita kolorystyka taboru z oznaczeniami organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego,
- utworzenie mieszkańcom powiatu dostępu do informacji pasażerskiej poprzez stworzenie dedykowanej strony o liniach o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest powiat drawski,

- umundurowanie personelu (kurtka oraz koszula polo z logo operatora i herbem powiatu, odpowiednio dla okresu zimowego i letniego)

#### STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW

Standardy techniczne pojazdów zgodnie z art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powinny zostać ustalone przez organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu i ich stanu technicznego, Starosta Drawski, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróży przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
- Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin (co najmniej z normą EURO 1 – w szczególnych sytuacjach dopuszczalna jest norma EURO 0), jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 33. Europejskie standardy emisji spalin EURO\*.

Norma	Obowiązywała/ obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

Operator publicznego transportu zbiorowego będzie zobligowany do podnoszenia standardu technicznego pojazdów tj. co najmniej dostosowania jednostek taborowych do normy EURO 1.

#### STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

Jednolity system poboru opłat za bilety jest o tyle istotnym elementem usług przewozowych, gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów.

Obecnie najczęściej wykorzystywanym systemem jest system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system, który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych.



Dodatkowo istotną kwestią dotyczącą pobierania opłat za bilety jest rozmieszczenie miejsc sprzedaży tychże biletów na terenie całego powiatu, po to by wszyscy mieszkańcy mieli do nich w miarę swobodny dostęp.

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w każdej miejscowości na terenie powiatu, która jest siedzibą gminy, tj. w Drawsku Pomorskim, Kaliszu Pomorskim, Czaplinku itd.

Najlepszym przykładem automatów biletowych, których koncepcja sprawdziłaby się na terenie powiatu drawskim są te wprowadzone przez Koleje Mazowieckie.

Automaty biletowe mają umożliwić pasażerom szybki i wygodny zakup biletu. Warto podkreślić, że zakup biletu w automacie wiąże się z oszczędnością czasu, z dostępnością usługi przez całą dobę. Automat powinien też oprócz płatności monetami i banknotami przyjmować płatność bezgotówkową (płatność kartą).

Wyżej zaproponowane rozwiązanie jest adekwatne do warunków rynkowych i potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

## **9. PRZEWDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)**

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

1. standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
2. korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
3. funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
4. funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
5. systemu informacji dla pasażera.

Na prawidłowe funkcjonowanie sytemu składają się następujące czynniki:

1. odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.
2. sprawność sytemu: Sprawność działania tego sytemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych.

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

1. oznakowania środków transportu i odpowiednie ich wyposażenie,
2. oznakowania dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie),
3. internetowy portal informacyjny,

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. rozkłady jazdy,

2. obowiązujące opłaty za przejazd,
3. obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
4. regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz organizatora transportu.

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

1. uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
2. zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek,
3. zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów,
4. uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji,
5. uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

1. mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej,
2. rozkłady jazdy konkretnych linii ,
3. rozkłady linii dla poszczególnych przystanków,
4. dodatkowe informacje przesiadkowe,
5. informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

1. nazwę przystanku oraz numer porządkowy,
2. czas dojazdu do poszczególnych miejscowości,
3. wyróżnienie w rozkładzie węzłów przesiadkowych,
4. adres strony internetowej na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy,

5. dane kontaktowe organizatora i operatora transportu.

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny zapewnić dostęp do informacji pasażerskiej w zakresie szerszym niż na zwykłym przystanku. Dodatkowo powinny być zawarte informacje o cenach biletów, ulgach oraz regulamin przewozu osób i bagaży. Elementem usprawniającym działanie systemu mogą być elektryczne ekrany wyświetlające aktualne informacje dotyczące obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy, opóźnienia itp.).

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
  - schemat linii komunikacyjnych,
  - wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),
  - wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,
  - informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.
- Zasady taryfowo-biletowe:
  - ceny biletów i opłat,
  - wykaz ulg,
- Obsługa pasażera:
  - regulamin przewozów,
  - procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyień ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. W przypadku powiatu drawskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat na wszystkich przystankach i węzłach komunikacyjnych. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie powiatu drawskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

## 10. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

Każdy organizator powinien zapewnić odpowiednie warunki do funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, a do tych warunków bez wątpienia należy infrastruktura przystankowa, w zakresie między innymi ustanowienia możliwości korzystania (dostępności) z poszczególnych obiektów przystankowych, mając na uwadze oczekiwania podróżnych, przewoźników i operatorów.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

W świetle tej samej ustawy (art. 15 ust.2 ) określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania jeśli właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki, w tym wypadku Radę Powiatu.

Przepisy ustawy nie określają terminu w jakim należałoby podjąć daną uchwałę, nie oznacza to jednak, że organizator ma w zakresie jej podjęcia lub nie podjęcia pełną swobodę. Należy zwrócić uwagę na art. 46 ust. 1 w/w ustawy, w którym określono zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z jedną z zasad, w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora, czyli te, w stosunku do których dany organ powinien podjąć uchwałę, o której powyżej. Brak takiej uchwały będzie oznaczał, że operator lub przewoźnik ubiegający się o uzyskanie odpowiedniego uprawnienia do wykonywania regularnych przewozów osób, po dniu wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie będzie mógł uwzględnić w rozkładzie jazdy tych przystanków komunikacyjnych, w stosunku do których właściwy organ nie podjął uchwały.

Mając powyższe na względzie należy wyraźnie podkreślić, że z dniem 1 marca 2011 r. organizatorzy uzyskali nie tyle prawo, co obowiązek podjęcia uchwały w przedmiocie wskazanym w art. 15 ust. 2 w/w ustawy.

Zgodnie zaś z art. 16 ust. 4 w/w ustawy za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest uchwalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Sformułowanie zawarte w w/w artykule „mogą być” sugeruje, że opłaty nie muszą być pobierane przez organizatora. W przypadku organizatora publicznego transportu zbiorowego tj. powiatu drawskiego odstępują się od ustalania opłat za korzystanie z przystanków stanowiących jego własność. Powodem takiego stanu rzeczy jest wysoka nierentowność danego działania, który wynika z wymogu rozliczania otrzymanych wpłat, kontroli wpływów oraz koniecznych czynności kontrolnych, które należy podejmować w terenie.

Należy też zwrócić uwagę, że zróżnicowanie w zakresie poboru opłat w wypadku przewoźnika i operatora poprzez zwolnienie tego drugiego z obowiązku uiszczania stosownej opłaty może zostać uznane za dyskryminujące traktowanie przewoźnika, oba podmioty są bowiem przedsiębiorcami realizującymi przewozy pasażerskie i korzystającymi na równych zasadach z określonych obiektów

przystankowych. Przywoływana powyżej ustawa daje możliwość zróżnicowania opłat ze względu np. na lokalizację przystanku jednak nie może prowadzić do dyskryminacji operatorów bądź przewoźników korzystających z danego obiektu na takich samych zasadach.

Podsumowując więc należy podkreślić, że o ile ustanowienie opłaty ma charakter fakultatywny dla jednostki samorządu terytorialnego o tyle uchwała określająca warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest ta jednostka jest obligatoryjna i powinna określać w szczególności:

- a) kwestie związane z udostępnianiem infrastruktury przystankowej,
- b) obowiązek uiszczania opłaty określonej na podstawie art. 16 ust. 4 tj. sposób pobierania/uiszczania opłaty, jej wysokości wynikającej z pomnożenia opłaty przez liczbę zatrzymań wynikających z rozkładu jazdy oraz terminy, w jakich przewoźnik czy operator powinien wywiązywać się z obowiązku uiszczenia opłaty – jeżeli jest planowane pobieranie opłat.

Nie ma przeciwwskazań, aby jednostka samorządu terytorialnego wydała jedną uchwałę regulującą wszystkie w/w kwestie.

## 11. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

### 11.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. **Pobieraniu** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:
  - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
  - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
  - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 UPTZ operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6%.

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia

(WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty.

W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

### **11.2. KOSZTY ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

W zależności od wybranego rozwiązania w zakresie finansowania publicznego transportu zbiorowego, zmienia się rozkład ryzyka po stronie organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego i zmienia się również wielkość środków dedykowanych na przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

W związku z powyższym w poniższej tabeli zasymulowano szacowany koszt rocznej obsługi wskazanych w opracowaniu linii komunikacyjnych. Do wyliczeń przyjęto:

- liczba dni roboczych w roku (bez okresu wakacyjnego) – 209
- liczba dni roboczych (okres wakacyjny) - 42
- liczba sobót oraz dni wolnych od pracy – 114
- koszt wozokilometra<sup>4</sup> – 3,50zł netto

Na bazie dokonanych obliczeń koszt rocznej umowy w trybie bezpośredniego zawarcia wyniósł:

- 3 129 273,00 zł – wariant podstawowy
- 3 021 095,00 zł – wariant rozszerzony

---

<sup>4</sup> Kwota przybliżona netto. Bez informacji o faktycznym koszcie wozokilometra na danej linii oraz bez przygotowania pełnego rozkładu jazdy nie jest możliwe wyliczenia faktycznych kosztów

Tabela 34. Szacowany koszt netto – bezpośrednie zawarcie umowy (wariant podstawowy)

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (bez okresu wakacyjnego)	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (okres wakacyjny)	Roczny koszt uruchomienia linii w pozostałe dni (soboty i dni wolne)
1	Drawsko Pomorskie	Złocieniec, Siemczyno, Niwka	Czaplinek	307 230,00 zł	51 450,00 zł	55 860,00 zł
2	Drawsko Pomorskie	Lubieszewo, Stawno	Złocieniec	114 114,00 zł	15 288,00 zł	20 748,00 zł
3	Drawsko Pomorskie	Suliszewo, Rzęsnica	Złocieniec	131 670,00 zł	17 640,00 zł	0,00 zł
4	Złocieniec	Siemczyno, Niwka	Czaplinek	49 742,00 zł	4 998,00 zł	0,00 zł
5	Złocieniec	Cieszyno, Stare Worowo, Warniąg, Bolegorzyn, Nowe Worowo, Chlebowo, Stare Worowo, Cieszyno	Złocieniec	182 875,00 zł	22 050,00 zł	0,00 zł
6	Złocieniec	Osiek Drawski, Żabin	Wierzchowo	24 871,00 zł	4 998,00 zł	0,00 zł
7	Złocieniec	Wierzchowo, Żabin, Sienica, Giżyno	Kalisz Pomorski	179 949,00 zł	24 108,00 zł	32 718,00 zł
8	Złocieniec	Wierzchowo, Będlino, Otrzep, Świerczyna	Wielboki	144 837,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
9	Drawsko Pomorskie	Zarańsko, Rydzewo, Łąbędzie, Rydzewo, Przytoń, Dołgie, Borne, Kolno	Ostrowice	263 340,00 zł	21 168,00 zł	28 728,00 zł
10	Drawsko Pomorskie	Ostrowice, Kolno, Borne, Zarańsko	Złocieniec	93 632,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
11	Drawsko Pomorskie	Koleśno, Konotop, Pomierzyn	Kalisz Pomorski	210 672,00 zł	31 752,00 zł	28 728,00 zł
12	Czaplinek	Siemczyno, Złocieniec, Suliszewo, Drawsko Pomorskie,	Zarańsko	58 520,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
13	Drawsko Pomorskie	Grzybno, Dołgie, Kolno, Ostrowice kolonia	Ostrowice	55 594,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
14	Drawsko Pomorskie	Linowno	Lubieszewo	40 964,00 zł	0,00 zł	0,00 zł



15	Drawsko Pomorskie	Złocieniec, Czaplonek	Szczecinek	219 450,00 zł	44 100,00 zł	59 850,00 zł
16	Drawsko Pomorskie	Zagozd	Łobez	58 520,00 zł	11 760,00 zł	0,00 zł
17	Drawsko Pomorskie	Łabędzie	Świdwin	149 226,00 zł	29 988,00 zł	0,00 zł
18	Drawsko Pomorskie	Ostrowice	Połczyn Zdrój	111 188,00 zł	22 344,00 zł	0,00 zł
19	Drawsko Pomorskie	Woliczno, Ginawa, Węgorzyno	Resko	79 002,00 zł	15 876,00 zł	0,00 zł
20	Wierzchowo	Świerczyna	Czaplonek	109 725,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
				<b>2 585 121 zł</b>	<b>317 520 zł</b>	<b>226 632 zł</b>
				<b>3 129 273,00 zł</b>		

źródło: opracowanie własne

Tabela 35. Szacowany koszt netto – bezpośrednio zawarcie umowy (wariant rozszerzony)

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (bez okresu wakacyjnego)	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (okres wakacyjny)	Roczny koszt uruchomienia linii w pozostałe dni (soboty i dni wolne)
1	Złocieniec	Kalisz Pomorski – Cybowo j.w. – Prostynia – Jaworze – Głębokie – Suchowo	Kalisz Pomorski	320 397,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
2	Wierzchowo	Kalisz Pomorski – Biały Zdrój – Bralin - Stara Korytnica	Kalisz Pomorski	237 006,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
3	Drawsko Pomorskie	Kalisz Pomorski	Dębsko	153 615,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
4	Złocieniec	Żeńsko – Nowe Laski – Będolino	Wierzchowo	158 004,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
5	Złocieniec	Bonin – Osiek Drawski – Radomyśl – Żabinek – Nowe Laski	Wierzchowo	171 171,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
6	Złocieniec	Bobrowo – Złocieniec – Darskowo – Kosobudy – Złocieniec	Suliszewo	149 226,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
7	Złocieniec	Siecino – Ostrowice – Jelenino – Dołgie	Grzybno	127 281,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
8	Złocieniec	Chlebowo – Płocie – Słowianki – Cieminko – Nowe Worowo – Smołdzięcino	Bolegorzyn	162 393,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
9	Linowo	Lubieszewo – Złocieniec	Bobrowo	92 169,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
10	Nowa Wieś	Motarzewo, Machliny, Miłkowo – Kamienna Góra – Byszkowo – Trzciniec – Broczyno – Czaplunek – Bobrowo – Złocieniec – Suliszewo	Gudowo	258 951,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
11	Bobrowo	Siemczyno – Głęboczek – Rzepowo – Siemczyno – Czaplunek – Karsno – Czarne Małe – Łysin – Czarne Małe	Czaplunek	193 116,00 zł	0,00 zł	0,00 zł

12	Bolegorzyn	Kluczewo – Brzezinka – Prosino – Prosinko – Drahimiek – Kuźnica Drawska – Żerdno – Stare Drawsko – Nowe Drawsko - Kołomąt	Czaplinek	100 947,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
13	Świerczyna	Psie Głowy – Pławno – Czaplinek – Sikory – Kuszewo – Czarne Wielkie	Stare Gonno	153 615,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
14	Czaplinek	Barwice	Szczecinek	140 448,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
15	Czaplinek	Broczyno	Wałcz	111 188,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
16	Czaplinek	Stare Drawsko	Połczyn Zdrój	87 780,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
17	Czaplinek	Czarne Wielkie	Połczyn Zdrój	99 484,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
18	Recz	Drawno	Kalisz Pomorski	114 114,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
19	Mirostawiec		Kalisz Pomorski	43 890,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
20	Złocieniec	Wierzchowo - Świerczyna	Wałcz	146 300,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
				<b>3 021 095 zł</b>	<b>0 zł</b>	<b>0 zł</b>
				<b>3 021 095,00 zł</b>		

źródło: opracowanie własne

## 12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

Starosta Drawski będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, będzie rozporządzał usługami transportu publicznego tak aby dostosowywać ofertę przewozową do potrzeb mieszkańców.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Drawskim są:

1. prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu (macierz ruchu wewnętrznego i zewnętrznego)
2. uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
3. przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
4. założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
5. uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 roku należą:

1. Utrzymanie obecnej sieci połączeń autobusowych na terenie powiatu, a w dalszej kolejności jej rozbudowa
2. Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu.
3. Dostosowanie komunikacji publicznej do potrzeb młodzieży i osób starszych, a także osób pracujących w celu pozyskania nowych pasażerów.
4. Integracja komunikacji indywidualnej i autobusowej z kolejową, tak aby oferta przewozowa była zgodna z potrzebami mieszkańców powiatu
5. Polepszenie standardu jakości usług transportu publicznego organizowanego przez Starostę Drawskiego.
  - Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych.
  - Poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Dzięki informacjom i wnioskom pochodzącym z przeprowadzanych badań ankietowych wśród mieszkańców powiatu drawskiego, dotyczących oceny aktualnej oferty przewozowej i preferencji odnośnie jakości usług komunikacyjnych, Starosta Drawski jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do tego, aby oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców.

Planowanie rozwoju systemów transportowych jest integralną częścią planowania przestrzennego. Generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie drawskim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.

Stąd też zasadnym wydaje się, aby komunikacja publiczna w powiecie drawskim umożliwiała przede wszystkim dogodny dojazd uczniom do szkół a mieszkańcom do pracy i miejsc użyteczności publicznej.

### **INTEGRACJA TARYFOWA I BILETOWA**

Szkieletem transportu publicznego w województwie zachodniopomorskim jest kolej regionalna, która zgodnie z definicją przyjętą przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego), to regularne, nieturystyczne przewozy kolejowe, operujące na terytorium większym niż miasto (aglomeracja) i mniejszym niż obszar całego kraju. Określenie to obejmuje, zatem niejako dwa różne segmenty rynku: dojazdy aglomeracyjne, obsługiwane przez kolej typowo miejską, odznaczającą się wysoką częstotliwością kursowania, docierającą do centrum aglomeracji i dysponującą ułatwiającym wymianę pasażerów taborom (podobnym do metra). Typowy przejazd dla tego typu kolei to podróż trwająca ok. 30 minut, na trasie o długości maksimum 15-20 km. Obok tego rodzaju przejazdów występują podróże w strefie dużo większej niż terytorium aglomeracji, na dystansie ok. 70 km., trwające od ok. 30 do 60 minut, charakteryzujące się większymi odstępami między przystankami oraz niższą częstotliwością kursów. Mimo istotnych różnic, obydwa systemy stają się coraz bardziej powiązane, szczególnie w ostatnich latach, z uwagi na kierunki rozwoju współczesnych miast. Integracja ma miejsce albo już na poziomie tego samego przewoźnika, bądź ma postać wspólnych systemów taryfowych, wspólnych biletów, skoordynowanych rozkładów, etc.

Dynamiczny rozwój kolei regionalnych to nie tylko rozbudowa infrastruktury i inwestycje w tabor; nowoczesne systemy transportu regionalnego to, z jednej strony, koordynacja działań wielu operatorów transportu w obrębie aglomeracji i regionu, z drugiej – korzystanie z innowacyjnych rozwiązań w zakresie tworzenia wizerunku, informacji, bezpieczeństwa, jak również systemów sprzedaży i dystrybucji biletów.

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne.

Ta integracja dotyczy systemów opłat za przejazd. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji.

W tym kontekście można rozróżnić:

- integrację taryfową
- integrację systemów biletowych.

Poprawa dostępności komunikacyjnej województwa zachodniopomorskiego, jak i samego **powiatu drawskiego** wiąże się po pierwsze z **integracją taryf**, która pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatę, niezależnie od wybranego środka transportu. Po drugie z **integracją biletową**, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletem w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem? Dla pasażera, w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. Zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym

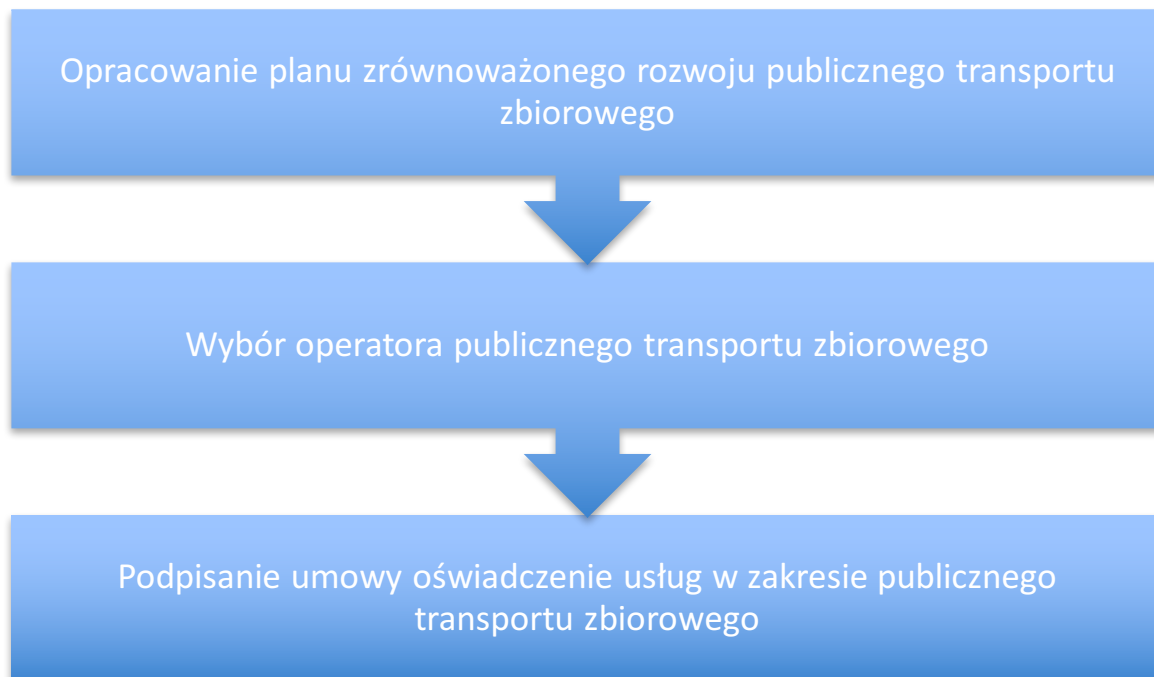
samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszać od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu.

Dlatego powiat drawski w najbliższych latach powinien ściśle współpracować z Urzędem Marszałkowskim i pozostałymi powiatami na terenie województwa zachodniopomorskiego nad efektywną integracją taryfowo-biletową. W tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd.

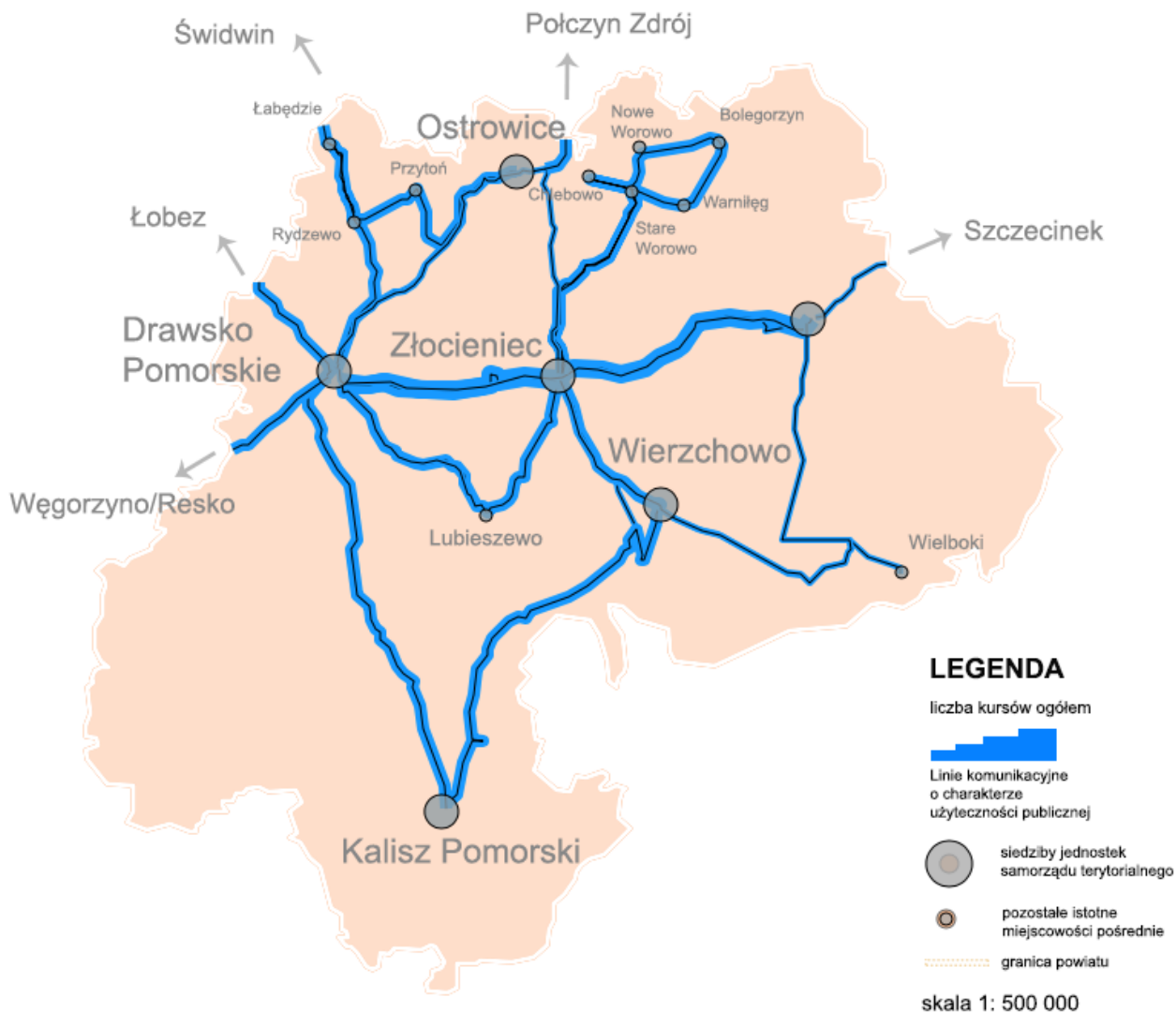
### 13. PLAN DZIAŁAŃ ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Określa się następujący plan działań, którego realizacji podejmować się będzie organizator publicznego transportu zbiorowego:



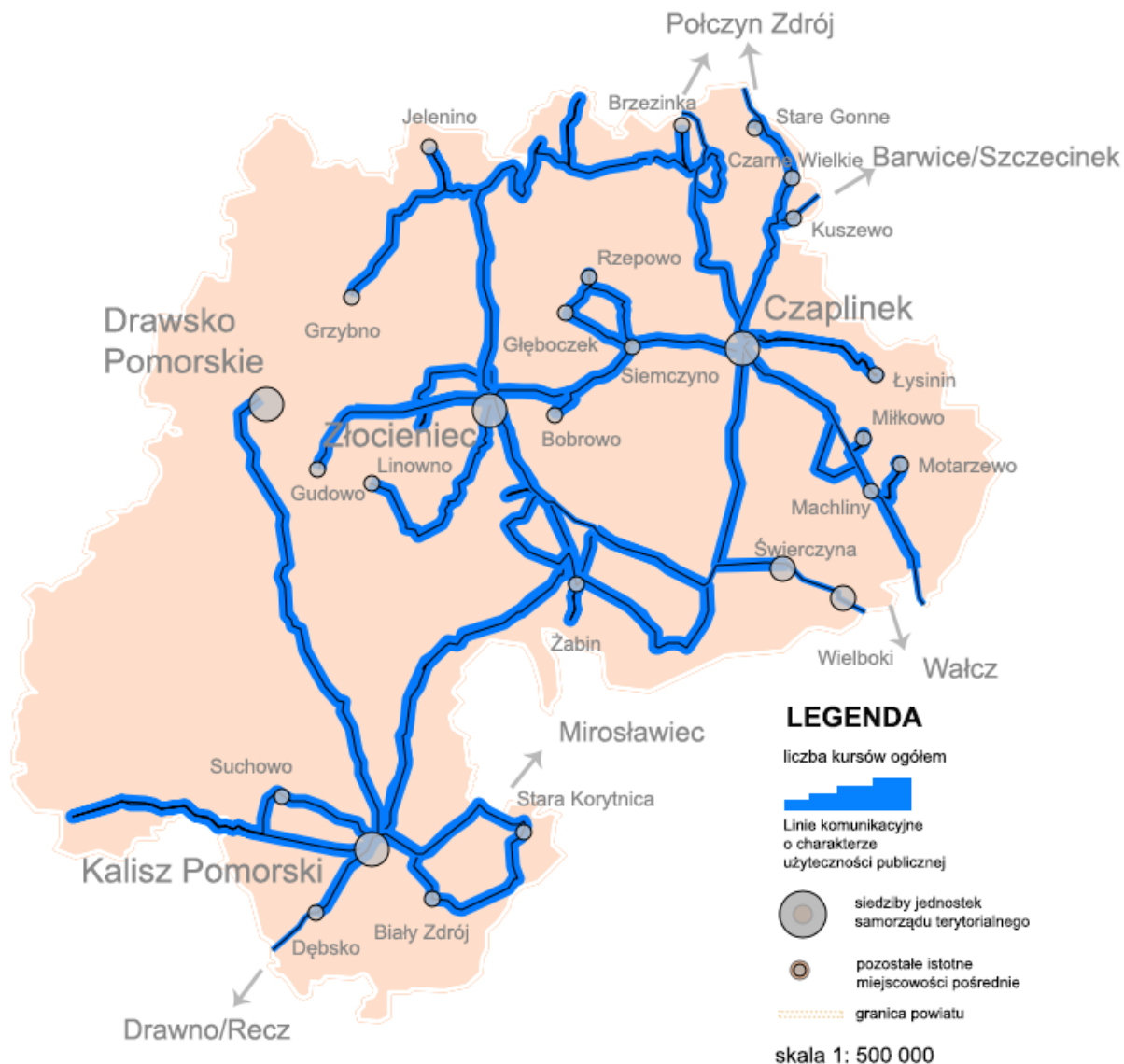
### 14. ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO

Mapa 8. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej – wariant podstawowy





Mapa 9. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej – wariant rozszerzony



## SPIS TABEL

- Tabela 1. Powierzchnia i ludność powiatu drawskiego (stan na 31.12.2014 r.)
- Tabela 2. Liczba ludności w powiecie drawskim w latach 2005-2014
- Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie drawskim na tle sąsiednich powiatów – ujęcie tabelaryczne
- Tabela 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu drawskiego
- Tabela 5. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST
- Tabela 6. Wykaz dróg powiatowych
- Tabela 7. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Drawskiego
- Tabela 8. Zezwolenia wydane przez marszałka województwa zachodniopomorskiego (przebiegające przez obszar powiatu drawskiego)
- Tabela 9. Liczba wystąpień dla miejscowości początkowych zezwoleń
- Tabela 10. Liczba wystąpień dla miejscowości końcowych zezwoleń
- Tabela 11. Wykaz powiatów ze względu na liczbę wystąpień początku kursowania zezwolenia
- Tabela 12. Wykaz powiatów ze względu na liczbę wystąpień końca kursowania zezwolenia
- Tabela 13. Wykaz taboru PKS Złocieniec sp. z o.o.
- Tabela 14. Struktura wieku pojazdów przewoźnika PKS Złocieniec sp. z o.o.
- Tabela 15. Prognoza demograficzna w perspektywie do 2025 roku – ujęcie ilościowe
- Tabela 16. Prognozowane zmiany w strukturze ludności w perspektywie do 2025 roku
- Tabela 17. Generatory ruchu – szkoły i placówki oświatowe
- Tabela 18. Generatory ruchu – urzędy I instytucje
- Tabela 19. Generatory ruchu - zakłady pracy
- Tabela 20. Generatory ruchu – placówki służby zdrowia
- Tabela 21. Zestawienie cech usług przewozu
- Tabela 22. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług
- Tabela 23. Luki jakościowe
- Tabela 24. Liczba sprzedanych biletów przez PKS Złocieniec (2015 r.)
- Tabela 25. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy
- Tabela 26. Macierz podróży wewnętrznych I zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat drawski)
- Tabela 27. Macierz podróży wewnętrznych I zewnętrznych (powiat pracy – powiat drawski)
- Tabela 28. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej – wariant podstawowy\*
- Tabela 29. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej – wariant rozszerzony\*
- Tabela 30. Struktura właścicielska PKS Złocieniec sp. z o.o.
- Tabela 31. Czynniki mające wpływ na wybór środka transportu
- Tabela 32. Emisja zanieczyszczeń pyłowych w województwie zachodniopomorskim
- Tabela 33. Europejskie standardy emisji spalin EURO\*.

Tabela 34. Szacowany koszt netto – bezpośrednio zawarcie umowy (wariant podstawowy)

Tabela 35. Szacowany koszt netto – bezpośrednio zawarcie umowy (wariant rozszerzony)

## SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie drawskim w latach 2005-2014

Wykres 2. Liczba ludności w powiecie drawskim w latach 2005-2014

Wykres 3. Liczba ludności w powiecie drawskim w rozbiciu na poszczególne gminy w 2014 roku

Wykres 4. Gęstość zaludnienia powiatu drawskiego na tle sąsiednich powiatów

Wykres 5. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

Wykres 6. Liczba urodzeń na terenie powiatu drawskiego na przestrzeni lat 2000-2014

Wykres 7. Liczba urodzeń w poszczególnych gminach w powiecie drawskim

Wykres 8. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie drawskim na tle powiatów sąsiednich

Wykres 9. Liczba samochodów osobowych w powiecie drawskim

Wykres 10. Udział w ogóle posiadanych jednostek taboru

Wykres 11. Liczba jednostek taborowych ze względu na wiek pojazdu

Wykres 12. Liczba jednostek taborowych ze względu na liczbę miejsc przeznaczonych dla pasażerów

Wykres 13. Liczba jednostek taborowych ze względu na liczbę miejsc przeznaczonych dla pasażerów

Wykres 14. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2016)

Wykres 15. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)

Wykres 16. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)

Wykres 17. Płeć respondentów

Wykres 18. Struktura wieku respondentów

Wykres 19. Status zawodowy respondentów

Wykres 20. Wykształcenie respondentów

Wykres 21. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu

Wykres 22. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)

Wykres 23. Częstotliwość podróżowania

Wykres 24. Godziny korzystania z komunikacji publicznej

Wykres 25. Powód podróżowania

Wykres 26. Liczba środków transportu w podróży

Wykres 27. Ocena podróży

Wykres 28. Liczba sprzedanych biletów ogółem w 2015 roku

Wykres 29. Liczba sprzedanych biletów normalnych\* w 2015 r.

## **SPIS MAP**

Mapa 1. Powiat drawski

Mapa 2. Mapa gęstości zaludnienia w powiecie drawskim

Mapa 3. Sieć dróg na terenie powiatu drawskiego

Mapa 4. Stan budowy dróg na terenie województwa zachodniopomorskiego

Mapa 5. Sieć linii kolejowych przebiegających przez teren powiatu drawskiego

Mapa 6. Powiatowa siatka komunikacyjna dla przewoźnika PKS Złocieniec Sp. z o.o.

Mapa 7. Obszary Natura 2000 na terenie powiatu drawskiego

Mapa 8. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej – wariant podstawowy

Mapa 9. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej – wariant rozszerzony