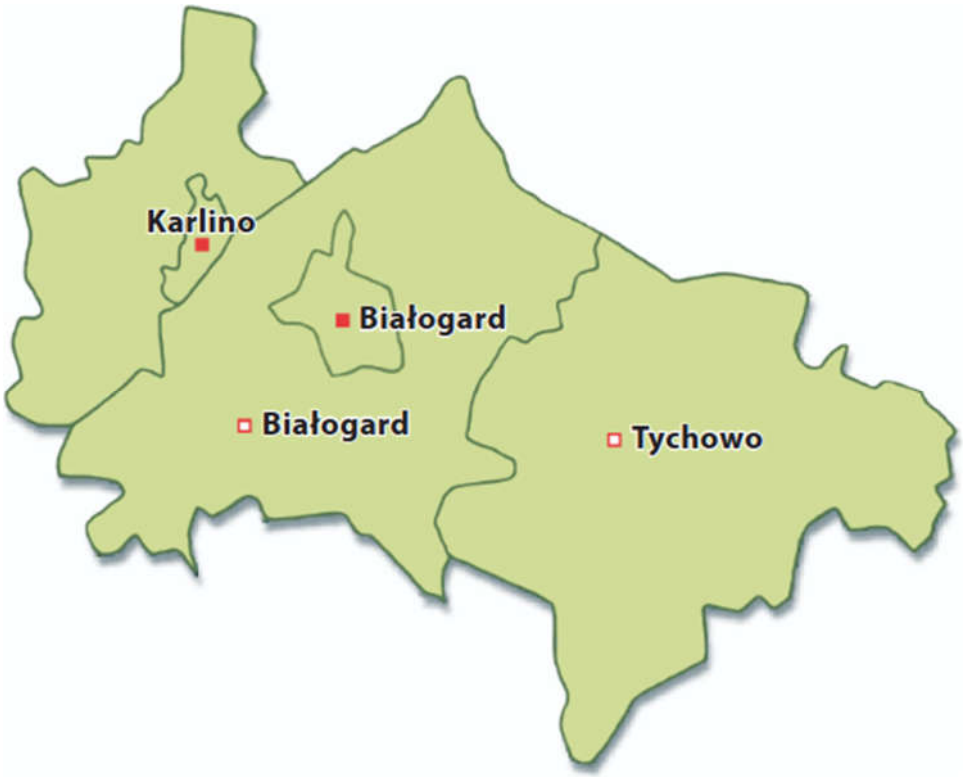
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego na lata 2027 – 2037



Białogard, lipiec – październik 2026

Spis treści

Spis treści 2
1. Wstęp 4
2. Słownik pojęć użytych w Opracowaniu 6
3. Zgodność Planu Transportowego z przepisami prawa oraz dokumentami strategicznymi 9
4. Charakterystyka Powiatu Białogardzkiego 14
4.1. Ogólne dane o Powiecie 14
4.2. Prognoza liczby mieszkańców Powiatu Białogardzkiego 16
4.3. Linie drogowe i kolejowe w Powiecie Białogardzkim 17
4.4. Opis poszczególnych gmin Powiatu 18
4.5. Poziom wykluczenia komunikacyjnego w poszczególnych gminach Powiatu 20
4.6. Rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej w Powiecie – generatory ruchu 22
4.7. Największe zakłady pracy na terenie Powiatu 26
5. Obecny system regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Białogardzkiego 27
5.1. Sieć drogowa na terenie Powiatu 27
5.2. Przystanki na terenie Powiatu 30
5.3. Przewoźnicy operując na terenie Powiatu, linie komunikacyjne oraz tabor 35
5.3.1. Przewoźnicy 35
5.3.2. Wykaz zezwoleń wraz z liniami komunikacyjnymi dla przedsiębiorstw operujących w granicach Powiatu Białogardzkiego 36
5.3.3. Tabor 40
5.4. Praca przewozowa oraz rentowność linii komunikacyjnych 41
6. Wykaz linii komunikacyjnych przebiegających przez Powiat Białogardzki 45
7. Osobowy transport kolejowy na terenie Powiatu Białogardzkiego 48
8. Mobilność transportowa ludności między gminami Powiatu Białogardzkiego 53
8.1. Dojazdy uczniów do szkół 53
8.2. Dojazdy mieszkańców do pracy 54
9. Prognozy i zapotrzebowanie na przewozy drogowe do 2037 roku 56
10. Sieć transportowa o charakterze użyteczności publicznej – wskazanie wariantów 57
10.1. Wariant podstawowy – obligatoryjny 57
10.2. Wariant poszerzony – fakultatywny 58
11. Sposób organizacji i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej 60
11.1. Organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu 62
11.2. Sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego 63
12. Pożądany standard systemu przewozu osób w Powiecie – kierunki rozwoju 64

12.1. Linie komunikacyjne, drogi 65
12.2. Przystanki 65
12.3. Kasy, bilety, rozkłady jazdy 66
12.4. Przewoźnicy 67
12.5. Osoby z niepełnosprawnościami oraz z ograniczoną zdolnością ruchową 67
12.6. Ochrona środowiska 68
12.7. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym 69
13. Monitoring publicznego transportu zbiorowego i aktualizacja Planu Transportowego 70
14. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego 71
Spis Tabel 72
Spis Rysunków 72

1. Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego na lata 2027 – 2037 (Plan Transportowy) jest dokumentem określającym główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w przewozach realizowanych w ramach użyteczności publicznej na terenie Powiatu Białogardzkiego.

Głównym celem Planu jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej zapewniających dostępność i spójność terytorialną Powiatu, uwzględniając możliwości finansowe organizatora oraz możliwości techniczne operatorów.

Realizacja opisanych w Planie postulatów przyczyni się do poprawy jakości systemu transportowego w Powiecie Białogardzkim i zapewni jego rozwój w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju. Stan systemu transportowego stanowi decydujący czynnik wpływający na jakość życia mieszkańców oraz rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym.

Plan Transportowy jest zgodny z dokumentami strategicznymi różnych szczebli, co zostanie wykazane w kolejnym rozdziale. Powinien on posiadać określoną perspektywę czasową. Zgodnie z przedmiotem zamówienia jest to 2037 rok.

Niniejszy Plan Transportowy, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2026 r. poz. 475 z późn. zm.)[1] oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684), określa w szczególności:

a) w części tekstowej:

- charakterystykę społeczno-gospodarczą Powiatu Białogardzkiego,
- sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (sieć ulic i przystanków),
- tabor przewoźników operujących na terenie Powiatu,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- transport publiczny w Powiecie w kontekście dokumentów planistycznych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

[1] patrz: art. 12. ustawy

b) w części graficznej:

- rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach Powiatu, na terenie którego ma odbywać się przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Niniejszy dokument stanowi projekt Opracowania, który następnie zostanie poddany konsultacjom społecznym, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Opracowanie wykonano w oparciu o następujące materiały:

- dane z Głównego Urzędu Statystycznego (www.stat.gov.pl),
- informacje z Biuletynu Informacji Publicznej Powiatu Białogardzkiego,
- informacje uzyskane ze Starostwa Powiatowego w Białogardzie,
- informacje otrzymane od przewoźników,
- obserwacje, wywiady, zdjęcia wykonane przez autora Opracowania.

Dane statystyczne oraz pozostałe informacje ujęte w Planie Transportowym pochodzą najczęściej z 2025 roku. W przypadkach kiedy statystyka publiczna nie zawierała danych z 2025 r., posłużono się danymi z roku 2024 lub z lat wcześniejszych.

Ilekroć w niniejszym opracowaniu mowa jest o:

- Powiecie – należy przez to rozumieć Powiat Białogardzki,
- Starostwie/Starostwie Powiatowym/Zleceniodawcy – należy przez to rozumieć Starostwo Powiatowe w Białogardzie,
- Województwie – należy przez to rozumieć Województwo Zachodniopomorskie,
- Planie Transportowym/Planie/Opracowaniu – należy przez to rozumieć *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego na lata 2027 – 2037*.

Dla większej czytelności, w prezentacji poszczególnych informacji **pogrubiono i podkreślono te najbardziej istotne.**

Mapa na stronie tytułowej pochodzi z opracowania z zasobów cyfrowych Książnicy Pomorskiej[2]. Herb pochodzi ze strony internetowej Powiatu Białogardzkiego[3].

Autorem niniejszego Opracowania jest Adam Brzycki. Autor dziękuje za pomoc wszystkim osobom, które przyczyniły się do powstania niniejszego Planu Transportowego.

[2] *Powiat Białogardzki*, https://zbc.ksiaznica.szczecin.pl/Content/1706/PDF/0007-0028.pdf
[3] https://powiat-bialogard.pl/

2. Słownik pojęć użytych w Opracowaniu[4]

Autobus – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą[5]. Klasyfikacja autobusów określona przepisami unijnymi zawarta w dyrektywie 2001/85/WE wprowadza następujące klasy autobusów:

1) w przypadku pojazdów o pojemności przekraczającej 22 pasażerów, poza kierowcą:
- Klasa I: pojazdy, w konstrukcji których przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, umożliwiającą częste przemieszczanie się pasażerów,
- Klasa II: pojazdy przeznaczone zasadniczo do przewozu pasażerów siedzących, o konstrukcji umożliwiającej przewóz pasażerów stojących w przejściach i/lub na powierzchni dla pasażerów stojących, nieprzekraczającej powierzchni zajmowanej przez dwa podwójne siedzenia,
- Klasa III: pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących.

2) w przypadku pojazdów o pojemności nieprzekraczającej 22 pasażerów, poza kierowcą:
- Klasa A: pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd tej klasy ma siedzenia i powinien mieć przestrzeń dla pasażerów stojących,
- Klasa B: pojazdy nieprzeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd tej klasy nie ma przestrzeni dla pasażerów stojących.

Autobusy według klasyfikacji funkcjonalnej dzieli się na[6]:

– miejskie – używane w komunikacji miejskiej, cechuje je duża liczba wejść i duży udział miejsc stojących,
– podmiejskie – używane w komunikacji podmiejskiej, lub regionalnej; w porównaniu do autobusów miejskich mają większą liczbę miejsc siedzących i mniejszą liczbę miejsc stojących,
– międzymiastowe – używane w komunikacji międzymiastowej, posiadają głównie miejsca siedzące,
– kombi – używane w komunikacji międzymiastowej, są dostosowane do kursów turystycznych,
– turystyczne – używane w podróży na dużych dystansach, autobusy o podwyższonym pokładzie, dużym bagażniku, mające na swym wyposażeniu m.in. toaletę, minibarek, klimatyzację, video,
– szkolne – czyli potocznie "gimbusy", używane do dowożenia uczniów do szkół,
– specjalne – autobusy specjalnego przeznaczenia, np. więźniarki, lub autobusy do poboru krwi.

Autobusy dzielą się również na klasy grupowane pod względem długości[7]:

– mini (poniżej 8 m),
– midi (około 9-10 m),

[4] Większość definicji sporządzono na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz. U. z 2026 r. poz. 875 z póź. zm.; definicje pochodzące z innych źródeł posiadają odpowiednie odwołania
[5] ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*, tekst jednolity Dz. U. z 2026 r. poz. 180
[6] *Klasyfikacja autobusów*, transportnews.eu
[7] *Klasyfikacja autobusów*..., op. cit.

- maxi (11-12 m),
- mega (13-15m, oraz przegubowe).

Wraz z wdrażaniem kolejnych generacji autobusów i wprowadzaniem nowych rozwiązań ułatwiających wejście do pojazdu, wykształcił się podział autobusów pod względem wysokości podłogi[8]:

- autobusy wysokopodłogowe (wysokość podłogi od 76 do 100 cm nad jezdnią),
- autobusy średniopodłogowe (jeden stopień i wysokość podłogi od 36 do 75 cm nad jezdnią),
- autobusy niskowejściowe (w przedniej części podłoga o wysokości ok. 35 cm nad jezdnią, z tyłu wysoka podłoga),
- autobusy niskopodłogowe (wysokość podłogi do 35 cm nad jezdnią).

Krajowy transport drogowy – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju oraz pojazdami najmowanymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia i zakończenia podróży, a także cała trasa znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Licencja – decyzja administracyjna wydana przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub określony w ustawie organ samorządu terytorialnego, uprawniająca do podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.

Linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób.

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie[9].

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007[10].

[8] *Klasyfikacja autobusów*..., op. cit.
[9] ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2026 r. poz. 475 z późn. zm.)
[10] ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie..., op. cit.

Osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej sprawności ruchowej – osoba niepełnosprawna i osoba o ograniczonej sprawności ruchowej w rozumieniu art. 3 lit. j rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011).

Pasażerski transport publiczny – usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły[11].

Plan transportowy - plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, którego szczegółowa zawartość określona jest w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. nr 117, poz. 684).

Podmiot gospodarki narodowej – osoba prawna, jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej oraz osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą. W systemie REGON pojęcie podmiotu gospodarki narodowej jest tożsame z pojęciem jednostki prawnej. Posiadanie osobowości prawnej nie jest kryterium określenia podmiotu jako jednostki prawnej[12].

Przewoźnik drogowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.

Przewóz regularny – publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w ustawie (o transporcie drogowym) i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 1262).

Przystanek – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, oznaczone w sposób określony w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z informacją o rozkładzie jazdy, z uwzględnieniem godzin odjazdów środków transportowych przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca.

Zezwolenie – decyzja administracyjna wydana przez ministra właściwego do spraw transportu, Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub określony w ustawie organ samorządu terytorialnego, uprawniająca przewoźnika drogowego do wykonywania określonego rodzaju transportu drogowego.

[11] Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

[12] *Pojęcia stosowane w statystyce publicznej*, GUS

3. Zgodność Planu Transportowego z przepisami prawa oraz dokumentami strategicznymi

Niniejszy Plan Transportowy uwzględnia wszystkie wymagania określone przepisami prawa, w szczególności:

- *ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2026 r. poz. 475 z późn. zm.),*
- *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684),*
- *ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2024 r., poz. 380 z późn. zm),*
- *ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2026 r. poz. 875 z późn. zm.),*
- *ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2026 r. poz. 912 z późn. zm.),*
- *ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 1881 z późn. zm),*
- *ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (tekst jednolity Dz. U. z 2026 r. poz. 912 z późn. zm),*
- *rozporządzeniem (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,*
- *rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.*

Plan Transportowy zgodny jest także z dokumentami strategicznymi poszczególnych szczebli, tj.:

- *Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,*
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego,*
- *Strategia Rozwoju Powiatu Białogardzkiego na lata 2026-2034.*

Poniżej wyszczególniono treści dokumentów strategicznych, dla każdego ze szczebli (krajowy, regionalny oraz lokalny). Przytoczone fragmenty pokazują najważniejsze założenia, z którymi zgodny jest niniejszy Plan Transportowy.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030) jest dokumentem planistycznym, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. SRT2030 została opracowana w celu

wyznaczenia najważniejszych kierunków interwencji i działań, a także ich koordynacji w zakresie osiągnięcia celu głównego. Jej wdrożenie ma za zadanie usunąć aktualnie istniejące bariery oraz stworzyć nową jakość, zarówno w infrastrukturze transportowej, zarządzaniu, jak i w systemach przewozowych. Polityka transportowa Polski opiera się przede wszystkim na SRT2030.

Głównym celem Strategii jest *Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym*.

Cel główny doprecyzowują następujące kierunki interwencji:

- Kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce,
- Kierunek interwencji 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- Kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności,
- Kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów,
- Kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- Kierunek interwencji 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego został przyjęty uchwałą Nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2014 r. Powstał on w oparciu o *ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (u.p.t.z.). Podstawowym celem *Planu* jest wskazanie najlepszych możliwych rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa zachodniopomorskiego, ukierunkowanych na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach o zasięgu wojewódzkim. Cel ma zostać osiągnięty poprzez realizację założeń *Planu*, gwarantujących podniesienie atrakcyjności transportu kolejowego i autobusowego, do których zalicza się:

- odpowiedni standard usług,
- postulowaną integrację publicznego transportu zbiorowego (m.in. poprzez zapewnienie skomunikowania pomiędzy różnymi systemami publicznego transportu zbiorowego, wprowadzanie biletu ważnego w różnych środkach transportu na obszarze całego województwa, jednolity system informacji pasażerskiej otwarty również na przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego)
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Zakres rzeczowy *Planu* obszarowo obejmuje teren całego woj. Zachodniopomorskiego.
Pod względem przedmiotowym obejmuje:

1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,

2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
3) przewidywane finansowanie usług przewozowych,
4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
5) zasady organizacji rynku przewozów,
6) planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
8) planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Warto zaznaczyć w tym miejscu, że równolegle do ww. dokumentu strategicznego funkcjonuje inny pn. *Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030*. Został on opracowany jako realizacja uchwały nr 1625/20 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 1 grudnia 2020 r. w sprawie przystąpienia przez Województwo Zachodniopomorskie do opracowania projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030. Podstawą prawną tego opracowania są:

- art. 41 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094),
- art. 6a i art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057).

Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 stanowi narzędzie prowadzenia spójnej i wielopłaszczyznowej polityki transportowej, dostosowanej do nowych wyzwań związanych zarówno z celami polityki europejskiej, jak i krajowymi oraz regionalnymi kierunkami rozwoju.

W Tomie I **Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego** pn. *Uwarunkowania kształtowania polityki przestrzennej województwa*, w części dot. infrastruktury transportowej wskazano, że natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich odpowiada w dużej mierze rozkładowi sieci osadniczej i klasie dróg. Największym ruchem obciążone są drogi w zachodniej części województwa, w tym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, natomiast nieco mniejszym w Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym. Jeżeli chodzi o kolejowy transport pasażerski, to ważnym czynnikiem wpływającym na jakość i konkurencyjność transportu publicznego jest częstotliwość połączeń. Największa częstotliwość połączeń w kolejowym transporcie pasażerskim występuje w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym oraz na liniach Szczecin-Krzyż-Poznań i Białogard-Koszalin-Słupsk. Największe dworce kolejowe kategorii A, z ruchem powyżej 2 milionów pasażerów rocznie, znajdują się w Szczecinie i Stargardzie, natomiast kategorii C – z ruchem od 300 000 do 1 000 000 pasażerów rocznie – w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie. Strategia

Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego wskazuje na konieczność wprowadzenia multimodalnych rozwiązań transportowych umożliwiających sprawne przesiadanie się podróżujących pomiędzy komunikacją regionalną, prywatną a komunikacją publiczną, szczególnie w miastach powiatowych – Koszalinie, Kołobrzegu, Białogardzie, które według Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego stanowią główne węzły przesiadkowe we wschodniej części województwa. W ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego przewidziano do realizacji inwestycje w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, inteligentnych systemów transportowych i inwestycje w infrastrukturę związaną z transportem niskoemisyjnym.

W Tomie II **Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego** pn. *Cele i kierunki kształtowania polityki przestrzennej województwa*, w części dot. infrastruktury transportowej wskazano kilka kierunków kształtowania polityki przestrzennej województwa związanych z transportem. W ramach kierunku 2 *Usprawnianie systemu dróg wojewódzkich, spójnego przestrzennie z systemem dróg krajowych* ustalono przebudowę drogi wojewódzkiej nr 163 na odcinku Kołobrzeg – Białogard oraz Białogard – Połczyn Zdrój. Zalecono także zabezpieczanie rezerwy terenu pod budowę obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich, m.in. w mieście Białogard. W ramach Kierunku 3. *Kształtowanie systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych* zalecono m.in.:

- modernizację linii kolejowej 202 Stargard–Gdańsk Główny (budowa drugiego toru) z możliwą zmianą geometrii linii i możliwością pozyskania części działek gruntowych dla potrzeb inwestycji (linia przebiega m.in. przez miasto Białogard),
- modernizacja linii kolejowej nr 404 Szczecinek–Kołobrzeg (linia przebiega m.in. przez miasto Białogard).

W ramach kierunku 4 *Rozwój transportu zbiorowego* ustalono zakup taboru niskoemisyjnego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym i Koszalińsko – Kołobrzesko – Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym.

Strategia Rozwoju Powiatu Białogardzkiego na lata 2026-2034 stanowi główny dokument samorządu powiatowego określający obszary, cele i warunki interwencji polityki rozwoju w granicach kompetencji władz powiatu. Strategia uwzględnia wyzwania w poszczególnych obszarach, wizję oraz misję powiatu białogardzkiego.

Jeden z punktów w ramach wizji Powiatu Białogardzkiego do 2034 r. określa, że *Powiat Białogardzki do 2034 r. to obszar na którym mieszkańcy i przyjezdni mogą łatwo przemieszczać się wykorzystując komunikacje publiczną w kontaktach wewnątrz Powiatu oraz w relacjach z szerokim otoczeniem.*

Misja powiatu białogardzkiego do 2034 r. stanowi, że *Powiat Białogardzki to rozwinięta infrastrukturalnie przestrzeń, w której zintegrowani społecznie mieszkańcy mogą realizować swoje życiowe i zawodowe zamierzenia, wykorzystywać potencjał gospodarczy poprzez innowacje i współpracę przedsiębiorców, przyjaznych dla środowiska przyrodniczego aktywności produkcyjnych i usługowych oraz prowadzić zrównoważoną gospodarkę rolna i leśną.*

Powiat Białogardzki to środowisko przyjazne do: zamieszkania i pracy dla aktywnych zawodowo pokoleń mieszkańców, atrakcyjnego przyrodniczo i kulturowo wypoczynku dla turystów i gości oraz realizacji projektów gospodarczych przez inwestorów.

Cele strategiczne Powiatu Białogardzkiego zostały podzielone na trzy obszary:

1) Gospodarka
   - Cel strategiczny I: Wysoki stopień zagospodarowania potencjału ekonomicznego Powiatu
2) Rozwój społeczny
   - Cel strategiczny II: Zwiększony dobrostan mieszkańców powiatu białogardzkiego
3) Infrastruktura, środowisko i przestrzeń
   - Cel strategiczny III: Dobry stan utrzymania infrastruktury technicznej i nieruchomości Powiatu
   - Cel strategiczny IV: Wyższy stopień zaspokajania potrzeb transportowych w Powiecie
   - Cel strategiczny V: Dobry stan zachowania środowiska i przyrody

4. Charakterystyka Powiatu Białogardzkiego

4.1. Ogólne dane o Powiecie

Powiat Białogardzki położony jest w północno-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. Od wschodu i północy sąsiaduje z powiatem koszalińskim, od południa ze szczecineckim i świdwińskim, a od zachodu z powiatem kołobrzeskim. Powiat położony jest w środkowym biegu doliny Parsęty. Równina Białogardzka, na której leży usytuowana jest między dwoma krainami geograficznymi: Pobrzeżem Słowińskim oraz Pojezierzem Drawskim.

Powiat zajmuje powierzchnię ok. 84,5 tys. ha, zamieszkuje go ok. 43,5 tys. mieszkańców (2025 r.), średnia gęstość zaludnienia dla całego Powiatu wynosi 51,5 osób/km^2. Użytki rolne zajmują 51,0% powierzchni Powiatu, z czego większość to grunty orne. Pozostałą część tworzą łąki i pastwiska. Lasy i grunty leśne zajmują 41,8% powierzchni Powiatu, co jest wartością powyżej średniej dla województwa (35,8%). Grunty zurbanizowane, pozostałe grunty i nieużytki stanowią 7,0% powierzchni Powiatu.

W skład Powiatu wchodzą 4 gminy: Białogard (gmina miejska), Karlino, Tychowo (gminy miejsko-wiejskie) oraz Białogard (gmina wiejska). W Powiecie pod koniec 2025 r. było 128 miejscowości i 73 sołectwa.

W Tabeli 1. przedstawiono wybrane dane statystyczne dla Powiatu Białogardzkiego. Dla ukazania trendu posłużono się danymi za lata 2022, 2023, 2024 i 2025.

Tab. 1. Wybrane dane statystyczne Powiatu Białogardzkiego w latach 2022, 2023, 2024 i 2025

Badana charakterystyka	2022	2023	2024	2025
SPOŁECZEŃSTWO				
Ludność	44 771	44 373	43 964	43 526
Ludność w wieku produkcyjnym (%)	59,3	59,0	58,7	58,6
Przyrost naturalny na 1000 ludności	-6,81	-6,26	-6,25	-6,18
Gęstość zaludnienia (ludność na 1 km^2)	53	52,5	52	51,5
INFRASTRUKTURA SPOŁECZNA				
Żłobki	6	6	6	-
Przedszkola (bez specjalnych)[a]	9	9	9	-
Szkoły podstawowe	16	17	17	-
Licea ogólnokształcące[b]	3	3	3	-
Technika[b]	5	5	5	-
Przychodnie ogółem	24	24	24	25
Biblioteki i filie	9	9	9	9
Kina	1	1	1	1
RYNEK PRACY				
Pracujący ogółem	14 912	14 565	14 463	14 430

Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	16,3	16,5	16,6	17,4
Podmioty gospodarki narodowej wg klas wielkości (rejestr REGON):				
a) do 9 osób	5 036	5 070	5 158	5 199
b) 10-49 osób	127	127	124	124
c) 50-249 osób	25	25	28	30
d) 250-999 osób	2	2	2	2
e) 1 000 osób i powyżej	1	1	1	1
RAZEM	5 191	5 225	5 313	5 356
LICZBA POJAZDÓW				
Samochody osobowe	29 773	30 405	24 223	-
Autobusy	108	107	73	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Banku Danych Lokalnych*, GUS

[a] w tym oddziały w szkołach podstawowych i punkty przedszkolne

[b] dla młodzieży, bez specjalnych

Powiat Białogardzki charakteryzował się **liczbą ludności oscylującą wokół 44 tys. ludzi w badanych latach, chociaż obserwuje się tendencję spadkową**. Systematycznie **spadał również w badanym okresie udział ludności w wieku produkcyjnym** (od 59,3 % w 2022 r. do 58,6 % w 2025 r.). Przyrost naturalny na 1000 ludności systematycznie wzrastał, chociaż wartości były niskie (poniżej -6). Gęstość zaludnienia w badanych latach systematycznie spadała od 53 osoby/1 km^2 w 2022 r. do 51,5 osoby/1 km^2 w 2025 r.

Wśród placówek edukacyjnych **liczba: żłobków, przedszkoli, szkół podstawowych, liceów i techników praktycznie nie zmieniała się w badanych latach**. Liczba przychodni również pozostawała generalnie bez zmian, podobnie jak liczba placówek kulturalnych (biblioteki i kina).

Liczba pracujących ogółem w Powiecie Białogardzkim kształtowała się pow. 14 tys. osób w badanych latach i **systematycznie malała**. Co do zasady było to spowodowane spadkiem ogólnej liczby ludności w powiecie. **Niepokojący jest jednak systematyczny wzrost stopy bezrobocia rejestrowanego, szczególnie między rokiem 2024 a 2025** (wzrost z 16,6 % do 17,4 %).

Jeżeli chodzi o **liczbę podmiotów gospodarki narodowej, to co do zasady zwiększała się ona lub pozostawała bez zmian w poszczególnych grupach wielkości w badanym okresie**. **Największą liczbę stanowiły przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób**, których liczba wzrastała od 5 036 w 2022 r. do 5 199 w 2025 r. **Liczba przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 osób wynosiła w badanych latach pow. 120 podmiotów** i spadła między rokiem 2023 i 2024 o 3 (ze 127 do 124). Jest to najprawdopodobniej spowodowane wzrostem zatrudnienia w tych 3 przedsiębiorstwach, ponieważ **liczba przedsiębiorstw zatrudniających od 50 do 249 osób wzrosła między rokiem 2023 a 2024 o 3 przedsiębiorstwa**. Dodatkowo, liczba przedsiębiorstw zatrudniających od 50 do 249 osób wzrosła między rokiem 2024 a 2025 o 2 przedsiębiorstwa, bez spadku w tych latach liczby przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 osób. **Liczba przedsiębiorstw dużych**

(od 250 do 999 osób) i największych (pow. 1 000 osób) nie zmieniła się w badanym okresie i wynosiła odpowiednio 2 i 1 przedsiębiorstwo.

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Powiecie Białogardzkim oscylowała w latach 2022 i 2023 wokół 30 tys. Wyraźnie spadła w roku 2024 (ponad 24 tys.). **Liczba zarejestrowanych autobusów systematycznie spadała**. W 2022 r. ich liczba wynosiła 108, w 2023 r. 107, z kolei w oku 2024 już tylko 73.

4.2. Prognoza liczby mieszkańców Powiatu Białogardzkiego

W kontekście niniejszego opracowania ważne jest jakie są prognozy w liczbie mieszkańców Powiatu w ciągu najbliższych lat w poszczególnych grupach wieku. W tym celu zaprezentowano poniżej piramidę wieku dla Powiatu Białogardzkiego z 2025 r.

Rys. 1. Piramida wieku mieszkańców Powiatu Białogardzkiego (stan na 2025 r.)



Źródło: Statystyczne Vademecum Samorządowca, GUS, https://svs.stat.gov.pl/

Liczba kobiet w wieku od 10 do 14 lat wynosiła w 2025 r. 1 108, z kolei liczba mężczyzn 1 114. W sumie 2 222 osoby były w wieku szkolnym, na tyle aby same mogły korzystać z publicznego transportu zbiorowego. Z kolei osób w wieku od 15 do 19 lat (uczniowie szkół średnich) było w 2025 r. 2 489 osób (1 212 kobiet i 1 277 mężczyzn). **Widoczny jest zatem potencjalny spadek liczby uczniów szkół średnich o ponad 200 osób w ciągu najbliższych pięciu lat.** Liczba osób w wieku produkcyjnym w 2025 r. wynosiła w Powiecie Białogardzkim 24 590. Liczba kobiet wynosiła 11 326 (licząc od 20. do 59. roku życia), natomiast liczba mężczyzn 13 264 (licząc od 20. do 64. roku życia). **W ciągu najbliższych**

pięciu lat liczba osób w wieku produkcyjnym zmniejszy się nieznacznie i wyniesie potencjalnie 24 411. Liczba kobiet wyniesie 11 142 (licząc od 20. do 59. roku życia), z kolei liczba mężczyzn 13 269 (licząc od 20. do 64. roku życia).

Według prognoz GUS z 2023 r., **liczba ludności Powiatu Białogardzkiego będzie spadała średnio o 200 osób do 2030 r., a następnie o 300 osób do 2037 r.** W 2027 r. szacowana liczba ludności wyniesie 43 539 osób, natomiast w 2037 r. 40 827 osób.

4.3. Linie drogowe i kolejowe w Powiecie Białogardzkim

Przez obszar Powiatu Białogardzkiego nie przechodzi obecnie (2026 r.) żadna droga krajowa. Przechodzą natomiast 3 drogi wojewódzkie:

1) W112: Wicimice – Rzesznikowo – Koszalin Zachód – Sianów Zachód – Sianów Wschód,
2) W163: Kołobrzeg – Białogard – Połczyn-Zdrój – Czaplinek – Wałcz,
3) W167: Koszalin – Tychowo – Ogartowo.

Przez teren Powiatu przebiegają również linie kolejowe. Do czynnych linii kolejowych zalicza się:

- linię kolejową nr 202: Gdańsk Główny – Stargard,
- linię kolejową nr 404: Szczecinek – Kołobrzeg.

Tabela poniżej przedstawia wybrane dane Powiatu Białogardzkiego w zakresie komunikacji drogowej i kolejowej w porównaniu z Województwem Zachodniopomorskim.

Tab. 2. Dane komunikacyjne dla Powiatu Białogardzkiego i Województwa Zachodniopomorskiego w 2024 r.

Badana charakterystyka	Powiat Białogardzki	Woj. zachodniopomorskie
drogi publiczne o nawierzchni twardej:		
- powiatowe (w km)	287,3	7 025,2
- powiatowe na 100 km^2	34,0[a]	30,7[a]
- gminne (w km)	114,4	3 832,8
- gminne na 100 km^2	13,5[a]	16,7[a]
w tym o nawierzchni twardej ulepszonej (w km):		
- powiatowe	279,4	6 634,4
- gminne	104,0	3 242,4
drogi publiczne o nawierzchni gruntowej (w km):		
- powiatowe	25,7	526,7
- gminne	83,5	3 950,3
linie kolejowe eksploatowane ogółem:		
- w km	ok. 69[a]	1 244
- na 100 km^2	ok. 8,2[a]	5,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Banku Danych Lokalnych*, GUS oraz

[a] wyliczenia własne autora

Długość publicznych dróg powiatowych o twardej nawierzchni w Powiecie stanowi 4,1% długości wszystkich dróg w Województwie (287,3 km z 7 025,2 km). **Gęstość publicznych dróg powiatowych o twardej nawierzchni w Powiecie Białogardzkim jest nieco większa niż dla całego Województwa i wynosi 34,0 km/100 km^2 względem 30,7 km/100 km^2 w Województwie**. Mniej gęsty jest rozkład publicznych dróg gminnych o twardej nawierzchni w porównaniu do publicznych dróg powiatowych o twardej nawierzchni, zarówno w Powiecie (13,5 km/100 km^2), jak i całym Woj. Zachodniopomorskim (16,7 km/100 km^2). Długość publicznych dróg gminnych o twardej nawierzchni w Powiecie w stosunku do długości tych dróg w Województwie wynosi 3% (114,4 km z 3 832,8 km).

Powiat Białogardzki posiada relatywnie dużą sieć eksploatowanych linii kolejowych (ok. 69 km), co przekłada się również na ich dużą gęstość. Dla Powiatu wynosi ona ok. 8,2 km/100 km^2 w stosunku do 5,2 km/100 km^2 dla Województwa.

Schemat dróg wojewódzkich i powiatowych na terenie Powiatu w postaci graficznej znajduje się w rozdziale 5.1. *Sieć drogowa na terenie Powiatu.*

4.4. Opis poszczególnych gmin Powiatu

Charakterystykę gmin Powiatu Białogardzkiego przedstawiono w postaci poniższej tabeli zbiorczej. Wyszczególniono te informacje, które pozwalają określić orientacyjne natężenie ruchu drogowego na terenie Powiatu.

Tab. 3. Charakterystyka gmin Powiatu Białogardzkiego (porównanie dla lat 2024 i 2025)

Gminy	Przyrost naturalny (osoby)		Gęstość zaludnienia (osoba/km^2)		Pracujący w gosp. narodowej ogółem w grudniu (osoba)		Bezrobotni ogółem (w %)[a]		Podmioty gosp. narodowej w REGON (szt.)		Porady podst. opieki zdrowotnej (tys. szt.)		Czytelnicy w bibliotekach publicznych (osoba)	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Miejskie														
Białogard	-201	-163	861	852	7 387	7 377	7,6	8,6	3 143	3 161	160,69	162,71	1 869	1 744
miejsko-wiejskie														
Karlino	-14	-41	60	59	2 738	2 756	9,8	9,8	1 011	1 046	33,44	33,37	732	715
Tychowo	-40	-16	18	17	1 977	1 918	12,6	12,8	493	509	29,64	27,63	409	407
wiejskie														
Białogard	-21	-50	22	22	2 361	2 379	10,7	11,2	697	710	0,0[b]	0,0[b]	410	364

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Banku Danych Lokalnych, GUS*

[a] udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym

[b] brak przychodni w gminie wiejskiej Białogard

W powyższej tabeli uwzględniono dane z 2024 i 2025 r. jako ostatnie lata z pełną statystyką. Tabelę należy czytać w pionie. Dane za rok 2024 oznaczono na niebiesko, z kolei te za rok 2025 na zielono. Kolor najciemniejszy oznacza największą wartość badanego zjawiska, natomiast najjaśniejszy wartość najmniejszą. W przypadku kolumny *Czytelnicy w bibliotekach publicznych (osoba)* dla 2024 r. kolorem najjaśniejszym oznaczono dwie wartości z powodu ich niewielkiej różnicy.

Gminą o największym przyroście naturalnym w 2024 r. było Karlino (-14 osób), z kolei najmniejszy przyrost odnotowano w gminie miejskiej Białogard (-201 osób). W 2025 r. najmniejszy przyrost naturalny był również w gminie miejskiej Białogard (-163 osoby), ale największy w gminie Tychowo (-16 osób). **Największą gęstość zaludnienia w obu badanych latach odnotowano w gminie miejskiej Białogard (odpowiednio 861 osób/km^2 w 2024 i 852 osób/km^2 w 2025 r.), z kolei najmniejszą w gminie Tychowo, odpowiednio 18 i 17 osób/km^2**. Różnica w gęstości zaludnienia między tymi gminami wynosiła zatem ponad 800 osób/km^2.

Najwięcej osób pracujących w liczbach bezwzględnych zamieszkiwało gminę miejską Białogard (7 387 w 2024 r. i 7 377 w 2025 r.), z kolei najmniej gminę Tychowo (1 977 w 2024 r. i 1 918 w 2025 r.). Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym kształtował się w sposób analogiczny: największy był w gminie Tychowo (12,6% w 2024 r. i 12,8% w 2025 r.), a najmniejszy w gminie miejskiej Białogard (7,6% w 2024 r. i 8,6% w 2025 r.). Najwięcej podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych było w gminie miejskiej Białogard (3 143 podmiotów w 2024 r. i 3 161 podmiotów w 2025 r.), natomiast najmniej w gminie Tychowo (odpowiednio: 493 i 509 podmiotów).

Gmina miejska Białogard to gmina, w której odnotowano najwięcej porad w ramach podstawowej opieki zdrowotnej (ponad 160 tys. w obu badanych latach). W gminie wiejskiej Białogard nie odbyła się ani jedna porada ze względu na brak przychodni w tej gminie. **Najwięcej czytelników bibliotek publicznych zamieszkiwało gminę miejską Białogard (około 1 800 w obu latach)**. Najmniej czytelników mieszkało w gminie wiejskiej Białogard oraz w gminie Tychowo (ok. 400 w obu gminach w roku 2024 i 2025).

Z powyższej tabeli wyciągnąć można dodatkowe wnioski, co do potencjalnych podróży mieszkańców Powiatu. Przykładowo, **ludność z gminy wiejskiej Białogard, w której nie było ani jednej przychodni, może podróżować np. do gminy miejskiej Białogard w celu skorzystania z porad w ramach podstawowej opieki zdrowotnej**.

Dane GUS dotyczące obecnej oraz przyszłej liczby ludności w gminach Powiatu Białogardzkiego kształtują się następująco:

- gmina miejska Białogard: 21 919 osób w 2025 r., 19 916 osób w 2037 r.,
- gmina wiejska Białogard: 7 171 osób w 2025 r., 7 657 osób w 2037 r.,
- gmina Karlino: 8 355 osób w 2025 r., 7 739 w 2037 r.,
- gmina Tychowo: 6 081 osób w 2025 r., 5 515 osób w 2037 r.

Liczba ludności we wszystkich gminach Powiatu Białogardzkiego poza gminą wiejską Białogard będzie systematycznie spadała.

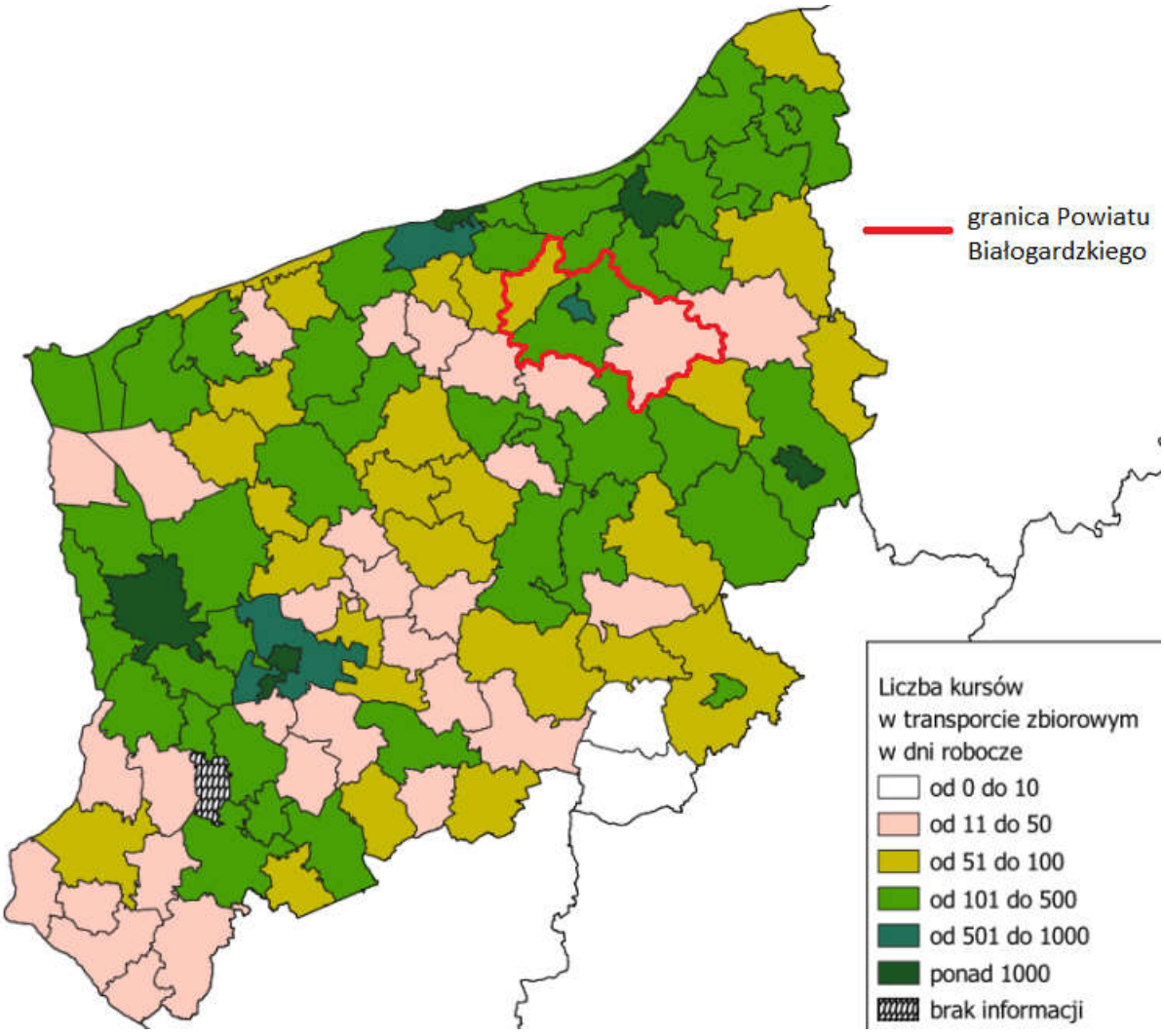
4.5. Poziom wykluczenia komunikacyjnego w poszczególnych gminach Powiatu

W ramach konkursu pn. *GOSPOSTRATEG V Strategiczny Program Badań Naukowych i Prac Rozwojowych „Społeczny i gospodarczy rozwój Polski w warunkach globalizujących się*

rynków”,[13] konsorcjum w składzie: Politechnika Poznańska (lider konsorcjum), Politechnika Gdańska, Politechnika Śląska oraz Politechnika Warszawska, zrealizowało projekt pn. ***Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego***. Projekt realizowany był w latach 2021-2025, a jego głównym celem było pozyskanie aktualnej wiedzy o występowaniu zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w Polsce oraz wypracowanie możliwości jego minimalizacji[14].

W ramach projektu opracowano m.in. mapy obrazujące liczbę kursów w transporcie zbiorowym dla poszczególnych gmin w ramach każdego z województw. Poniżej zaprezentowano mapę dla województwa zachodniopomorskiego.

Rys. 2. Dostępność oferty regularnego transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Analizy skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego T-INCLUDED, Zadanie 6 Badania funkcjonowania PTZ w północnej części Polski*, str. 26

[13] projekt został sfinansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, wartość projektu: 3 973 240,55 zł

[14] *Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego*, Ministerstwo Infrastruktury, 12.03.2026, https://www.gov.pl/web/infrastruktura/analiza-skali-wykluczenia-komunikacyjnego-na-obszarze-polski-wraz-z-rekomendacjami-zmian-legislacyjnych-w-kontekscie-publicznego-transportu-zbiorowego

Z powyższego rysunku wynika, że na terenie Powiatu Białogardzkiego występowało duże zróżnicowanie pod względem liczby kursów w transporcie zbiorowym w dni robocze w poszczególnych gminach Powiatu. **Najmniejsza liczba kursów występowała w gminie Tychowo (od 11 do 50), a największa w gminie miejskiej Białogard (od 501 do 1 000)**. Gmina wiejska Białogard charakteryzowała się liczbą kursów od 101 do 500, natomiast gmina Karlino od 51 do 100.

Przeliczając średnią liczbę kursów na liczbę mieszkańców ww. gmin sytuacja wygląda następująco:

- gmina miejska Białogard: średnio 750 kursów w dni robocze, co przy 21 919 mieszkańcach w 2025 r. daje wartość **ok. 29 osób na kurs**,
- gmina wiejska Białogard: średnio 300 kursów w dni robocze, co przy 7 171 mieszkańcach w 2025 r. daje wartość **ok. 24 osób na kurs**,
- gmina Karlino: średnio 75 kursów w dni robocze, co przy 8 355 mieszkańcach w 2025 r. daje wartość ok. **111 osób na kurs**,
- gmina Tychowo: średnio 30 kursów w dni robocze, co przy 6 081 mieszkańcach w 2025 r. daje wartość ok. **203 osoby na kurs.**

Powyższe wartości są znacznie zawyżone, ponieważ w wyliczeniach uwzględniono wszystkich mieszkańców gmin w 2025 r. Nie wszyscy mieszkańcy gmin korzystają z usług transportu zbiorowego. Wyliczenia pozwalają jednak porównać potencjalne obłożenie na oferowanych kursach między gminami. Im mniej osób przypada na kurs, tym dostępność kursów dla lokalnej społeczności jest większa. **Z wyliczeń wynika, że najbardziej wykluczona pod względem komunikacyjnym jest gmina Tychowo, natomiast najmniej gmina wiejska Białogard**.

4.6. Rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej w Powiecie – generatory ruchu

W ramach tej części opracowania wyszczególniono placówki użyteczności publicznej, które potencjalnie wpływają na ruch ludności między gminami Powiatu Białogardzkiego. Zalicza się do nich placówki ochrony zdrowia, biblioteki, szkoły ponadpodstawowe, czy urzędy gmin.

Gmina miejska Białogard:

urzędy wraz z jednostkami organizacyjnymi, placówki kulturalne, sportowe, itp.:

- Starostwo Powiatowe w Białogardzie, ul. Plac Wolności 16-17,
- Powiatowy Urząd Pracy w Białogardzie, ul. Świdwińska 21a,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, ul. Plac Wolności 1,
- Powiatowy Dom Samopomocy Centrum Rehabilitacyjno-Kulturalne w Białogardzie, Plac Wolności 1,
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Białogardzie, ul. Dworcowa 2,
- Urząd Miasta Białogard, ul. 1 Maja 18,

- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Białogardzie, ul. Krótka 1,
- Młodzieżowy Dom Kultury im. Henryka Jordana w Białogardzie, ul. Grunwaldzka 49,
- Białogardzka Biblioteka Publiczna im. Karola Estreichera, ul. Kościelna 1,
- Filia nr 1 Białogardzkiej Biblioteki Publicznej, ul. Chopina 29,
- Filia nr 2 Białogardzkiej Biblioteki Publicznej, ul. Komara 25,
- Białogardzki Ośrodek Sportu i Rekreacji, ul. Stanisława Moniuszki 49,
- Centrum Kultury i Spotkań Europejskich, ul. 1 Maja 15,
- Warsztat Terapii Zajęciowej "SZANSA", ul. Ustronie Miejskie 1,
- Izba Tradycji Regionalnej w Białogardzie, Plac Wolności 4-5,
- ZUS Inspektorat w Białogardzie, ul. Wojska Polskiego 56,
- Urząd Skarbowy w Białogardzie, ul. Adama Mickiewicza 3,
- Sąd Rejonowy w Białogardzie, ul. Lipowa 1,

szkoły ponadpodstawowe:

a) publiczne:

- Liceum Ogólnokształcące im. Bogusława X w Białogardzie, ul. Grunwaldzka 46,
- Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Białogardzie, ul. Stefana Kardynała Wyszyńskiego 14,

b) niepubliczne:

- Prywatne Centrum Edukacyjne "Szkoły Sukces", ul. Mickiewicza 24,

szpitale, przychodnie i ośrodki zdrowia:

- Regionalne Centrum Medyczne w Białogardzie Sp. z o.o., ul. Chopina 29,
- Zakład Pielęgnacyjno-Opiekuńczy "CORDA", ul. Chopina 29,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Ambulatorium" Sp. z o.o., ul. Mickiewicza 6B,
- NZOZ „FOLK-MED” Sp. z o.o., ul. 1 Maja 23,
- NZOZ Eskulap Zdzieszyński Spółka Jawna, ul. Mickiewicza 6,
- NZOZ „Dr Kałła”, ul. Samuela Lindego 17,
- NZOZ „EVAMED”, ul. Karola Szymanowskiego 20 oraz ul. Lipowa 12 (filia),
- Centrum Pielęgnacyjno-Opiekuńcze "NADZIEJA", ul. Kisielice Duże 30,
- Niepubliczny Zakład Opieki Środowiskowo-Rodzinnej Pielęgniarek S.C. FLORENCJA, ul. Mickiewicza 6B,
- NZOZ "DOKTOR CIEŚLA", ul. Grunwaldzka 30,
- NZOZ REU-MED Miłosz Barańczuk, ul. Moniuszki 2a,

inne:

- Regionalne Wodociągi i Kanalizacja Sp. z o.o., ul. Ustronie Miejskie 1,
- Zarząd Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Sp. z o.o., ul. Stefana Kardynała Wyszyńskiego 18.

Gmina wiejska Białogard:

- Urząd Gminy Białogard, ul. Wileńska 8 (Białogard),
- Gminna Biblioteka Publiczna im. Wisławy Szymborskiej w Stanominie, Stanomino 27,
- Filia Gminnej Biblioteki Publicznej w Podwilczu, Podwilcze 3,
- Filia Gminnej Biblioteki Publicznej w Pomianowie, Pomianowo 40,
- Filia Gminnej Biblioteki Publicznej w Rogowie, Rogowo 63.

Gmina Karlino:

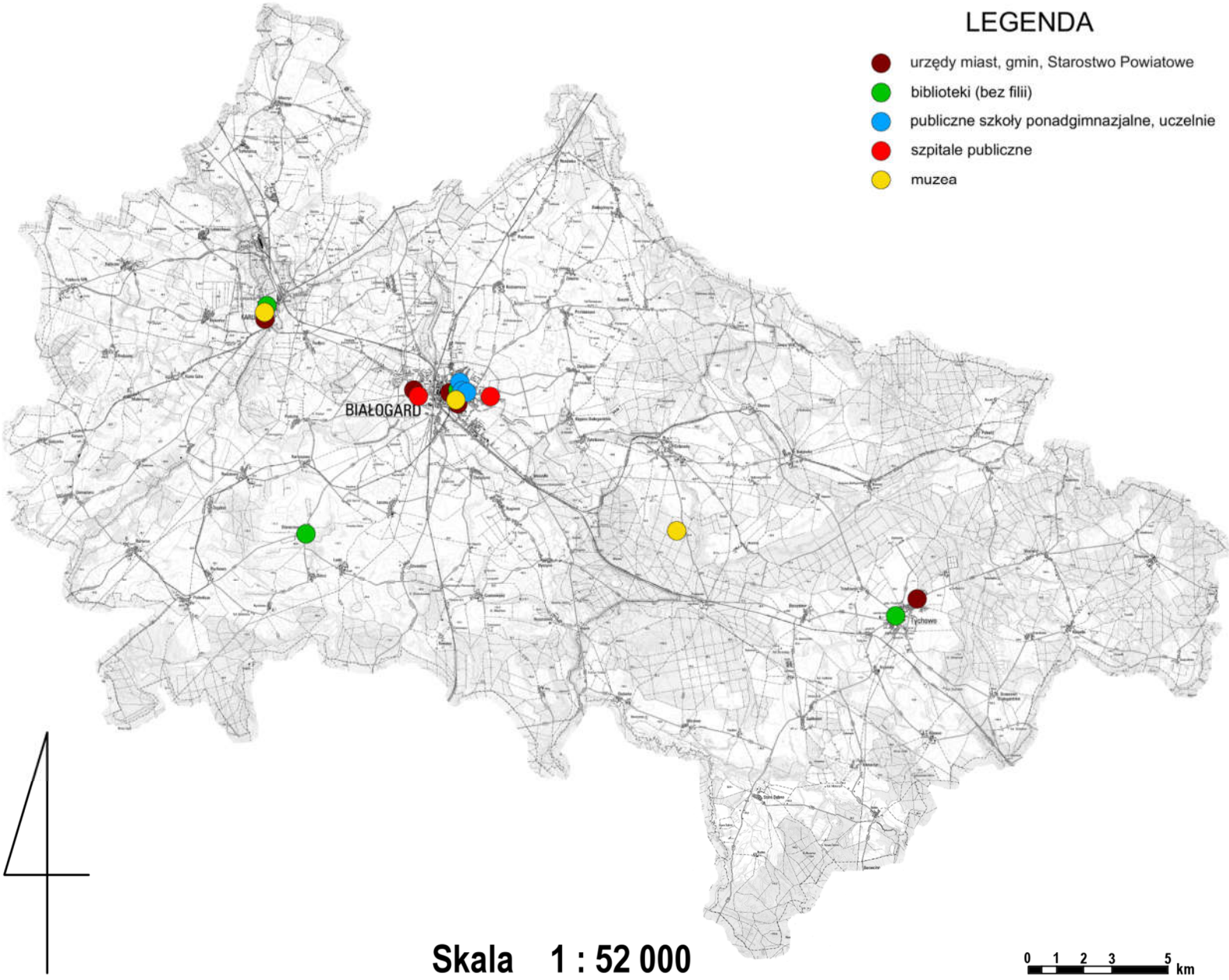
- Urząd Miejski w Karlinie, Plac Jana Pawła II 6,
- NZOZ Folk-Med Sp. z o.o., ul. Szczecińska 3,
- NZOZ POZ „EBW" Elżbieta Bekta-Wójcik, ul. Koszalińska 25,
- Zespół Szkół w Karlinie, ul. Ks. S. Brzóski 6,
- Zarząd Obiektów Sportowych, Turystycznych i Rekreacyjnych Sp. z o.o., ul. Kościuszki 1A,
- Karliński Ośrodek Kultury, ul. Parkowa 1,
- Miejska i Gminna Biblioteka Publiczna im. Z. Nałkowskiej w Karlinie, ul. Traugutta 6,
- Muzeum Ziemi Karlińskiej, ul. Szymanowskiego 17,
- Niepubliczna Szkoła Specjalna Przysposabiająca do Pracy w Karlinie, ul. Koszalińska 96A.

Gmina Tychowo:

- Urząd Miejski w Tychowie, ul. Bobolicka 17,
- Gminny Ośrodek Kultury w Tychowie, ul. Wolności 7,
- Biblioteka Publiczna Gminy im. L. Szenwalda w Tychowie, ul. Wolności 7,
- Liceum Ogólnokształcące w Tychowie, ul. Parkowa 20,
- Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Podborsku, Podborsko 12,
- Muzeum Zimnej Wojny Podborsko 3001, Podborsko,
- NZOZ „Medjol II", ul. Wolności 9,
- NZOZ „Medjol II", Dobrowo 29,
- ZOZ Ed-Med Eduard Szulc Indywidualna Praktyka Lekarska - Wyjazdowa, ul. Bukowa 2.

Poniżej przedstawiono wizualizację wybranych obiektów spośród wyżej wymienionych. Dla przejrzystości, poza urzędami gmin, miast, Starostwem Powiatowym, muzeami oraz głównymi siedzibami bibliotek, wzięto pod uwagę wyłącznie publiczne szkoły ponadgimnazjalne, uczelnie wyższe, a także publiczne szpitale.

Rys. 3. Wybrane rodzaje obiektów użyteczności publicznej w Powiecie Białogardzkim



Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego do 2026 roku (Plan Transportowy)*, str. 23

Z analizy wykazu placówek z poprzednich stron oraz powyższego rysunku wynika, że **gmina miejska Białogard jest głównym kierunkiem podróży ludności Powiatu, jako jego centrum edukacyjno-medyczno-administracyjne**. Kilka podmiotów zlokalizowanych jest w gminie Karlino oraz w gminie Tychowo.

4.7. Największe zakłady pracy na terenie Powiatu

Poza placówkami użyteczności publicznej, wpływ na ruch ludności na obszarze Powiatu mają zakłady pracy. Na terenie Powiatu Białogardzkiego zlokalizowane są one głównie w miastach. Do największych zakładów pracy należy zaliczyć:

Gmina miejska Białogard:
- TS PACK, ul. Gdyńska 15,
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe „FOLMET", ul. Słoneczna 2,
- BG Production Sp. z o.o., ul. Kołobrzeska 62,
- Master Die Casting Sp. z o.o., fabryka w Białogardzie, ul. Kołobrzeska 56,
- Valassis Sp. z o.o., ul. Kołobrzeska 56,
- Kabel-Technik-Polska Sp. z o.o., fabryka w Białogardzie, ul. Kołobrzeska 58,
- Foseko Sebastian Sokołowski, ul. Kołobrzeska 58,
- BerlinerLuft. Technik Sp. z o.o., ul. Chocimska 13,
- IMPERIAL sp. z o.o., ul. Kołobrzeska 8E,
- STANPOL Sp. z o.o., Zakład produkcyjny nr 2, ul. Rogowskiego 2 oraz Zakład produkcyjny nr 3, ul. Kołobrzeska 46.

Gmina Karlino:
- Homanit Polska Sp. z o.o. sp. k., ul. Kołobrzeska 17-19,
- Yinlun Setrab Poland Sp. z o.o., Krzywopłoty 1B,
- Drinktech Sp. z o.o., Krzywopłoty 1C,
- Dunster Polska Sp. z o.o., Krzywopłoty 1D,
- KOSPEL Sp. z o.o., Zakład Produkcyjny w Karlinie, ul. Kołobrzeska 3.

Gmina Tychowo:
- Arla Foods Poland, ul. Dworcowa 27.

5. Obecny system regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Białogardzkiego

System regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Białogardzkiego składa się z infrastruktury, tj. dróg powiatowych oraz przystanków przy nich zlokalizowanych, a także przewoźników realizujących przewozy na podstawie wydanych zezwoleń. W związku z powyższym, niniejszy rozdział został podzielony na części. Pierwsza stanowi wykaz dróg na obszarze Powiatu. Następny to wykaz przystanków zlokalizowanych na drogach powiatowych z krótkim podsumowaniem. Kolejna część stanowi wykaz przewoźników, linii na które otrzymali zezwolenie oraz ich tabor. Ostatnia część charakteryzuje obłożenie osób na poszczególnych na poszczególnych trasach oraz stosowaną taryfę.

5.1. Sieć drogowa na terenie Powiatu

Poniższa tabela przedstawia wykaz dróg na terenie Powiatu Białogardzkiego będących pod zarządem Zarządu Dróg Powiatowych (ZDP) w Białogardzie. Tabela uwzględnia numer drogi, jej lokalizację oraz długość (w km).

Na początku rozdziału 4.3. *Linie drogowe i kolejowe w Powiecie Białogardzkim* wymieniono drogi wojewódzkie przebiegające przez Powiat.

Tab. 4. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Białogardzkiego będących w zarządzie ZDP

Lp.	Nr drogi	Lokalizacja drogi	Długość drogi (w km)
1	1056Z	Karlino – Sławoborze	11,241
2	1058Z	Białogard – Rąbino	10,889
3	1059Z	Rąbino – Tychówko	1,738
4	1151Z	Wyganowo – Poczernino	5,900
5	1152Z	Mierzyn – Daszewo – do dr. 163	5,442
6	1153Z	Mierzyn – Mierzynek	1,174
7	1155Z	Karścino – do dr. 3300Z	1,738
8	1157Z	Krukowo – Malonowo	4,311
9	1157Z	Białogard – Sławoborze	15,221
10	1158Z	Karwin – Domacyno – Podwilcze	9,101
11	1159Z	Garnki – Kamosowo – Łęczno	12,699
12	1160Z	Rychówko – Sińce – Stanomino	6,778
13	1162Z	Od dr. 1058Z – Dębczyno – Byszyno	6,264
14	1163Z	Rogowo – Moczyłki	1,620
15	1164Z	Dębczyno – Czarnowęsy	5,253
16	1165Z	Stanomino – Laski – Byszyno	12,196
17	1166Z	Rzyszczewo – Wygoda	2,055
18	1167Z	Góry – do dr. 1059Z	1,624
19	1168Z	Redlino – Lulewice	4,462
20	1170Z	Nosówko – Białogard	10,377

21	1171Z	Kościernica – Pomianowo	2,392
22	1172Z	Białogard – Pomianowo – Zaspy Małe	12,362
23	1173Z	Droga 167 – Zaspy Wielkie	2,744
24	1174Z	Pomianowo – Klępino B.	4,793
25	1175Z	Białogard – Klępino B. – Bukówko	12,595
26	1176Z	Dobrowo – Modrolas – do dr. 1200Z	8,266
27	1177Z	Bukowo – do dr. 167	2,245
28	1179Z	Pobądź –Tyczewo - do dr. 1201Z	6,624
29	1180Z	Borzysław – do dr. 167	4,012
30	1181Z	Od drogi 163 – Osówko – Wicewo – do dr. 167	7,981
31	1182Z	Od dr. 167 – Motarzyn – Doble	7,574
32	1183Z	Krosinko – Kikowo – do dr. 1184Z	5,789
33	1184Z	Tychowo – Drzonowo – Wielanowo	6,315
34	1185Z	Warnino – Kowalki – Drzonowo	8,068
35	1186Z	Stare Dębno – Doble	4,449
36	1200Z	Byszyno – Tychowo	13,300
37	1201Z	Tychowo – Wełdkowo (granica powiatu)	9,940
38	3300Z	Gościno – Karlino	9,293
39	3324Z	Dygowo – Pobłocie Wielkie	1,913
40	3329Z	Wrzosowo – Ubysławice	4,993
41	3336Z	Gościno – Robuń – Karwin	1,650
42	3500Z	Białogórzyno – Bardzlino	2,298
43	3501Z	Tyczewo – Dargiń – Grzybnica	1,419
44	3502Z	Wełdkowo – Czechy	3,813
45	3519Z	Żelimucha – Białogard	4,890
46	3526Z	Nosowo – Białogórzyno – Pomianowo	9,114
47	3575Z	Świelino – Warnino	4,739
48	3580Z	Kowalki – Dzięciołowo – Ujazd	6,414
		RAZEM	**300,068**

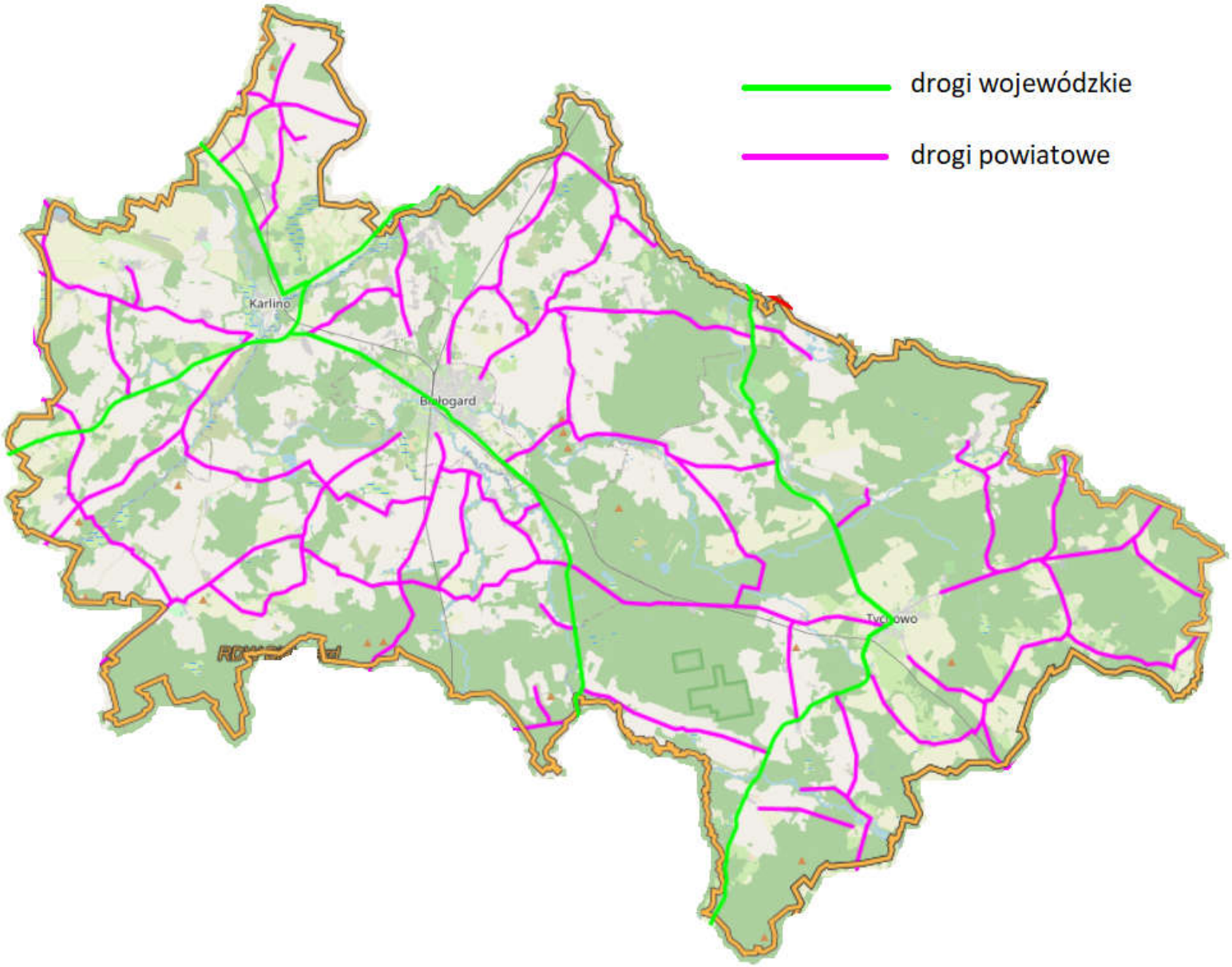
Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Wykazu dróg powiatowych Zarząd Dróg Powiatowych w Białogardzie*

Sieć dróg powiatowych jest dość gęsta. Uzupełniona o drogi wojewódzkie, łączy wszystkie stolice gmin ze stolicą Powiatu. Zapewnia dobre połączenia między gminami, pozwalając lokalnej społeczności przemieszczać się z między poszczególnymi gminami.

Z obserwacji wykonanych na miejscu wynika, że jakość dróg powiatowych łącząca większe miejscowości z terenu Powiatu jest zadowalająca, a ewentualne naprawy wykonywane są na bieżąco.

Kolejny rysunek przedstawia sieć drogową na terenie Powiatu Białogardzkiego.

Rys. 4. Sieć drogowa na terenie Powiatu Białogardzkiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy z Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, https://zzdwkoszalin.lp-portal.pl/

5.2. Przystanki na terenie Powiatu

Zgodnie z wykazem otrzymanym od Zarządu Dróg Powiatowych w Białogardzie, w 2026 r., na terenie Powiatu zlokalizowanych było 111 przystanków.

Poniżej przedstawiono miejscowości, numery dróg, liczbę przystanków przy danej drodze oraz rodzaj przystanków w ramach każdej z gmin. Zestawienie zostało ułożone chronologicznie według numeru drogi w danej gminie, tj. od najmniejszego do największego numeru. Podane liczby przystanków dotyczą obu stron jezdni. Przykładowo, jeżeli na danej drodze w danej miejscowości wskazano 2 przystanki, oznacza to, że zarówno w jednym jak i drugim kierunku jest jeden przystanek. Jeżeli natomiast liczba przystanków jest nieparzysta lub parzysta ale z przystankami po jednej stronie drogi, w nawiasie podano liczbę przystanków po lewej (L) oraz liczbę przystanków po prawej (P) stronie drogi. Stosowane skróty w tabeli oznaczają:

- PA – przystanek autobusowy bez zatoki autobusowej i bez wiaty (np. sam słupek lub znak przystankowy przy jezdni),
- PA-W – przystanek autobusowy bez zatoki autobusowej z wiatą (zlokalizowany bezpośrednio przy jezdni),
- ZA-W – przystanek autobusowy z zatoką autobusową z wiatą (przystanek posiada wydzieloną zatokę poza głównym pasem ruchu).

Tab. 5. Wykaz lokalizacji przystanków przy drogach powiatowych Powiatu Białogardzkiego

Lp.	Nr drogi	Miejscowość	Liczba przystanków	Rodzaj przystanku
Gmina wiejska Białogard				
1	1057Z Białogard – Sławoborze	Łęczynko	1 (L)	PA-W
2		Żabiniec	1 (P)	PA
3		Łęczno skrzyżowanie	1 (P)	PA
4		Stanomino	2	ZA-W
5		Rychowo skrzyżowanie	1 (P)	PA-W
6		Podwilcze	1 (L)	ZA-W
7	1058Z Białogard – Rąbino	Gruszewo	1 (P)	PA-W
8	1158Z Karwin – Domacyno – Podwilcze	Rarwino	1 (P)	PA-W
9	1159Z Garnki – Kamosowo – Łęczno	Kamosowo	1 (P)	PA-W
10		Łęczno Kolonia	2	PA-W
11		Łęczno	1 (P)	PA-W
12	1160Z Rychowo – Stanomino	Rychówko	2 (P)	PA-W
13		Sińce	1 (P)	PA-W
14	1162Z	Dębczyno	1 (P)	PA-W

15	od drogi 1058Z – Dębczyno – Byszyno	Rogowo	1 (L)	PA-W
16	1164Z Dębczyno – Czarnowęsy	Nawino	1 (L)	PA-W
17	1165Z od drogi 1160Z – Laski – Byszyno	Laski	1 (P)	PA-W
18		Czarnowęsy – przejazd	1 (P)	PA-W
19		Czarnowęsy	1 (L)	PA-W
20		Byszyno	1 (L)	PA-W
21		Przegonia	1 (L)	PA-W
22	1170Z Nosówko – Białogard	Nosówko	2	PA-W
23		Pustkowo Kolonia	2 (P)	PA-W, PA
24		Pustkowo	2	ZA-W
25		Kościernica	1 (P)	PA-W
26		Pękaninko	1 (P)	ZA-W
27		Pękanino	3 (2L, 1P)	ZA-W, PA-W, ZA
28	1171Z Kościernica – Pomianowo	Kościernica	1 (P)	PA-W
29	1172Z Białogard – Zaspy Małe	Pomianowo	1 (P)	PA-W
30		Pomianowo Kolonia	1 (L)	PA-W
31		Buczek	2 (L)	PA-W
32		Zaspy Małe	1 (P)	PA
33	1174Z Pomianowo – Klępino Biał.	Pomianowo	1 (P)	PA-W
34		Dargikowo	1 (L)	ZA-W
35		Klępino Białogardzkie	1 (L)	PA-W
36	1175Z Białogard – Klępino Biał.– Bukówko	Klępino Białogardzkie	1 (L)	PA
37		Żytelkowo	1 (L)	PA-W
38	3519Z Żelimucha – Białogard	Żelimucha	1 (L)	ZA-W
39		Lulewice Kolonia	1 (P)	ZA-W
40		Lulewice	2	ZA-W
41		Lulewiczki	2	ZA-W, PA
42	3526Z Nosowo – Białogórzyno – Pomianowo	Nosówko	1 (L)	PA
43		Stajkowo	1 (L)	ZA-W
44		Białogórzyno	3 (2P, 1L)	PA-W
45		Żeleźno Kolonia	2 (L)	PA-W
46		Żeleźno	1 (P)	PA-W
47		Pomianowo	1 (L)	PA-W
Gmina Karlino				
48	1056Z Karlino – Sławoborze	Zwartowo	1 (P)	PA-W
49		Skrzyżowanie z DP 1159Z	1 (P)	PA
50		Skrzyżowanie z DP 1158Z na Domacyno	1 (P)	PA

51	1152Z Mierzyn – Daszewo – do DW 163	Mierzyn	1 (P)	PA-W
52		Daszewo Kolonia	1 (L)	PA-W
53		Daszewo	2	ZA-W
54	1158Z Karwin – Domacyno – Podwilcze	Karwin	1 (L)	PA-W
55		Domacyno	1 (L)	PA-W
56	1159Z Garnki – Kamosowo – Łęczno	Garnki	1 (P)	PA-W
57	3300Z Gościno – Karlino	Pobłocie Wielkie	1 (P)	PA-W
58		Skrzyżowanie z DP 1151Z na Krukowo	1 (P)	ZA-W
59		Chotyń	1 (L)	PA-W
60		Kowańcz	2	ZA-W
61	3329Z Wrzosowo – Ubysławice	Mierzyn	1 (P)	ZA-W
Gmina Tychowo				
62	1173Z Od DW 167 – Zaspy Wielkie	Zaspy Wielkie	1 (L)	PA-W
63	1175Z Białogard – Klępino Biał. – Bukówko	Dobrowo	4	PA-W, ZA-W, PA
64		Dobrowo Kolonia	2 (L)	PA-W, PA
65	1176Z Dobrowo – Modrolas	Skarszewice	1 (P)	PA
66		Modrolas	1 (L)	PA-W
67	1179Z Pobądź – Tyczewo – do DP 1201Z	Tyczewo	1 (P)	PA-W
68	1180Z Borzysław – do DW 167	Liśnica	1 (P)	PA-W
69	1181Z Od DW 163 – Osówko – Wicewo – do DW 167	Osówko	2	PA-W
70		Wicewo	1 (L)	ZA-W
71		Trzebiec	1 (L)	PA-W
72	1182Z Od DW 167 – Motarzyn – Doble	Żukówek	1 (P)	PA-W
73		Motarzyn	1 (L)	PA-W
74		Doble	1 (L)	PA-W
75	1183Z Krosinko – Kikowo – do DP 1184Z	Krosinko	1 (L)	PA-W
76	1184Z Tychowo – Drzonowo – Wielanowo	Drzonowo	1 (P)	PA-W
77	1185Z Warnino – Kowalki – Drzonowo	Warnino	1 (L)	PA-W
78		Kowalki	2 (P)	PA-W
79		Czarnkowo	1 (P)	PA-W
80		Drzonowo	1 (P)	PA-W
81	1200Z Borzysław – Tychowo	Podborsko	1 (L)	ZA-W
82		Borzysław	1 (P)	ZA-W
83		Skrzyżowanie z DP 1176Z	1 (P)	PA

84	1201Z Tychowo – Wełdkowo	Tychowo	1 (P)	PA
85		Warnino Kolonia	1 (L)	PA
86		Skrzyżowanie z DP 1179Z	1 (L)	PA
87		Warnino	1 (L)	PA-W
88	3502Z Wełdkowo – Czechy	Smęcino	1 (L)	PA-W
89		Skrzyżowanie z DP 1201Z (Wełdkowo)	1 (L)	PA-W

Źródło: Wykaz przystanków komunikacyjnych w pasie dróg ZDP Białogard

Liczba przystanków zlokalizowanych na terenie poszczególnych gmin Powiatu kształtuje się następująco:

- gmina wiejska Białogard – 61 przystanków,
- gmina Karlino – 16 przystanków,
- gmina Tychowo – 34 przystanki.

Biorąc pod uwagę liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz liczbę przystanków, określić można średnią liczbę osób przypadających na 1 przystanek:

- gmina wiejska Białogard: 7 171 osób w 2025 r., tj. **117,6 osób na 1 przystanek**,
- gmina Karlino: 8 355 osób w 2025 r., tj. **522,2 osoby na 1 przystanek**,
- gmina Tychowo: 6 081 osób w 2025 r., tj. **178,9 osób na 1 przystanek**.

Przystanki w większości przypadków są zadaszone, szczególnie w miejscowościach na początku lub na końcu trasy (np. miasto Białogard i inna stolica gminy). Stanowi je wiata z tworzywa sztucznego i konstrukcji metalowej. W przypadku starszych przystanków jest to wiata murowana.

Rozkład jazdy co do zasady umieszczany jest na przystankach. Często jest zalaminowany, co dodatkowo chroni rozkład przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Poza rozkładem jazdy na przystankach, przewoźnicy informują o aktualnych kursach na swoich stronach internetowych. Rozkłady jazdy dostępne są również na stronie internetowej Powiatu Białogardzkiego.

Na poniższych zdjęciach zaprezentowano kilka przykładów przystanków z obszaru Powiatu Białogardzkiego. Zdjęcia pochodzą z lipca 2026 r.

Przystanki po obu stronach jezdni w miejscowości Lulewice




Źródło: zdjęcia własne autora Opracowania

Przystanki po obu stronach jezdni w miejscowości Syrkowice




Źródło: zdjęcia własne autora Opracowania

Przystanek w Tychowie (w obie strony – podróż „do” i „z” Tychowa)




Źródło: zdjęcia własne autora Opracowania

5.3. Przewoźnicy operując na terenie Powiatu, linie komunikacyjne oraz tabor

5.3.1. Przewoźnicy

Zgodnie z aktualnym wykazem przewoźników, w sierpniu 2026 r. na terenie Powiatu Białogardzkiego operowało trzech przewoźników, tj.:

1. **Przewóz osób „MADO" Marcin Lewandowski**
   ul. Demokracji 8/13, 78-320 Połczyn Zdrój
2. **Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK" Sp. z o.o.**
   ul. Leśna 1, 78-220 Tychowo
3. **Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.**
   Słudwia, 72-310 Płoty

Ww. przewoźnicy posiadali w sumie 6 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanych przez Starostę Białogardzkiego (informacja z sierpnia 2026 r.).

Dodatkowo, przewoźnik PKS Gryfice Sp. z o.o. operował na 6 liniach w ramach umowy zawartej z Powiatem Białogardzkim na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

Szczegóły prezentuje następny rozdział, który został opracowany w formie tabeli. W kolumnie „Wybrane godziny odjazdu – przyjazdu" uwzględniono pierwszy i ostatni kurs przewoźnika oraz kilka wybranych kursów pomiędzy pierwszym i ostatnim.

5.3.2. Wykaz zezwoleń wraz z liniami komunikacyjnymi dla przedsiębiorstw operujących w granicach Powiatu Białogardzkiego

Tab. 6. Zestawienie przewoźników oraz wykaz linii komunikacyjnych na terenie Powiatu Białogardzkiego

Lp.	Przewoźnik	Nr Linii, Okres ważności zezwolenia	Linia regularna	Wybrane miejscowości na trasie	Wybrane godziny odjazdu – przyjazdu[a]	Długość trasy (w km)
NA PODSTAWIE WYDANYCH ZEZWOLEŃ						
1.	Przewóz osób „MADO” Marcin Lewandowski ul. Demokracji 8/13 78-320 Połczyn Zdrój	3201/1, 31.12.2030 r.	Białogard – Stanomino – Podwilcze	Łęczynko, Żabiniec, Nasutowo, Rychowo	tam: 6:30-7:02 16:15-16:47 z powrotem: 7:15-7:47 16:47-17:19	29
2.	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK” Sp. z o.o. ul. Leśna 1 78-220 Tychowo	3201/3, 08.07.2031 r.	Tychowo UM – Białogard Drzymały Netto – Tychowo UM	Kowalki, Wicewo, Podborsko	tam: 13:40-14:17 z powrotem: 14:43-16:48	44
3.	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK” Sp. z o.o. ul. Leśna 1 78-220 Tychowo	3201/2, 08.07.2031 r.	Tychowo UM – Dobrowo – Białogard Drzymały Netto	Trzebiszyn, Retowo, Dobrowo, Żytelkowo, Klępino	tam: 5:40-6:18 6:50-7:28 11:55-12:33 14:35-15:13 17:50-18:28 z powrotem: 6:50-7:30 11:00-11:40 13:50-14:30 15:25-16:04 18:40-19:20	28

4.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	3201/245R, 31.12.2030 r.	Karlino – Karwin przez Kamosowo	Domacyno, Nasutowo, Kamosowo, Garnki, Zwartowo	tam: 7:22-8:00 z powrotem: 13:00-13:45 14:40-15:45 15:30-16:25	40
5.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	3201/246R, 30.12.2030 r.	Karlino – Białogard przez Karścino	Krukowo, Chotyń, Kowańcz	tam: 6:40-7:45	48
6.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	3201/247R, 30.12.2030 r.	Karlino – Karlino przez Białogard	Redlino, Krzywopłoty, Mierzyn, Daszewo, Lubiechowo	tam: 12:40-13:00 14:40-16:30	77
NA PODSTAWIE ZAWARTEJ UMOWY						
7.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	1U (92), 31.12.2026 r.	Białogard – Karlino przez Trzebiele	Radlino	tam: 6:05-6:25 7:10-7:30 12:20-12:45 z powrotem: 7:45-8:10 8:30-8:55 16:25-16:45	13
8.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	2U (95), 31.12.2026 r.	Białogard – Białogard przez Karścino	Redlino, Karlino, Lubiechowo, Pobłocie Wielkie	tam: 16:00-17:15	55
9.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	3U (97), 31.12.2026 r.	Białogard – Białogard przez Lubiechowo	Trzebiele, Karlino, Kowańcz, Pobłocie Wielkie	tam: 6:45-8:00 9:15-10:30 12:45-14:00 15:00-16:15	55
10.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	4U (98), 31.12.2026 r.	Sławoborze – Białogard przez Stanomino	Sidłowo, Rychowo, Łęczynko	tam: 6:40-7:35 8:50-9:45 11:35-12:30	31

					13:45-14:40 z powrotem: 7:45-8:40 9:55-10:50 12:40-13:35 14:50-15:45	
11.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	5U (101), 31.12.2026 r.	Białogard – Białogard przez Kowalki	Przegonia, Borzysław, Drzonowo Białogardzkie, Czarnkowo, Tychowo, Podborsko, Moczyłki	tam: 8:10-9:45 z powrotem: 15:00-16:30	69
12.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	6U (103), 31.12.2026 r.	Białogard – Białogard przez Osówko	Sadkowo, Tychowo, Czarnkowo, Warnino, Borzysław, Przegonia	tam: 6:05-7:50 z powrotem: 13:00-14:40	76

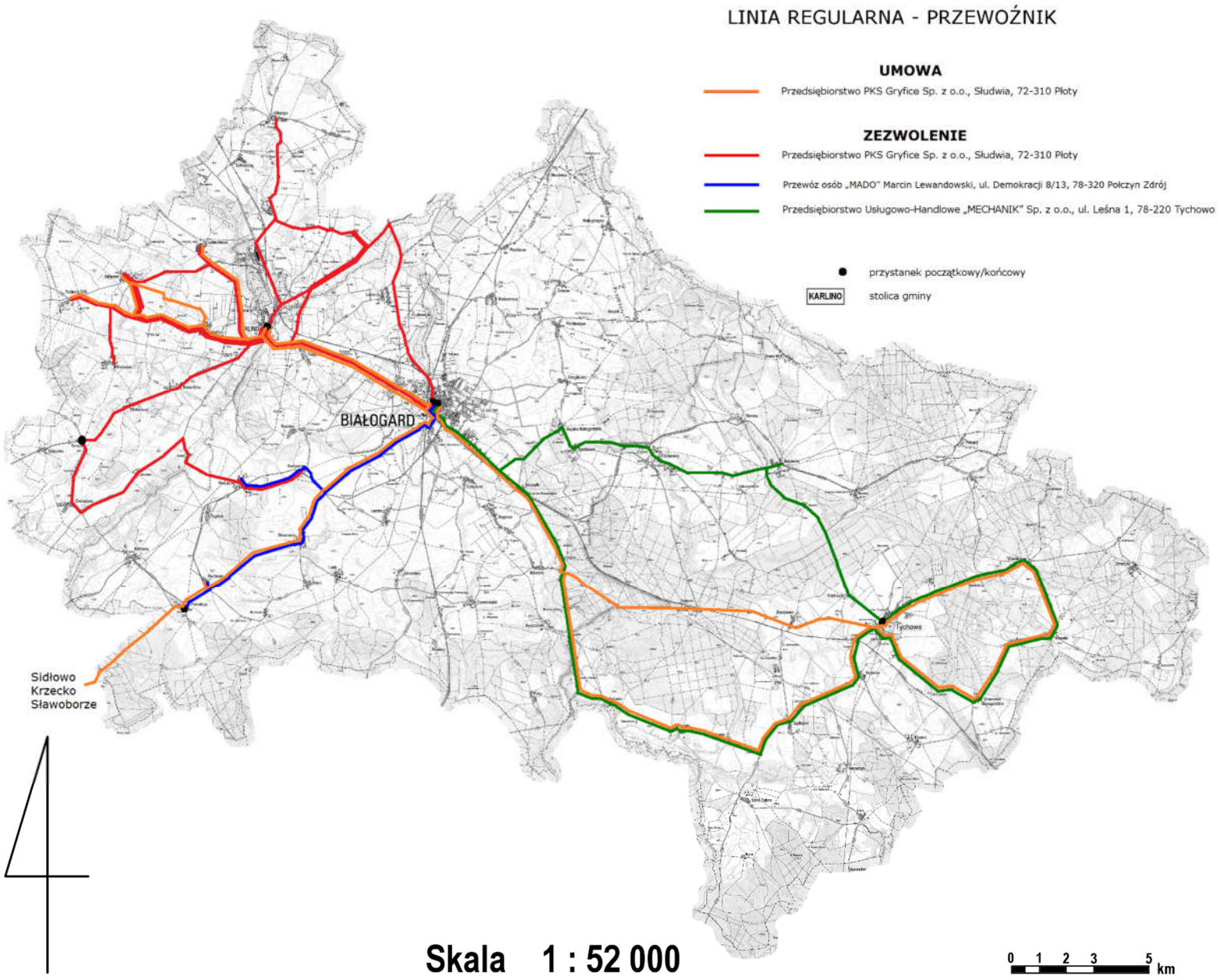
Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy dostępnych na stronie internetowej Starostwa (bip.powiat-bialogard.pl)

[a] godzina odjazdu z przystanku początkowego i przyjazdu na przystanek końcowy w ramach poszczególnych tras na danej linii

Sieć połączeń, która powstała na skutek wydanych zezwoleń oraz podpisanej umowy jest optymalna biorąc pod uwagę potrzeby mieszkańców Powiatu. **Linie przebiegają przez wszystkie stolice gmin i łączą je ze stolicą Powiatu**. Umożliwia to ludziom dość swobodne przemieszczanie się między gminami. Niektóre linie komunikacyjne funkcjonujące na podstawie zezwoleń pokrywają się z niektórymi liniami funkcjonującymi na podstawie zawartej umowy. Linie te różnią się jednak pod względem ustalonych godzin odjazdów z przystanków..

Rysunek poniżej prezentuje w formie graficznej linie regularne wykazane w tabeli.

Rys. 5. Istniejące linie regularne na terenie Powiatu Białogardzkiego w wersji graficznej



Źródło: opracowanie własne

Poza przewozami regularnymi, Starosta Białogardzki wydał następujące zezwolenia na przewozy specjalne:

Tab. 7. Wykaz linii komunikacyjnych specjalnych w Powiecie Białogardzkim

Lp.	Przewoźnik	Nr zezwolenia	Linia komunikacyjna
1.	Usługi Przewozowe "PEGAZ" M. Kaźmierczak ul. Budowlana 9/34 78-100 Kołobrzeg	RS/3201/5	Białogard – Redlino – Karlino – Białogard
2.	"KAMI" Kamila Starczyk Wrzosowo 15/1 78-114 Wrzosowo	RS/3201/9	Białogard – Karlino – Białogard
3.	"KAMI" Kamila Starczyk Wrzosowo 15/1 78-114 Wrzosowo	RS/3201/10	Białogard – Karlino – Krzywopłoty – Karlino – Białogard

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji ze Starostwa Powiatowego w Białogardzie

Powyższe linie specjalne służą dowożeniu pracowników do firm zlokalizowanych na terenie Powiatu Białogardzkiego.

5.3.3. Tabor

Wykaz taboru został opracowany w oparciu o informacje pozyskane ze Starostwa Powiatowego w Białogardzie. Podano liczbę pojazdów, liczbę miejsc siedzących w pojazdach oraz ich markę (z wyjątkiem pojazdów przewoźnika Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.).

Przewóz osób „MADO" Marcin Lewandowski

Lp.	Marka pojazdu	Liczba miejsc
1.	Mercedes Sprinter 519	21
2.	Mercedes Sprinter 519	29
3.	Ford Transit BUS M2	18
4.	BOVA F10	60

Przewoźnik przewidział jeden pojazd do obsługi linii na którą otrzymał zezwolenie od Starosty Białogardzkiego. Żaden z pojazdów nie jest przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK" Sp. z o.o.

Lp.	Typ i Model	Liczba miejsc	Nr linii
1.	Mercedes Sprinter 515 CDI	19	3201/3
2.	Autosan Lider 1010T	39	3201/3
3.	Mercedes Sprinter 519 prestige	20	3201/2
4.	Autosan Lider 1012T	39	3201/2

Przewoźnik przewidział po dwa pojazdy do obsługi obu linii na którą otrzymał zezwolenie od Starosty Białogardzkiego. Żaden z pojazdów nie jest przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.

Typ i Model	Liczba miejsc
Przewoźnik wskazał 125 pojazdów „Autobus" o zróżnicowanej liczbie miejsc	od 17 do 61

Przewoźnik przewidział po jednym pojeździe do obsługi każdej z linii na którą otrzymał zezwolenie od Starosty Białogardzkiego. Brak możliwości weryfikacji czy pojazdy są przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

5.4. Praca przewozowa oraz rentowność linii komunikacyjnych

Praca przewozowa poszczególnych przedsiębiorstw operujących na obszarze Powiatu została określona na podstawie liczby sprzedanych biletów przez przewoźników oraz obserwacji autora Opracowania.

Poniżej znajduje się wykaz miesięcznych potoków podróżnych na poszczególnych trasach w okresie od lipca 2025 r. do czerwca 2026 r. Linie komunikacyjne które obsługuje spółka PKS Gryfice funkcjonują od stycznia 2026 r., w związku z czym zaprezentowane liczby sprzedanych biletów na tych liniach obejmują okres styczeń 2026 – czerwiec 2026. W celu ochrony interesów gospodarczych przewoźników nie podano konkretnych liczb sprzedanych biletów a jedynie przedziały liczbowe.

Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK" Sp. z o.o.

- linia komunikacyjna 3201/2 (Tychowo UM – Białogard Drzymały Netto – Tychowo UM)
- linia komunikacyjna 3201/3 (Tychowo UM – Dobrowo – Białogard Drzymały Netto)

Miesiąc	Liczba biletów jednorazowych	Liczba biletów miesięcznych
Lipiec 2025	od 1500 do 1700	poniżej 20
Sierpień 2025	od 1500 do 1700	poniżej 20

Wrzesień 2025	od 1500 do 1700	od 100 do 120
Październik 2025	od 1600 do 1800	od 100 do 120
Listopad 2025	od 1300 do 1500	od 100 do 120
Grudzień 2025	od 1500 do 1700	od 90 do 110
Styczeń 2026	od 1300 do 1500	od 100 do 120
Luty 2026	od 1400 do 1600	od 80 do 100
Marzec 2026	od 1500 do 1700	od 90 do 110
Kwiecień 2026	od 1400 do 1600	od 90 do 110
Maj 2026	od 1400 do 1600	od 80 do 100
Czerwiec 2026	od 1400 do 1600	od 60 do 80

Podane wartości dotyczą obu tras na których operuje przewoźnik.

Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.

- linia komunikacyjna 3201/245R (Karlino – Karwin przez Kamosowo)

Miesiąc	Liczba biletów jednorazowych	Liczba biletów miesięcznych
Styczeń 2026	poniżej 10	od 60 do 80
Luty 2026	poniżej 10	od 60 do 80
Marzec 2026	poniżej 10	od 60 do 80
Kwiecień 2026	poniżej 10	od 60 do 80
Maj 2026	poniżej 10	od 60 do 80
Czerwiec 2026	poniżej 10	od 60 do 80

Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.

- linia komunikacyjna 3201/246R (Karlino – Białogard przez Karścino)

Miesiąc	Liczba biletów jednorazowych	Liczba biletów miesięcznych
Styczeń 2026	poniżej 10	od 30 do 50
Luty 2026	poniżej 10	od 80 do 100
Marzec 2026	poniżej 10	od 70 do 90
Kwiecień 2026	poniżej 10	od 80 do 100
Maj 2026	poniżej 10	od 80 do 100
Czerwiec 2026	poniżej 10	od 80 do 100

Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.

- linia komunikacyjna 3201/247R (Karlino – Karlino przez Białogard)

Miesiąc	Liczba biletów jednorazowych	Liczba biletów miesięcznych
Styczeń 2026	poniżej 10	od 30 do 50
Luty 2026	poniżej 10	od 70 do 90
Marzec 2026	poniżej 10	od 70 do 90

Kwiecień 2026	poniżej 10	od 70 do 90
Maj 2026	poniżej 10	od 70 do 90
Czerwiec 2026	poniżej 10	od 70 do 90

Po analizie powyższych informacji pojawiają się pewne wnioski. Linie komunikacyjne różnią się pod względem liczby sprzedawanych biletów. Różnice dotyczą ogólnej liczby sprzedanych biletów, biletów jednorazowych oraz biletów miesięcznych. Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK" Sp. z o.o. opiera swoją działalność głownie o bilety jednorazowe, z kolei przewoźnik Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. o bilety miesięczne. Wśród biletów miesięcznych większość stanowią bilety szkolne.

Szczyty przewozowe w przypadku wszystkich linii przypadają na godziny poranne (od godz. ok. 5:30 do ok. 7:30) oraz godziny popołudniowe (od godz. ok. 13:00 do ok. 17:00). W szczytach podróżuje zarówno młodzież szkolna jak i osoby dorosłe, dojeżdżające do pracy.

Opłaty za przejazd u poszczególnych przewoźników były zbliżona do siebie i wprost proporcjonalnie do długości tras. W lipcu 2026 r. za przejazd na trasie o długości:
- ok. 10 km należało zapłacić ok. 8 zł,
- ok. 15 km należało zapłacić ok. 10 zł,
- ok. 25 km należało zapłacić ok. 15 zł.

Powyższe ceny dotyczą biletów „normalnych" (bez ulgi).

Przewoźnicy świadczący usługi przewozowe na podstawie otrzymanych zezwoleń od Starosty Białogardzkiego funkcjonują na zasadach wolnorynkowych. W związku z powyższym, dostosowują opłaty za przejazdy biorąc pod uwagę konkurencję ze strony pozostałych przewoźników, koszty stałe oraz koszty zmienne dotyczące funkcjonowania przedsiębiorstwa, a także zysk. Należy założyć, że ww. poziom cen pokrywa wszystkie koszty i pozwala osiągnąć godziwy zysk. **W związku z powyższym, linie na których operują przewoźnicy należy uznać za rentowne**.

Podsumowując, przewozy realizowane były w sposób optymalny z punktu widzenia przewoźników. Na trasach gdzie podróżowało relatywnie mniej ludzi, przewoźnik określił odpowiednio większą cenę biletu aby zapewnić sobie rentowność linii. **Rozkłady jazdy były dopasowane do potrzeb mieszkańców, a częstotliwość odjazdów i przyjazdów autobusów zapewnia dostateczną obsługę ludności**.

Przewoźnik PKS Gryfice Sp. z o.o. operujący na 6 liniach na podstawie zawartej umowy operował na liniach uznanych za nierentowne, biorąc pod uwagę godziny

świadczenia usług transportowych. W związku z powyższym, otrzymywał dopłaty za każdy wozokilometr w następującej wysokości[15]:

1) linia Białogard – Karlino przez Trzebiele (1U) – 3,45 zł brutto,
2) linia Białogard – Białogard przez Karścino (2U) – 3,43 zł brutto,
3) linia Białogard – Białogard przez Lubiechowo (3U) – 3,41 zł brutto,
4) linia Sławoborze - Białogard przez Stanomino (4U) – 3,38 zł brutto,
5) linia Białogard – Białogard przez Kowaliki (5U) – 3,41 zł brutto,
6) linia Białogard – Białogard przez Osówko (6U) – 3,38 zł brutto.

Odnosząc się w tym miejscu do art. 22a ust 5. pkt 2. ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym[16] należy zaznaczyć, że do momentu sporządzania niniejszego Planu nie odnotowano skarg od pasażerów dotyczących godzin odjazdów lub częstotliwości kursów czy stosowanych taryf. Przeprowadzone kontrole przez pracowników Starostwa Powiatowego wykazały drobne uchybienia, np. zerwane czy niewidoczne rozkład jazdy.

[15] na podstawie art. 50 ust. 3) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
[16] uwzględnienie dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf

6. Wykaz linii komunikacyjnych przebiegających przez Powiat Białogardzki

Wymienione w tej części opracowania linie komunikacyjne przebiegają przez obszar Powiat Białogardzki, ale zezwolenie na ich funkcjonowanie wydał Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego. Analiza tych linii nie jest głównym tematem opracowania, jednak ich wykazanie obrazuje jaki jest ogólny ruch przewoźników samochodowych na terenie Powiatu. Dodatkowo, niżej wymienione połączenia stanowią uzupełnienie sieci połączeń, na których funkcjonowanie zezwolenie wydał Starosta Białogardzki.

Tab. 8. Wykaz linii komunikacyjnych przechodzących przez Powiat Białogardzki

Lp.	Przewoźnik	Nr zezwolenia	Linia komunikacyjna	Rodzaj przewozu
1.	Airbus Przewozy Pasażerskie Radosław Kossowski ul. Dąbrówki 8 75-055 Koszalin	32/81/3	Koszalin – Biesiekierz – Karlino	regularny
2.	Airbus Przewozy Pasażerskie Radosław Kossowski ul. Dąbrówki 8 75-055 Koszalin	32/81/1	Koszalin – Biesiekierz – Białogard	regularny
3.	Callidus Sp. z o.o. ul. Dzierżęcińska 52/2 75-669 Koszalin	32/168/1	Białogard – Waniorowo – Police	regularny specjalny
4.	Callidus Sp. z o.o. ul. Dzierżęcińska 52/2 75-669 Koszalin	32/168/2	Białogard – Czaplinek – Bobrowo – Drawsko Pomorskie	regularny specjalny
5.	Callidus Sp. z o.o. ul. Dzierżęcińska 52/2 75-669 Koszalin	32/168/3	Białogard – Kowalki – Koszalin	regularny specjalny
6.	Callidus Sp. z o.o. ul. Dzierżęcińska 52/2 75-669 Koszalin	32/168/4	Białogard – Karlino – Kołobrzeg	regularny specjalny
7.	DAN-WIT Daniel Witkowski ul. Grunwaldzka 9/11 78-320 Połczyn Zdrój	32/92/1	Połczyn Zdrój – Bolkowo – Białogard – Biesiekierz – Koszalin	regularny
8.	"KAMI" Kamila Starczyk Wrzosowo 15/1 78-114 Wrzosowo	32/11/1	Karlino – Wartkowo – Karwin – Karlino	regularny
9.	"KAMI" Kamila Starczyk Wrzosowo 15/1 78-114 Wrzosowo	32/11/2	Karwin – Wartkowo – Robuń – Gościnko – Karwin	regularny

10.	M-Bus Przewozy Pasażerskie Marek Tomicki ul. Diamentowa 18 78-113 Dygowo	32/48/1	Kołobrzeg – Karlino – Białogard	regularny
11.	Przewozy Autobusowe „ANIA” Anna Tabert ul. Krakowska 41 78-200 Białogard	32/171/3	Białogard – Karlino – Charzyno (LISNER)	regularny specjalny
12.	Przewozy Autobusowe „ANIA” Anna Tabert ul. Krakowska 41 78-200 Białogard	32/171/4	Białogard – Karlino – Kukinia (KORAL)	regularny specjalny
13.	Przewozy Pasażerskie Małgorzata Smukała ul. Nowowiejskiego 12/4 75-587 Koszalin	32/40/1	Koszalin – Białogard – Koszalin	regularny specjalny
14.	Przewozy Pasażerskie Sebastian Nowakowski Rosnowo 25/39 76-042 Rosnowo	32/61/1	Tychowo – Niedalino – Koszalin	regularny
15.	Przewóz osób „MADO” Marcin Lewandowski ul. Demokracji 8/13 78-320 Połczyn Zdrój	32/86/1	Białogard – Karlino – Kołobrzeg	regularny
16.	Przewóz osób „MADO” Marcin Lewandowski ul. Demokracji 8/13 78-320 Połczyn Zdrój	32/86/11	Połczyn Zdrój – Tychówko – Moczyłki – Białogard	regularny
17.	Przewóz osób „MADO” Marcin Lewandowski ul. Demokracji 8/13 78-320 Połczyn Zdrój	32/86/10	Połczyn Zdrój – Białogard – Kołobrzeg	regularny
18.	Usługi Przewozowe "PEGAZ" M. Kaźmierczak ul. Budowlana 9/34 78-100 Kołobrzeg	32/49/5	Gościno – Pobłocie Wlk. – Karścino – Kowańcz – Lubiechowo – Karlino (Homanit)	regularny specjalny
19.	Usługi Przewozowe "PEGAZ" M. Kaźmierczak ul. Budowlana 9/34 78-100 Kołobrzeg	32/49/4	Kołobrzeg – Wrzosowo – Karlino (Homanit)	regularny specjalny

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji ze Starostwa Powiatowego w Białogardzie

Z obserwacji autora Opracowania wynika, że ludność Powiatu korzysta z ww. połączeń regularnych również w celach przemieszczania się w granicach Powiatu. Najczęściej ludność korzysta z połączeń ze stolicy powiatu do stolic sąsiednich powiatów (Kołobrzeg, Świdwin, Koszalin, Szczecinek). Zdarzają się trasy krótsze, gdzie ludzie wsiadają w Białogardzie a wysiadają w okolicznych miejscowościach na terenie Powiatu. Należy zaznaczyć że podróżni nie kierują się tym kto wydał zezwolenie (Starosta czy Marszałek), a jedynie dogodnością trasy i oferty przewoźnika. Przewoźnicy operujący na połączeniach regularnych specjalnych wożą pracowników do przedsiębiorstw.

7. Osobowy transport kolejowy na terenie Powiatu Białogardzkiego

Przez obszar Powiatu Białogardzkiego przebiegają linie kolejowe, na których operuje jeden przewoźnik, który zatrzymuje się na obszarze Powiatu na co najmniej dwóch przystankach, a tym samym może potencjalnie świadczyć usługi przewozów dla lokalnej społeczności. Jest to:

POLREGIO S.A.
01-217 Warszawa
ul. Kolejowa 1

Za usługę transportu kolejowego w województwie zachodniopomorskim odpowiada:

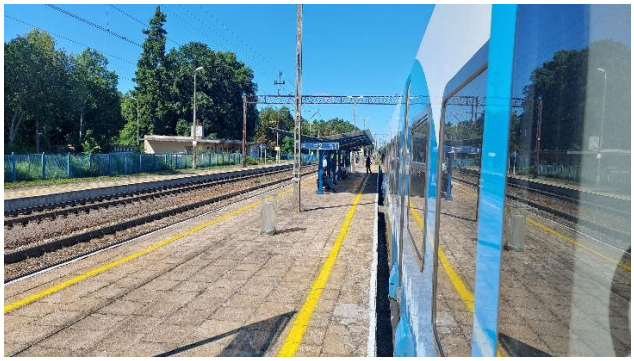
POLREGIO S.A.
Zachodniopomorski Zakład w Szczecinie
Plac Brama Portowa 1
70-225 Szczecin

Przewoźnik operuje na dwóch liniach kolejowych przebiegających przez teren Powiatu Białogardzkiego i przecinających się w mieście Białogard:

1) pierwszą jest **linia kolejowa nr 404 (Szczecinek - Kołobrzeg)**, która na terenie Powiatu przebiega z północnego zachodu na południowy wschód przez następujące stacje:
   - Tychowo → Podborsko → Białogard → Karlino → Daszewo,
2) drugą jest **linia kolejowa nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard)**, która na terenie Powiatu przebiega z północnego wschodu na południowy zachód przez następujące stacje:
   - Nosówko → Kościernica → Białogard → Czarnowęsy Pomorskie.

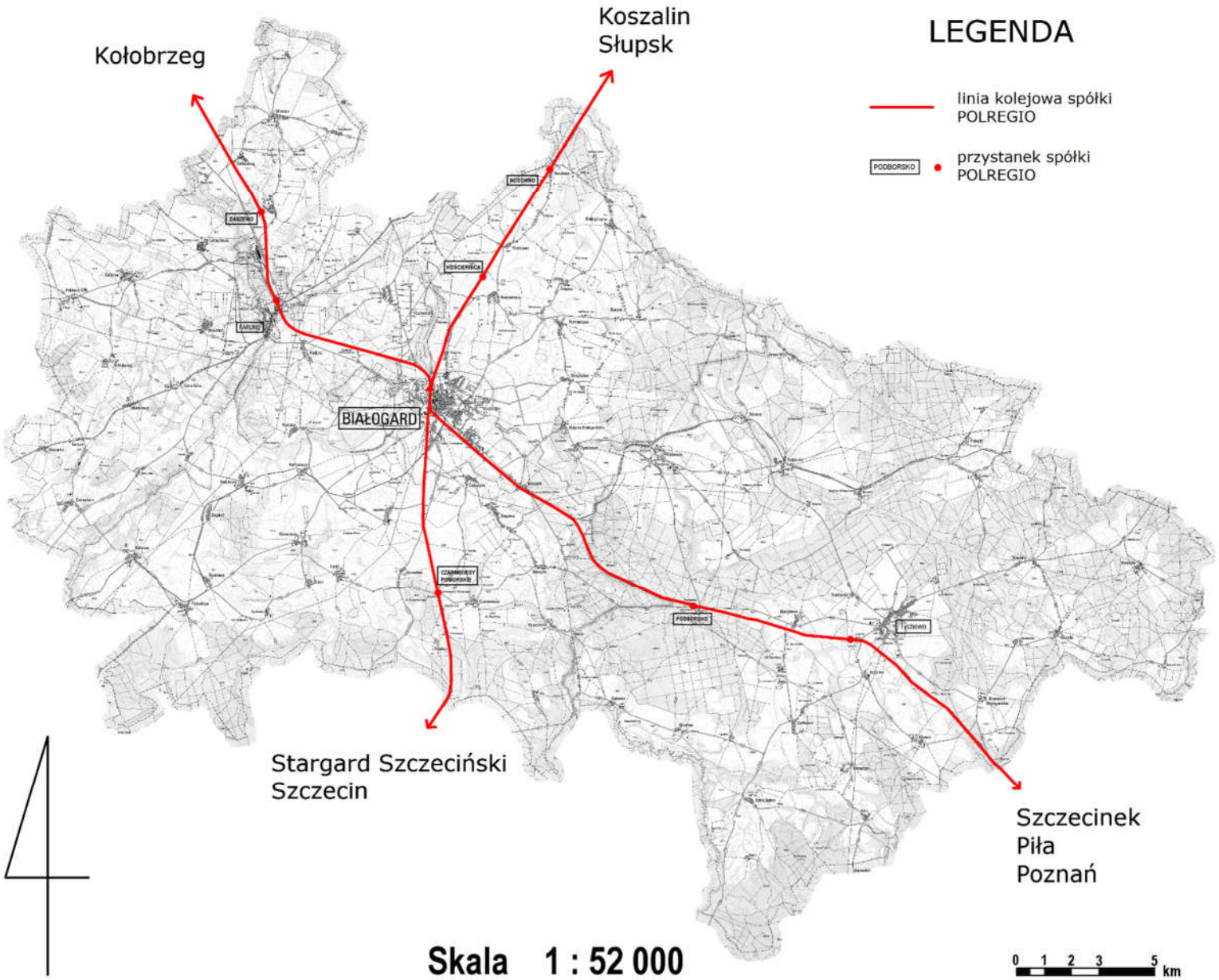
Przystanek kolejowy w miejscowości Nosówko





Źródło: zdjęcia własne autora Opracowania

Rys. 6. Wizualizacja linii spółki POLREGIO na mapie Powiatu Białogardzkiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego do 2026 roku (Plan Transportowy)*, str. 53

Poniżej wyszczególniono godziny odjazdu pociągów w dni powszednie **ze stacji Białogard do stacji Karlino oraz ze stacji Białogard do stacji Tychowo**. Czas przejazdu z Białogardu do Karlina wynosi ok. 7 minut, z Białogardu do Tychowa ok. 15 minut.

Lp.	kierunek: Karlino	kierunek: Tychowo
1	- 04:40	- 05:24
2	- 05:21	- 06:41
3	- 06:36	- 08:30
4	- 09:26	- 12:36
5	- 14:04	- 14:49
6	- 16:22	- 16:33
7	- 18:24	- 18:42
8	- 20:24	

Poniżej wyszczególniono godziny odjazdu pociągów w dni powszednie **ze stacji Karlino i ze stacji Tychowo do stacji Białogard**.

Lp.	z kierunku: Karlino	z kierunku: Tychowo
1	- 05:06	- 06:16
2	- 06:27	- 09:09
3	- 12:12	- 11:40
4	- 13:55	- 13:44
5	- 16:13	- 16:06
6	- 18:33	- 18:07
7	- 20:31	- 20:07
8	- 23:30	

Z analizy powyższych informacji wynika, że mieszkańcy Powiatu Białogardzkiego mogą w wygodny i szybki sposób dotrzeć pociągami spółki POLREGIO do stolicy powiatu, a także ze stolicy powiatu do stolic gmin. **Przepustowość infrastruktury kolejowej jest wystarczająca do obsługi mieszkańców Powiatu. Standar świadczonych usług kolejowych jest zadowalający. Nie odnotowano skarg podróżnych na warunki podróży**.

Podobna częstotliwość i czasy przejazdu występują w kursach na drugiej linii przebiegającej przez Powiat (linia kolejowa nr 202). Mieszkańcy Nosówka, Kościernicy i Czarnowęsów Pomorskich mogą w dogodny sposób dostać się pociągiem do Białogardu oraz wrócić z powrotem do swoich miejscowości. Czas przejazdu z Białogardu do Czarnowęsów Pomorskich wynosi ok. 7 minut, z kolei z Nosówka do Białogardu ok. 8 minut.

Koszty biletu „normalnego” między wybranymi stacjami w Powiecie Białogardzkim wynoszą:

- Tychowo – Białogard – ok. 12 zł,
- Karlino – Białogard – ok. 7 zł,
- Czarnowęsy Pomorskie – Białogard – ok. 7 zł,
- Nosówko – Białogard – ok. 8 zł.

Autor Planu poprosił spółkę POLREGIO o podanie liczby sprzedanych biletów na liniach przebiegających przez teren Powiatu w okresie od lipca 2025 r. do czerwca 2026 r. w podziale na miesiące oraz bilety różnej kategorii. Przedstawiciel Spółki poinformował, że informacje te traktowane są przez Spółkę jako dane handlowe i stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. W związku z powyższym, Spółka nie udostępnia takich informacji podmiotom zewnętrznym. **Autor Planu otrzymał informację dot. taboru obsługującego linie na obszarze Powiatu. Są to pojazdy: EN63A, EN63H, ED78 oraz 31WEbb**.

Przybliżone dane dotyczące przemieszczania się podróżnych dostępne są na stronie Urzędu Transportu Kolejowego[17]. Opublikowana tabela dot. dobowej wymiany pasażerów na stacjach kolejowych w Polsce w 2025 r. zawiera informacje dla stacji kolejowych w Powiecie Białogardzkim:

- Tychowo: od 50 do 99 osób,
- Podborsko: od 10 do 19 osób,
- Karlino: od 100 do 149 osób,
- Daszewo: od 10 do 19 osób,
- Nosówko: od 50 do 99 osób,
- Kościernica: od 10 do 19 osób,
- Czarnowęsy Pomorskie: od 20 do 49 osób.

Część z ww. pasażerów odbywało podróże zapewne także w granicach administracyjnych Powiatu. Autor nie wskazał wartości wymiany pasażerskiej na stacji Białogard, ponieważ uwzględniono w niej również liczbę podróżnych z pociągów dalekobieżnych.

Podsumowując, spółka POLREGIO jest istotnym przewoźnikiem dla mieszkańców Powiatu Białogardzkiego. Na odcinku przebiegającym przez Powiat Białogardzki, usługa przewoźnika kolejowego funkcjonuje prawidłowo. **Ceny biletów i czasy przejazdu są konkurencyjne w stosunku do przewoźników drogowych**.

Przez Powiat Białogardzki przebiegają połączenia kolejowe przewoźnika „PKP Intercity” Spółka Akcyjna. Posiada on jednak tylko jeden przystanek na terenie Powiatu (miasto Białogard). W związku z powyższym, świadczone przez tego przewoźnika kolejowe usługi przewozu osób nie mają znaczenia z punktu widzenia przemieszczania się ludności w granicach administracyjnych Powiatu.

[17] https://dane.utk.gov.pl/

Podsumowując, **na terenie Powiatu Białogardzkiego operują przewoźnicy w ramach czterech rodzajów przewozów** (nie uwzględniając przewozów specjalnych):

1) spółka POLREGIO operująca na 2 liniach w ramach przewozów kolejowych,
2) przewoźnik PKS Gryfice sp. z o.o. operujący na 6 liniach w ramach świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej,
3) trzech przewoźników świadczących usługi przewozowe w ramach 6 linii komunikacyjnych na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Białogardzkiego,
4) sześciu przewoźników operujących na 10 liniach regularnych w ramach linii przebiegających przez Powiat Białogardzki, na których funkcjonowanie wydał zezwolenie Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego.

Z powyższego zestawienia wynika, że system transportu osobowego na terenie Powiatu Białogardzkiego cechuje się różnorodnością. Sieć przewozów jest gęsta i dopasowana do potrzeb komunikacyjnych mieszkańców Powiatu.

8. Mobilność transportowa ludności między gminami Powiatu Białogardzkiego

W tym rozdziale zaprezentowano przemieszczanie się uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych do szkół oraz osób dorosłych dojeżdżających do pracy. Uwzględniono wyłącznie podróże między gminami Powiatu.

8.1. Dojazdy uczniów do szkół

W poniższych tabelach zaprezentowano statystykę dotyczącą uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych dojeżdżających do placówek edukacyjnych w roku szkolnym 2024/2025. Dane dotyczą uczniów dojeżdżających do szkół zlokalizowanych w gminach niebędących ich gminami zamieszkania.

Ciemniejsze pola oznaczają więcej przemieszczających się osób, jaśniejsze – mniej. Dla rozróżnienia gminy miejskiej Białogard i gminy wiejskiej Białogard przyjęto w nawiasie oznaczenie odpowiednio „m.” i „w.”.

Tab. 9. Dojeżdżający do szkół podstawowych z gmin Powiatu Białogardzkiego w roku szkolnym 2024/2025

		Gmina w której zlokalizowana jest szkoła podstawowa			
		Białogard (m.)	**Białogard (w.)**	**Karlino**	**Tychowo**
Gmina zamieszkania	**Białogard (m.)**		5	3	0
	Białogard (w.)	70		30	0
	Karlino	17	0		0
	Tychowo	18	0	0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Najwięcej uczniów szkół podstawowych przemieszczało się z gminy wiejskiej Białogard do gminy miejskiej Białogard (70 osób). Do szkół zlokalizowanych w gminie miejskiej Białogard podróżowali również uczniowie z gminy Karlino (17 osób) oraz gminy Tychowo (18 osób). Z gminy wiejskiej Białogard uczniowie przemieszczali się również do gminy Karlino (30 osób). Z gminy miejskiej Białogard do gminy wiejskiej Białogard oraz do gminy Karlino przemieszczało się zaledwie kilkoro uczniów (odpowiednio 5 i 3).

Tab. 10. Dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych z gmin Powiatu w roku szkolnym 2024/2025

		Gmina w której zlokalizowana jest szkoła ponadpodstawowa			
		Białogard (m.)	**Białogard (w.)**	**Karlino**	**Tychowo**
Gmina zamieszkania	**Białogard (m.)**		0	8	11
	Białogard (w.)	143		0	5
	Karlino	86	0		0
	Tychowo	83	0	0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Najwięcej uczniów szkół ponadpodstawowych przemieszczało się do gminy miejskiej Białogard (łącznie 312 osób). Z gminy wiejskiej Białogard było to 143 uczniów, z gminy Karlino 86 uczniów, a z gminy Tychowo 83 uczniów. Do szkół zlokalizowanych w gminie Karlino przemieszczało się 8 uczniów z gminy miejskiej Białogard, a do szkół z gminy Tychowo 11 uczniów z gminy miejskiej Białogard oraz 5 uczniów z gminy wiejskiej Białogard.

8.2. Dojazdy mieszkańców do pracy

Poniżej zaprezentowano wyniki Narodowego Spisu Powszechnego (NSP) z 2021 r. w zakresie dojazdów do pracy mieszkańców Powiatu Białogardzkiego do poszczególnych gmin Powiatu, ale niebędących ich gminami zamieszkania.

Dojeżdżający do pracy według definicji GUS to pracownicy najemni (zatrudnieni), których miejsce pracy znajduje się poza granicami administracyjnymi ich gminy zamieszkania. Dane zawarte w macierzy pozwalają na korelację miejsca zamieszkania z miejscem pracy na poziomie gminy.

Ciemniejsze pola oznaczają więcej przemieszczających się osób, jaśniejsze – mniej. Dla rozróżnienia części wiejskiej i miejskiej danej gminy przyjęto w nawiasie oznaczenie odpowiednio „m.” i „w.”.

Tab. 11. Dojeżdżający do pracy z gmin Powiatu Białogardzkiego (m. – miasto, w. – obszar wiejski)

		Gmina pracy					
		Białogard (m.)	**Białogard (w.)**	**Karlino (m.)**	**Karlino (w.)**	**Tychowo (m.)**	**Tychowo (w.)**
Gmina zamieszkania	**Białogard (m.)**		160	259	43	25	41
	Białogard (w.)	827		81	27	6	8
	Karlino (m.)	245	22		108	0	6
	Karlino (w.)	86	10	220		0	0
	Tychowo (m.)	61	3	0	0		63
	Tychowo (w.)	158	21	12	0	194	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z NSP 2021

Z tabeli wynika, że **gmina miejska Białogard (miasto Białogard) było w 2021 r. głównym miejscem pracy dla osób mieszkających w innych gminach Powiatu Białogardzkiego**. **Zdecydowanie najwięcej osób przemieszczało się do pracy z gminy wiejskiej Białogard do miasta Białogard (827 osób)**. Stosunkowo dużo osób przemieszczało się także z miasta Karlino (245 osób) oraz obszaru wiejskiego Tychowo (158 osób) do miasta Białogard. Drugą destynacją pod względem liczby przyjeżdżających osób do pracy było miasto Karlino. Z miasta Białogard przyjeżdżało w 2021 r. do tego miasta 259 osób, a z obszaru wiejskiego Karlino 220 osób. Do miasta Tychowo najwięcej osób przyjeżdżało do pracy z obszaru wiejskiego Tychowo (194 osoby). Jeżeli chodzi o obszary wiejskie, to do obszaru wiejskiego Białogard najwięcej osób do pracy przyjeżdżało z miasta Białogard (160 osób). Analogicznie, do obszaru wiejskiego Karlino najwięcej osób do pracy przyjeżdżało z miasta Karlino (108 osób), a do obszaru wiejskiego Tychowo najwięcej osób do pracy przyjeżdżało z miasta Tychowo (63 osoby).

9. Prognozy i zapotrzebowanie na przewozy drogowe do 2037 roku

Uwzględniając informacje z wcześniejszej części Opracowania, można wyciągnąć wnioski dotyczące zapotrzebowania na przewozy pasażerskie do 2037 roku.

Powiat Białogardzki, podobnie jak większość powiatów w kraju, charakteryzuje się systematycznym spadkiem liczby ludności. Taki trend utrzyma się w kolejnych latach. Wynika to przede wszystkim z małego (w ostatnich latach ujemnego) przyrostu naturalnego w Powiecie. Wpływ ma także tendencja młodych ludzi do wyjeżdżania z terenu Powiatu, w tym również rodzin z dziećmi.

Liczba młodzieży ze szkół średnich oraz starszych dzieci ze szkół podstawowych nieznacznie spadnie. W związku z tym nieznacznie spadnie zapotrzebowanie na przewozy wśród tej grupy mieszkańców Powiatu.

Należy założyć, że w dalszym ciągu pewna liczba osób pracujących będzie dojeżdżać do pracy korzystając z usług publicznego transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę dane statystyczne, będzie ich nieznacznie mniej w kolejnych latach.

Z dużym prawdopodobieństwem z usług lokalnych przewozów korzystać będą osoby starsze, szczególnie z mniejszych miejscowości, dla których prowadzenie auta stanowi spore wyzwanie. Statystyki GUS sygnalizują zwiększanie się tej grupy ludzi w całym kraju, w tym również na terenie Powiatu Białogardzkiego. Dokładnie widać to na piramidzie wieku z rozdziału 4.2. *Prognoza liczby mieszkańców Powiatu Białogardzkiego*. Co istotne, wydłuża się prognozowana długość życia Polaków, zarówno kobiet jak i mężczyzn w całym kraju. Zapotrzebowanie na usługi przewozów pasażerskich dla tej grupy wiekowej w Powiecie będzie zatem potencjalnie większe.

W rozdziale 4.6. *Rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej w Powiecie – generatory ruchu* wykazano lokalizację głównych placówek administracyjnych, edukacyjnych i medycznych na terenie Powiatu. Nie zakłada się w perspektywie do 2037 r. znaczącej zmiany lokalizacji tych placówek, w związku z czym kierunki podróży mieszkańców Powiatu będą zbliżone do obecnych.

Lokalizacja dużych zakładów pracy również się nie zmieni. Ewentualne utworzenie nowych zakładów pracy lub ich likwidacja w ciągu najbliższych 10 lat nie wpłynie w dużym stopniu na zmianę kierunków przemieszczania się ludności Powiatu.

Podsumowując, **zapotrzebowanie na przewozy drogowe do 2037 r. nie zmienią się znacząco. Zmienić może się struktura podróżujących. Więcej będzie podróżowało osób starszych, mniej młodzieży i dzieci**.

10. Sieć transportowa o charakterze użyteczności publicznej – wskazanie wariantów

10.1. Wariant podstawowy – obligatoryjny

Biorąc pod uwagę uwarunkowania zaprezentowane w niniejszym Planie Transportowym, **rekomenduje się w wariancie podstawowym pozostawienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Białogardzkiego w kształcie, jaki został przedstawiony w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego.**

Rys. 7. Linie o charakterze użyteczności publicznej uwzględnione w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego, czerwiec 2014, str. 128

Wykaz linii o charakterze użyteczności publicznej przebiegających przez Powiat i określonych w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego:

- Linia R1: Szczecin – Stargard Szczeciński – Łobez – Świdwin – Białogard – Koszalin – Sławno (linia nr 202 przewoźnika POLREGIO: Gdańsk Główny – Stargard)
- Linia R11: Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek
  (linia nr 404 przewoźnika POLREGIO: Szczecinek – Kołobrzeg)

Rolą Powiatu jest zapewnienie dowozu osób na trasach łączących miejscowość, w której znajduje się siedziba Powiatu z poszczególnymi siedzibami gmin.

Powiązania poszczególnych siedzib gmin z ośrodkiem centralnym (miasto Białogard) za pomocą linii kolejowych umożliwia dostęp do wszelkiego rodzaju usług publicznych, a także umożliwia dojazd do pracy i szkoły.

Gminy z terenu Powiatu Białogardzkiego będą miały za zadanie organizowanie regularnych przewozów na swoim terenie w taki sposób, aby umożliwić lokalnej społeczności dojazd do poszczególnych stacji kolejowych (zlokalizowanych w siedzibach gmin), które umożliwiają przemieszczanie się między gminami, do stolicy Powiatu i dalej – do stolicy Województwa.

W związku z powyższym, część graficzna Planu Transportowego dla Powiatu Białogardzkiego w wersji podstawowej zawiera linie kolejowe nr R1 i R11 (linia zielona, ciągła), w części przebiegającej przez Powiat Białogardzki.

Jednocześnie rekomenduje się utrzymanie zezwoleń na regularny przewóz osób, a także utrzymanie umowy z przewoźnikiem PKS Gryfice sp. z o.o. na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich. Drogowy przewóz osób stanowi pożądane uzupełnienie transportu kolejowego.

10.2. Wariant poszerzony – fakultatywny

Wariant ten zakłada uruchomienie przez Starostę Białogardzkiego trzech linii komunikacyjnych, na których odbywać się będą przewozy o charakterze publicznym, pod warunkiem podpisania odpowiednich porozumień z gminami i partycypowania w kosztach organizacji ww. linii. Są to następujące linie:

1) Tychowo – Trzebiszyn – Bukowo – Retowo – Bukówko – Dobrowo – Żytelkowo – Klępino – Białogard (oraz powrót)
2) Karlino – Białogard – Karlino
3) Białogard – Łęczynko – Żabiniec – Stanomino – Laski (oraz powrót)

Linie mają charakter fakultatywny i zaznaczone są linią niebieską przerywaną w części graficznej Planu. Wariant poszerzony zakłada realizację przewozów na liniach kolejowych z wariantu podstawowego oraz ww. trzech linii drogowych.

Powyższe linie zostaną uruchomione wyłącznie w przypadku:

1) **zaprzestania świadczenia przez przewoźnika kolejowego POLREGIO przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Białogardzkiego**
   i / lub
2) **rezygnacji obecnych przewoźników drogowych z realizacji usług przewozowych między stolicą powiatu (miasto Białogard) oraz stolicą gmin (miasto Karlino i miasto Tychowo).**

W drugim przypadku chodzi o przewoźników którzy świadczą usługi na podstawie wydanych zezwoleń oraz o przewoźnika PKS Gryfice sp. z o.o., który dodatkowo świadczy usługę w oparciu o umowę zawartą z Powiatem Białogardzkim.

Funkcjonowanie przewozów na terenie Powiatu Białogardzkiego w obecnym kształcie (transport kolejowy oraz transport drogowy) jest optymalny z punktu widzenia lokalnej społeczności. Mieszkańcy Powiatu mogą wybierać środek transportu w zależności od preferencji. Warto utrzymać taki stan rzeczy i w przypadku teoretycznej rezygnacji przewoźników z obsługi linii łączących stolicę Powiatu ze stolicami gmin, uruchomić przez Powiat przewozy o charakterze publicznym zapewniające ww. połączenia.

11. Sposób organizacji i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej to zgodnie z ustawą, powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze[18].

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie:

- gminy, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, jest gmina,
- powiatu, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, jest powiat,
- województwa, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim, jest województwo.

Województwo odpowiada za przewozy przekraczające granice powiatów na obszarze tego województwa, ale nie wykraczające poza województwo, powiaty odpowiadają za przewozy przekraczające gminy w powiecie, ale nie wychodzące poza granice powiatu, natomiast gminy – za przewozy wewnątrzgminne.

Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zdania organizatora wykonuje w przypadku:

- gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta,
- miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu,
- powiatu – starosta,
- województwa – marszałek województwa.

Możliwa jest również współpraca między gminami oraz między powiatami w organizowaniu publicznego transportu zbiorowego. Jednostki zawierają wtedy stosowne porozumienie, a organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest jedna z jednostek (gmina albo powiat).

Dodatkowo, istnieje możliwość organizacji publicznego transportu zbiorowego na zasadzie związku powiatowo-gminnego na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny. W takiej sytuacji organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest powiat.

[18] Art. 4, ust. 1, pkt 12) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1867)

Konieczność opracowywania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) dla powiatu w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej istnieje dla powiatu liczącego co najmniej 80 000 mieszkańców.

Jednocześnie, organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez Powiat odbywa się niezależnie od wymogów opracowania planu transportowego.

Powiat Białogardzki nie jest zobowiązany do opracowania Planu Transportowego (na koniec 2025 r. liczył ok. 43,5 tys. mieszkańców). Starosta Białogardzki postanowił jednak zbadać aktualną sytuację w zakresie regularnych przewozów regularnych na terenie Powiatu poprzez opracowanie niniejszego Planu.

Transport publiczny na obszarze powiatu może być kształtowany przez:

1) organizatora publicznego transportu zbiorowego (powiat),
2) operatorów publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorcę uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
3) przewoźnika (przedsiębiorcy) uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób.

Na moment sporządzania niniejszego Opracowania, transport publiczny w Powiecie Białogardzkim funkcjonował na zasadzie opisanej w pkt 2), 3) oraz w oparciu o zapisy Planu Transportowego dla Województwa Zachodniopomorskiego.

W ramach punktu 2) w dniu 09.01.2026 r. została zawarta umowa między Powiatem Białogardzkim a przedsiębiorcą PKS Gryfice sp. z o.o., której przedmiotem jest świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich w transporcie drogowym. Zakres umowy obejmuje 6 linii komunikacyjnych (szczegóły w Tabeli 6.), a także obowiązki operatora i organizatora. Umowa zawarta została na okres do 31.12.2026 r.

W nawiązaniu do powyższego, w dniu 28.01.2026 r. Powiat Białogardzki zawarł z Wojewodą Zachodniopomorskim umowę o dofinansowanie ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w latach 2026 – 2028 realizacji zadania polegającego na organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Z uwagi na fakt, że jedna z linii komunikacyjnych przekracza granicę pomiędzy Powiatem Białogardzkim i Świdwińskim, Powiat Białogardzki zawarł w dniu 13.02.2026 r. stosowne porozumienie z Powiatem Świdwińskim.

11.1. Organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu

W przypadku, gdy Powiat Białogardzki podejmie się organizowania przewozów o charakterze publicznym w wariancie poszerzonym, to zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym **podpisze z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego**. Podpisanie umowy poprzedzone będzie wyborem operatora w jednym z dwóch trybów:

1) ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320),
2) bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W przypadku Powiatu Białogardzkiego najkorzystniejszy tryb to bezpośrednie zawarcie umowy.

Jest to sposób najłatwiejszy z formalnego punktu widzenia, a zaproponowany poniżej wariant organizacji przewozów publicznych nie spowoduje przekroczenia rocznej wartości przedmiotu umowy w kwocie 1 000 000 euro oraz zapewni świadczenie usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie (ustawowy wymóg dla bezpośredniego zawarcia umowy).

Teoretycznie, istnieje kilka wariantów zorganizowania przewozów na terenie Powiatu Białogardzkiego:

1) można wybrać jednego operatora na całą sieć (3 linie autobusowe),
2) można podzielić Powiat na kilka stref i wybrać operatorów dla każdej z nich,
3) można potraktować każdą linię jako oddzielną „strefę” i wybrać operatora dla każdej z nich osobno.

Rekomenduj się aby Starostwo Powiatowe zastosowało wariant nr 3). W przypadku organizacji przez Powiat przewozów o charakterze publicznym (wariant rozszerzony) rekomenduje się nie wprowadzać dużych zmian w organizacji przewozów w stosunku do obecnie funkcjonujących. Pozwoli to każdej ze stron umowy przystosować się do nowej sytuacji prawnej.

Dokonując wyboru operatora w oparciu o tryb umowy bezpośredniej należy kierować się przede wszystkim dobrem pasażerów, a nie wyłącznie organizatora. Dlatego też wybór operatora powinien spełniać wszystkie niezbędne parametry, w tym techniczne.

Zintegrowanym węzłem przesiadkowym w publicznym transporcie zbiorowym dla Powiatu Białogardzkiego jest miasto Białogard.

11.2. Sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa, że 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 lub
2) przekazaniu operatorowi dopłaty od utraconych przychodów z tytułu obowiązku stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym, lub
3) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
4) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2) środki z budżetu państwa oraz inne środki publiczne.

Do źródeł finansowania określonych w pkt 1) należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe[19].

W wariancie podstawowym rekomenduje się zorganizowanie odpłatności przewozów na zasadzie dotychczasowej, tj. przewoźnik POLREGIO pobiera opłaty za przejazd bezpośrednio od pasażerów.

W wariancie poszerzonym istotną kwestią z punktu widzenia Starostwa będzie fakt, że rozpoczęcie organizowania przewozów równoznaczne będzie z uwzględnianiem wszystkich ulg do których upoważnieni są obywatele, zgodnie z Ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego[20]. **Równie ważne będzie finansowanie potencjalnych nierentownych linii**. Jednym z możliwych źródeł finansowania linii deficytowych w przewozach pasażerskich są środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej[21].

Powiatowe przewozy pasażerskie w dużym stopniu zaspokajają potrzeby mieszkańców poszczególnych gmin w tym zakresie. **W związku z powyższym, zasadna wydaje się partycypacja gmin w potencjalnych kosztach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Powiecie**.

[19] tekst jednolity Dz. U. z 2026 r. poz. 912
[20] tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 380
[21] na podstawie Ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

12. Pożądany standard systemu przewozu osób w Powiecie – kierunki rozwoju

Rola Starostwa Powiatowego w Białogardzie jako organizatora publicznego transportu zbiorowego (wariant poszerzony) zawierać się będzie w następujących zadaniach[22]:

1) badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
2) podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
3) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
   a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
   b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
   c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
   d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
   e) systemu informacji dla pasażera,
4) określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
5) ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
6) określanie 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,
7) określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
8) przygotowanie i przeprowadzanie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
9) zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
10) ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 915), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

[22] na podstawie Art. 15, ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

11) ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
12) wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Bez względu na fakt czy Powiat Białogardzki będzie organizatorem publicznego transportu zbiorowego (wariant poszerzony) czy też nie (wariant podstawowy), powinien zadbać o odpowiedni stan systemu regularnego przewozu osób.

Poniżej zaprezentowano działania, które możliwe są do realizacji przez Starostwo Powiatowe w perspektywie roku 2037 wyłącznie ze środków własnych. W przypadku otrzymania grantu bądź dofinansowania z innych źródeł (np. budżet centralny, środki Unii Europejskiej), możliwości finansowe Powiatu wzrosną. Będzie można wtedy poszerzyć zakres działań. W części dotyczącej wariantu poszerzonego, poniższe wytyczne należy traktować jako **pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej**, zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego[23].

12.1. Linie komunikacyjne, drogi

Zakłada się, że przebieg obecnie funkcjonujących linii komunikacyjnych został wypracowany przez lata, w związku z czym jest on dopasowany do potrzeb ludności. Starostwo Powiatowe powinno jednak wykonywać badania poziomu zapotrzebowania na regularny przewóz osób. Oprócz tego Powiat jako zarządca dróg powiatowych powinien zadbać o przyzwoity stan infrastruktury drogowej poprzez sukcesywne uzupełnianie ubytków, wykonywanie remontów cząstkowych, odpowiednie oznakowywanie, etc.

12.2. Przystanki

Gminy oraz Powiat powinny sukcesywnie wymieniać i remontować stare przystanki autobusowe położone przy drogach za które odpowiadają, w tym wprowadzać zadaszenie przystanków.

Proponuje się sukcesywną wymianę słupków przystankowych na wiaty w liczbie 10 sztuk na rok oraz remont istniejących przystanków posiadających zadaszenie. Koszt nowej wiaty przystankowej kształtuje się w przedziale od ok. 4 000 do ok. 30 000,00 zł za modele standardowe, w zależności od rodzaju, wielkości i materiałów, z których jest wykonana.

[23] Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684

Remont jest odpowiednio tańszy. Priorytetem powinny być miejsca z największą rotacją osób wsiadających i wysiadających.

Rekomenduje się utrzymywanie odpowiedniej liczby przystanków na drogach zgodnie z rzeczywistym zapotrzebowaniem ludności.

Przy założeniu realizacji wariantu poszerzonego, istotny dla Starostwa będzie fakt, iż Miasto Białogard pełni rolę zintegrowanego węzła przesiadkowego, co zostało wskazane w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien być zorganizowany w taki sposób, aby skomunikować linie powiatowe z liniami komunikacyjnym o zasięgu wojewódzkim (w przypadku Powiatu Białogardzkiego są to linie kolejowe).

W obrębie zintegrowanego węzła przesiadkowego Białogard powinny być tworzone:

- parkingi dla samochodów osobowych „Park and Ride" („parkuj i jedź"),
- miejsca postojowe z maksymalnym postojem do kilku minut dla osób odwożących pasażerów na pociąg lub autobus,
- miejsca postojowe dla rowerzystów.

12.3. Kasy, bilety, rozkłady jazdy

Przy założeniu realizacji wariantu poszerzonego, w Białogardzie powinna istnieć przynajmniej jedna kasa biletowa, gdzie istniałaby możliwość nabycia biletu na każdą z linii funkcjonujących w ramach publicznego transportu zbiorowego. Jest to szczególnie istotne dla osób starszych, dla których zakup biletu w sposób tradycyjny jest najbardziej wygodny.

Dodatkowo, w ramach sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera, powinna być tam dostępna informacja na temat wszystkich aktualnych połączeń, łącznie z informacją na temat operatora i rozkładem jazdy. Utrzymana powinna być w dalszym ciągu możliwość zakupu biletów u kierowców. Należy jednocześnie rozwijać możliwość zakupu biletów przez internet.

Rozkłady jazdy powinny być dostępne (i na bieżąco aktualizowane) na stronach internetowych Starostwa oraz na stronach poszczególnych przewoźników. W przyszłości rozważyć można także zlokalizowanie biletomatu w miejscu natężonego przepływu osób (np. w okolicy dworca PKP).

W okresie dwóch lat od obowiązywania nowego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (wariant poszerzony), warto zastanowić się nad wprowadzeniem tzw. „wspólnego biletu". Ewentualną decyzję w tym zakresie należałoby poprzedzić odpowiednią analizą dotyczącą zainteresowania podróżnych oraz rentowności przewoźników. W zależności od wyboru modelu, wspólny bilet mógłby funkcjonować na przejazdy na wybranych liniach lub jednocześnie na wszystkich.

12.4. Przewoźnicy

Organ powinien prowadzić analizy dotyczące realizacji przewozów na liniach, na które wydał zezwolenia. W ten sposób może monitorować stan dostosowywania oferty przewoźników do rzeczywistego zapotrzebowania lokalnej społeczności.

Należy również zadbać o prawidłowe dostosowanie rozkładów jazdy tak, aby każdy z przewoźników który operuje na tej samej trasie miał możliwość zabierania pasażerów. Przykładowo, autobusy operujące w ramach publicznego transportu zbiorowego odjeżdżają z przystanku o czasie nie krótszym niż 30 minut, jeden po drugim.

W przypadku realizacji wariantu poszerzonego należy zadbać o odpowiednie oznakowanie pojazdów, które realizują przejazdy w ramach tego wariantu. Chodzi o wyraźne odróżnienie tych pojazdów od pojazdów innych przewoźników. Zastosować można np. tabliczki informujące o trasie, umiejscowione za przednią szybą. Mogłyby mieć one odpowiedni kolor (np. niebieski) oraz wyraźny symbol (np. „U").

12.5. Osoby z niepełnosprawnościami oraz z ograniczoną zdolnością ruchową

Powszechność dostępu obywateli do usług publicznego transportu zbiorowego nie może wykluczać osób z niepełnosprawnościami lub z ograniczoną zdolnością ruchową. Brak lub niepełne dostosowanie transportu zbiorowego do potrzeb tych osób stanowi dla nich barierę w swobodnym przemieszczaniu się w granicach Powiatu. Tym samym stanowi ograniczenie w dostępie do leczenia, nauki, kultury, jest też przeszkodą w znalezieniu zatrudnienia. Z trudnościami spotykają się także osoby o ograniczonej zdolności poruszania się, w tym ludzie starsi, którzy m.in. mają problemy w korzystaniu z pojazdów wysokopodłogowych. W związku z tym proponuje się następujące rozwiązania:

- przynajmniej jedno miejsce parkingowe typu „koperta" w pobliżu przystanku autobusowego, zlokalizowanego w centrum stolicy każdej gminy,
- odpowiednie podjazdy do przystanków, wylewki do łatwego pokonywania krawężników, systematyczne uzupełnianie ubytków w chodnikach, pasy żółtych płytek ryflowanych pełniących rolę ostrzegawczą dla osób niewidomych i słabo widzących, zawieszanie rozkładów jazdy na odpowiedniej wysokości, aby osoby poruszające się na wózku inwalidzkim mogły je odczytać,
- wpływanie na przewoźników aby użytkowali tabor zdolny do przewozu osób z niepełnosprawnościami (np. przynajmniej jeden pojazd niskopodłogowy rano i jeden wieczorem na danej linii, systemy informacji wizualnej i głosowej w pojazdach, etc.), a także przeprowadzali dla pracowników kompleksowe szkolenia uświadamiające problemy osób niepełnosprawnych,
- oznaczenie na rozkładach jazdy kursów, które wykonywane są przez pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych lub z ograniczoną zdolnością ruchową.

12.6. Ochrona środowiska

Postępująca degradacja środowiska naturalnego w obszarze transportu drogowego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem pojazdów z wysoką emisję spalin, hałasem oraz uciążliwościami, takimi jak zatłoczone arterie komunikacyjne. Z drugiej strony natomiast eksploatowaniem przez przewoźników drogowych starych środków transportu, które nie spełniają aktualnych wymogów z zakresu ochrony środowiska.

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy podejmowanie działań zmierzających do ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, przede wszystkim poprzez określenie odpowiednich standardów dotyczących taboru. Powinny być one jednym z kryteriów decydujących przy wyborze określonego operatora.

Jest to szczególnie istotne z powodu lokalizacji na terenie Powiatu czterech obszarów Natura 2000 (3 Obszary Specjalnej Ochrony Siedlisk, 1 Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków)[24]:

- Dorzecze Parsęty PLH320007,
- Dolina Radwi, Chocieli i Chotli PLH320022,
- Warnie Bagno PLH320047,
- Ostoja Drawska PLB320019.

Na terenie Powiatu nie ustanowiono parków narodowych, parków krajobrazowych ani obszarów chronionego krajobrazu, ale powołano 3 rezerwaty oraz ustanowiono 23 użytki ekologiczne. Na terenie Powiatu występuje 57 pomników przyrody. Największa ich liczba znajduje się na terenie miasta Białogard.

Ochrona środowiska w zakresie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego w miejsce samochodu osobowego w dojazdach do pracy, szkoły oraz do placówek publicznych. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Od 1 stycznia 2021 r. obowiązuje w Unii Europejskiej norma Euro 6D ISC-FCM, która zakłada m.in. montowanie w samochodach aparatury nadzorującej realne zużycie paliwa. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego Powiatu Białogardzkiego, rekomenduje się w regularnym przewozie osób korzystanie z autobusów spełniających bardziej wymagające normy ochrony środowiska. Realizacja publicznego transportu zbiorowego taborem spełniającym odpowiednie wymagania środowiskowe podwyższy standard transportu publicznego na obszarze Powiatu, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Dodatkowo, istnieją bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, np. biodiesel lub gaz ziemny (CNG). Proekologiczną alternatywą jest także zastosowanie napędu elektrycznego, wodorowego czy hybrydowego. Autobusy elektryczne, poza zerową emisją spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

[24] Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Białogardzkiego do roku 2030, str. 9

Transport publiczny, który sprzyja środowisku naturalnemu to także wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie. Przekłada się to między innymi na mniejsze zużycie paliwa oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Na poprawę jakości środowiska naturalnego duży wpływ ma także popularyzacja przewozów kolejowych. Na terenie Powiatu Białogardzkiego funkcjonuje stosunkowo gęsta sieć kolejowa, co wykazano w Rozdziale 7. *Osobowy transport kolejowy na terenie Powiatu Białogardzkiego*. Większa liczba podróżujących koleją to mniej samochodów na ulicach oraz mniejsza emisja spalin i hałasu.

12.7. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym

Zgodnie z art. 32 ust. 1 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych[25], Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad opracowuje plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T[26], na okres nie krótszy niż 5 lat.

Plan określa liczbę i miejsce położenia ogólnodostępnych stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego, z uwzględnieniem punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), niezbędnych do pokrycia zapotrzebowania na paliwa alternatywne w pojazdach poruszających się po drogach sieci bazowej TEN-T.

W województwie zachodniopomorskim zlokalizowanych jest 20 takich stacji. Najbliżej Powiatu Białogardzkiego znajdują się stacje przy drodze krajowej S6:

- Tymień (2 stacje, po jednej w kierunku Koszalina i Szczecina) – odległość ok. 38 km od Białogardu,
- Jarkowo (2 stacje, po jednej w kierunku Koszalina i Szczecina) – odległość ok. 45 km od Białogardu.

Żadna ze stacji nie znajduje się na obszarze Powiatu, w związku z czym nie wskazuje się linii komunikacyjnych w Powiecie Białogardzkim, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

[25] *Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*, t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 834, 1006
[26] Plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz punktów tankowania wodoru na Miejscach Obsługi Podróżnych na sieci TEN-T

13. Monitoring publicznego transportu zbiorowego i aktualizacja Planu Transportowego

Jednym z celów planu transportowego jest określenie zasad organizacji rynku przewozów w perspektywie wieloletniej. W związku z powyższym, w przypadku wariantu poszerzonego, rekomenduje się podjęcie następujących działań:

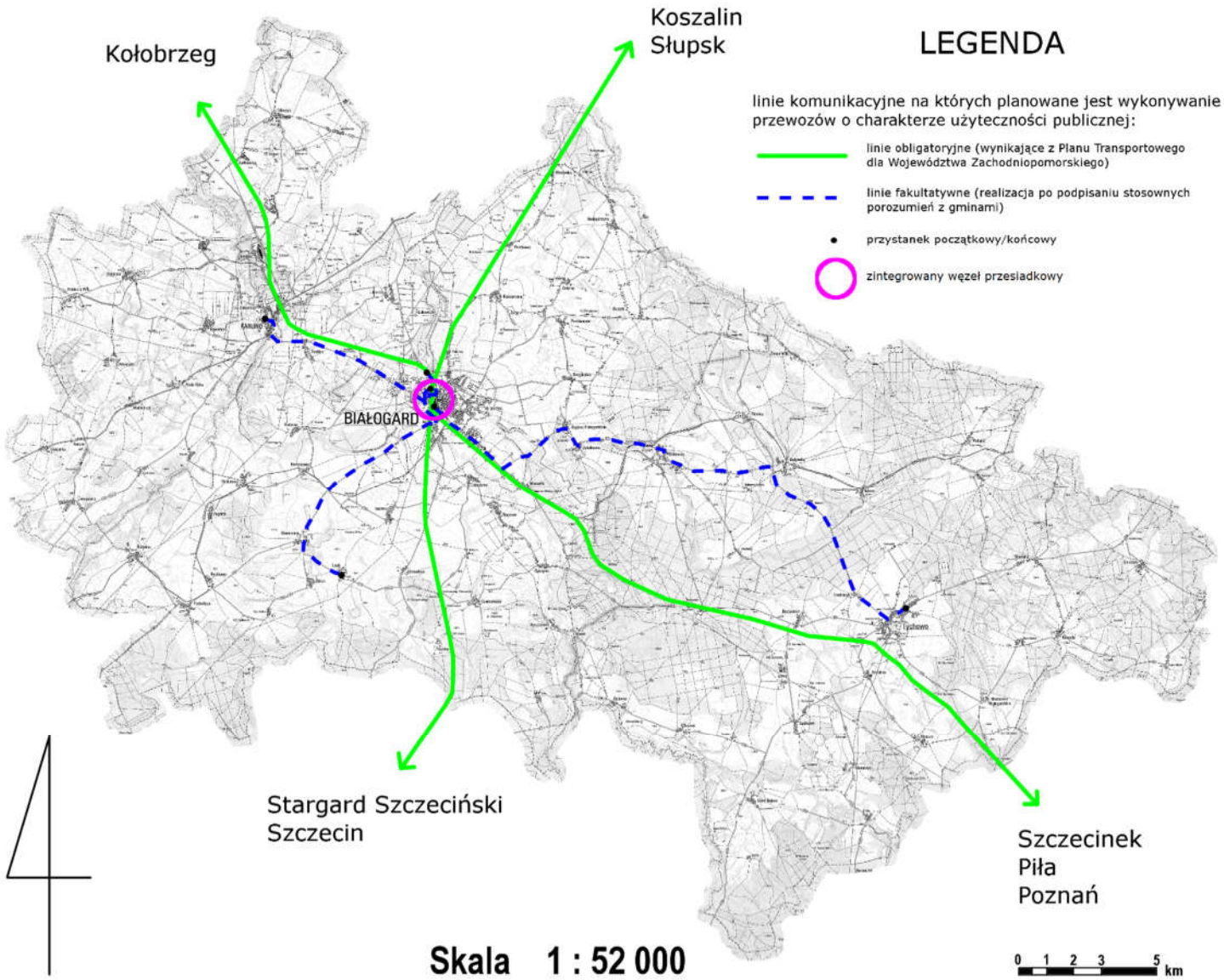
1. Prowadzenie raz do roku aktywnego monitoringu publicznego transportu zbiorowego, np. w postaci ankietowania podróżnych. Pasażerowie wypełnialiby ankiety w środkach komunikacji. W ten sposób byłaby możliwość sprawdzenia czy podróżni widzą potrzebę wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego.
2. Badanie napełnienia pojazdów na poszczególnych liniach komunikacyjnych.
3. Kontrolowanie prawidłowości w realizowaniu umów przez operatorów, w tym sposób oznakowania pojazdów, stosowanie ulg ustawowych, godziny przyjazdów i odjazdów.

Ewentualną aktualizację Planu Transportowego umożliwia art. 11. ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym[27].

Wpływ na podjęcie decyzji o aktualizacji Planu mogą mieć np. zmiany miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin lub wydawane / aktualizowane dokumenty strategiczne. Znaczenie w tym kontekście będą miały również decyzje organów nadrzędnych, zarówno wojewódzkich jak i centralnych (np. Ministerstwa Infrastruktury). Aktualizację Planu proceduje się w taki sam sposób jak Plan właściwy, tj. będzie wymagana stosowna uchwała Rady Powiatu Białogardzkiego.

[27] Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji

14. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego



Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego do 2026 roku (Plan Transportowy)*, str. 86

Spis Tabel

Tab. 1. Wybrane dane statystyczne Powiatu Białogardzkiego w latach 2022, 2023, 2024 i 2025
Tab. 2. Dane komunikacyjne dla Powiatu Białogardzkiego i Województwa Zachodniopomorskiego w 2024 r.
Tab. 3. Charakterystyka gmin Powiatu Białogardzkiego (porównanie dla lat 2024 i 2025)
Tab. 4. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Białogardzkiego będących w zarządzie ZDP
Tab. 5. Wykaz lokalizacji przystanków przy drogach powiatowych Powiatu Białogardzkiego
Tab. 6. Zestawienie przewoźników oraz wykaz linii komunikacyjnych na terenie Powiatu Białogardzkiego
Tab. 7. Wykaz linii komunikacyjnych specjalnych w Powiecie Białogardzkim
Tab. 8. Wykaz linii komunikacyjnych przechodzących przez Powiat Białogardzki
Tab. 9. Dojeżdżający do szkół podstawowych z gmin Powiatu Białogardzkiego w roku szkolnym 2024/2025
Tab. 10. Dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych z gmin Powiatu w roku szkolnym 2024/2025
Tab. 11. Dojeżdżający do pracy z gmin Powiatu Białogardzkiego (m. – miasto, w. – obszar wiejski)

Spis Rysunków

Rys. 1. Piramida wieku mieszkańców Powiatu Białogardzkiego (stan na 2025 r.)
Rys. 2. Dostępność oferty regularnego transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim
Rys. 3. Wybrane rodzaje obiektów użyteczności publicznej w Powiecie Białogardzkim
Rys. 4. Sieć drogowa na terenie Powiatu Białogardzkiego
Rys. 5. Istniejące linie regularne na terenie Powiatu Białogardzkiego w wersji graficznej
Rys. 6. Wizualizacja linii spółki POLREGIO na mapie Powiatu Białogardzkiego
Rys. 7. Linie o charakterze użyteczności publicznej uwzględnione w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego