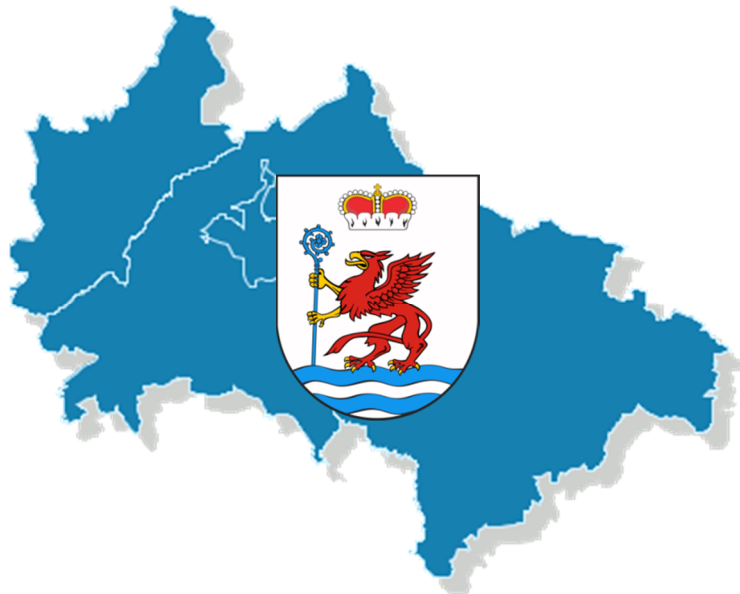


Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla Powiatu Białogardzkiego do 2026 roku
(Plan Transportowy)

- PROJEKT do konsultacji społecznych -



Białogard, sierpień 2016 – marzec 2017

Spis treści

Spis treści	2
1. Wstęp	3
2. Słownik pojęć użytych w Opracowaniu	5
3. Zgodność Planu Transportowego z przepisami prawa oraz dokumentami strategicznymi	7
4. Charakterystyka Powiatu Białogardzkiego	11
4.1. Ogólne dane o Powiecie	11
4.2. Opis poszczególnych gmin Powiatu	17
4.3. Rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej – generatory ruchu	20
5. Obecny system regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Białogardzkiego	25
5.1. Sieć drogową na terenie Powiatu	25
5.2. Przystanki na terenie Powiatu	29
5.3. Przewoźnicy operując na terenie Powiatu, linie komunikacyjne i tabor	33
5.3.1. Przewoźnicy	33
5.3.2. Wykaz zezwoleń wraz z liniami komunikacyjnymi dla przedsiębiorstw operujących w granicach Powiatu Białogardzkiego	34
5.3.3. Tabor	37
5.4. Charakterystyka przewozów	39
6. Wykaz linii komunikacyjnych przebiegających przez Powiat Białogardzki	43
7. Osobowy transport kolejowy na terenie Powiatu Białogardzkiego	46
8. Transport publiczny w Powiecie w kontekście dokumentów planistycznych	54
9. Preferencje podróżnych – analiza ankiet	58
9.1. Osoby pracujące	59
9.2. Młodzież ze szkół ponadgimnazjalnych	62
10. Podróże mieszkańców Powiatu do pracy w 2011 r.	65
11. Prognozy, preferencje i zapotrzebowanie na przewozy drogowe do 2026 roku	66
12. Sieć transportowa o charakterze użyteczności publicznej – analiza wariantów	67
13. Sposób organizacji i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej	69
13.1. Organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu	71
13.2. Sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego	74
14. Pożądany standard systemu przewozów osobowych w Powiecie – kierunki rozwoju	76
15. Monitoring publicznego transportu zbiorowego i aktualizacja Planu Transportowego	85
16. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego do 2026r.	86
Spis Tabel	87
Spis Rysunków	88

1. Wstęp

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego (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.

Cel główny realizowany będzie poprzez wypełnianie celów szczegółowych, które określone są przede wszystkim w następujących rozdziałach:

- 11. Sposób organizacji i finansowania przewozów o charakterze publicznym

- 12. Pożądany standard usług przewozowych w Powiecie – kierunki rozwoju

Realizacja opisanych postulatów przyczyni się do poprawy jakości systemu transportowego w Powiecie Białogardzkim i zapewni jego rozwój w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego stanowi decydujący czynnik wpływający na jakość życia mieszkańców oraz rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym, stąd istotne jest zadbanie o optymalny stan tego systemu na obszarze Powiatu.

Plan Transportowy jest zgodny z dokumentami strategicznymi różnych szczebli, co zostanie wykazane w kolejnym rozdziale.

Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dot. przedmiotowego Planu Transportowego, powinien on posiadać określoną perspektywę czasową, tj. do 2026 roku. W związku z powyższym, wszelkie prognozy zawarte w niniejszym opracowaniu sięgają roku 2026.

Niniejszy Plan Transportowy, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 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,
- Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,

¹ patrz: art. 12. ustawy

- Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
b) w części graficznej:
- Rysunek/mapę przedstawiającą sieć komunikacyjną w granicach Powiatu, na terenie którego ma odbywać się przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Dodatkowe uwagi wniesione podczas opracowywania Planu w protokołach oraz na spotkaniach ze Zleceniodawcą zostały uwzględnione w niniejszym opracowaniu.

Działając na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym od dnia **xx.xx.xxxx** do dnia **xx.xx.xxxx** projekt Planu został ogłoszony w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Białogardzkiego (konsultacje społeczne projektu Planu Transportowego).

W dniu **xx.xx.xxxx** odbyło się spotkanie podsumowujące Plan, na którym przedstawiono uwagi/wnioski do Planu.

W dniu **xx.xx.xxxx** na stronie Powiatu Białogardzkiego ogłoszony został Raport z konsultacji społecznych projektu Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego.

Dnia **xx.xx.xxxx** Plan Transportowy został uchwalony Uchwałą Nr **xxxxx** przez Radę Powiatu w Białogardzie. W dniu **xx.xx.xxxx** Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego został opublikowane w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

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 operujących na terenie Powiatu,
- ankiety przeprowadzone wśród pracowników firm i uczniów szkół ponadgimnazjalnych z terenu Powiatu,
- obserwacje, wywiady, zdjęcia wykonane przez autora opracowania.

Dane statystyczne oraz pozostałe informacje ujęte w Planie Transportowym pochodzą najczęściej z 2015 roku. W przypadkach kiedy statystyka publiczna nie zawierała danych z 2015 r., posłużono się danymi z roku 2014. Dla zobrazowania trendów badanych zjawisk autor oparł się również o dane z lat wcześniejszych, np. z 2008 i 2011 roku.

Ileokroć 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.

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

2. Słownik pojęć użytych w Opracowaniu²

- **autobus** – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą³; klasyfikacja autobusów określona przepisami unijnymi zawarta w dyrektywie 2001/85/WE wprowadza następujące klasy autobusów⁴:

a) dla pojazdów o pojemności od 22 osób łącznie z kierowcą:

- klasa I: pojazdy z miejscami siedzącymi oraz obszarami do stania, umożliwiającymi przewóz pasażerów na trasach o dużej liczbie przystanków (autobusy miejskie)

- klasa II: pojazdy przeznaczone przede wszystkim do przewozu pasażerów na miejscach siedzących z pewnymi obszarami do stania (autobusy międzymiastowe)

- klasa III: pojazdy tylko z miejscami siedzącymi (autokary)

b) dla pojazdów o pojemności poniżej 22 osób łącznie z kierowcą:

- klasa A: pojazdy z miejscami siedzącymi oraz obszarami do stania,

- klasa B: pojazdy tylko z miejscami siedzącymi.

Do opisów technicznych przyjęto również umowną klasyfikację pojazdów określającą ich wielkość⁵:

- MINI: pojazdy o długości do 7,5 m,

- MIDI: pojazdy o długości 7,5 – 10,5 m,

- MAXI: pojazdy o długości 10,5 – 13 m,

- MEGA: pojazdy o długości ponad 13 m;

- **krajowy transport drogowy** – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, 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 lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga 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,

² Większość definicji sporządzono na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz. U. z 2016 r. poz. 1907 z póź. zm., Art. 4; definicje zaczerpnięte z innych źródeł posiadają odpowiednie odnośniki

³ ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 128, Art. 2., ust. 41

⁴ Klasyfikacja autobusów, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, www.igkm.pl

⁵ Klasyfikacja autobusów..., op. cit.

który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁶

- **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 1370/2007⁷

- **pasażerski transport publiczny** – usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły⁸

- **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** – podmiot stosunków cywilno-prawnych prawa polskiego wyposażony w autonomię decyzji prawnych, ekonomicznych i finansowych realizujący działalność określoną w statucie opisującym cel i zasady działania podmiotu; także osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą w oparciu o przepisy ustawy o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity Dz.U. z 2016 poz. 1829)⁹

- **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 i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 915)

- **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 (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 128), 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

⁶ ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 z późn. zm.), Art. 4.

⁷ ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie..., op. cit.

⁸ Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, Artykuł 2: Definicje

⁹ Słownik wybranych pojęć, GUS

3. Zgodność Planu Transportowego z przepisami prawa oraz dokumentami strategicznymi

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

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym,
- Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego,
- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 z późn. zm.),
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1907 z późn. zm.),
- ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. 1138 z późn. zm.),
- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 915.),
- rozporządzenie 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),
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 Roku (z perspektywą do 2030 roku),
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego,
- Strategia Rozwoju Powiatu Białogardzkiego na lata 2016 – 2025.

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

Celem rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego jest określenie w jaki sposób właściwe organy¹⁰ (przy zachowaniu zasad prawa wspólnotowego) mogą podejmować działania w sektorze pasażerskiego transportu publicznego w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej. Wspomniane usługi mają charakteryzować się m.in. bardziej masowym charakterem, większym bezpieczeństwem, wyższą jakością lub niższą ceną niż usługi świadczone tylko na zasadach rynkowych. Do podstawowych warunków zawartych w rozporządzeniu należą:

- konieczność zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych pomiędzy właściwym organem a podmiotem, który ma świadczyć usługę publiczną w zakresie transportu pasażerskiego, w której zawarte powinny być: zobowiązania podmiotu świadczącego usługi publiczne, obszar geograficzny

¹⁰ organ publiczny lub grupa organów publicznych, tj. organizator publicznego transportu zbiorowego

objęty publicznym transportem pasażerskim, parametry według których obliczane będą ewentualne rekompensaty, rodzaj i zakres wszelkich ewentualnie przyznanych praw wyłącznych¹¹, zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług czy zasady podziału przychodów ze sprzedaży biletów,

- określenie sposobów udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych,
- określenie zasad mających zastosowanie do przyznawania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) jest krajowym średniookresowym dokumentem planistycznym, który wskazuje cele i nakreśla kierunki rozwoju transportu w Polsce. Poza realizacją celów długookresowej oraz średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju, Strategia Rozwoju Transportu uwzględnia cele i priorytetowe kierunki działań zidentyfikowane w strategicznych dokumentach krajowych oraz unijnych (np. *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu Europa 2020*). Ponadto, zakłada kontynuację zamierzeń wskazanych w aktualnych krajowych dokumentach planistycznych sektora transportu, a także uwzględnia trendy oraz kierunki zmian wskazywane w sektorowych i horyzontalnych dokumentach unijnych.

Głównym celem krajowej polityki transportowej jest *zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym*. Cel główny ma zostać zrealizowany poprzez realizację dwóch celów strategicznych: *Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego oraz Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych*. Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie do 2020 r. i dalszej wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

- cel szczegółowy 1: *stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej,*
- cel szczegółowy 2: *poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,*
- cel szczegółowy 3: *poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów,*
- cel szczegółowy 4: *ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,*
- cel szczegółowy 5: *zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.*

Podstawowym celem *planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego* 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 można zaliczyć:

- odpowiedni standard usług,

¹¹ prawo dające podmiotowi świadczącemu usługi publiczne możliwość świadczenia niektórych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na danej trasie, w danej sieci lub na danym obszarze z wyłączeniem innych takich podmiotów świadczących usługi, 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, Artykuł 2: Definicje

- 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 województwa, natomiast przedmiotowo:

- 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.

Strategia Rozwoju Powiatu Białogardzkiego na lata 2016 - 2025 stanowi główny dokument samorządu powiatowego określający obszary, cele i warunki interwencji polityki rozwoju w granicach kompetencji władz Powiatu. Strategia uwzględnia potrzeby i oczekiwania całej wspólnoty lokalnej oraz promuje imperatyw współpracy pomiędzy samorządem a sektorem gospodarczym, organizacjami pozarządowymi i wieloma instytucjami, od których aktywności zależy realizacja licznych celów Strategii. Powiat Białogardzki uznał potrzebę przygotowania dokumentu Strategii Rozwoju Powiatu Białogardzkiego do 2025 roku w związku z nowym okresem programowania funduszy strukturalnych na lata 2014-2020. Decyzja jest również motywowana kończącym się okresem obowiązywania obecnej Strategii Rozwoju Powiatu Białogardzkiego na lata 2000 – 2015 i koniecznością refleksji nad nowymi kierunkami rozwoju Powiatu¹².

Misją samorządu Powiatu Białogardzkiego jest zapewnienie warunków umożliwiających:

- wykorzystanie walorów środowiska naturalnego dla zrównoważonego rozwoju Powiatu, w tym rozwoju turystyki,
- wzmocnienie przedsiębiorczości mieszkańców dla zwiększenia wzrostu gospodarczego,
- pobudzanie aktywności społecznej mieszkańców dla wzmocnienia ich partycypacji w odpowiedzialności za rozwój Powiatu.

Misja realizowana będzie przez 16 celów strategicznych, do których zalicza się m.in.:

- Cel strategiczny 1. Aktywizacja rozwoju gospodarczego w Powiecie
- Cel strategiczny 2. Rozwój zatrudnienia i zamożności mieszkańców Powiatu
- Cel strategiczny 3. Poprawa warunków do rozwoju turystyki oraz promocji Powiatu Białogardzkiego

¹² Strategia Rozwoju Powiatu Białogardzkiego na lata 2016 – 2025, str. 3

- Cel strategiczny 8. Podnoszenie jakości kształcenia
- Cel strategiczny 9. Wyrównywanie szans edukacyjnych
- Cel strategiczny 10. Oferta edukacyjna dostosowana do współczesnego rynku pracy
- Cel strategiczny 12. Rozwój sfery kultury i dziedzictwa kulturowego
- Cel strategiczny 13. Wykorzystanie warunków do uprawiania sportu i rekreacji na terenie Powiatu Białogardzkiego

Optymalny i dobrze zorganizowany publiczny transport zbiorowy na terenie Powiatu przyczyni się w pośredni sposób do realizacji ww. celów strategicznych:

- usprawni przemieszczanie się ludności z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i z powrotem (Cel strategiczny 1. i 2.),
- przyczyni się do rozwoju turystyki (Cel strategiczny 3.),
- umożliwi bardziej dopasowany dowóz uczniów do szkół (Cel strategiczny 8., 9. i 10.),
- umożliwi rozwój sfery kultury (Cel strategiczny 12.),
- ułatwi uprawianie sportu i rekreację (Cel strategiczny 13.).

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. Zajmuje powierzchnię ok. 84,5 tys. ha, zamieszkuje go ok. 48,5 tys. mieszkańców (2015 r.), średnia gęstość zaludnienia dla całego Powiatu wynosi 58,2 osób/km². Użytki rolne zajmują 49,7% powierzchni Powiatu, z czego 74% to grunty orne. Pozostałą część tworzą łąki i pastwiska. Lasy i grunty leśne zajmują 43,7% powierzchni Powiatu, co jest wartością powyżej średniej dla województwa (35,4%). Grunty zurbanizowane, pozostałe grunty i nieużytki stanowią 6,4% powierzchni Powiatu¹³. Równina Białogardzka, na której leży powiat, usytuowana jest między dwoma bardzo atrakcyjnymi krainami geograficznymi: Pobrzeżem Słowińskim a Pojezierzem Drawskim. W skład Powiatu wchodzi 4 gminy: Białogard (gmina miejska), Karlino, Tychowo (gminy miejsko-wiejskie) oraz Białogard (gmina wiejska).

W Tabeli 1. przedstawiono wybrane dane statystyczne dla Powiatu Białogardzkiego. Dla ukazania trendu posłużono się danymi za lata 2008, 2011, 2014 i 2015.

Tab. 1. Wybrane dane statystyczne Powiatu Białogardzkiego w latach 2008, 2011, 2014 i 2015

Badana charakterystyka	2008	2011	2014	2015
SPOŁECZEŃSTWO				
Ludność	48 297	49 303	48 679	48 448
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	54,8	54,1	55,9	57,1
Przyrost naturalny na 1000 ludności	1,7	0,1	-2,0	-1,3
Gęstość zaludnienia (ludność na 1 km ²)	57	58	58	57
INFRASTRUKTURA SPOŁECZNA				
Złobki	-	-	3	4
Przedszkola (bez specjalnych) ^a	16	20	23	19
Szkoły podstawowe	13	13	13	13
Gimnazja	10	13	14	14
Licea ogólnokształcące ^b	4	5	5	5
Technika ^b	5	5	6	6
Przychodnie ogółem	22	20	26	27
Biblioteki i filie	9	9	10	10
Kina	0	1	1	1
Muzea	2	2	2	2

¹³ Strategia rozwoju Powiatu Białogardzkiego na lata 2016-2025, str. 4 i 6

RYNEK PRACY				
Pracujący ogółem	8 323	8 112	8 005	8 058
Bezrobotni zarejestrowani	5 196	4 779	4 470	4 087
Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	28,2	27,7	27,3	25,4
Podmioty gospodarki narodowej wg klas wielkości (na podst. wpisu do rejestru REGON):				
a) do 9 osób	4 742	4 629	4 682	4 654
b) 10-49 osób	137	143	164	156
c) 50-249 osób	34	31	30	29
d) 250-999 osób	0	2	3	3
e) 1000 osób i powyżej	0	0	0	0
TURYSTYKA				
Obiekty noclegowe (całoroczne)	2	3	4	4
Udzielone noclegi	19 292	15 540	21 814	21 758
TRANSPORT				
Samochody osobowe	15 725	21 898	27 786	29 924
Autobusy	68	94	111	117

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Portretu terytorialnego Powiatu Białogardzkiego* oraz *Bank Danych Lokalnych*, GUS oraz informacji ze Starostwa Powiatowego w Białogardzie

^a w tym oddziały w szkołach podstawowych i punkty przedszkolne

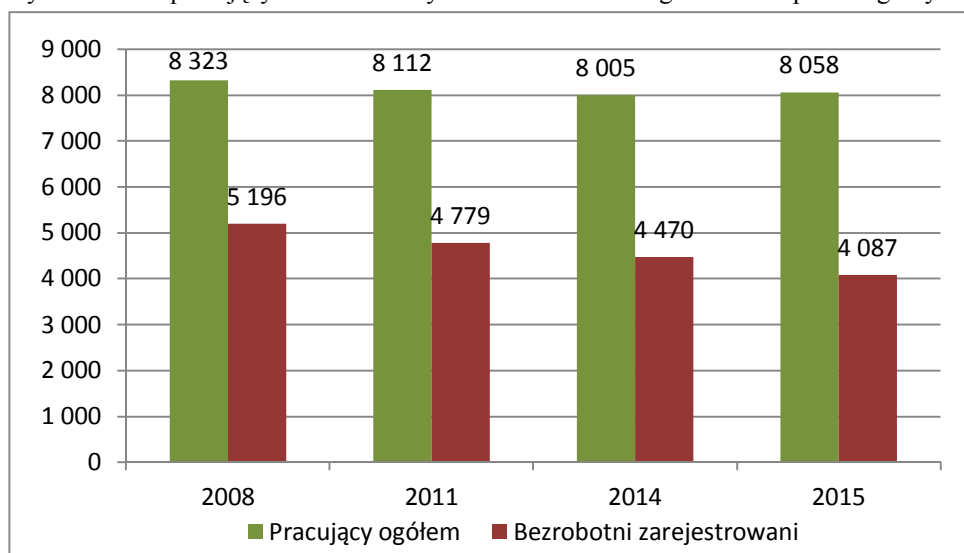
^b dla młodzieży, bez specjalnych

Powiat Białogardzki charakteryzował się liczbą ludności oscylującą wokół 49 tys. ludzi w badanych latach, chociaż od 2011 obserwuje się tendencję spadkową. Generalnie, wzrastał w badanym okresie udział ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 w wieku produkcyjnym (od 54,8 w 2008 do 57,1 w 2015 r.). Przyrost naturalny na 1000 ludności systematycznie malał: w 2008 r. uzyskał wartość 1,7 natomiast w 2014 już -2,0. W 2015 r. osiągnął poziom -1,3, co może być początkiem trendu wzrostowego. W badanych latach okresie gęstość zaludnienia była praktycznie bez zmian i wynosiła 57/58 osób/1 km².

Wśród placówek edukacyjnych, liczba żłobków, przedszkoli oraz gimnazjów systematycznie rosła w badanych latach, chociaż liczba przedszkoli w 2015 r. spadła w stosunku do roku poprzedniego o 4 placówki (z 23 na 19). Liczba szkół podstawowych pozostała bez zmian (13), natomiast liczba liceów ogólnokształcących od 2011 r. wynosi 5 placówek. Liczba przychodni od 2011 r. systematycznie rosła i w 2015 r. osiągnęła wartość 27. Spośród placówek kulturalnych, w 2011 r. i następnych latach odnotowano jedno kino na terenie Powiatu (w 2008 r. nie było kina). W 2014 r. liczba bibliotek i filii wynosiła 10 w stosunku do 9 w roku 2008 i 2011. Odnotowano również 2 muzea na terenie Powiatu w badanych latach.

Liczba pracujących ogółem w Powiecie Białogardzkim kształtowała się pow. 8 tys. osób w badanych latach. Liczba bezrobotnych zarejestrowanych spadała systematycznie, z 5 196 osób w roku 2008 do 4 087 w roku 2015.

Rys. 1. Liczba pracujących i bezrobotnych w Powiecie Białogardzkim w poszczególnych latach



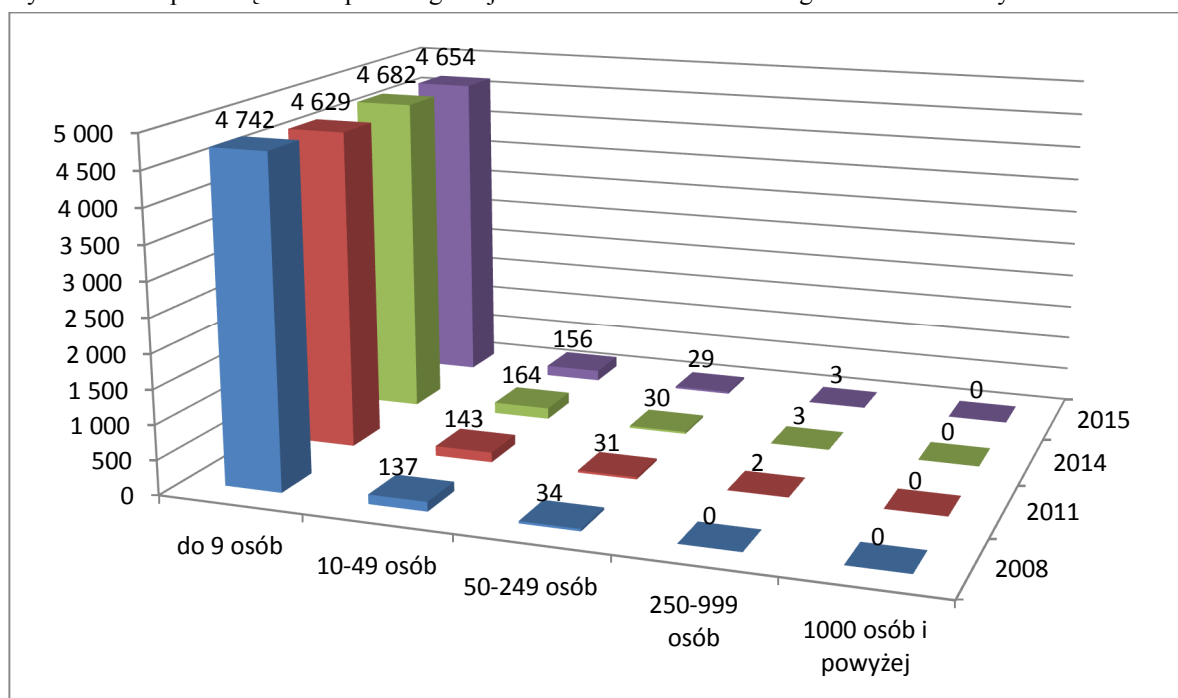
Źródło: opracowanie własne

Zauważalny jest większy spadek liczbowy (i procentowy) bezrobotnych zarejestrowanych w stosunku do pracujących ogółem w badanych latach.

Stopa bezrobocia rejestrowanego również spadła (28,2 % w 2008 r., 25,4 % w roku 2015). Jeżeli chodzi o podmioty gospodarki narodowej, to największą liczbę stanowiły przedsiębiorstwa do 9 osób, których liczba wynosiła w badanych latach ok. 4,7 tys.

Liczba przedsiębiorstw od 10 do 49 osób wynosiła pow. 100 podmiotów, natomiast od 50 do 249 – ok. 30 firm. Liczba dużych przedsiębiorstw (od 250 do 999 osób) od 2014 r. wynosi 3, natomiast nie zanotowano ani jednego największego przedsiębiorstwa, tj. od 1000 osób.

Rys. 2. Liczba przedsiębiorstw poszczególnej wielkości w Powiecie Białogardzkim w badanych latach



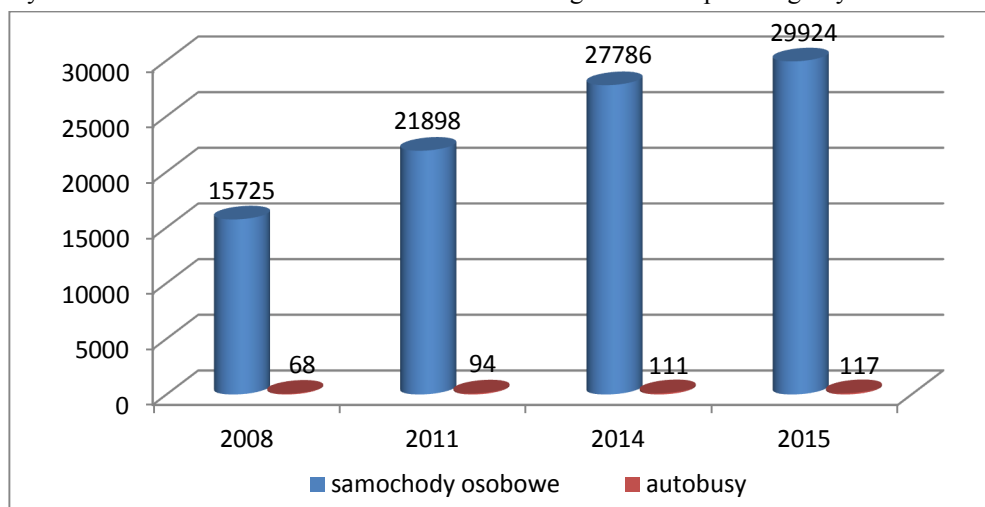
Źródło: opracowanie własne

Odnotowuje się spadek liczby przedsiębiorstw do 9 osób, przy ogólnym wzroście liczby przedsiębiorstw od 10 do 49 osób. Obserwuje się również systematyczny spadek przedsiębiorstw o liczbie pracowników 50-249. Wzrastała z kolei ilość miejsc pracy o liczbie pracowników 250-999 osób w badanym okresie.

Jeżeli chodzi o bazę noclegową, liczba obiektów noclegowych w Powiecie systematycznie rosła z 2 w 2008 do 4 w 2015 r. Liczba udzielonych noclegów od 2011 r. dość wyraźnie rosła, chociaż w 2015 r. zaobserwowano nieznaczny spadek w stosunku do roku poprzedniego (21 758 w 2015, 21 814 w 2014 r.).

Jeżeli chodzi o zagadnienia związane z transportem drogowym zaprezentowane w Tab. 1., to liczba samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie Powiatu Białogardzkiego zwiększała się dość szybko w badanym okresie: w 2009 r. wynosiła 15 725 pojazdów, w 2011 – 21 898, a w 2015 już 29 924 pojazdy. Liczba samochodów osobowych zwiększyła się w 2015 r. w stosunku do roku 2009 o ponad 90% (90,30%). Liczba autobusów również systematycznie rosła, chociaż nie tak szybko jak samochodów osobowych: w 2009 r. było 68 pojazdów, z kolei w 2015 – 117, co stanowi wzrost o ponad 72% (72,06%).

Rys. 3. Liczba autobusów i busów w Powiecie Białogardzkim w poszczególnych latach

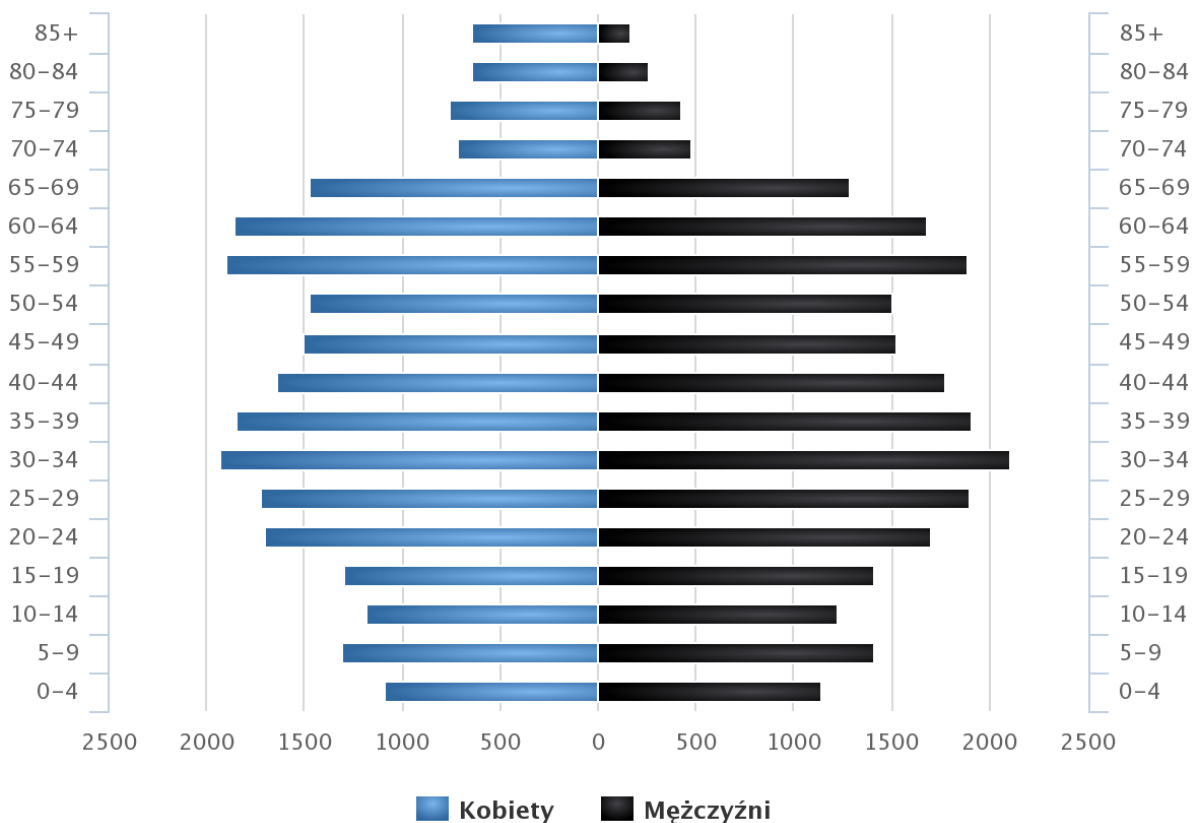


Źródło: opracowanie własne

Poniżej zaprezentowano piramidę wieku dla Powiatu Białogardzkiego w 2015 r. Schemat jest analogiczny jak dla piramidy dla województwa i całego kraju:

- nadwyżka mężczyzn nad kobietami występuje do wieku 50-54 włącznie, z tym że wynosi ona od ok. 50 do ok. 150 osób,
- nadwyżka kobiet nad mężczyznami zaczyna się od przedziału wiekowego 55-59 i występuje do końca (85 lat i więcej), przy czym od przedziału wiekowego 70-74 lata nadwyżka ta jest bardzo wyraźna (ok. 400 kobiet więcej niż mężczyzn).

Rys. 4. Piramida wieku mieszkańców Powiatu Białogardzkiego w 2015 r.



Źródło: www.polskawliczbach.pl

W perspektywie niniejszego opracowania ważne jest jakie są prognozy w liczbie mieszkańców Powiatu do 2026 r., tj. okresu objętego niniejszym opracowaniem. Brak danych dla roku 2026, stąd wartość w tabeli dla roku 2025.

Tab. 2. Prognozy liczby ludności Powiatu Białogardzkiego dla poszczególnych grup wieku

Przedział wiekowy	2017	2018	2019	2020	2025
0-4	2 098	2 065	2 031	2 004	1 853
5-9	2 598	2 443	2 301	2 187	1 987
10-14	2 400	2 479	2 591	2 640	2 150
15-19	2 531	2 430	2 348	2 338	2 586
20-24	3 128	3 048	2 895	2 729	2 293
25-29	3 436	3 363	3 294	3 155	2 573
30-34	3 765	3 569	3 437	3 357	2 952
35-39	3 818	3 881	3 908	3 890	3 249
40-44	3 587	3 670	3 660	3 652	3 775
45-49	3 100	3 145	3 261	3 334	3 559
50-54	2 890	2 884	2 860	2 946	3 257
55-59	3 382	3 165	3 003	2 873	2 851
60-64	3 691	3 755	3 734	3 600	2 731
65-69	3 055	3 110	3 172	3 262	3 356
70-74	1 612	1 879	2 183	2 470	2 938
75-79	1 141	1 091	1 061	1 024	2 097

80-84	892	898	886	903	793
85 i więcej	844	851	855	867	901
RAZEM	47 968	47 726	47 480	47 231	45 901

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji z Banku Danych Lokalnych GUS

Dane należy czytać wierszami. Im kolor ciemniejszy, tym większa liczba ludności z Powiatu Białogardzkiego w danej grupie wiekowej. Z tabeli wynika, że systematycznie spadać będzie ludność w wieku 0-4, 5-9, 20-24, 25-29, 30-34 oraz 55-59. Z kolei systematyczny wzrost planowany jest w grupach wieku 45-49, 65-69, 70-74 oraz 85 i więcej. Pozostałe grupy wiekowe charakteryzować się będą niesystematycznym wzrostem lub spadkiem liczby osób.

Systematyczny wzrost liczby osób w przedziale wiekowym 45-49 każe przypuszczać, że może wzrosnąć liczba podróży związanych z dojazdem do pracy w tej grupie wieku. Z kolei spadek w liczbie dojazdów będzie najprawdopodobniej występował w grupach osób dojeżdżających do pracy w wieku 25-34 i 55-59.

Z kolei w grupie wiekowej 15-19 (wiek osób w szkołach ponadgimnazjalnych) prognozy zakładają systematyczny spadek liczby osób do 2020 r., po czym ma nastąpić wzrost.

Według prognoz, łączna liczba mieszkańców Powiatu Białogardzkiego z roku na rok będzie spadała, średnio o 250 osób rocznie.

Przez obszar Powiatu Białogardzkiego przechodzi droga krajowa nr 6 (łącząca Kołbaskowo przy zachodniej granicy z Niemcami oraz Łęgowo w woj. pomorskim) oraz 4 drogi wojewódzkie:

- nr 163: Kołobrzeg - Białogard - Połczyn-Zdrój - Czaplonek – Wałcz,
- nr 166: droga krajowa nr 6 (E28) - Lulewice – Białogard,
- nr 167: Koszalin - Tychowo – Ogartowo,
- nr 169: Byszyno - Tychowo – Głódowa.

Jeżeli chodzi o linie kolejowe, przez teren Powiatu przebiegają następujące linie czynne:

- Stargard - Wejherowo (przez Białogard),
- oraz Kołobrzeg - Poznań Gł. (przez Karlino, Białogard i Tychowo).

Nieczynną linią wąskotorową (istniejącą) jest: Białogard Miasto - Świelino oraz Białogard Miasto – Sławoborze, z kolei nieczynną i nieistniejącą: Karlino Wąsk. - Gościno oraz Karlino Wąsk. - Włocibórz.

Tabela 3. przedstawia wybrane dane Powiatu Białogardzkiego w zakresie komunikacji drogowej i kolejowej w porównaniu z Województwem Zachodniopomorskim.

Tab. 3. Dane komunikacyjne dla Powiatu Białogardzkiego i Województwa Zachodniopomorskiego w 2014 r.

Badana charakterystyka	Powiat Białogardzki	Woj. zachodniopomorskie
drogi publiczne o nawierzchni twardej (w km):		
- powiatowe	264,5	7 067,6
- powiatowe na 100 km ²	31,3 ^a	30,9 ^a
- gminne	119,5	3 474,8
- gminne na 100 km ²	14,1 ^a	15,2 ^a

w tym o nawierzchni ulepszonej (w km):		
- powiatowe	253,0	6 593,3
- gminne	105,3	2 673,8
drogi publiczne o nawierzchni gruntowej (w km):		
- powiatowe	32,3	619,1
- gminne	157,5	5 283,1
linie kolejowe eksploatowane (w km):		
- w liczbach bezwzględnych	ok. 105,0 ^a	1 183
- na 100 km ²	ok. 12,4 ^a	5,2

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

^a wyliczenia własne autora

Długość publicznych dróg powiatowych o twardej nawierzchni w Powiecie stanowi 3% długości wszystkich dróg w Województwie (264,5 km z 7 067,6 km). Gęstość dróg powiatowych o twardej nawierzchni w Powiecie Białogardzkim jest nieco większa niż dla całego Województwa i wynosi 31,3 km/100 km² względem 30,9 km/100 km² w Województwie. Mniej gęsty jest rozkład dróg gminnych o twardej nawierzchni zarówno w Powiecie Białogardzkim (14,1 km/100 km²), jak i całym Woj. Zachodniopomorskim (15,2 km/100 km²), chociaż udział w długości tych dróg w Powiecie wynosi, podobnie jak w przypadku dróg powiatowych, 3% wszystkich dróg gminnych w Województwie (119,5 km z 3 474,8 km).

Powiat Białogardzki posiada relatywnie dużą długość eksploatowanych linii kolejowych (ok. 105 km), co przekłada się na gęstość dla Powiatu wynoszącą 12,4 km/100 km² w stosunku do średniej wojewódzkiej wynoszącej 5,2 km/100 km².

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

4.2. Opis poszczególnych gmin Powiatu

Charakterystykę gmin Powiatu Białogardzkiego przedstawiono w postaci poniższej tabeli zbiorczej. Wyszczególniono te informacje, które umożliwią w pośredni sposób określenie ruchu drogowego na terenie Powiatu w obecnym czasie. Statystyka gminna nie określa przyszłego rozkładu liczby ludności.

Tab. 4. Charakterystyka gmin Powiatu Białogardzkiego

Gminy	Przyrost naturalny na 1000 ludności		Ludność na 1 km ²		Ludność w wieku prod. (udział w %) ^a		Bezrobotni ogółem, (udział w %) ^b		Podmioty gosp. narodowej		Przychodnie ogółem		Biblioteki i filie	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
<u>Miejskie</u>														
Białogard	-1,8	-3,3	955	950	15 567 (63,4)	15 314 (62,7)	1 865 (12,0)	1 722 (11,2)	3 014	2 974	19	20	4	4
<u>miejsko-wiejskie</u>														
Karlino	0,1	-1,4	66	66	5 974 (64,1)	5 905 (63,7)	939 (15,7)	833 (14,1)	903	888	4	4	1	1
Tychowo	-3,1	0,1	20	20	4 453 (64,0)	4 428 (63,9)	775 (17,4)	712 (16,1)	431	436	3	3	1	1
<u>Wiejskie</u>														
Białogard	-4,1	3,7	24	24	5 223 (66,7)	5 198 (66,5)	891 (17,1)	820 (15,8)	531	544	0	0	4	4

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

^a udział ludności w wieku produkcyjnym w ludności ogółem (w %)

^b udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym

W powyższej tabeli uwzględniono dane z 2014 i 2015 r. jako ostatnie lata z pełną statystyką. Tabelę należy czytać w pionie. Dane za rok 2014 oznaczono na niebiesko, z kolei te za rok 2015 na brązowo. Kolor ciemniejszy oznacza największą wartość badanego zjawiska, natomiast jaśniejszy – wartość najmniejszą. W kolumnie *Ludność w wieku prod., (udział w %)* jaśniejszym i ciemniejszym kolorem oznaczono pola, które odnoszą się do wartości *udział w %*. Analogicznie postąpiono z kolumną *Bezrobotni ogółem, (udział w %)*, gdzie jaśniejszym i ciemniejszym kolorem oznaczono pola dotyczące wartości *udział w %*. W przypadku kolumny *Biblioteki i filie* oznaczono dwa jaśniejsze i dwa ciemniejsze pola z powodu powtarzających się wartości. – opis pod tabelą.

Gminą o największym przyroście naturalnym w 2014 r. było Karlino (0,1), z kolei najmniejszy przyrost odnotowano w gminie wiejskiej Białogard (-4,1). W 2015 r. sytuacja uległa zmianie: największy przyrost naturalny charakteryzował gminę wiejską Białogard (3,3), a najmniejszy – gminę miejską Białogard (-3,3). Największą gęstość w obu badanych latach odnotowano w gminie miejskiej Białogard (odpowiednio 955 osób/km² w 2014 i 950 osób/km² w 2015 r.), z kolei najmniejszą w gminie Tychowo – 20 osób/km² w obu latach. Różnica między gminami wynosiła zatem ponad 900 osób.

Analogicznie kształtowały się wielkości związane z liczbą ludności w wieku produkcyjnym: najwięcej osób z tej grupy zamieszkiwało gminę miejską Białogard (odpowiednio: 15 567 oraz 15 314 osób), najmniej gminę Tychowo (odpowiednio: 4 453 oraz 4 428 osób). Udział osób w wieku produkcyjnym był we wszystkich gminach większy niż 60%, przy czym największy w gminie wiejskiej Białogard (66,7% oraz 66,5%), natomiast najmniejszy w gminie miejskiej Białogard (63,4% oraz 62,7%). Największy udział bezrobotnych charakteryzował gminę Tychowo (17,4 oraz 16,1 %), z kolei w liczbach bezwzględnych gminę miejską Białogard (1 865 i 1 722 osób). Najmniejszy udział bezrobotnych charakteryzował gminę miejską Białogard (12,0 oraz 11,2 %), z kolei w liczbach bezwzględnych gminę Tychowo (775 oraz 712 osób).

Najwięcej podmiotów gospodarki narodowej było zarejestrowanych w gminie miejskiej Białogard (3 014 i 2 974 podmioty), natomiast najmniej w gminie Tychowo (431 i 436 podmioty). Białogard to gmina **miejska**, gdzie zlokalizowano najwięcej przychodni (19 w 2014 i 20 w 2015 r.). Najmniej przychodni było w gminie wiejskiej Białogard – ani jednej w badanych latach. Najwięcej bibliotek (po 4 w obu badanych latach) było w gminie miejskiej i gminie wiejskiej Białogard. Najmniej odnotowano w gminach Karlino i Tychowo (po 1 w obu badanych latach).

Z powyższej tabeli wyciągnąć można dodatkowo pewne przypuszczenia, co do zwiększonej liczby podróżujących między gminami. Przykładowo, ludność z gminy wiejskiej Białogard, w których nie było zlokalizowanej ani jednej przychodni, może podróżować np. do gminy miejskiej Białogard, gdzie w 2015 r. było 20 przychodni. Z kolei ludność z gmin Karlino i Tychowo (w szczególności młodzież szkolna), gdzie w badanych latach było po jednej bibliotece, może podróżować do sąsiedniej gminy wiejskiej Białogard, w której w badanych latach były 4 biblioteki.

Dla określenia potencjalnej liczby korzystających z przewozów regularnych na terenie Powiatu istotne jest określenie tendencji wzrostu/spadku liczby ludności w poszczególnych gminach w ciągu najbliższych lat. W tym celu przeanalizowano liczbę ludności we wszystkich gminach Powiatu w ostatnich pięciu latach¹⁴. Największa liczba ludności w danym roku dla danej gminy zaznaczona jest kolorem najciemniejszym, najmniejsza – na biało.

Tab. 5. Gminy Powiatu Białogardzkiego i ich ludność w latach 2011-2015

Gmina	2011	2012	2013	2014	2015
Białogard (m)	24 861	24 794	24 722	24 571	24 437
Białogard (w)	8 015	7 984	7 853	7 833	7 818
Karlino	9 405	9 347	9 307	9 316	9 267
Tychowo	7 022	7 059	7 017	6 959	6 926
RAZEM	49 303	49 184	48 899	48 679	48 448

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych)

¹⁴ GUS nie prowadzi prognoz co do liczby ludności na poziomie gmin

Spośród wszystkich gmin Powiatu Białogardzkiego liczba ludności w ostatnich pięciu latach spadała, z tym że w gminie miejskiej i wiejskiej Białogard w sposób systematyczny. **Można na tej podstawie wnioskować z dużym prawdopodobieństwem, że we wszystkich wymienionych gminach liczba ludności będzie spadała w następnych latach.**

4.3. Rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej – generatory ruchu

W ramach tej części opracowania wyszczególniono obiekty użyteczności publicznej, które potencjalnie wpływają na ruch ludności między gminami w ramach Powiatu Białogardzkiego. Ruch ludności dotyczy potencjalnych klientów/interesantów danych podmiotów, a nie pracowników. Zalicza się do nich placówki ochrony zdrowia, biblioteki, szkoły ponadgimnazjalne, urzędy gmin, itp.

Gmina miejska Białogard:

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

- Starostwo Powiatowe w Białogardzie, ul. Plac Wolności 16-17, 78-200 Białogard,
- Powiatowy Urząd Pracy w Białogardzie, ul. Świdwińska 21a, 78-200 Białogard,
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, ul. Plac Wolności 1, 78-200 Białogard,
- Powiatowy Dom Samopomocy Centrum Rehabilitacyjno-Kulturalne w Białogardzie, Plac Wolności 1, 78-200 Białogard,
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Białogardzie, ul. Dworcowa 2, 78-200 Białogard,
- Urząd Miasta Białogard, ul. 1 Maja 18, 78-200 Białogard,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Białogardzie, ul. Krótka 1, 78-200 Białogard,
- Młodzieżowy Dom Kultury im. Henryka Jordana w Białogardzie, ul. Grunwaldzka 42, 78-200 Białogard,
- Białogardzka Biblioteka Publiczna im. Karola Estreichera, ul. Grunwaldzka 46, 78-200 Białogard,
- Filia nr 1 Białogardzkiej Biblioteki Publicznej, ul. Chopina 29, 78-200 Białogard,
- Filia nr 2 Białogardzkiej Biblioteki Publicznej, ul. Komara 25, 78-210 Białogard,
- Filia nr 3 Białogardzkiej Biblioteki Publicznej, ul. Dworcowa 2, 78-200 Białogard,
- Białogardzki Ośrodek Sportu i Rekreacji, ul. Moniuszki 49, 78-200 Białogard,
- Centrum Kultury i Spotkań Europejskich, ul. 1-go Maja 15, 78-200 Białogard,
- Warsztat Terapii Zajęciowej "SZANSA", ul. Ustronie Miejskie 1, 78-200 Białogard,
- Ośrodek Konsultacyjno-Rekrutacyjny Wyższej Szkoły Stosunków Międzynarodowych i Amerykanistyki (koordynujący dodatkowo zajęcia Wyższej Szkoły Komunikacji, Politologii i Stosunków Międzynarodowych), ul. Grunwaldzka 50, 78-200 Białogard,
- Izba Tradycji Regionalnej (Muzeum w Białogardzie), Plac Wolności 4-5, 78-200 Białogard,
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych Inspektorat w Białogardzie, ul. Wojska Polskiego 56, 78-200 Białogard
- Urząd Skarbowy w Białogardzie, ul. Adama Mickiewicza 3, 78-200 Białogard
- Sąd Rejonowy w Białogardzie, ul. Lipowa 1, 78-200 Białogard

szkoły ponadgimnazjalne:

a) publiczne:

- Liceum Ogólnokształcące im. Bogusława X, ul. Grunwaldzka 46, 78-200 Białogard,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Białogardzie: Technikum Mechaniczno-Elektryczne, Zasadnicza Szkoła Zawodowa, Technikum Informatyczne, Technikum Ekonomiczne, Technikum Obsługi Turystycznej, Technikum Handlowe, Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych, ul. Dąbrowszczaków 14, 78-200 Białogard,

b) niepubliczne:

- Prywatne Centrum Edukacyjne "Szkoły Sukces": I Liceum Ogólnokształcące w Białogardzie, I Technikum Ekonomiczno-Informatyczne w Białogardzie, Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Białogardzie, Prywatne Policealne Studium Zawodowe w Białogardzie, ul. Mickiewicza 24, 78-200 Białogard,
- Prywatne Liceum Ogólnokształcące "Scholar" w Białogardzie, Prywatne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „Scholar” w Białogardzie, Prywatne Studium "Scholar" w Białogardzie, Zasadnicza Szkoła Zawodowa „Scholar” w Białogardzie, Szkoła Policealna „Scholar” dla Dorosłych w Białogardzie, ul. Grunwaldzka 44, 78-200 Białogard,

szpitale, przychodnie i ośrodki zdrowia:

- Centrum Dializa Sp. z o.o. Szpital w Białogardzie, ul. Chopina 29, 78-200 Białogard,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Ambulatorium" Sp. z o.o., ul. Mickiewicza 6 B, 78-200 Białogard,
- NZOZ „FOLK-MED” Sp. z o.o., ul. 1 Maja 23, 78-200 Białogard,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ESKULAP" Anna Niechciał, ul. Lutosławskiego 4, 78-200 Białogard,
- Przychodnia Podstawowej Opieki Zdrowotnej (Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej DR KAŁŁA), ul. Lindego 17, 78-200 Białogard,
- Przychodnia Podstawowej Opieki Zdrowotnej (Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej EVAMED), ul. Karola Szymanowskiego 20, 78-200 Białogard,
- Zakład Pielęgnacyjno-Opiekuńczy Ośrodek Pielęgnacyjny "CORDA", ul. Mickiewicza 6, 78-200 Białogard,
- Centrum Pielęgnacyjno-Opiekuńcze "NADZIEJA", ul. Kisielice Duże 30, 78-200 Białogard,
- Niepubliczny Zakład Opieki Środowiskowo - Rodzinnej Pielęgniarek S.C. FLORENCJA, ul. Wojska Polskiego 53, 78-200 Białogard,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "DOKTOR CIEŚLA", ul. Grunwaldzka 30, 78-200 Białogard,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej REU-MED Miłosz Barańczuk, ul. Moniuszki 2a, 78-200 Białogard,

inne:

- Regionalne Wodociągi i Kanalizacja, ul. Ustronie Miejskie 1, 78-200 Białogard,
- Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej sp. z o.o., ul. Dąbrowszczaków 18, 78-200 Białogard.

Gmina wiejska Białogard:

- Urząd Gminy Białogard, ul. Wileńska 8, 78-200 Białogard,

- NZOZ Folk-Med Sp. z o.o., Stanomino 11,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Stanominie,
- Filia Gminnej Biblioteki Publicznej w Podwilczu,
- Filia Gminnej Biblioteki Publicznej w Pomianowie,
- Filia Gminnej Biblioteki Publicznej w Rogowie,

Gmina Karlino:

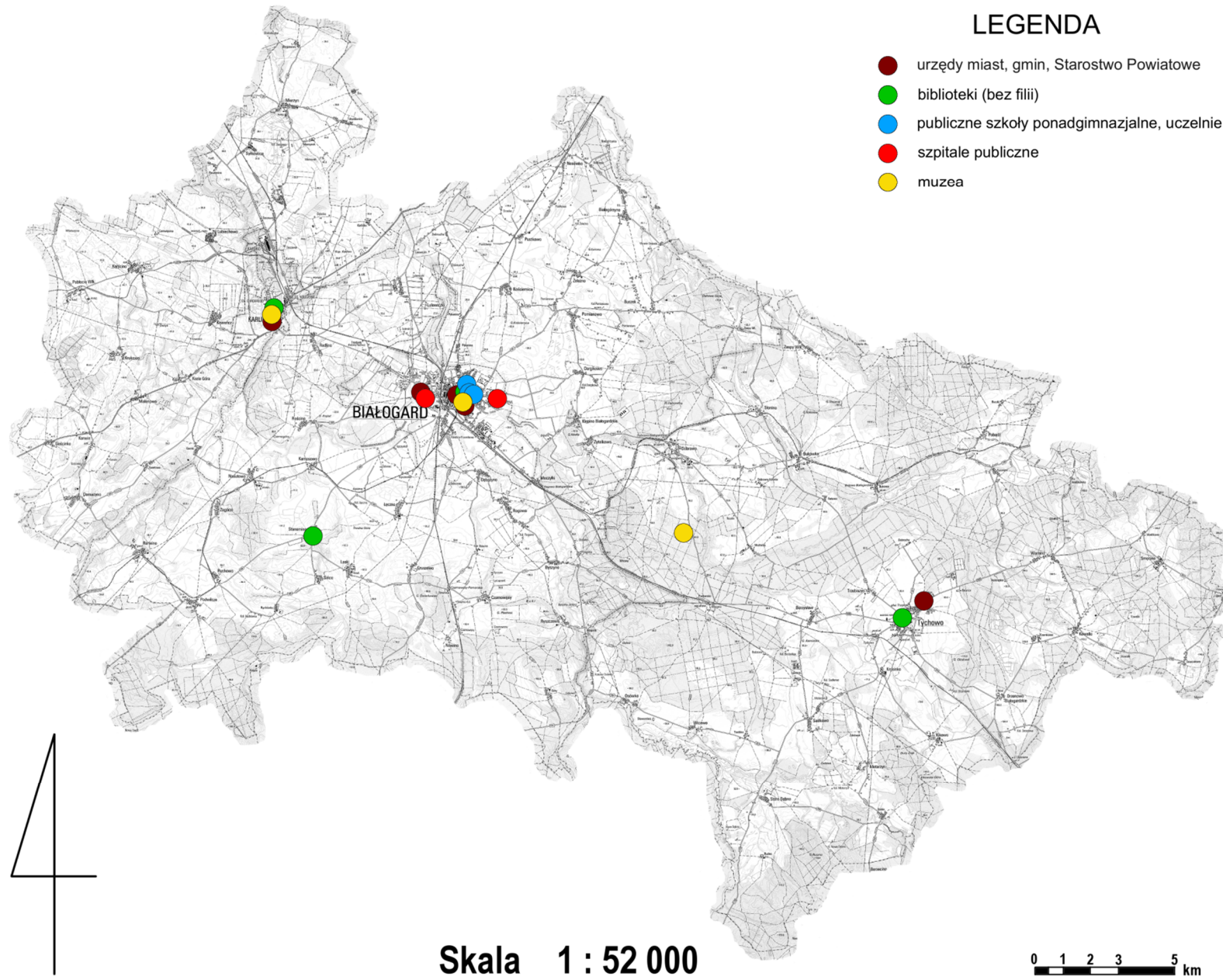
- Urząd Miasta i Gminy w Karlinie, Plac Jana Pawła II 6, 78-230 Karlino,
- NZOZ Folk-Med Sp. z o.o., ul. Szczecińska 3,
- Przychodnia POZ Twój Lekarz, ul. Koszalińska 15,
- NZOZ POZ „EBW” Elżbieta Bekta-Wójcik, ul. Koszalińska 25,
- Karliński Ośrodek Kultury, ul. Parkowa 1, 78-230 Karlino,
- Miejska i Gminna Biblioteka Publiczna im. Z. Nałkowskiej w Karlinie, ul. Traugutta 6, 78-230 Karlino,
- Muzeum Ziemi Karlińskiej, ul. Szymanowskiego 17, 78-230 Karlino,
- Niepubliczna Szkoła Przystosowująca do Pracy w Karlinie, ul. Koszalińska 96, 78-230 Karlino.

Gmina Tychowo:

- Urząd Miejski w Tychowie, ul. Bobolicka 17, 78-220 Tychowo,
- Gminny Ośrodek Kultury w Tychowie, ul. Wolności 7, 78 - 220 Tychowo,
- Biblioteka Publiczna Gminy im. L. Szenwelda w Tychowie, ul. Wolności 7, 78 - 220 Tychowo,
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Tychowie, ul. Parkowa 20, 78-220 Tychowo,
- Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Podborsku, Podborsko 12, 78-220 Tychowo,
- Muzeum Zimnej Wojny, Podborsko (czynne od września 2016 r.),
- NZOZ Medjol II, Dobrowo 29,
- NZOZ Medjol II, ul. Wolności 9, 78 - 220 Tychowo,
- ZOZ Ed-Med Eduard Szulc Indywidualna Praktyka Lekarska - Wyjazdowa Tychowo, ul. Bukowa 2, 78 - 220 Tychowo.

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

Rys. 5. Wybrane rodzaje obiektów użyteczności publicznej w Powiecie Białogardzkim



Źródło: opracowanie własne

Analizując rys. 5. dojść można do wniosku, że miasto (gmina miejska) Białogard jest głównym kierunkiem podróży ludności z Powiatu, jako jego centrum edukacyjno-medyczno-administracyjne. Trzy podmioty zlokalizowane są w Karlinie, natomiast dwa w Tychowie. Dodatkowo, na obszarze gminy wiejskiej Białogard funkcjonuje jedna biblioteka, natomiast w gminie Tychowo (poza miastem) – jedno muzeum.

Poza placówkami użyteczności publicznej wpływ na ruch osób mają zakłady pracy. Na terenie Powiatu zlokalizowane są one głównie w miastach, ale też na terenach wiejskich (np. zakłady przetwórstwa spożywczego).

Na uwagę zasługuje Białogardzki Park Inwestycyjny "Invest-Park" Sp. z o.o., spółka powołana przez Miasto Białogard. W ramach jej funkcjonowania możliwe jest postawienie nowego obiektu inwestycyjnego (np. hala produkcyjna), wykorzystując dostępne tereny inwestycyjne, wynajem lub nabycie istniejącego obiektu produkcyjnego oraz wynajęcie pow. produkcyjnej i biurowej w ramach Inkubatora Technologicznego. Na terenie Invest-Parku oraz Inkubatora funkcjonuje obecnie kilka dużych oraz kilka mniejszych zakładów pracy¹⁵.

Do największych zakładów pracy zlokalizowanych na obszarze Powiatu należy zaliczyć:

Gmina Karlino:

- Homanit Polska Sp. z o.o. sp. k., ul. Kołobrzeska 17-19, 78-230 Karlino.

Gmina wiejska Białogard:

- FRIEDRICHS Polska, Doble 22, 78-221 Sadkowo.

Gmina miejska Białogard:

- Centrum Dializa Sp. z o.o. Szpital w Białogardzie, ul. Chopina 29, 78-200 Białogard,
- ZUS Inspektorat w Białogardzie, ul. Wojska Polskiego 56, 78-200 Białogard,
- Urząd Skarbowy w Białogardzie, ul. Adama Mickiewicza 3, 78-200 Białogard,
- Sąd Rejonowy w Białogardzie, ul. Lipowa 1, 78-200 Białogard- Valassis Sp. z o.o., ul. Kołobrzeska 56, 78-200 Białogard,
- Kabel-Technik-Polska (PKC Group), ul. Kołobrzeska 58, 78-200 Białogard,
- FOSEKO – Centrum Malowania Proszkowego, ul. Kołobrzeska 58, 78-200 Białogard,
- Master Die Casting, ul. Kołobrzeska 58, 78-200 Białogard,
- BerlinerLuft. Technik Sp. z o.o., ul. Chocimska 13, 78-200 Białogard,
- IMPERIAL sp. z o.o. s.k., ul. Kołobrzeska 8E, 78-200 Białogard,
- Stanpol Sp. z o.o., Zakład produkcyjny nr 2, ul. Rogowskiego 2, 78-200 Białogard, Zakład produkcyjny nr 3, ul. Kołobrzeska 46, 78-200 Białogard,
- Światała International Sp. z o.o., oddział Białogard, ul. Gryfitów 9, 78-200 Białogard.

Gmina Tychowo:

- Pommernfisch Sp. z o.o. - Tychowo,
- Arla Foods S.A. (magazyn, logistyka), ul. Dworcowa 27, 78-220 Tychowo.

¹⁵ na podstawie informacji ze strony internetowej Invest-Parku, www.investparkbialogard.pl

5. Obecny system regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Białogardzkiego

System regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Białogardzkiego stanowi infrastruktura, tj. drogi powiatowe oraz przystanki przy nich zlokalizowane, a także przewoźnicy realizujący przewozy na podstawie wydanych zezwoleń. W związku z powyższym, niniejszy rozdział został podzielony na kilka części. Pierwsza stanowi wykaz dróg na obszarze Powiatu. Następny to wykaz przystanków zlokalizowanych na drogach powiatowych z krótkim podsumowaniem. Kolejna część stanowi opis przewoźników oraz ich taboru wraz z wykazem linii, na które posiadają zezwolenie. Ostatnia część charakteryzuje przewozy, natężenie na poszczególnych trasach oraz stosowaną taryfę.

5.1. Sieć drogowa na terenie Powiatu

Tab. 6. przedstawia wykaz dróg na terenie Powiatu Białogardzkiego będących pod zarządem Zarządu Dróg Powiatowych (ZDP) w Białogardzie. Tabela uwzględnia numer drogi, lokalizację oraz jej długość (w km).

Tab. 6. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Białogardzkiego leżących zarówno w granicach administracyjnych miast jak też poza nimi, będących w zarządzie ZDP

Lp.	Nr drogi	Lokalizacja drogi	Długość drogi (w km)
1	1056Z	Karlino – Sławoborze (skrzyż. z dr. nr 6 – Domacyno – gr. powiatu)	11,241
2	1057Z	Białogard – Sławoborze (Białogard – Stanomino – Podwilcze – gr. powiatu)	16,598
3	1058Z	Białogard – Rąbino (Białogard – Gruszewo – gr. powiatu)	10,889
4	1059Z	Rąbino – Tychówko (gr. powiatu – skrzyż. z dr. nr 1167Z – gr. powiatu)	1,783
5	1151Z	Wyganowo – Poczernino (Wyganowo – Mierzyn – Syrkowice – dr. 163)	5,900
6	1152Z	Mierzyn – Daszewo- do dr.163 (Mierzyn – Daszewo – do dr. 163)	5,442
7	1153Z	Mierzyn – Mierzynek (dr. nr 1152Z – Mierzynek)	1,174
8	1154Z	Witolub – Karlino (gr. powiatu – Witolub – Karlino)	3,536
9	1155Z	Karścino – do dr. 3300Z	1,738
10	1156Z	Lubiechowo – Karlino (Lubiechowo – dr. nr 3300Z)	4,495
11	1157Z	Krukowo – Malonowo (od dr. 3300Z – Krukowo – Malonowo)	4,311
12	1158Z	Karwin – Podwilcze (dr. nr 6 – Karwin – Domacyno – Rarwino – Podwilcze)	9,101
13	1159Z	Garnki – Łęczno (skrzyż. z dr. 1056Z – Garnki – Kamosowo – Łęczno – do dr. 1058Z)	12,699
14	1160Z	Nasutowo – Stanomino (Nasutowo – Zagórze – Rychowo – Sińce – Stanomino)	12,309
15	1161Z	Białogard – Kamosowo (od dr.163 – Rościno – Kamosowo)	4,842
16	1162Z	Dębczyno – Byszyno (od dr.1058Z – Dębczyno – Byszyno)	6,264
17	1163Z	Rogowo – Moczyłki (Rogowo – dr. nr 163)	1,620
18	1164Z	Dębczyno – Czarnowęsy (Dębczyno – Nawino – dr. nr 1165Z)	5,253
19	1165Z	Stanomino – Byszyno (od dr.1160Z – Laski – Byszyno)	12,196
20	1166Z	Rzyszczezewo – Wygoda (Rzyszczezewo –dr.163)	2,055
21	1167Z	Góry – do dr.1059Z	1,624
22	1168Z	Redlino – Lulewice (Redlino – Lulewice – dr. nr 166)	4,462

23	1169Z	Żelimucha – Ząbki (od dr. 166 – Żelimucha – Ząbki)	1,433
24	1170Z	Nosówko – Białogard (Nosówko – Kościernica – Białogard)	10,377
25	1171Z	Kościernica – Pomianowo (skrzyż. z dr. nr 1170Z – do dr. nr 1172Z)	2,392
26	1172Z	Białogard – Zaspy Małe (Białogard – Buczek – Zaspy Małe – dr. 167)	12,362
27	1173Z	Droga 167 – Zaspy Wielkie	2,744
28	1174Z	Pomianowo – Klepino B. (skrzyż. z dr. 1172Z – Pomianowo – Dargikowo – dr. nr 1175Z)	4,793
29	1175Z	Klepino B. – Bukówko (skrzyż. z dr. 163 – Klepino – dr. 167 – Bukówko)	12,630
30	1176Z	Dobrowo – Modrolas (Dobrowo – Modrolas -do dr.169)	8,266
31	1177Z	Bukowo – do dr.167	2,245
32	1178Z	Dobrochy – Tychowo	2,702
33	1179Z	Pobądz –Tyczewo - do dr.169	6,624
34	1180Z	Borzysław – Sadkowo (od skrzyż. z dr. 169 - do dr.167)	4,012
35	1181Z	Osówko – Wicewo (Od drogi 163 – Osówko – Wicewo -do dr.167)	7,981
36	1182Z	Motarzyn – Doble (skrzyż. z dr. 167 – Motarzyn – Doble – gr. powiatu)	7,574
37	1183Z	Krosinko – Kikowo – (Krosinko – Kikowo - do dr.1184Z)	6,554
38	1184Z	Tychowo – Wielanowo (Tychowo - Drzonowo – gr. powiatu)	7,955
39	1185Z	Warnino – Drzonowo (Warnino - Kowalki – Drzonowo)	8,068
40	1186Z	Stare Dębno - Doble	5,199
41	1196Z	ul. Kościuszki	1,118
42	1199Z	ul. Wojska Polskiego	0,245
43	3300Z	Gościno – Karlino (gr. powiatu – Poblocie Wielkie – Karlino)	9,293
44	3324Z	Dygowo – Poblocie Wielkie (gr. powiatu – dr. nr 3300Z)	1,913
45	3329Z	Wrzosowo – Ubysławice (od gr. powiatu – Mierzyn – Ubysławice – gr. powiatu)	4,993
46	3336Z	Gościno – Karwin (gr. powiatu – skrzyż. z dr. nr 6)	1,650
47	3500Z	Białogórzyno – Bardzino (Białogórzyno – gr. powiatu)	2,298
48	3501Z	Tyczewo –Trzebnica (Tyczewo – gr. powiatu)	1,419
49	3502Z	Wełdkowo – gr. powiatu /Ujazd/	3,813
50	3526Z	Nosowo – Pomianowo (gr. powiatu – Nosowo – Białogórzyno – Żeleźno – dr. nr 1172Z)	9,114
51	3575Z	Świelino – Warnino (gr. powiatu – Wełdkówko – dr. 169)	4,739
52	3580Z	Kowalki – Ujazd (Kowalki – Dzieciołowo – gr. powiatu)	6,414

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Wykazu dróg powiatowych w ZDP Białogard 2015 rok*, bip.powiat-bialogard.pl, Zarząd Dróg Powiatowych

Łączna długość ww. dróg powiatowych to 300,452 km. Dane zawarte w tabeli pochodzą z 2015 r.

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.

Ulice powiatowe zlokalizowane na obszarze miasta Białogard (gminy miejskiej Białogard) od dnia 1 kwietnia 2011 r. przekazane zostały w zarząd Miasta Białogard, stąd brak ulic/dróg powiatowych na terenie gminy miejskiej Białogard w Tab. 6. Są to następujące ulice:

- Batalionów Chłopskich,
- Dąbrowszczaków,
- Grunwaldzka,
- Kisielice Duże (do ul. Kisielice Małe),
- 1 Maja,

- Ogrodowa (do przejazdu kolejowego),
- Piłsudskiego,
- Połczyńska,
- Świdwińska,
- Wojska Polskiego,
- Zwycięstwa (do ul. Mestwina).

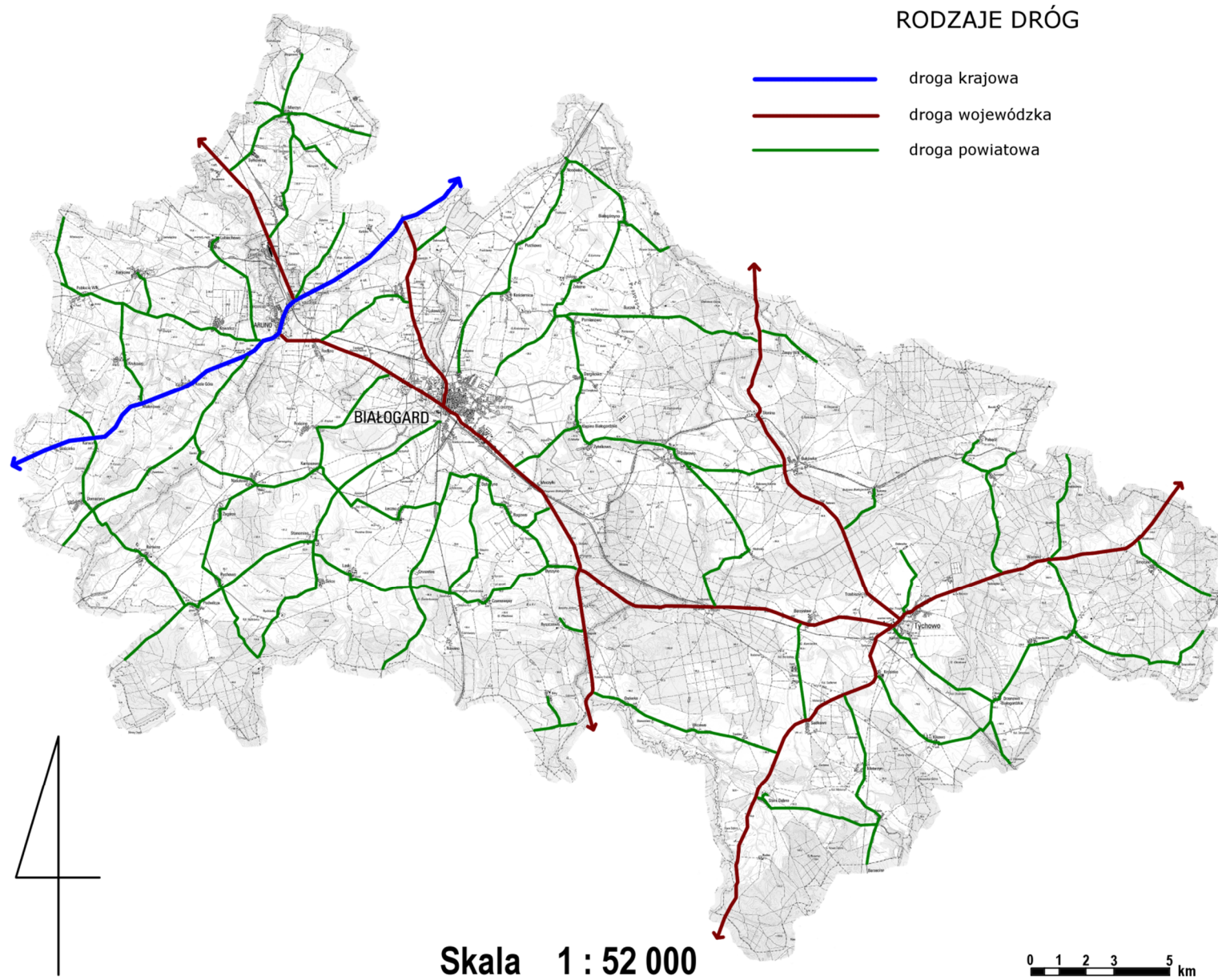
Z obserwacji wykonanych na miejscu wynika, że jakość dróg powiatowych łącząca większe miejscowości z terenu Powiatu jest zadowalająca, a ewentualne naprawy wykonywane są na bieżąco.

Zarząd Dróg Powiatowych sporządza co roku plan remontów na kolejny rok. Poniżej zaprezentowano plan remontów na rok 2017:

- opracowanie dokumentacji na przebudowę drogi nr 1170Z Nosówko-Białogard – 150 000,00 zł
 - remonty dróg i mostów – 296 000 zł
- w tym:
- remont mostu w m. Rogowo – 45 000 zł
 - remont mostu w m. Kościernica – 40 000 zł
 - remonty przepustów – 50 000 zł
 - remont poboczy na dr. Gruszewo-Rąbino – 48 000 zł
 - remont nawierzchni bitumicznych na drogach powiatowych – 113 000 zł

Kolejny rysunek przedstawia sieć drogową na terenie Powiatu w postaci graficznej.

Rys. 6. Sieć drogowa na terenie Powiatu Białogardzkiego



Źródło: opracowanie własne

5.2. Przystanki na terenie Powiatu

Zgodnie z wykazem przystanków otrzymanym ze Starostwa Powiatowego w Białogardzie we wrześniu 2016 r., na terenie Powiatu zlokalizowanych było 93 przystanki komunikacyjne.

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 4 przystanki, oznacza to, że zarówno w jednym jak i drugim kierunku są dwa przystanki. Jeżeli natomiast liczba przystanków jest nieparzysta lub parzysta ale z przystankami po jednej stronie drogi – w nawiasie podano ile przystanków jest po lewej (L), a ile po prawej (P) stronie drogi.

Tab. 7. 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)	wiata
2		Żabiniec	1 (P)	słupek
3		Łęczno skrzyżowanie	1 (P)	słupek
4		Stanomino	2	wiata
5		Rychowo skrzyżowanie	1 (P)	wiata
6		Podwilcze	1 (L)	wiata
7	1058Z Białogard – Rąbino	Gruszewo	1 (P)	wiata
8	1158Z Karwin – Domacyno – Podwilcze	Rarwino	1 (P)	wiata
9	1159Z Garnki – Kamosowo – Łęczno	Kamosowo	1 (P)	wiata
10		Łęczno Kolonia	2	wiata, słupek
11		Łęczno	1 (P)	wiata
12	1160Z	Natusowo	1 (L)	wiata
13	Natusowo – Rychowo – Sińce – Stanomino	Rychówko	2 (P)	wiata
14		Sińce	1 (P)	wiata
15	1161Z od drogi 163 – Rościno – Kamosowo	Rościno	1 (P)	wiata
16	1162Z	Dębczyno	1 (P)	wiata
17	od drogi 1058Z – Dębczyno – Byszyno	Rogowo	2 (L)	wiata, słupek
18	1164Z Dębczyno – Czarnowęsy	Nawino	1 (L)	wiata
19	1165Z od drogi 1160Z – Laski – Byszyno	Laski	1 (P)	wiata
20		Czarnowęsy (przejazd)	1 (P)	wiata
21		Czarnowęsy	1 (L)	wiata
22		Byszyno	1 (L)	wiata
23		Przegonia	1 (L)	wiata
24	1170Z	Nosówko	1 (L)	wiata

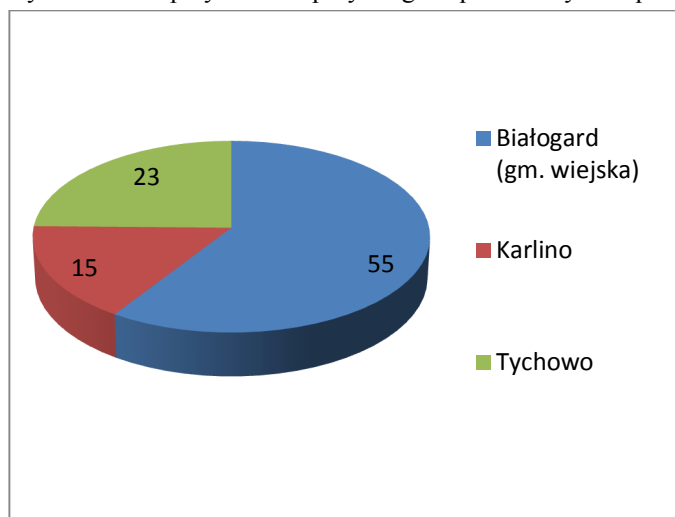
25	Nosówko – Białogard	Pustkowo Kolonia	1 (P)	wiata
26		Pustkowo	4 (3P, 1L)	wiata
27		Kościernica	1 (P)	wiata
28		Pękaninko	1 (P)	wiata
29		Pękanino	1 (L)	wiata
30	1172Z Białogard – Pomianowo – Zaspy Małe	Pomianowo	1 (P)	wiata
31		Pomianowo Kolonia	1 (L)	wiata
32		Buczek	2 (L)	wiata
33		Zaspy Małe	1 (P)	słupek
34	1174Z Pomianowo – Klepino B.	Pomianowo	1 (P)	wiata
35		Dargikowo	1 (L)	wiata
36		Klepino Białogardzkie	1 (L)	wiata
37	1175Z	Klepino Białogardzkie	1 (L)	słupek
38	Białogard – Klepino B. – Bukówko	Żytkowo	1 (L)	wiata
39	0376Z Nosówko – Białogórzyno – Pomianowo	Nosówko	1 (L)	słupek
40		Stajkowo	1 (L)	wiata
41		Białogórzyno	3 (2P, 1L)	wiata
42		Żeleżno Kolonia	2 (L)	wiata
43		Żeleżno	1 (P)	wiata
44		Pomianowo	1 (L)	wiata
Gmina Karlino				
45	1056Z Karlino – Sławoborze	Zwartowo	1 (P)	wiata
49	1150Z Wrzosowo – Ubysławice	Mierzyn	1 (P)	wiata
50	1151Z Wyganowo – Poczernino	Syrkowice	1 (L)	wiata
51	1152Z Mierzyn – Daszewo – do dr. 163	Mierzyn	1 (P)	wiata
52		Mierzyn Kolonia	brak danych	brak danych
53		Daszewo Kolonia	1 (L)	wiata
54		Daszewo	2	wiata
55	1156Z	Lubiechowo	1 (P)	słupek
56	Lubiechowo – Karlino	skrzyżowanie z 3300Z	1 (L)	wiata
57	1159Z Garnki – Kamosowo – Łęczno	Garnki	1 (P)	wiata
58	0257Z Gościno – Karlino	Pobłocie Wielkie	1 (P)	wiata
59		skrzyżowanie z 1157Z	1 (P)	wiata
60		Kowańcz Kolonia	1 (L)	słupek
61		Kowańcz	1 (P)	wiata
Gmina Tychowo				
62	1173Z droga 167 – Zaspy Wielkie	Zaspy Wielkie	1 (L)	wiata
63	1175Z	Dobrowo	2	wiata, słupek
64	droga 163 – Bukówko	Dobrowo Kolonia	1 (L)	wiata
65	1176Z	Skarszewice	1 (P)	słupek
66	Dobrowo – Modrolas – do drogi 169	Modrolas	1 (L)	wiata
67	1179Z Pobądz – Tyczewo – do drogi 169	Tyczewo	1 (P)	wiata
68	1180Z Borzysław – do drogi 167	Liśnica	1 (P)	wiata

69	1181Z Od drogi 163 – Osówko – Wicewo – do drogi 167	Osówko	2	wiata, słupek
70		Sławomierz	1 (P)	słupek
71		Wicewo	1 (L)	wiata
72		Trzebiec	1 (L)	wiata
73	1182Z	Żukówek	1 (P)	wiata
74	Od drogi 167 – Motarzyn – Białowas – Łęknica	Motarzyn	1 (L)	wiata
75		Doble	1 (L)	wiata
76	1184Z Tychowo – Drzonowo – Wielanowo	Drzonowo	1 (P)	wiata
77	1185Z Warnino – Kowalki – Drzonowo	Warnino	1 (L)	wiata
78		Kowalki	2 (P)	wiata
79		Czarnkowo	1 (P)	wiata
80		Drzonowo	1 (P)	wiata
81	3502Z Wełdkowo – Czechy	Smęcino	1 (L)	wiata

Źródło: Wykaz przystanków komunikacyjnych w pasie dróg ZDP Białogard

Liczbę przystanków zlokalizowanych na terenie poszczególnych gmin Powiatu Białogardzkiego przedstawiono na poniższym wykresie:

Rys. 7. Liczba przystanków przy drogach powiatowych w poszczególnych gminach Powiatu Białogardzkiego



Źródło: opracowanie własne

Średnia liczba przystanków na gminę spośród ww. to 31. W związku z tym, liczba przystanków w gminie Białogard była powyżej średniej (55), natomiast w gminach Tychowo i Karlino – poniżej średniej (odpowiednio 23 i 15).

Z powyższych danych można wyciągnąć dodatkowe wnioski. W gminie Karlino, w której w roku 2015 mieszkało 9 267 osób, zlokalizowanych było 15 przystanków, co daje niespełna 618 osób na jeden przystanek. Z kolei w gminie Tychowo, w której w 2015 r. mieszkało 6 926 osób, zlokalizowano 23 przystanki, co oznacza ponad 301 osób na przystanek. Gminę wiejską Białogard

zamieszkiwało w 2015 r. 7 818 osób, a zlokalizowano tam 55 przystanków, tj. ponad 142 osoby na jeden przystanek.

Przystanki są w większości zadaszone, szczególnie w miejscowościach na początku lub na końcu trasy (miasto Białogard i stolica gminy). Stanowi je wiata z tworzywa sztucznego lub w przypadku starszych konstrukcji – budowla z cegły/betonu. Rozkład jazdy jest czytelny i zabezpieczony przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi w postaci laminatu z tworzywa sztucznego. Jeżeli rozkład jazdy jest zrywany, pozostaje sprawnie uzupełniany. Poza rozkładem jazdy na przystankach, przewoźnicy informują o aktualnych kursach na swoich stronach internetowych. Poniżej znajdują się przykładowe zdjęcia przystanków z terenu Powiatu.



Źródło: zdjęcia własne autora Opracowania



Źródło: zdjęcia własne autora Opracowania

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

5.3.1. Przewoźnicy

Zgodnie z aktualnym wykazem przewoźników, na koniec listopada 2016 r. na terenie Powiatu Białogardzkiego operowało sześciu przewoźników, tj:

1. ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.

ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń

2. Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o.

ul. Ustronie Miejskie 1, 78-200 Białogard

3. Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK” Sp. z o.o.

ul. Leśna 1, 78-220 Tychowo

4. Usługi Przewozowe „PEGAZ” Mariusz Kaźmierczak

ul. Budowlana 9/34, 78-100 Kołobrzeg

5. Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.

Słudwia, 72-310 Płoty

6. AR-BOS Przewozy Pasażerskie Sp. z o.o., Sp. k.

ul. Wańkowicza 21a/2, 75-445 Koszalin

Wymienieni przewoźnicy posiadali w sumie 11 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanych przez Starostę Białogardzkiego (informacja z listopada 2016 r.).

Wszystkie zezwolenia przewoźnika Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. były zezwoleniami na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zgodnie z informacją uzyskaną od przewoźnika (luty 2016 r.), spółka ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA wygasła kursy na linii regularnej nr 3201/361 Białogard – Białogard (przez Rościno), zezwolenie nr 5/2015.

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 – wzięto pod uwagę zarówno kursy „TAM” (trasa zgodna z linią komunikacyjną) jak i „POWRÓT” (trasa w przeciwnym kierunku).

Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym mogą ja nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do 31.12.2017 r. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31.12.2016 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31.12.2017 r.

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

Tab. 8. Zestawienie przewoźników obsługujących linie na terenie Powiatu Białogardzkiego

Lp.	Przewoźnik	Nr Zezwolenia, Okres ważności	Linia regularna	Wybrane miejscowości na trasie	Wybrane godziny odjazdu – przyjazdu ^a	Długość trasy (w km)
1.	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	3/1/2015, 31.12.2016 r.	Białogard – Białogard	Białogórzyno, Kościernica	08:30 – 09:14 12:20 – 13:05	30
2.	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	2/2/2015, 31.12.2016 r.	Białogard – Rarwino	Żabiniec, Zagórze, Nasutowo, Stanomino	05:50 – 06:30 16:00 – 16:42	29
3.	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	4/2/2015, 31.12.2016 r.	Białogard – Rarwino	Białogard, Żabiniec, Podwilcze	07:35 – 07:59 08:00 – 08:24 11:15 – 11:39 11:40 – 12:04	17
4.	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 8/24 87-100 Toruń	1/2016, 31.12.2017 r.	Białogard – Pomianowo	Białogard ul. Połczyńska, Białogard ul. Zwycięstwa	07:15 – 07:30 14:05 – 14:20 15:10 – 15:25	11
5.	Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. ul. Ustronie Miejskie 1 78-200 Białogard	2/2014, 20.07.2018 r.	Białogard – Redlino – Karlino	Białogard ul. Kołobrzeska, Karlino ul. Waryńskiego	Zezwolenie w ramach przewozów specjalnych	14,1
6.	Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. ul. Ustronie Miejskie 1 78-200 Białogard	1/2015, 23.07.2017 r.	Dobrowo – Białogard	Białogard ul. Kochanowskiego, Białogard ul. Chopina	Zezwolenie w ramach przewozów specjalnych	12,6

7.	Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. ul. Ustronie Miejskie 1 78-200 Białogard	1/2016, 09.10.2020 r.	Białogard – Karlino – Białogard	Białogard ul. Drzymały, Białogard ul. Moniuszki, Białogard ul. Kołobrzaska, Karlino ul. Koszalińska	Zezwolenie w ramach przewozów specjalnych	11
8.	Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK” Sp. z o.o. ul. Leśna 1 78-220 Tychowo	2/2012, 31.12.2016 r.	Tychowo, UG – Dobrowo – Białogard – Tychowo UG	Trzebiszyn, Retowo, Klepino, Białogard ul. Połczyńska	05:45 – 06:30 08:35 – 09:20 11:55 – 12:40 15:25 – 16:10 18:40 – 19:25	25
9.	Usługi Przewozowe „PEGAZ” Mariusz Kaźmierczak ul. Budowlana 9/34 78-100 Kołobrzeg	1/2012, 31.12.2016 r.	Karlino – Białogard – Karlino	Redlino, Trzebiele, Białogard ul. Kołobrzaska	06:30 – 06:49 08:50 – 09:09 10:55 – 11:14 15:14 – 15:33 18:35 – 18:53	10,3
10.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia 72-310 Płoty	6/2015, 31.12.2016 r.	Białogard – Karlino	Trzebiele, Redlino	08:05 – 08:20 08:30 – 08:45 14:35 – 14:50 15:00 – 15:15	11
11.	AR-BOS Przewozy Pasażerskie Sp. z o.o., Sp. k. ul. Wańkowicza 21a/2 75-445 Koszalin	7/2015, 31.12.2016 r.	Białogard – Laski	Żabiniec, Stanomino	05:25 – 05:40 07:10 – 07:25 12:30 – 12:45 14:20 – 14:35 18:15 – 18:30	11,5

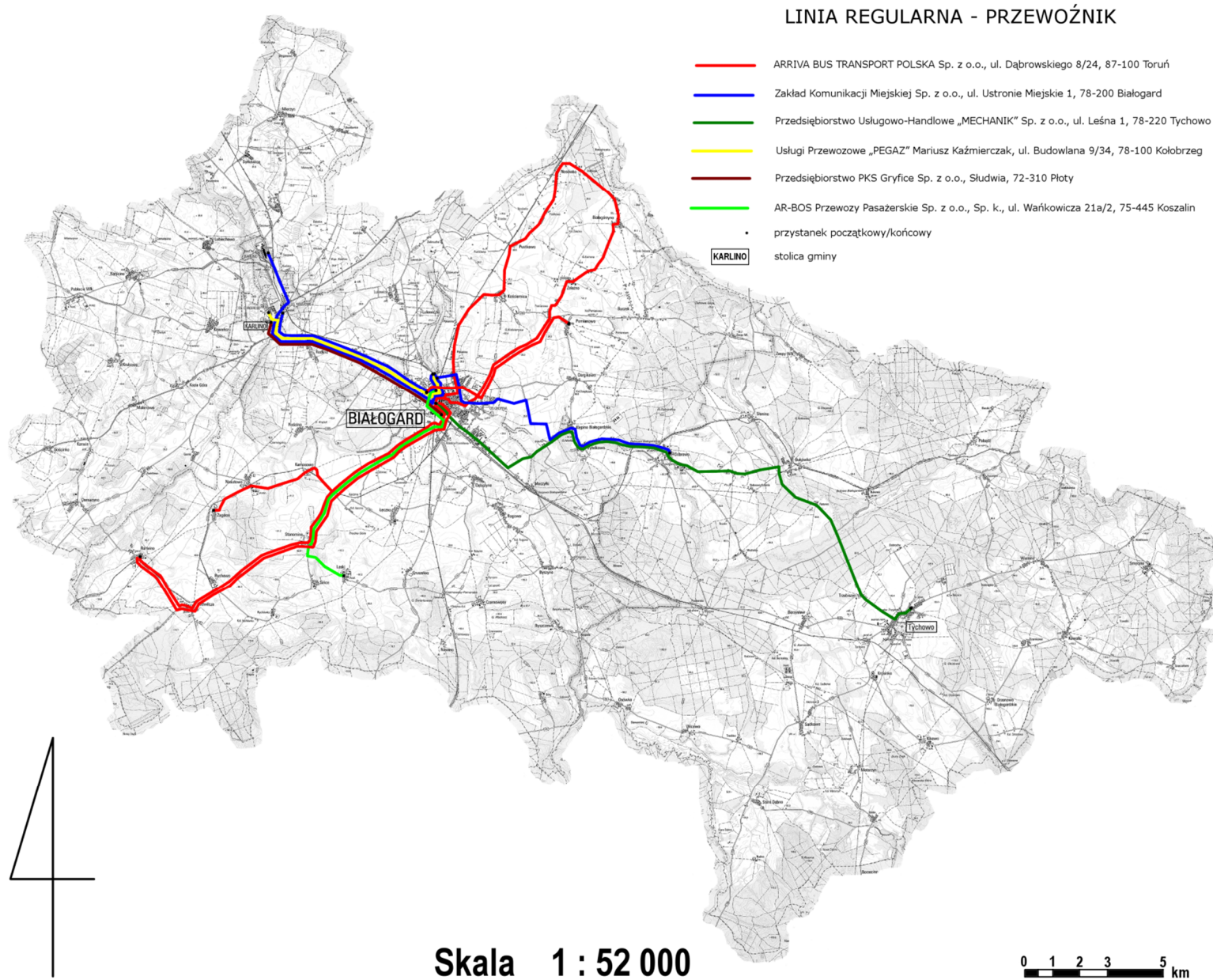
Źródło: Opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Białogardzkiego oraz rozkładów jazdy dostępnych na stronie internetowej Starostwa (bip.powiat-bialogard.pl)

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

Sieć połączeń skonstruowana jest w sposób optymalny biorąc pod uwagę jej dostępność dla mieszkańców Powiatu. Linie przebiegają bądź łączą wszystkie stolice gmin ze stolicą Powiatu. Umożliwia to ludziom dość swobodne przemieszczanie się między gminami.

Rys. 8. prezentuje linie regularne wykazane w tabeli w formie graficznej.

Rys. 8. Istniejące linie regularne na terenie Powiatu Białogardzkiego w wersji graficznej



Źródło: opracowanie własne

5.3.3. Tabor

Wykaz taboru został opracowany głównie w oparciu o informacje pozyskane ze Starostwa, a także z informacji uzyskanych wprost od przewoźników. Występują drobne różnice w rodzaju informacji między poszczególnymi przewoźnikami, ale zawsze podana jest ilość pojazdów operujących na liniach komunikacyjnych, na które przewoźnik otrzymał zezwolenie, a także marka pojazdu i liczba miejsc.

ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.

Lp.	Typ i Model, opis	Liczba miejsc siedzących
1.	Autosan H1010 - rok produkcji: 1996, (autobus odbudowany w całości w 2008 r.), - emisja spalin: Euro 0, - klasa: midi, - nieprzystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,	43

Powyższy autobus obsługuje wszystkie trasy w ramach czterech zezwoleń przewoźnika (szczegóły w Tab. 8.: *Zestawienie przewoźników obsługujących linie na terenie Powiatu Białogardzkiego*)

Zakład Komunikacji Miejskiej w Białogardzie Sp. z o.o.

Lp.	Typ i Model	Rok produkcji	Liczba miejsc	Norma spalania
1.	Kapena IVECO	2000	27 (11 siedzących)	EURO 2
2.	Kapena IVECO	2000	28 (19 siedzących)	EURO 2
3.	Kapena IVECO	2006	33 (12 siedzących)	EURO 3
4.	Kapena IVECO	2007	33 (12 siedzących)	EURO 3
5.	Van Hool A-308	1997	64 (18 siedzących)	EURO 2
6.	Van Hool A-308	1997	64 (18 siedzących)	EURO 2
7.	Van Hool A-308	1997	64 (18 siedzących)	EURO 2
8.	Van Hool A-308	1997	64 (18 siedzących)	EURO 2
9.	Van Hool A-308	1997	64 (18 siedzących)	EURO 2

Wszystkie ww. pojazdy przystosowane są do przewozu osób niepełnosprawnych

Usługi Przewozowe „PEGAZ” Mariusz Kaźmierczak

Lp.	Typ i Model	Dopuszczalna masa całkowita	Liczba miejsc	Rok produkcji	Norma emisji spalin
1.	Volkswagen Crafter	5 t	21	2008	EURO 5
2.	Daimler-Benz 0814D VARIO	8,2 t	33 + 11	1998	EURO 2

Żaden z ww. pojazdów nie jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych

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

Lp.	Typ i Model	Rok produkcji	Miejsca siedzące	Miejsca stojące	Norma emisji spalin
1.	Autokar Lider 1010T	2007	45	13	EURO 4
2.	Autokar Lider 1012T	2009	52	29	EURO 4
3.	Autokar Tramp A0909L	2003	39	16	EURO 2
4.	Bus Mercedes Sprinter 413	2005	18	3	EURO 4
5.	Bus Mercedes Sprinter 515	2007	19	0	EURO 4

Żaden z ww. pojazdów nie jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych

Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.

Lp.	Typ i Model, opis	Liczba miejsc siedzących
1.	Volkswagen LT35 - rok produkcji: 1998, - norma emisji spalin: EURO 2, - miejsca stojące: 0, - pojazd nie jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych	19

AR-BOS Przewozy Pasażerskie Sp. z o.o., Sp. k.

Lp.	Typ i Model	Liczba miejsc
1.	Mercedes Sprinter 2.2 TDI - rok produkcji: 2012 - norma emisji spalin: EURO 5 - pojazd nie jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych	24

Podsumowując, wymienieni przewoźnicy dysponowali taborem złożonym od 1 do 9 pojazdów w ramach linii regularnych na które otrzymali zezwolenie. Głównymi markami samochodów, z których korzystali były Mercedes, Kapena oraz Van Hool. Pojazdy w większości nie były przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Roczniki poszczególnych pojazdów były kilku- oraz kilkunastoletnie (średnia ok. 2003 r.), a normy emisji spalin, poza nielicznymi wyjątkami, dość niskie (głównie EURO 2).

5.4. Charakterystyka przewozów

Praca przewozowa poszczególnych przedsiębiorstw operujących na obszarze Powiatu została określona na podstawie danych przesłanych przez przewoźników, obserwacji i rozmów przeprowadzonych przez autora Opracowania, a także w oparciu o rozkłady jazdy oraz ankiety przeprowadzone wśród ludności (młodzież ponadgimnazjalna i pracujący dorośli). Poniżej znajduje się wykaz średnich dziennych potoków podróży na poszczególnych trasach (uwzględniono wszystkie miejscowości na trasie), aktualnych na październik 2016 roku.

1. ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.

- a) trasa: Białogard – Żeleźno – Białogórzyno – Stajkowo – Nosówko – Pustkowo – Kościernica – Pękaninko – Pękanino – Białogard (oraz powrót): ok. 80 osób
- kursy od poniedziałku do piątku, jeden kurs rano („TAM”) oraz jeden po południu („POWRÓT”)
- b) trasa: Białogard – Łęczynko – Żabiniec – Kamosowo – Nasutowo – Zagórze – Nasutowo – Kamosowo – Stanomino – Rychowo – Podwilcze – Rarwino: ok. 90 osób
- kursy od poniedziałku do piątku (oprócz świąt): przewoźnik realizuje 2 kursy („TAM” i „POWRÓT”)
- c) trasa: Białogard – Łęczynko – Żabiniec – Kamosowo – Kamosowo – Stanomino – Rychowo – Podwilcze – Rarwino: ok. 120 osób
- kursy od poniedziałku do piątku (oprócz świąt); przewoźnik realizuje 4 kursy dziennie (2 rano: „TAM” i „POWRÓT” oraz 2 popołudniu: „TAM” i „POWRÓT”),
- d) trasa: Białogard – Pomianowo (oraz powrót): ok. 90 osób
- trzy kursy w dni nauki szkolnej, w tym jeden rano („TAM”), dwa po południu („POWRÓT”).

2. Zakład Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o.

- a) trasa: Białogard – Redlino – Karlino: ok. 60 osób
- przewóz specjalny: pracownicy firmy Homanit w Karlinie
- b) trasa: Dobrowo – Białogard: ok. 20 osób
- przewóz specjalny: więźniowie zakładu karnego w Dobrowie
- c) trasa: Białogard – Karlino – Białogard: ok. 50 osób
- przewóz specjalny: dzieci niepełnosprawne wraz z opiekunami

3. Usługi Przewozowe „PEGAZ” Mariusz Kaźmierczak

- a) trasa: Karlino – Białogard – Karlino: ok. 150 osób
- kursy od poniedziałku do piątku; na trasie Karlino – Białogard przewoźnik realizuje 9 kursów, na trasie powrotnej (Białogard – Karlino) również 9 kursów

4. Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.

- a) trasa: Białogard – Trzebiele – Redlino – Karlino: ok. 40 osób
- kursy w dni nauki szkolnej; dwa kursy rano („TAM” i „POWRÓT”) i dwa popołudniu („TAM” i „POWRÓT”)

5. Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „MECHANIK” Sp. z o.o.

- a) trasa: Tychowo – Trzebiszyn – Bukowo – Retowo – Bukówko – Dobrowo – Żytelkowo – Klepino – Białogard (oraz powrót): ok. 110 osób
- kursy od poniedziałku do soboty; na trasie Tychowo – Białogard przewoźnik realizuje 7 kursów, na trasie powrotnej (Białogard – Tychowo) 6 kursów

6. AR-BOS Przewozy Pasażerskie Sp. z o.o., Sp. k.

- a) trasa: Białogard – Łęczynko – Żabiniec – Stanomino – Laski (oraz powrotna): ok. 100 osób
- przewoźnik kursuje od poniedziałku do piątku; 9 kursów na trasie Białogard – Laski oraz 9 na trasie powrotnej (Laski – Białogard)

Szczyty przewozowe w przypadku wszystkich przewozów to szczyt ranny, tj. od godz. ok. 7:00 do ok. 10:00 oraz szczyt popołudniowy, tj. od godz. ok. 13:00 do ok. 17:00. W szczytach podróżuje zarówno młodzież szkolna jak i osoby dorosłe, dojeżdżające do pracy.

Z punktu widzenia funkcjonowania przewoźników, istotna jest rentowność linii na której operują. Na podstawie ww. opisu stwierdzić można, że obłożenie poszczególnych linii komunikacyjnych nie jest jednakowe. Biorąc pod uwagę poziom rozwoju gospodarczego na terenie Powiatu, średnie wynagrodzenie oraz ceny paliw założono, że linie na których w ciągu doby podróżuje mniej niż 90 osób uznać można za nierentowne/deficytowe i to bez znaczenia na długość linii czy liczbę kursów. Założenie takie wynika z faktu ponoszenia przez przewoźnika stałych kosztów, do których zalicza się wynagrodzenie dla kierowcy, koszt paliwa, koszty ubezpieczeń, koszty biurowe, etc.

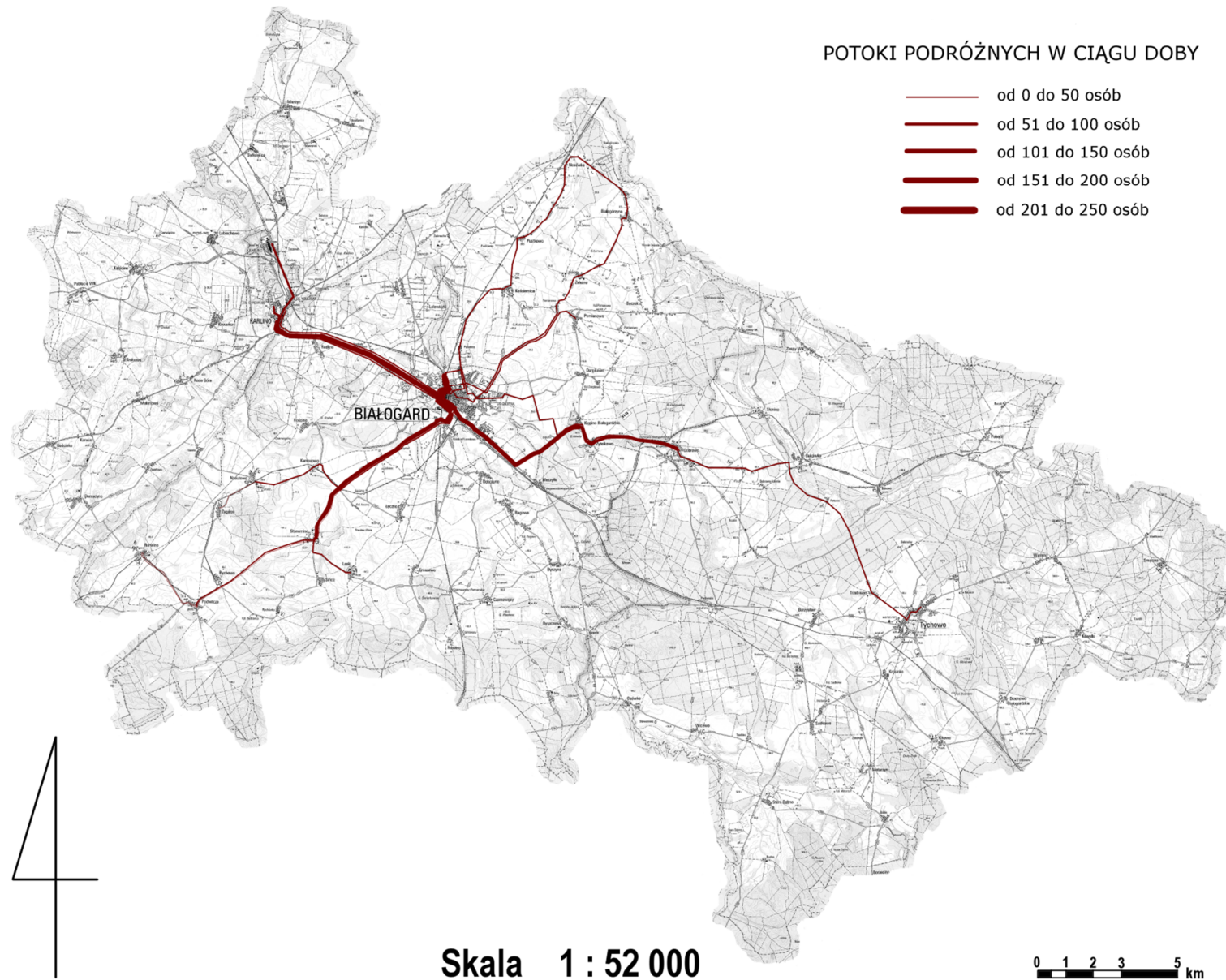
W przypadku tras na terenie Powiatu Białogardzkiego, do nierentownych zaliczyć można 2 trasy (nie dotyczy przewozów specjalnych, które nie podlegają działaniom rynku i funkcjonują w oparciu o zawarte umowy):

- Białogard – Białogard przez Nosówko (oraz powrót) przewoźnika ARRIVA (ok. 80 podróży),
- Białogard – Karlino przewoźnika PKS Gryfice (ok. 40 podróży).

O ile spółka ARRIVA jest dużym, międzynarodowym przewoźnikiem, dla którego potencjalna strata na danej linii wpisywana jest w rachunek ekonomiczny całego przedsiębiorstwa, o tyle dużo mniejszy przewoźnik, którym jest gryficki PKS, stratę z powodu nierentownej trasy odczuć może w dużo większym stopniu.

Rys. 9. przedstawia średnie dobowe natężenie podróży na poszczególnych trasach w wersji graficznej.

Rys. 9. Średnie dobowe natężenie podróźnych na poszczególnych trasach (potoki podróźnych)



Źródło: opracowanie własne

Taryfa za przejazd u poszczególnych przewoźników była zbliżona do siebie i wprost proporcjonalnie do długości tras. W październiku 2016 r. za przejazd na trasie o długości:

- ok. 10 km należało zapłacić ok. 3 zł
- ok. 15 km należało zapłacić ok. 4 zł
- ok. 30 km należało zapłacić ok. 7 zł

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 generalnie dopasowane były do potrzeb ludzi. Rozkład jazdy proponowany jest przez przewoźnika, ale weryfikowany i ostatecznie akceptowany jest przez organ. Częstotliwość odjazdów i przyjazdów autobusów zapewnia dostateczną obsługę ludności.

Z ankiet przeprowadzonych wśród mieszkańców Powiatu Białogardzkiego wynika, że brakuje połączeń do niektórych miejscowości. Taki stan rzeczy wynika z faktu, że przewozy realizowane są na zasadach komercyjnych.

Odnosząc się w tym miejscu do art. 22a ust 5. pkt 2. ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹⁶ należy nadmienić, iż do momentu sporządzenia niniejszego Planu organ nie odnotował skarg od pasażerów dotyczących godzin ich odjazdów lub częstotliwości kursów oraz stosowanych taryf. Natomiast przeprowadzone kontrole przez pracowników Starostwa Powiatowego prowadzone wspólnie z policją lub Inspekcją Transportu Drogowego, wykazały drobne uchybienia, jak np. zerwany rozkład jazdy.

¹⁶ uwzględnienie dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf

6. Wykaz linii komunikacyjnych przebiegających przez Powiat Białogardzki

Wymienione linie komunikacyjne w tej części opracowania przebiegają przez Powiat Białogardzki, lecz zgodę na ich funkcjonowanie udzieliły inne organy niż Starosta Białogardzki (wójt, burmistrz, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego). Analiza niżej wymienionych linii nie jest głównym tematem opracowania, nie mniej jednak pokazuje jaki jest ruch przewoźników osobowych na terenie Powiatu, co stanowi informację uzupełniającą do głównego tematu Planu Transportowego¹⁷.

Podobnie jak w przypadku przewozów powiatowych, podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym na liniach gminnych lub wojewódzkich, mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do 31.12.2017 r. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31.12.2016 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31.12.2017 r.

Linie komunikacyjne na terenie gmin Powiatu Białogardzkiego¹⁸

Gmina miejska Białogard:

Lp.	Nr zezwolenia	Nazwa podmiotu	Siedziba podmiotu	Nr linii regularnej	Termin ważności zezwolenia
1	1/2013	Zakład Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o.	ul. Ustronie Miejskie 1, 78-200 Białogard	Nr 1 Białogard: Zwinisław-Kołobrzaska Osiedle-Połczyńska Pętla-Zwinisław	31 grudnia 2016 r.
2	2/2013	Zakład Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o.	ul. Ustronie Miejskie 1, 78-200 Białogard	Nr 2 Białogard: Zwinisław-Kołobrzaska Osiedle-Chopina Osiedle-Zwycięstwa Osiedle-Zwinisław	31 grudnia 2016 r.
3	3/2013	Zakład Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o.	ul. Ustronie Miejskie 1, 78-200 Białogard	Nr 3 Białogard: Kołobrzaska Osiedle-Pękanino Cmentarz-Kołobrzaska Osiedle	31 grudnia 2016 r.

Gmina wiejska Białogard:

Lp.	Przewoźnik	Nr zezwolenia, linia komunikacyjna
1.	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń	001: Rogowo – Nawino 002: Białogard - Stanomino 003: Stanomino - Rychowo - Sińce - Stanomino 004: Białogard - Pomianowo 005: Stanomino - Białogard

¹⁷ informacje dot. zezwoleń w tej części Opracowania pochodzą z urzędów gmin Powiatu Białogardzkiego, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, a także z informacji od Starostwa w Białogardzie

¹⁸ na podstawie informacji z urzędów gmin pozyskanych we wrześniu 2016 r.

		006: Pomianowo - Rogowo 007: Stanomino - Rarwino 008: Białogard - Zaspy Małe 009: Białogard - Stanomino 010: Białogard - Kościernica 011: Stanomino - Laski - Stanomino
2.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. Słudwia, 72-310 Płoty	012: Białogard - Góry - Rogowo 013: Rogowo - Kościernica 014: Białogard - Pomianowo Gim 015: Rogowo SP - Moczyłki - Rogowo SP 016: Białogard - Żelimucha - Pomianowo Gim 017: Białogard - Żeleźno - Pomianowo Gim 018: Białogard - Os. Kołobrzaska - Rogowo SP 019: Pomianowo Gim - Kościernica - Os. Kołobrzaska 020: Białogard - Rzyszczewo - Pomianowo Gim 021: Białogard - Podwilcze - Białogard

Gmina Karlino:

- brak aktualnych zezwoleń

Gmina Tychowo:

- brak aktualnych zezwoleń

Linie komunikacyjne zlokalizowane na terenie Woj. Zachodniopomorskiego i przechodzące przez Powiat Białogardzki¹⁹

Lp.	Przewoźnik	Nr zezwolenia	Linia komunikacyjna
1.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.	1364/1	32/1413/103: Białogard - Wygoda - Bolkowo - Przyrowo - Połczyn Zdrój
2.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.	1365/2	32/1413/43: Świdwin - Sławoborze - Stanomino - Żabiniec - Białogard
3.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.	1412	32/1413/81: Kołobrzeg - Dygowo - Karlino - Białogard
4.	Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o.	1570/1	32/1413/288: Szczecin - Gryfice - Koszalin - Słupsk
5.	ARRIVA BUS Transport Polska Sp. z o.o.	1649	32/612/28: Kołobrzeg - Robuń - Ramlewo - Białogard
6.	ARRIVA BUS Transport Polska Sp. z o.o.	1650	32/612/32: Kołobrzeg - Poblocie Małe - Karścino - Białogard
7.	ARRIVA BUS Transport Polska Sp. z o.o.	1651	32/612/30: Kołobrzeg - Poblocie Małe - Karścino
8.	ARRIVA BUS Transport Polska Sp. z o.o.	1652	32/612/31: Kołobrzeg - Poblocie Małe - Karścino

¹⁹ Na podstawie danych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego pozyskanych we wrześniu 2016 r.

9.	Przedsiębiorstwo Komunikacji	1386	32/611/1: Koszalin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Jelenia Góra
10.	Przedsiębiorstwo Komunikacji	1389/1	32/611/85: Koszalin - Białogard - Połczyn Zdrój
11.	Przedsiębiorstwo Komunikacji	1477/1	32/618/179: Koszalin - Białogard - Połczyn Zdrój - Wałcz
12.	Przewozy Pasażerskie	1496/2	32/37/1: Koszalin - Biesiekierz - Białogard
13.	"EXPRESS BUS" Robert Łukawski	1645	32/91/1: Koszalin - Świeszyno - Białogard
14.	Usługi Przewozowe "Pegaz"	1513	32/49/1: Koszalin - Biesiekierz - Karlino
15.	Przewozy Pasażerskie	1293/1	32/61/1: Tychowo - Niedalino - Koszalin
16.	M-BUS Przewozy Pasażerskie Marek Tomicki	1217/4	32/48/1: Kołobrzeg - Dygowo - Wrzosowo - Karlino - Białogard
17.	"AIRBUS" Przewozy Pasażerskie	1408/1	32/81/1: Koszalin - Stare Bielice - Biesiekierz - Świemino - Żelimucha - Białogard
18.	"AIRBUS" Przewozy Pasażerskie	1628	32/81/2: Koszalin - Białogard - Połczyn Zdrój - Wałcz
19.	"AIRBUS" Przewozy Pasażerskie	1639	32/81/3: Koszalin - Połczyn Zdrój - Kalisz Pomorski
20.	"AIRBUS" Przewozy Pasażerskie	1648	32/81/4: Koszalin - Świdwin - Kalisz Pomorski
21.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Złocieniec Sp. z o.o.	1467/1	32/610/200: Koszalin - Tychowo - Połczyn Zdrój - Drawsko Pomorskie - Złocieniec
22.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Złocieniec Sp. z o.o.	1468	32/610/206: Koszalin - Tychowo - Siecino - Złocieniec
23.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Złocieniec Sp. z o.o.	1469	32/610/202: Koszalin - Tychowo - Wierzchowo - Kalisz Pomorski
24.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Złocieniec Sp. z o.o.	1473	32/610/213: Kołobrzeg - Białogard - Siecino - Złocieniec
25.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Złocieniec Sp. z o.o.	1474	32/610/214: Kołobrzeg - Nowe Worowo - Złocieniec
26.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Złocieniec Sp. z o.o.	1488	32/610/203: Koszalin - Białogard - Drawsko Pomorskie - Złocieniec
27.	AIR-TRANSFER.PL Sp. z o.o.	1633	32/79/2: Koszalin - Karlino - Goleniów

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:

„Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.
Oddział Zachodniopomorski w Szczecinie
ul. Czarnieckiego 9
70-221 Szczecin

Przewoźnik operuje na dwóch liniach kolejowych przebiegających przez teren Powiatu i przecinających się w mieście Białogard. Jedna biegnie z północnego zachodu na południowy wschód (Kołobrzeg – Szczecinek i dalej: Piła, Poznań), druga natomiast z północnego wschodu na południowy zachód (Słupsk – Szczecin).

1. Linia: Szczecin - Białogard – Koszalin – Słupsk (linia nr 380)

- przystanki na terenie Powiatu Białogardzkiego:
(z kierunku Szczecina) Czarnowęsy Pomorskie → Białogard → Kościernica → Nosówko

a) odjazdy pociągów ze stacji Białogard w kierunku Słupska:

poza sezonem letnim	w sezonie letnim
- 05:56	- 05:56
- 06:50	- 06:50
- 07:31	- 07:30
- 09:54	- 09:56
- 10:45	- 10:45
- 12:32	- 12:59
- 13:57	- 13:55
- 14:58	- 15:00
- 17:07	- 17:06
- 17:32	- 17:32
- 18:51	- 18:49
- 20:39	- 21:18
- 22:39	- 22:49
	- 23:06

b) odjazdy pociągów ze stacji Białogard w kierunku Szczecina:

poza sezonem letnim	w sezonie letnim
- 03:23	- 03:25
- 04:52	- 04:53
- 05:21	- 05:07
- 06:29	- 05:17
- 08:32	- 06:29
- 12:33	- 12:36
- 14:04	- 14:03
- 14:52	- 14:52
- 16:14	- 16:14
- 16:56	- 16:56
- 20:06	- 20:04

W sezonie letnim istnieje 14 połączeń z Białogardu w kierunku Słupska i 11 w kierunku Szczecina. Z kolei poza sezonem w kierunku Słupska funkcjonuje 13 połączeń, natomiast w kierunku Szczecina 11.

2. Linia: Poznań – Szczecinek – Kołobrzeg (linia nr 340)

- przystanki na terenie Powiatu Białogardzkiego:

(z kierunku Poznania) Tychowo → Podborsko → Białogard → Karlino → Daszewo

a) odjazdy pociągów ze stacji Białogard w kierunku Poznania:

poza sezonem letnim	w sezonie letnim
- 05:21	- 05:07
- 06:23	- 05:17
- 09:12	- 06:23
- 12:33	- 09:17
- 15:25	- 12:37
- 16:56	- 15:27
- 20:08	- 16:56
	- 20:10

b) odjazdy pociągów ze stacji Białogard w kierunku Kołobrzegu:

poza sezonem letnim	w sezonie letnim
- 05:46	- 05:46
- 06:48	- 06:24
- 07:04	- 07:30
- 07:31	- 10:40
- 10:40	- 12:39
- 12:32	- 12:59
- 15:27	- 15:27
- 17:00	- 17:00
- 18:47	- 18:45
- 20:39	- 21:18

W sezonie letnim istnieje 8 połączeń z Białogardu w kierunku Poznania i 10 w kierunku Kołobrzegu. Z kolei poza sezonem w kierunku Poznania funkcjonuje 7 połączeń, natomiast w kierunku Kołobrzegu 10 połączeń.

Stacja kolejowa Białogard jest węzłową stacją nie tylko dla Powiatu, ale również całego regionu.

Rys. 10. Budynek dworca PKP w Białogardzie



Źródło: zdjęcia własne autora Opracowania

Odjazdy z pozostałych stacji, będących stolicami gmin:

c) odjazdy pociągów ze stacji Karlino w kierunku Kołobrzegu:

poza sezonem letnim	w sezonie letnim
- 05:53	- 05:52
- 06:55	- 06:31
- 07:11	- 10:47
- 10:47	- 12:46
- 15:34	- 15:34
- 17:07	- 17:07
- 18:54	- 18:51

d) odjazdy pociągów ze stacji Karlino w kierunku Poznania:

poza sezonem letnim	w sezonie letnim
- 06:14	- 06:14
- 08:56	- 08:49
- 15:14	- 12:19
- 19:53	- 15:14
	- 19:52

W sezonie letnim istnieje 5 połączeń z Karlina w kierunku Poznania i 7 w kierunku Kołobrzegu. Z kolei poza sezonem w kierunku Poznania funkcjonują 4 połączenia, natomiast w kierunku Kołobrzegu 7 połączeń.

e) odjazdy pociągów ze stacji Tychowo w kierunku Kołobrzegu:

poza sezonem letnim	w sezonie letnim
- 05:58	- 05:55
- 10:19	- 10:19
- 15:00	- 12:16
- 16:33	- 15:00
- 18:27	- 16:34
	- 18:25

f) odjazdy pociągów ze stacji Tychowo w kierunku Poznania:

poza sezonem letnim	w sezonie letnim
- 05:40	- 05:26
- 06:42	- 05:36
- 09:31	- 06:42
- 12:52	- 09:34
- 15:44	- 12:57
- 17:15	- 15:46
- 20:34	- 17:22
	- 20:27

W sezonie letnim istnieje 8 połączeń z Tychowa w kierunku Poznania i 6 w kierunku Kołobrzegu. Z kolei poza sezonem w kierunku Poznania funkcjonuje 7 połączeń, natomiast w kierunku Kołobrzegu 5 połączeń.

Poniżej zaprezentowano liczbę sprzedanych biletów w kasie Białogard w poszczególnych miesiącach roku 2015:

Tab. 9. Sprzedaż biletów na stacji Białogard w 2015 r.

Miesiąc	bilety jednorazowe	bilety okresowe
Styczeń	6 860	386
Luty	7 449	374
Marzec	7 927	428
Kwiecień	8 260	429
Maj	8 540	389
Czerwiec	8 796	312
Lipiec	11 111	270
Sierpień	11 461	305
Wrzesień	8 581	362
Październik	8 655	360
Listopad	8 280	352
Grudzień	6 833	295

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskanych od pracownika stacji Białogard

Analizując powyższe zestawienie dojść można do wniosku, że w miesiącach letnich więcej jest sprzedawanych biletów jednorazowych, natomiast mniej okresowych. Wynika to ze zwiększonej liczby podróży jednorazowych w lecie (np. wyjazd wakacyjny), a mniej podróży powtarzających się (np. do szkoły, pracy).

W ogólnej liczbie biletów jednorazowych, niewielką ilość stanowią bilety na podróże w granicach Powiatu Białogardzkiego, natomiast wśród biletów okresowych jest to zdecydowana większość.

Dodać przy tym należy, że bilety jednorazowe sprzedaje także drużyna konduktorska w poszczególnych pociągach, a powyższe zestawienie dotyczy wyłącznie biletów sprzedawanych w kasie w Białogardzie. Zgodnie z uzyskanymi informacjami, w pociągach „Przewozów Regionalnych” drużyna konduktorska sprzedaje dziennie ok. 10 biletów na podróże w granicach Powiatu Białogardzkiego.

Na prośbę autora Opracowania, w ostatni piątek września oraz pierwszy poniedziałek października, pracownicy kas konduktorskich (obsługa przez drużyny konduktorskie) oraz kas biletowych w Białogardzie zliczali sprzedane bilety jednorazowe na przejazdy w ramach Powiatu Białogardzkiego. Poniżej zaprezentowano otrzymane wyniki:

1. Kasy konduktorskie:

a) piątek, 30.09.2016 r.:

- Białogard – Kościernica (i z powrotem): 2 bilety ulgowe (37%),
- Białogard – Nosówko (i z powrotem): 2 bilety ulgowe (93%, 95%),
- Białogard – Daszewo (i z powrotem): 3 bilety ulgowe (80%),
- Białogard – Czarnowęsy Pomorskie (i z powrotem): 1 bilet ulgowy (80%).

RAZEM: 8 biletów

b) poniedziałek, 03.10.2016 r.:

- Białogard – Kościernica (i z powrotem): 1 bilet normalny, 1 ulgowy (37%),
- Białogard – Nosówko (i z powrotem): 3 bilety normalne,
- Białogard – Czarnowęsy Pomorskie (i z powrotem): 3 bilety normalne.

RAZEM: 8 biletów

2. Kasy biletowe:

a) piątek, 30.09.2016 r.:

- Białogard – Czarnowęsy (i z powrotem): 10 biletów (7 normalnych, 2: 37%, 1: 51%),
- Białogard – Podborsko (i z powrotem): 5 biletów (2 normalne, 3: 37%),
- Białogard – Tychowo (i z powrotem): 5 biletów (3 normalne, 1: 37%, 1: 51%),
- Białogard – Karlino (i z powrotem): 2 bilety (1 normalny, 1: 37%).

RAZEM: 22 bilety

b) poniedziałek, 03.10.2016 r.:

- Białogard – Kościernica (i z powrotem): 4 bilety ulgowe (37%),
- Białogard – Nosówko (i z powrotem): 6 biletów (5 normalnych, 1: 37%),
- Białogard – Czarnowęsy Pomorskie (i z powrotem): 10 biletów (7 normalnych, 3: 37%),
- Białogard – Tychowo (i z powrotem): 7 biletów (3 normalne, 3: 37%, 1: 51%),
- Białogard – Karlino (i z powrotem): 3 bilety (1 normalny, 2: 37%),
- Białogard – Daszewo (i z powrotem): 2 bilety (1 normalny, 1:37%).

RAZEM: 32 bilety

Łącznie w piątek sprzedano 30 biletów, a w poniedziałek 40 biletów na przejazdy na trasach kolejowych w ramach Powiatu Białogardzkiego.

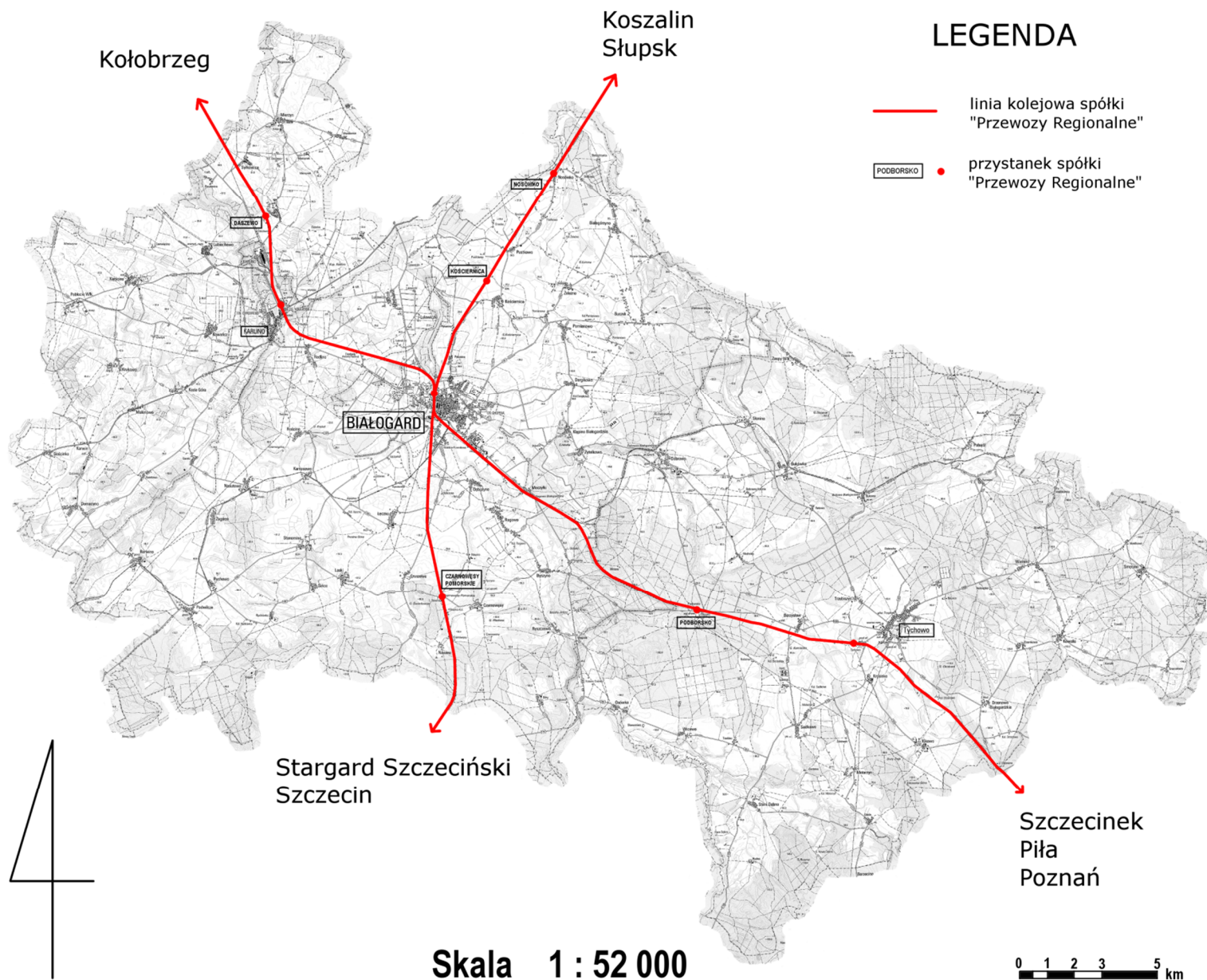
Podsumowując, „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. to istotny przewoźnik dla osób przemieszczających się w ramach Powiatu Białogardzkiego – orientacyjna liczba podróżnych w przypadku tego przewoźnika to ok. 300 osób dziennie. Na odcinku przebiegającym przez Powiat Białogardzki, usługa przewoźnika kolejowego funkcjonuje bardzo dobrze, a przewoźnicy drogowi dopasowują swoją ofertę do rozkładu jazdy przewoźnika kolejowego.

PKP Intercity

Według informacji otrzymanej od przewoźnika PKP Intercity, przez Powiat Białogardzki przebiegają połączenia kolejowe tego przewoźnika. Posiada on jednak tylko jeden przystanek na terenie Powiatu (miasto Białogard), więc świadczone przez niego kolejowe usługi przewozu osób nie mają znaczenia z punktu widzenia przemieszczania się ludności w granicach administracyjnych Powiatu.

Rys. 11. stanowi wizualizację przebiegu linii kolejowych, na których operuje przewoźnik „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.

Rys. 11. Wizualizacja linii spółki „Przewozy Regionalne” na mapie Powiatu Białogardzkiego



Źródło: opracowanie własne

8. Transport publiczny w Powiecie w kontekście dokumentów planistycznych

Poniżej uwzględniono plany zagospodarowania przestrzennego uchwalone w gminach Powiatu Białogardzkiego od 2010 r. Uznano, że od tego czasu rozwiązania przyjęte w planach mogą mieć wpływ na kształt transportu w kolejnych latach. Wyszczególniono tylko te zapisy, które potencjalnie przyczyniają się do zmiany w liczbie podróżujących lub mają wpływ na przewozy. Jeżeli brak było planów zagospodarowania przestrzennego dla danej gminy, wyszczególniono uchwały dot. studium/zmiany studium uwarunkowania i zagospodarowania przestrzennego dla gminy lub stosowne obwieszczenia. Informacje na temat dokumentów planistycznych pochodzą z Biuletynów Informacji Publicznej poszczególnych gmin.

W poniższych zapisach ograniczono się do ogólnych stwierdzeń dot. ustalenia poszczególnych rodzajów terenów (np. zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, teren usług, dróg publicznych, rolniczy, etc.). Szczegółowe i bardziej rozbudowane zapisy można znaleźć w przywołanych dokumentach.

1. Gmina miejska Białogard (miasto Białogard)

Uchwała Nr XIII/117/2011 Rady Miejskiej Białogardu z dnia 8 listopada 2011 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Białogard. Na obszarze objętym planem ustala się m.in.:

- zmianę przeznaczenia terenu oznaczonego symbolem 3U poprzez zmianę struktury przestrzennej i dodanie funkcji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i ulicy wewnętrznej,
- zmianę przeznaczenia części terenu oznaczonego symbolem 2R poprzez wydzielenie terenów przeznaczonych na cele zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i ulice wewnętrzne,
- zmianę przeznaczenia terenu oznaczonego symbolem 3MW poprzez dodanie funkcji zabudowy usługowej,
- zmianę przeznaczenia terenu oznaczonego symbolem 4MW na teren o funkcji zabudowy usługowej (U) i teren zieleni urządzonej (ZP).

Uchwała Nr XLIII/309/2013 Rady Miejskiej Białogardu z dnia 18 września 2013 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Białogard. Na obszarze objętym planem ustala się m.in.:

- rozszerzenie przeznaczenia terenu oznaczonego symbolem 13MN – dodanie funkcji usługowej – oznaczenie po zmianie 13MN,U i ograniczenie przeznaczenia terenu 14MN,MW,U do funkcji mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej,
- zmianę przeznaczenia terenu oznaczonego symbolem 4ZP,US poprzez zmianę struktury przestrzennej i wprowadzenie nowych funkcji - zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- zmianę przeznaczeniu terenu rolnego i przeznaczeniu go pod funkcję usług sportu i rekreacji oraz zieleni urządzonej,

- przeznaczenie części terenu ogrodów działkowych oznaczonych symbolem ZD i przeznaczeniu pod funkcję mieszkaniową jednorodzinną,
- przeznaczenie części terenu na cele mieszkaniowe i usługowe.

Uchwała Nr XVI/143/2016 z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Białogard. Na obszarze objętym planem ustala się m.in.:

- MN – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej;
- MW – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej;
- U – tereny zabudowy usługowej;
- Uo – tereny zabudowy usług oświaty;
- Ua – tereny zabudowy usług administracji;
- Uk – tereny zabudowy usług kultury;
- Ukr – tereny zabudowy usług kultu religijnego;
- Uz – tereny zabudowy usług zdrowia;
- Ut – tereny zabudowy usług turystyki;
- US – tereny sportu i rekreacji;
- P – tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów;
- dla nowych terenów oznaczonych MN,U ustala się podstawowe przeznaczenie terenów - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna obejmująca powyżej 50% powierzchni całkowitej budynków na działce budowlanej oraz przeznaczenie uzupełniające – zabudowa usługowa nieuciążliwa związana z obsługą ludności nie przekraczająca 50% powierzchni całkowitej budynków na działce,
- na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej (MN,U) dopuszcza się realizację zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, jako funkcji samodzielnej.

2. Gmina wiejska Białogard

Uchwała Nr XXV/147/2016 Rady Gminy Białogard z dnia 30 czerwca 2016 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Białogard dla lokalizacji farmy elektrowni wiatrowych wraz z urządzeniami infrastruktury towarzyszącej.

Przedmiotem planu zagospodarowania przestrzennego jest przeznaczenie terenów o dotychczasowym użytkowaniu rolniczym na tereny rolnicze z możliwością lokalizacji farmy elektrowni wiatrowych wraz z urządzeniami infrastruktury towarzyszącej oraz strefą oddziaływania.

Plan obejmuje obszar położony w części obrębu Rościno, Kamosowo, Łęczno i Stanomino, Kłépino Białogardzkie, Dargikowo, Żytkowo i Buczek w gminie Białogard o łącznej powierzchni 1188,9991 ha.

Na obszarze objętym planem ustala się:

- R – tereny rolnicze stanowiące strefę ochronną oddziaływania elektrowni wiatrowych;
- ZL – tereny leśne stanowiące strefę ochronną oddziaływania elektrowni wiatrowych;
- EW - teren lokalizacji elektrowni wiatrowych i infrastruktury towarzyszącej;
- EE - teren stacji transformatorowej;

- KD.Z - teren drogi publicznej, zbiorczej;
- KD.D – teren drogi publicznej, dojazdowej;
- KD.W – teren drogi wewnętrznej;
- Kr – teren ścieżki rowerowej;
- Wp – teren wód płynących;
- Ws - teren wód stojących;
- W - teren rowów melioracyjnych;
- Wpw – teren wałów przeciwpowodziowych.

3. Gmina Karlino

Informacje opracowano na podstawie rejestru miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Gminy Karlino, które zawierają m.in.:

- Uchwałę Rady Miejskiej w Karlinie Nr XLV/407/10 - Tereny pod przebieg gazociągu wysokiego ciśnienia relacji Płoty – Koszalin na terenie gminy Karlino
- Uchwałę Rady Miejskiej w Karlinie Nr XXXI/430/10 - Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych w tym usług rzemieślniczych
- Uchwałę Rady Miejskiej w Karlinie Nr XLVIII/431/10 - Strefa ekonomiczna, zabudowa przemysłowa, produkcyjno-usługowa, składów, magazynów i baz

4. Gmina Tychowo

Uchwała Nr XXX/258/13 Rady Miejskiej w Tychowie z dnia 19 grudnia 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Tychowo dla lokalizacji farmy elektrowni wiatrowych i zmiany części miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miejscowości Dobrowo w gminie Tychowo.

Przedmiotem planu zagospodarowania przestrzennego jest przeznaczenie terenów o dotychczasowym użytkowaniu rolniczym na tereny rolnicze z możliwością lokalizacji elektrowni wiatrowych wraz ze strefą oddziaływania i sieciami, urządzeniami infrastruktury technicznej oraz ustalenie zasad zagospodarowania i zabudowy terenów objętych zmianą planu przyjętego Uchwałą Nr XIV/93/07 Rady Miejskiej w Tychowie z 27 września 2007 r.

Plan obejmuje obszar położony w części obrębu Borzysław, Bukówko, Dobrowo, Drzonowo Białogardzkie, Kikowo, Krosinko, Podborsko, Retowo, Słonino, Trzebiszyn, Zaspy Wielkie w gminie Tychowo o łącznej powierzchni 3073,3795 ha.

Na obszarze objętym planem ustala się:

- R – tereny rolnicze stanowiące strefę ochronną oddziaływania elektrowni wiatrowych;
- ZL – tereny leśne stanowiące strefę ochronną oddziaływania elektrowni wiatrowych;
- EW - teren lokalizacji elektrowni wiatrowych i infrastruktury towarzyszącej;

- EE – teren elektroenergetycznej stacji transformatorowej;
- RM – teren zabudowy zagrodowej;
- RPO – teren obsługi produkcji rolniczej;
- RU, RM - teren produkcji rolnej i zabudowy zagrodowej;
- MN, U – teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usług;
- P, U – teren produkcji i usług;
- ZP – zielen parkowa;
- TI – teren infrastruktury technicznej;
- KD.G – teren drogi publicznej, klasy głównej;
- KD.L – teren drogi publicznej lokalnej;
- KDW – teren drogi wewnętrznej ogólnodostępnej;
- TK – teren kolejowy;
- Ws – teren wód stojących;
- Wp – teren wód płynących

Dodatkowo, istnieją następujące ogłoszenia i obwieszczenia:

- Ogłoszenie i Obwieszczenie o przystąpieniu do sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla miasta Tychowo wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (11.05.2015 r.)

- Obwieszczenie o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Tychowo wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (01.10.2015 r.)

Podsumowanie

Zaprezentowane dokumenty planistyczne wyznaczają określone zmiany w przestrzeni poszczególnych gmin lub wskazują na plany takich zmian. Biorąc jednak pod uwagę ich rodzaj oraz zakres, stwierdzić można, że nie wpływają na organizację przewozu osób na terenie Powiatu Białogardzkiego.

9. Preferencje podróży – analiza ankiet

W celu poznania obecnych i przyszłych preferencji mieszkańców Powiatu Białogardzkiego dotyczących wyboru rodzaju środka transportu przeprowadzono ankietyzację ludności. Wykonano ją w pierwszej połowie września 2016 r. wśród młodzieży szkolnej ze szkół ponadgimnazjalnych z Powiatu Białogardzkiego oraz wśród pracowników największych pracodawców z terenu Powiatu. Pytania dotyczące przyszłego korzystania ze środków transportu zawierają perspektywę 5-cio letnią ponieważ uznano, że w perspektywie 5 lat można obiektywnie przewidzieć i określić swoje preferencje co do środka transportu.

W wyniku prowadzonej ankietyzacji, pozyskano 200 prawidłowo wypełnionych²⁰ ankiet, które posłużyły do opracowania preferencji podróży z terenu Powiatu Białogardzkiego.

Poniżej znajduje się wzór ankiety, a pod nią wyniki badań z podziałem na osoby pracujące i młodzież ze szkół ponadgimnazjalnych.

Rys. 12. Formatka ankiety do prowadzenia badań w Powiecie Białogardzkim

**Anonimowa ankieta dla mieszkańców Powiatu Białogardzkiego
dla celów oceny i prognozy potrzeb przewozowych
w ramach opracowywania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego**

UWAGA: Ankieta dotyczy wyłącznie osób, które dojeżdżają do miejsca nauki/pracy z innej gminy
(proszę zaznaczyć właściwą kratkę lub wpisać odpowiednią treść)

data: 09.2016 r. gmina zamieszkania:

1. Jakim środkiem transportu, jak często i w jakich godzinach dojeżdża Pani/Pan do i z miejsca nauki/pracy?

samochód (własny, ze znajomym, etc.): dni w tygodniu, w godzinach

autobus/bus: dni w tygodniu, w godzinach

pociąg (PKP, PR)*: dni w tygodniu, w godzinach

inny, tj. dni w tygodniu, w godzinach

2. Czy w ciągu najbliższych 5 lat planuje Pani/Pan zmienić środek transportu służący celom dojazdu do szkoły lub pracy? W przypadku odpowiedzi „TAK” proszę wpisać jak często zamierza Pani/Pan korzystać z nowego środka transportu w ciągu tygodnia (w dniach) i w jakich godzinach

TAK, na następujący:

samochód (własny, ze znajomym, etc.): dni w tygodniu, w godzinach

autobus: dni w tygodniu, w godzinach

pociąg (PKP, PR)*: dni w tygodniu, w godzinach

inny, tj. dni w tygodniu, w godzinach

NIE

3. Pytanie dotyczy osób niekorzystających z autobusu/busa w dojazdach do i ze szkoły/pracy lub osób które obecnie korzystają z jakiejś formy transportu ale zamierzają zmienić środek transportu; Czy bierze Pani/Pan pod uwagę korzystanie z autobusu lub busa w ciągu najbliższych 5 lat w przypadku lepszego dostosowania oferty przewoźników do Pani/Pana potrzeb?

TAK, konieczna jest następująca zmiana (proszę zaznaczyć wszystkie właściwe odpowiedzi):

obniżka ceny biletów

zwiększenie częstotliwość kursów

większy komfort podróżowania (klimatyzacja, wygodniejsze siedzenia, etc.)

inny, tj.

NIE

Informacje o osobie wypełniającej ankietę:

Płeć:

kobieta

mężczyzna

Wiek:

18 lat i mniej

pow. 18 do 25 lat

pow. 25 do 35 lat

pow. 35 do 45 lat

pow. 45 do 55 lat

pow. 55 do 65 lat

pow. 65 lat

Jestem osobą:

pełnosprawną

niepełnosprawną, tj.

Szkola (jeżeli dotyczy):

liceum ogólnokształcące

technikum

inna, tj.

Zatrudnienie (jeżeli dotyczy):

przedsiębiorstwo państwowe

przedsiębiorstwo prywatne

jednostka samorządu terytorialnego

inne, tj.

* Polskie Koleje Państwowe, Przewozy Regionalne

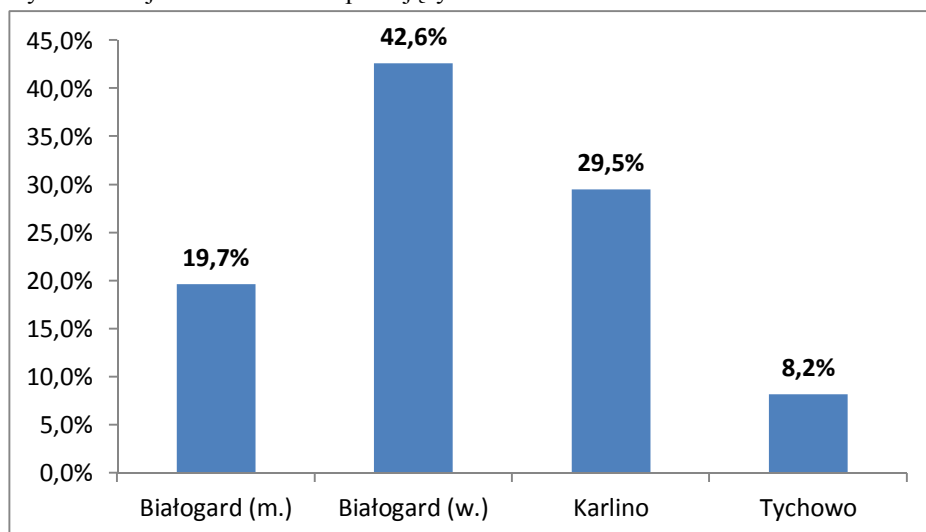
Źródło: opracowanie własne

²⁰ zdarzały się ankiety niepełne (bez podania gminy zamieszkania), ankiety osób zamieszkujących gminę, w której znajdował się dany zakład pracy/szkoła lub ankiety osób zamieszkałych w gminach spoza Powiatu Białogardzkiego – takie ankiety z góry odrzucono i nie uwzględniono uzyskanych tam odpowiedzi w niniejszej analizie

9.1. Osoby pracujące

Osoby udzielające odpowiedzi na pytania pochodziły ze wszystkich gmin Powiatu. Poniżej znajduje się statystyka osób zamieszkujących Powiat.

Rys. 13. Miejsce zamieszkania pracujących mieszkańców Powiatu

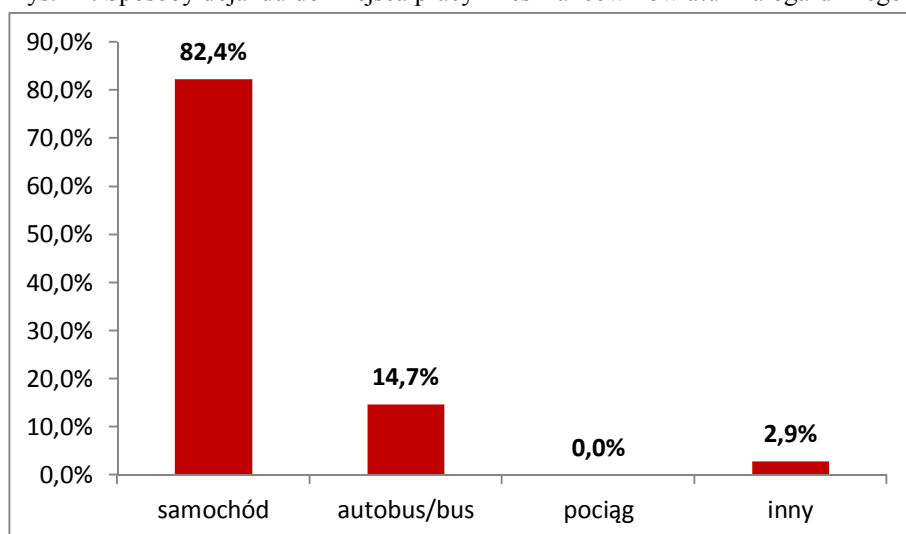


Źródło: opracowanie własne

Najwięcej osób mieszkało w gminie wiejskiej Białogard (42,6 %), następnie w gminie Karlino (29,5 %) oraz gminie miejskiej Białogard (19,7 %). Najmniej respondentów zamieszkiwało gminę Tychowo (8,2 %).

W odpowiedzi na pytanie 1. „*Jakim środkiem transportu, jak często i w jakich godzinach dojeżdża Pani/Pan do i z miejsca nauki/pracy?*” uzyskano następujące odpowiedzi:

Rys. 14. Sposoby dojazdu do miejsca pracy mieszkańców Powiatu Białogardzkiego



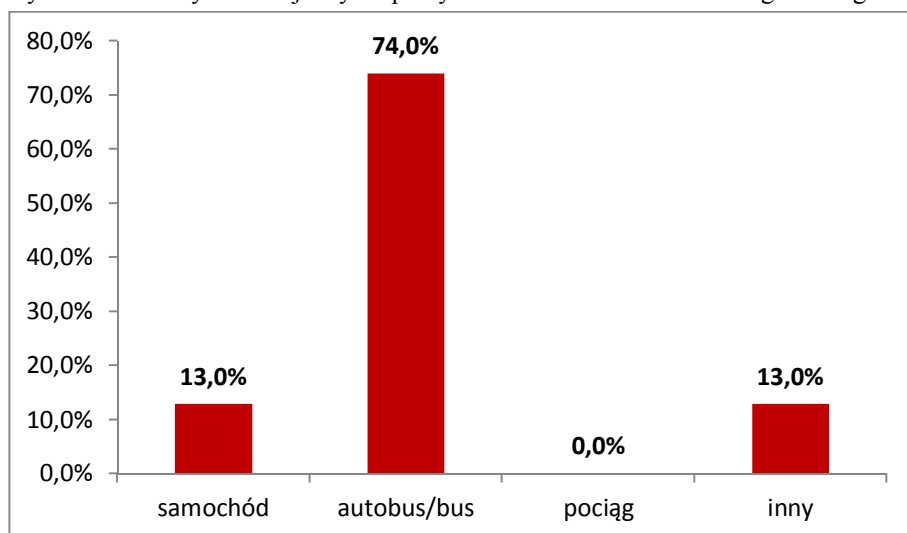
Źródło: opracowanie własne

Przeważająca większość pracujących (82,4 %) korzystała z samochodów własnych lub zabierała się do pracy ze znajomymi, 14,7 % osób korzystało z autobusu, a 2,9 % dostawała się do pracy za pomocą innych form transportu, do których zaliczał się rower lub autostop. Żadna z osób nie dojeżdżała do pracy pociągiem.

Godziny dojazdu do pracy były różne, ale najczęściej padały odpowiedzi: 6:00-14:00, 7:30-16:00, 7:30-16:30. Poza tym podawano godziny: 5:40-22:00, 6:00-22:00, 7:00-22:00 itp.

Pytanie drugie dotyczyło potencjalnych zmian: „Czy w ciągu najbliższych 5 lat planuje Pani/Pan zmienić środek transportu służący celom dojazdu do szkoły lub pracy? W przypadku odpowiedzi „TAK” proszę wpisać jak często zamierza Pani/Pan korzystać z nowego środka transportu w ciągu tygodnia (w dniach) i w jakich godzinach”. 23,0 % respondentów odpowiedziało „TAK”, natomiast 77,0 % odpowiedziało „NIE”. Odpowiadając „TAK”, mieszkańcy dokonywali wyboru rodzaju środka transportu spośród czterech możliwości. Odpowiedzi były następujące:

Rys. 15. Przewidywane dojazdy do pracy mieszkańców Powiatu Białogardzkiego w przyszłości



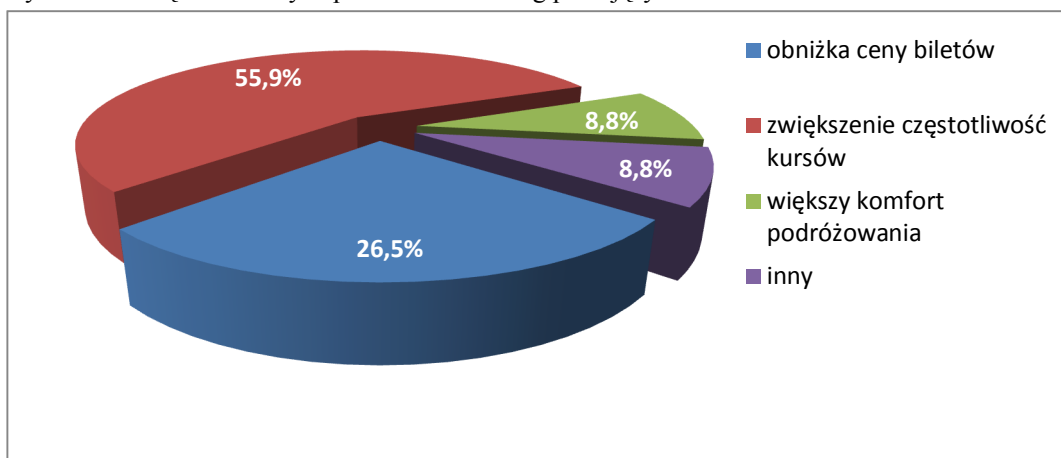
Źródło: opracowanie własne

Najwięcej osób zamierzało dojeżdżać w przyszłości za pomocą autobusu (74,0 %). Samochodem oraz innymi środkami transportu (rowerem) zamierzało dojeżdżać 13,0 % pracowników firm z terenu Powiatu. Nikt nie planował korzystać z pociągu w tym celu. Godziny dojazdów przy pomocy innych środków transportu były analogiczne jak dotychczas (patrz: opis pod Rys. 14.).

Z punktu widzenia niniejszego Planu Transportowego istotne były odpowiedzi na pytanie 3.: „Pytanie dotyczy osób niekorzystających z autobusu/busa w dojazdach do i ze szkoły/pracy lub osób które obecnie korzystają z takiej formy transportu ale zamierzają zmienić środek transportu: Czy bierze Pani/Pan pod uwagę korzystanie z autobusu lub busa w ciągu najbliższych 5 lat w

przypadku lepszego dostosowania oferty przewoźników do Pani/Pana potrzeb?”. 43,8 % badanych odpowiedziało „TAK”, natomiast 56,2 % „NIE”. Odpowiadając „TAK” można było wskazać zmiany, których oczekuje się od przewozów osobowych aby skłonić się do korzystania z ich (można było wskazać więcej niż jedną odpowiedź). Statystyki odpowiedzi prezentuje kolejny wykres.

Rys. 16. Niezbędne zmiany w przewozach według pracujących mieszkańców Powiatu



Źródło: opracowanie własne

Ponad połowa badanych (55,9 %) preferowałaby zwiększenie częstotliwości kursów. 26,5 % chciałaby obniżki cen biletów, a 8,8 % większego komfortu podróżowania oraz inną zmianę. Padały tutaj wypowiedzi dot. lepszego dopasowania kursów do godzin pracy oraz dojazd autobusu do miejsca zamieszkania.

Wśród całej grupy respondentów pracujących, 68,9 % stanowiły kobiety, 31,1 % mężczyźni. Jeżeli chodzi o udział poszczególnych grup wieku, wyglądał on następująco:

- pow. 18 do 25 lat - 13,1 %,
- pow. 25 do 35 lat - 27,9 %
- pow. 35 do 45 lat - 31,1 %,
- pow. 45 do 55 lat - 16,4 %,
- pow. 55 do 65 lat – 11,5 %,

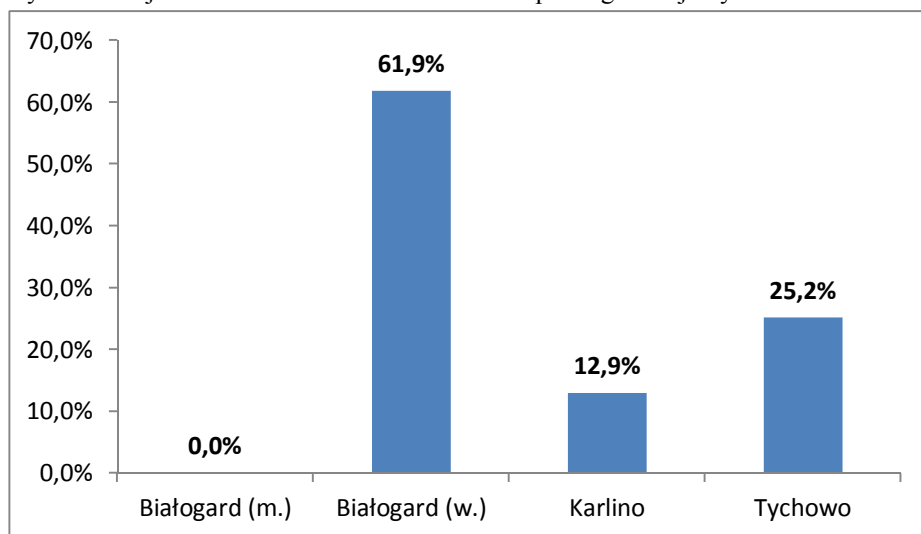
Brak było osób poniżej 18 i powyżej 65 lat.

Jeżeli chodzi o rodzaje miejsca pracy, 11,5 % ankietowanych pracowało w przedsiębiorstwach państwowych, 60,7 % w przedsiębiorstwach prywatnych, 26,2 % w jednostkach samorządu terytorialnego, natomiast 1,6% w innych (stowarzyszenia). 96,7 % respondentów było pełnosprawnych, a 3,3 % niepełnosprawnych.

9.2. Młodzież ze szkół ponadgimnazjalnych

Respondenci dojeżdżali do szkół z gmin Powiatu Białogardzkiego w następującym rozkładzie:

Rys. 17. Miejsce zamieszkania uczniów ze szkół ponadgimnazjalnych

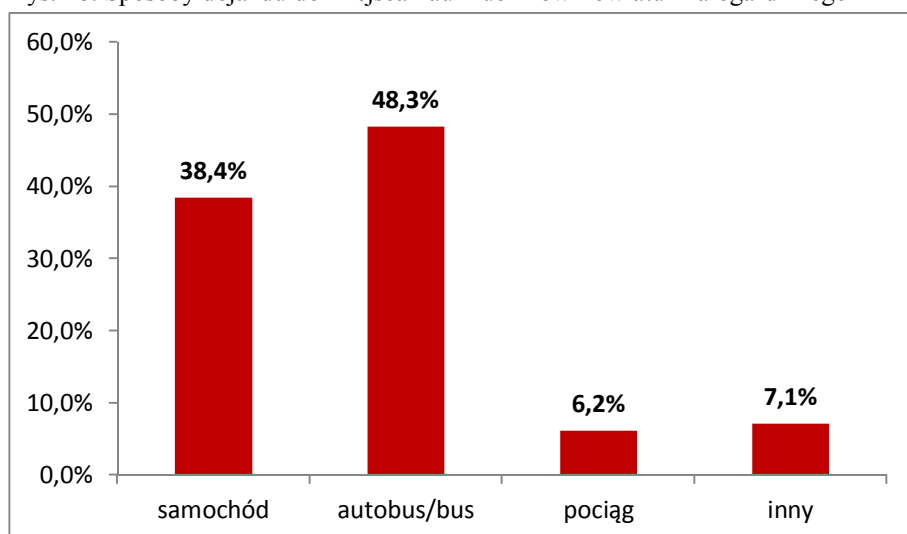


Źródło: opracowanie własne

Najwięcej uczniów zamieszkiwało gminę wiejską Białogard (61,9 %), następnie gminę Tychowo (25,2 %) oraz gminę Karlino (12,9 %). Nie odnotowano mieszkańców gminy miejskiej Białogard którzy uczyliby się w szkołach w Karlinie lub Tychowie.

Odpowiadając na pytanie 1. *Jakim środkiem transportu, jak często i w jakich godzinach dojeżdża Pani/Pan do i z miejsca nauki/pracy?* uczniowie podali następujące wyniki:

Rys. 18. Sposoby dojazdu do miejsca nauki uczniów Powiatu Białogardzkiego



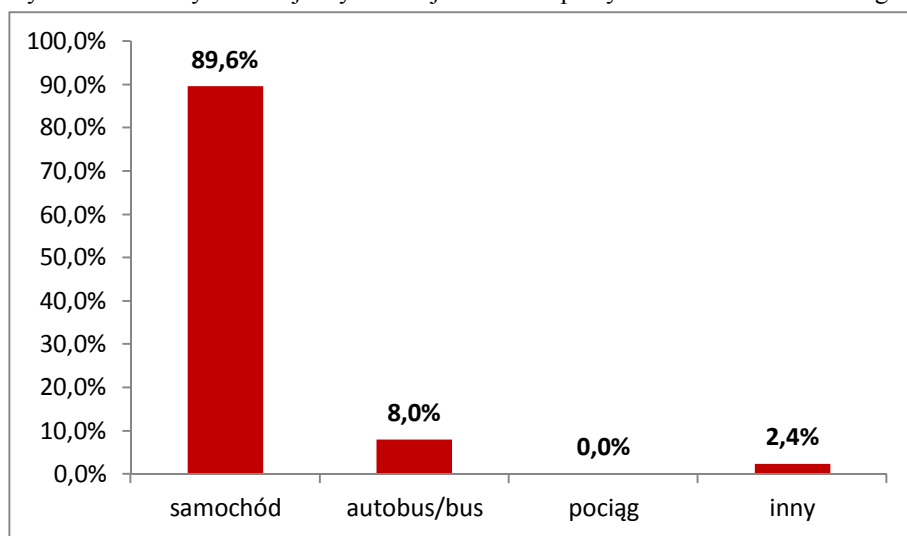
Źródło: opracowanie własne

Większość uczniów (48,3 %) dojeżdżała do szkoły autobusem. 38,4 % korzystało z samochodu, natomiast 6,2 % z pociągu. Spośród 7,1 % osób korzystających z innych środków transportu najczęściej korzystało z roweru, ale także z rolek czy chodziła pieszo.

Godziny dojazdu do szkoły były różne, ale najczęściej padały odpowiedzi: 7:00-15:00, 07:00-16:00, 08:00-15:00, 6:50-14:30, 7:30-15:00, 7:30-16:30, 06:50-17:00.

Kwestie potencjalnych zmian obejmowało pytanie nr 2: *Czy w ciągu najbliższych 5 lat planuje Pani/Pan zmienić środek transportu służący celom dojazdu do szkoły lub pracy? W przypadku odpowiedzi „TAK” proszę wpisać jak często zamierza Pani/Pan korzystać z nowego środka transportu w ciągu tygodnia (w dniach) i w jakich godzinach.* 47,5 % badanych planowało zmianę, z kolei 52,5 % nie. Wśród osób odpowiadających „TAK” pojawiły się następujące preferencje:

Rys. 19. Przewidywane dojazdy do miejsca nauki i pracy uczniów Powiatu Białogardzkiego w przyszłości



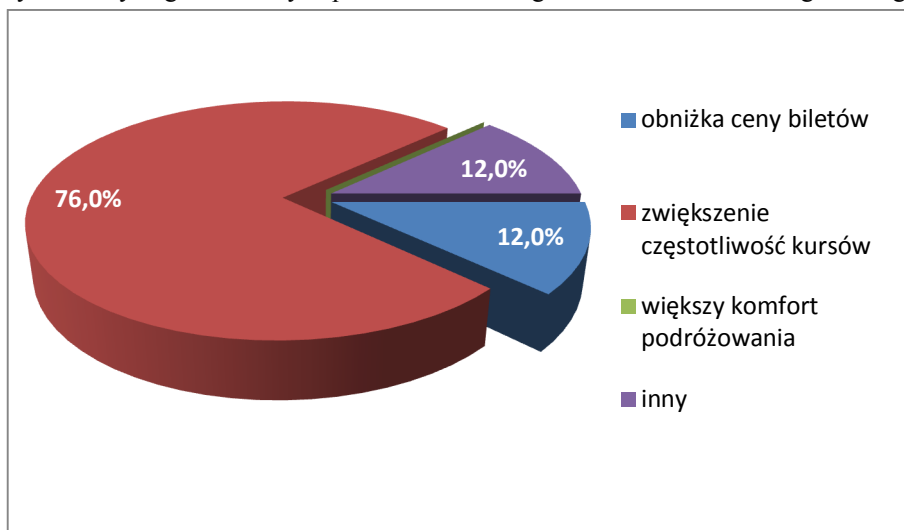
Źródło: opracowanie własne

Zdecydowanie najwięcej osób zamierzało dojeżdżać do szkoły, a następnie do pracy za pomocą samochodu (89,6 %). 8,0 % planowało korzystać z autobusu, a 2,4 % badanych wybrało odpowiedź „inny”, gdzie pojawiała się odpowiedź „rolki” lub „pieszo”. Żaden z uczniów nie zamierzał przesiadać się do pociągu.

Godziny dojazdów przy pomocy innych środków transportu były analogiczne jak do tej pory (patrz: opis pod Rys. 18.).

W pytaniu nr 3 (*Pytanie dotyczy osób niekorzystających z autobusu/busa w dojazdach do i ze szkoły/pracy lub osób które obecnie korzystają z takiej formy transportu ale zamierzają zmienić środek transportu: Czy bierze Pani/Pan pod uwagę korzystanie z autobusu lub busa w ciągu najbliższych 5 lat w przypadku lepszego dostosowania oferty przewoźników do Pani/Pana potrzeb?)* 25,5 % badanych odpowiedziało „TAK”, natomiast 74,5 % „NIE”. Wśród odpowiadających „TAK” padły następujące oczekiwania:

Rys. 20. Wymagane zmiany w przewozach według uczniów Powiatu Białogardzkiego



Źródło: opracowanie własne

76 % badanych preferowałoby zwiększenie częstotliwości kursów. Z kolei po 12 % uczniów opowiadałoby się za obniżką cen biletów i innymi zmianami, gdzie wskazywano na brak kursów autobusów do miejsca zamieszkania. Nikt nie wskazał większego komfortu podróżowania.

Wśród tej grupy respondentów, 52,5 % stanowiły kobiety a 47,5 % mężczyźni. 70,5 % to osoby w wieku 18 lat i mniej, a 29,5 % osoby w wieku pow. 18 do 25 lat włącznie.

Jeżeli chodzi o rodzaj szkoły, 52,5 % ankietowanych stanowili uczniowie techników, natomiast 33,8 % liceów ogólnokształcących. 13,7 % to uczniowie szkół zawodowych.

Podsumowując wyniki przeprowadzonej ankietyzacji, wyciągnąć można kilka wniosków:

Pracownicy przedsiębiorstw z terenu Powiatu Białogardzkiego w niewielkim stopniu korzystali z przewozów autobusowych (14,7 %) i w większości przypadków nie zamierzali zmieniać tej sytuacji w przyszłości (77,0 %), przy założeniu dotychczasowego sposobu organizacji przewozów. Natomiast 43,8 % ankietowanych, którzy nie korzystali z autobusu w dojazdach do pracy lub którzy dojeżdżali w ten sposób, ale zamierzali zmienić środek transportu w przyszłości (np. na samochód), skłoniłoby się do korzystania/dalszego korzystania z autobusu przy założeniu, że zostaną wprowadzone odpowiednie zmiany w przewozach, przede wszystkim zwiększenie częstotliwości kursów, na co wskazało 55,9% ankietowanych pracowników.

Uczniowie w dużo większym stopniu niż osoby pracujące korzystali z usług przewoźników autobusowych (48,3 %). Prawie połowa (47,5 %) zamierzała zmienić środek transportu, w przeważającej większości na samochód (89,6 %). Za ledwie dla co czwartego ucznia (25,5 %) lepsze dopasowanie przewozów skutkowałoby dalszym korzystaniem z autobusu w przejazdach między miejscem zamieszkania a miejscem nauki, później pracy.

10. Podróże mieszkańców Powiatu do pracy w 2011 r.

Niezależnie od wyników przeprowadzonych ankiet, poniżej zaprezentowano wyniki Narodowego Spisu Powszechnego (NSP) z 2011 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. Udostępnione wyniki badania uwzględniają wyłącznie przepływy powyżej 9 osób. 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 gminy miejskiej i wiejskiej Białogard, przyjęto w nawiasie dla gminy miejskiej oznaczenie „m.”, z kolei dla wiejskiej oznaczenie „w.”.

Tab. 10. Dojeżdżający do pracy z gmin Powiatu Białogardzkiego

		Gmina pracy			
		Białogard (m.)	Białogard (w.)	Karlino	Tychowo
Gmina zamieszkania	Białogard (m.)		89	104	39
	Białogard (w.)	441		34	0
	Karlino	266	0		0
	Tychowo	124	0	0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z NSP 2011

Z tabeli wynika, że gmina miejska Białogard (miasto Białogard) było w 2011 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 (441). Dość dużo osób, chociaż prawie połowę mniej niż w przypadku gminy wiejskiej Białogard, przemieszczało się z gminy Karlino (266). Z gminy Tychowo do pracy w 2011 r. do Białogardu dojeżdżały 124 osoby. Z miasta Białogard do gminy wiejskiej Białogard dojeżdżało 89 osób, do gminy Karlino 104 osoby, natomiast do gminy Tychowo 39 osób. Z gminy wiejskiej Białogard do gminy Karlino dojeżdżały do pracy 34 osoby. W pozostałych przypadkach albo nikt nie podróżował z danej gminy do drugiej, albo liczba tych podróży była mniejsza niż 9, z tego względu nie wykazano takich przypadków w powyższej tabeli.

11. Prognozy, preferencje i zapotrzebowanie na przewozy drogowe do 2026 roku

Biorąc pod uwagę informacje statystyczne z pierwszej części Opracowania oraz prognozy co do liczby ludności w Powiecie Białogardzkim do 2025 r., można wyciągnąć pewne wnioski odnośnie zapotrzebowania na przewozy pasażerskie w ciągu najbliższych lat.

Powiat Białogardzki, podobnie jak większość powiatów w kraju, charakteryzuje się systematycznym spadkiem liczby ludności z roku na rok. Taki trend utrzyma się z dużym prawdopodobieństwem w kolejnych latach. Wynika to z małego (w ostatnich latach ujemnego) przyrostu naturalnego w Powiecie oraz stosunkowo dużej liczby młodych osób wyjeżdżających z terenu Powiatu za granicę (głównie Niemcy i Wielka Brytania), w tym również całe rodziny z dziećmi. Z drugiej strony, od kilku lat obserwuje się zwiększoną liczbę dzieci w przedszkolach, co wynika z faktu, iż ich rodzice pochodzą z wyżu demograficznego lat 80-tych.

Biorąc pod uwagę wszystkie ww. czynniki, liczba młodzieży szkolnej podróżującej do szkół ponadgimnazjalnych w ciągu najbliższych 10 lat nie zmieni się znacząco, natomiast dzieci obecnie uczęszczające do przedszkoli nie osiągną do 2026 r. wieku ponadgimnazjalnego.

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 oraz wyniki ankiet – liczba ta będzie jednak coraz mniejsza.

Z dużym prawdopodobieństwem z usług lokalnych przewozów korzystać będą osoby starsze, szczególnie z mniejszych miejscowości, dla których prowadzenie auta stanowi spore wyzwanie. Statystyki GUS mówią o zwiększaniu się tej grupy ludzi w całym kraju, w tym również na terenie Powiatu Białogardzkiego. Co istotne, wydłuża się szacowana długość życia, zarówno dla kobiet jak też mężczyzn, w związku z czym zapotrzebowanie na usługi przewozów pasażerskich dla tej grupy wiekowej będzie potencjalnie większe.

W rozdziale 4.3. *Rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej w gminach – generatory ruchu* wykazano lokalizację głównych placówek administracyjnych, edukacyjnych i medycznych na terenie Powiatu. Nie zakłada się w perspektywie do 2026 r. zmiany lokalizacji tych placówek, w związku z czym kierunki podróży mieszkańców Powiatu będą zbliżone do obecnych.

Lokalizacja dużych zakładów pracy również nie zmieni się znacząco. 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.

Dodatkowo, odpowiedzi w ankietach wykazały, że zarówno uczniowie (przyszli pracownicy) jak również obecni pracujący korzystają i będą korzystać głównie z własnych środków transportu.

12. Sieć transportowa o charakterze użyteczności publicznej – analiza wariantów

a) wariant podstawowy/obligatoryjny

Biorąc pod uwagę czynniki pokazane w niniejszym Planie Transportowym, tj.:

- zmniejszająca się liczba ludności Powiatu,
- połączenia kolejowe stolicy Powiatu (miasto Białogard) ze wszystkimi stolicami gmin (Karlino, Tychowo), w ramach których będzie możliwość podróżowania z ustawowymi ulgami²¹,
- wyniki uzyskane z ankiet, z których wynika, że zarówno uczniowie jak i osoby dorosłe korzystają i zamierzają korzystać w zdecydowanej większości z samochodów osobowych,

rekomenduje się w wariantcie podstawowym pozostawienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu białogardzkiego w kształcie, jaki został przedstawiony w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego.

Rys. 21. 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 Białogardzki i określonych w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego:

- Linia R1: Szczecin – Stargard Szczeciński – Łobez – Świdwin – Białogard – Koszalin – Sławno
(linia nr 380 przewoźnika Przewozy regionalne: Szczecin - Białogard – Koszalin – Słupsk)
- Linia R11: Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek
(linia nr 340 przewoźnika Przewozy regionalne: Poznań – Szczecinek – Kołobrzeg)

²¹ ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. 1138 z późn. zm.),

W takiej sytuacji, odnosząc się do problematyki obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu należy pamiętać, że rolą i zadaniem powiatu jest zapewnienie dowozu osób na trasach łączących miejscowość, w której znajduje się siedziba Starostwa Powiatowego z poszczególnymi siedzibami gmin.

Powiązania poszczególnych siedzib gmin z ośrodkiem centralnym, w omawianym przypadku z Białogardem, za pomocą linii kolejowych wpływają na dostępność wszelkiego rodzaju usług oraz wiążą się z możliwością dojazdu do miejsc pracy oraz miejsc użyteczności publicznej, a więc mobilnością społeczności tego obszaru.

Zatem 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, 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.

b) wariant poszerzony/fakultatywny

Ze względu na stosunkowo duże obciążenie niektórych linii komunikacyjnych w przewozach regularnych, Starosta Białogardzki postanowił wyjść naprzeciw oczekiwaniom lokalnego społeczeństwa i wpisać w Plan Transportowy trzy linie komunikacyjne, 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 – Żytkowo – Kłepino – Białogard (oraz powrót)
2. Karlino – Białogard – Karlino
3. Białogard – Łęczynko – Żabiniec – Stanomino – Laski (oraz powrót)

Powyższe Linie mają charakter fakultatywny (linia niebieska, przerywana w części graficznej Planu). Wariant poszerzony zakłada linie kolejowe z wariantu podstawowego oraz 3 linie opisane wyżej.

Warto zaznaczyć w tym miejscu, że niezależnie od przewozów o charakterze publicznym, ustawa o publicznym transporcie zbiorowym umożliwia funkcjonowanie komercyjnych przewoźników, na podobnych zasadach jak ma to miejsce obecnie. Konieczność posiadania zezwolenia zostanie zastąpiona wymogiem zgłoszenia zamiaru wykonywania określonego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozu i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia.

13. 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 obszarze²².

Co do zasady, poszczególne jednostki samorządu terytorialnego organizują obecnie²³ i będą organizowały po 1 stycznia 2018 r.²⁴ transport zbiorowy na terenie swojej właściwości, ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów. Oznacza to, że 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.

Innymi słowy, 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 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.

Niezależnie od powyższego, możliwa jest współpraca między gminami w organizowaniu publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły stosowne porozumienie. W takiej sytuacji organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest jedna z gmin.

Analogicznie sytuacja może wyglądać w przypadku powiatów – możliwa jest współpraca w organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze

²² 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)

²³ Na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1579, z późn. zm.),

²⁴ Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 z późn. zm.)

powiatów, które zawarły porozumienie. W takim wypadku organizatorem staje się jeden z powiatów.

Dodatkowo istnieje możliwość organizacji publicznego transportu zbiorowego na zasadzie związku powiatowo-gminnego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny. W tej sytuacji organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest powiat.

Dobłą praktyką w organizacji przewozów na terenie danej jednostki jest połączenie jej stolicy ze stolicami jednostek niższego szczebla:

- stolica województwa połączona jest ze wszystkimi stolicami powiatów,
- stolica powiatu połączona jest ze wszystkimi stolicami gmin,
- stolica gminy połączona jest z obszarami gminy o największym zaludnieniu.

Jeżeli chodzi o konieczność opracowywania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) dla powiatu w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, to zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, opracowuje go powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich lub któremu powierzono organizację publicznego transportu zbiorowego któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.

Na uwagę zasługuje fakt, iż organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego (JST) odbywa się niezależnie od wymogów opracowania planu transportowego. Przykładowo, jeżeli dana gmina liczy 30 tys. mieszkańców, to zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, nie jest zobowiązana do opracowania planu transportowego. Niemniej, nie zwalnia to gminy z obowiązku organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na swoim terenie. Ustawodawca doszedł jedynie do wniosku, że gmina licząca 50 tys. mieszkańców i więcej jest na tyle duża, że organizowanie publicznego transportu zbiorowego musi odbywać się w sposób z góry zaplanowany i zorganizowany, poprzedzony odpowiednimi badaniami, etc. – stąd konieczność opracowania planu transportowego.

Zgodnie z powyższymi zapisami, **Powiat Białogardzki nie jest zobowiązany do opracowania Planu Transportowego (na koniec 2015 r. liczył niespełna 48,5 tys. mieszkańców)**. Starosta Białogardzki niemniej jednak wyszedł naprzeciw mieszkańcom i zbadał gruntownie sytuację dotyczącą obecnego systemu przewozów regularnych oraz perspektywy i prognozy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego poprzez opracowanie pełnego, obiektywnego dokumentu w postaci Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego z perspektywą do 2026 roku.

Co więcej, Powiat posiada na tyle komfortową sytuację, że wszystkie stolice gmin połączone są ze stolicą Powiatu połączeniami kolejowymi.

W momencie sporządzania niniejszego opracowania, w Powiecie Białogardzkim transport osobowy funkcjonował na zasadach rynkowych i był finansowany ze sprzedaży biletów oraz w niektórych przypadkach z refundacji/rekompensaty przyznanej przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego w związku ze sprzedażą biletów ulgowych.

Warto wspomnieć w tym miejscu, że na terenie Powiatu funkcjonuje Zakład Komunikacji Miejskiej (100 % własności Miasta Białogard), który może zawrzeć porozumienie z poszczególnymi gminami w celu tworzenia publicznego transportu zbiorowego, a tym samym Zakład Komunikacji Miejskiej będzie miał możliwość uzyskania dopłat do ulgowych biletów.

13.1. Organizacja publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu

W przypadku, gdy Powiat Białogardzki podejmie organizowanie przewozów o charakterze publicznym (wariant poszerzony z rozdz. 12.), 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 trzech poniższych trybów.

a) ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych

Tryb oparty o ustawę pzp jest o tyle korzystny z punktu widzenia Starostwa, gdyż jako jednostka sektora publicznego organizuje ono na co dzień postępowania przetargowe w celu wyłonienia wykonawcy na różnego rodzaju dostawy, usługi i roboty budowlane. Wybór tego trybu nie będzie więc generował dodatkowych kosztów, np. w postaci konieczności zatrudnienia dodatkowej kadry bądź zlecenia przeprowadzenia postępowania na zewnątrz.

Najbardziej popularnymi trybami w ramach pzp jest przetarg nieograniczony i ograniczony, które są zapewne bardzo dobrze znane Starostwu, w związku z czym nie ma potrzeby opisywać w tym miejscu kolejnych kroków w procedurze wyboru operatora w ramach tych trybów.

W specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej: SIWZ), Zamawiający (Organizator) przedstawia najważniejsze wymagania od operatora, do których można zaliczyć:

- liczbę i rodzaj środków transportu niezbędnych do realizacji usługi,
- normy emisji spalin w pojazdach wykorzystywanych do realizacji usługi,
- wiek pojazdów,
- przystosowanie pojazdów dla osób niepełnosprawnych.

Do SIWZ dołącza się wzór umowy, z którą potencjalny operator może zaznajomić się przed złożeniem oferty.

Postępowanie w ramach wyżej opisanego trybu zapewni wybór operatora, który przedstawi najkorzystniejszą ofertę w oparciu o wybrane przez Zamawiającego kryteria. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego oparte będzie w tym przypadku o wpływy ze sprzedaży biletów, zwrot środków za przyznawanie ustawowych ulg w przejazdach oraz potencjalne rekompensaty od organizatora w przypadku linii nierentownych.

b) ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi

W ramach tego trybu przeprowadza się postępowanie wszczynane w drodze publicznego ogłoszenia o koncesji, którego celem jest dokonanie przez koncesjodawcę (organizatora publicznego transportu zbiorowego) wyboru podmiotu (koncesjonariusza, operatora publicznego transportu zbiorowego), z którym zostanie zawarta umowa koncesji na usługi.

Możliwe są różne formy wynagrodzenia koncesjonariusza, a w koncesji na usługi jest nim prawo do wykonywania usług (w tym pobierania pożytków) albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy. W drugim przypadku istotny jest fakt, że świadczenie pieniężne koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza nie może prowadzić do odzyskania całości nakładów poniesionych przez koncesjonariusza związanych z wykonywaniem koncesji. Koncesjonariusz ponosi więc w znacznej części ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji.

Przeprowadzanie postępowania w trybie koncesji składa się z kilku etapów:

- ogłoszenie o koncesji
- składanie wniosków przez zainteresowane podmioty
- kwalifikacja wykonawców
- zaproszenie do negocjacji
- przeprowadzenie negocjacji,
- zaproszenie do składania ofert
- składanie ofert
- badanie ofert z wyborem oferty najkorzystniejszej
- zawarcie umowy

Podstawową cechą koncesji jest pełne ryzyko koncesjonariusza w ramach wykonywania uprawnień z niej wynikających. W związku z tym, w przypadku linii nierentownych nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w tym trybie uprawnienie do uzyskania rekompensaty. Jedynie strata wynikająca ze stosowania ustawowych ulg na przejazdy będzie możliwa przez niego do odzyskania.

c) bezpośrednio zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Dodatkowo, jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa wyżej mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie określa poszczególnych etapów wyboru operatora w trybie zawarcia umowy bezpośredniej. Określa natomiast, że do umowy zawieranej bezpośrednio nie stosuje się ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 35, oraz ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Jedyną informacją dotyczy ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w tym trybie, które publikuje się w terminie nie krótszym niż:

- jeden rok,
- sześć miesięcy, w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.

Dokonując wyboru operatora w oparciu o tryb umowy bezpośredniej należy kierować się dobrem przede wszystkim pasażerów, a nie wyłącznie organizatora, stąd też wybór ten powinien spełniać wszystkie niezbędne parametry, w tym techniczne. W praktyce, wyżej opisany tryb zapewni wybór operatora, który obecnie obsługuje przewozy regularne na podstawie otrzymanego zezwolenia.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego oparte będzie w ww. przypadku o wpływy ze sprzedaży biletów, zwrot środków za przyznawanie ustawowych ulg w przejazdach oraz potencjalne rekompensaty od organizatora w przypadku linii nierentownych.

Z analizy powyższych trybów wynika, że w przypadku Powiatu Białogardzkiego najkorzystniejszym trybem będzie bezpośrednie zawarcie umowy, pod warunkiem organizacji przez powiat publicznego transportu zbiorowego (wariant poszerzony).

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. Każda z trzech linii w wariantcie poszerzonym obsługiwana jest przez innego przewoźnika, w związku z czym możliwe będzie zawarcie bezpośredniej umowy z każdym z nich.

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

1. Można wybrać jednego operatora na całą sieć linii komunikacyjnych (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.

Sugeruje się aby Starostwo Powiatowe skłoniło się na początku do wyboru trzeciej opcji. Ważne jest, aby nie wprowadzać zbyt dużych zmian w organizacji przewozów po 1 stycznia 2018 r. W ciągu całego 2018 r. zarówno przewoźnicy (w przyszłości: operatorzy) jak i Starostwo (w przyszłości: organizator) przyzwyczajają się do nowej sytuacji prawnej. Z czasem pojawią się też interpretacje nowych zapisów ustawy²⁵, wytyczne Ministerstwa, dobre praktyki/rozwiązania z innych powiatów. Będzie czas na zastanowienie się nad ewentualnym, innym wariantem/opcją.

Niemniej jednak, dopuszczalna jest pewna modyfikacja przebiegu danej linii pod względem lepszego dopasowania do potrzeb społeczeństwa oraz zmiana ilości i lokalizacji przystanków na trasie, tym bardziej że zwracali na to uwagę respondenci w ankietach. W toku prowadzonych konsultacji społecznych oraz późniejszego monitoringu określony zostanie optymalny kształt rozkładu jazdy na każdą z linii aby w jak najlepszym stopniu dostosować go do potrzeb społecznych, w tym przede wszystkim do potrzeb młodzieży szkolnej jako grupy która w sposób regularny w największym stopniu korzystała będzie z publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu.

13.2. Sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa, że finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów lub poniesionych kosztów,
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

²⁵ ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

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

- 1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- 2) środki z budżetu państwa.

Do źródeł finansowania należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe²⁶.

Sugeruje się zorganizowanie odpłatności przewozów na zasadzie dotychczasowej – operatorzy (obecni przewoźnicy) będą pobierali opłaty w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego od klientów/pasażerów.

Istotną kwestią dla Starostwa Powiatowego w Białogardzie jest fakt, że w przypadku uruchomienia wariantu poszerzonego, rozpoczęcie organizowania przewozów równoznaczne będzie z uwzględnieniem 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. Wstępne założenia określają, że każdy organizator będzie w pierwszej kolejności zwracał operatorowi środki w związku ze stosowaniem przez niego zapisów ww. ustawy i udzielaniu ulg, np. uczniom. W dalszej kolejności organizator będzie występował do urzędu marszałkowskiego o zwrot przekazanych środków. Oznacza to pewnego rodzaju „kredytowanie” operatorów przez powiaty. Warto zastanowić się razem z władzami poszczególnych gmin nad optymalnym rozłożeniem ciężaru finansowania operatorów na wszystkie szczeble samorządu.

Faktem jest, że powiatowe przewozy pasażerskie w dużym stopniu zaspokajają potrzeby mieszkańców poszczególnych gmin w zakresie transportu zbiorowego. Partycypacja gmin w kosztach przedstawionych wyżej, jak również we wszystkich innych związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego wydaje się kwestią naturalną.

W przypadku linii nierentownych, organizowanie publicznego transportu zbiorowego wiąże się z dodatkowym kosztem dla organizatora. Jednak w sytuacji Powiatu Białogardzkiego jest to mało prawdopodobne, ponieważ wszystkie 3 linie określone w wariantcie poszerzonym, na których obecnie przewożeni są pasażerowie, posiadają duże obłożenie i sytuacja ta nie powinna ulec zmianie w ciągu najbliższych lat.

²⁶ tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 915.

14. Pożądany standard systemu przewozów osobowych w Powiecie – kierunki rozwoju

Rola Starostwa Powiatowego w Białogardzie jako organizatora publicznego transportu zbiorowego (wariant poszerzony) zawierać się będzie w następujących zadaniach²⁷:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
 - 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,
 - 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,
 - 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,
 - przygotowanie i przeprowadzanie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - 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,
 - ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

²⁷ na podstawie Art. 15, ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

Bez względu na fakt czy Powiat Białogardzki będzie organizatorem publicznego transportu zbiorowego (wariant poszerzony) na swoim obszarze czy też nie (wariant podstawowy), nie zwalnia to Powiatu od zadbania o dobry stan systemu przewozu osób w jego granicach administracyjnych.

Poniżej zaprezentowano działania, które możliwe są do realizacji przez Starostwo Powiatowe w perspektywie roku 2026 wyłącznie ze środków własnych. W przypadku otrzymania grantu bądź dofinansowania z innych źródeł (np. budżet centralny, środki Unii Europejskiej), możliwości finansowe Powiatu wzrosną, a więc będzie można rozszerzyć paletę 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 zbiorowego²⁸.

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 zapotrzebowania na przewóz osób,
- okresowe badania czy nie zmieniło się zapotrzebowanie lokalnego społeczeństwa w tym zakresie (patrz: następny rozdział).

Oprócz tego zarząd powiatu jako zarządca dróg powiatowych winien zadbać o przyzwoity stan infrastruktury drogowej poprzez sukcesywne uzupełnianie ubytków na drogach, wykonywanie remontów cząstkowych, odpowiednie oznakowywanie, etc.

Przystanki

Gminy z terenu Powiatu powinny sukcesywnie wymieniać lub remontować stare przystanki autobusowe położone przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich, w tym wprowadzać zadaszenie przystanków. Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont²⁹:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina,
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

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

Na terenie Powiatu Białogardzkiego zlokalizowane są 93 przystanki, zgodnie z informacją zawartą w rozdziale 5.2. *Przystanki na terenie Powiatu*. Proponuje się sukcesywną wymianę słupków przystankowych na wiaty w liczbie ok. 10 sztuk na rok oraz remont istniejących przystanków posiadających zadaszenie. Koszt nowej wiaty przystankowej kształtuje się w

²⁸ Dz. U. z 2011 r. nr 117, poz. 684

²⁹ Art. 18. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

przedziale od ok. 1 000 do ok. 40 000,00 zł, w zależności od rodzaju, wielkości i materiałów, z których jest wykonana. Remont jest odpowiednio tańszy. Priorytetem powinny być miejsca z największą rotacją osób wsiadających i wysiadających.

Przy założeniu realizacji wariantu poszerzonego, istotny dla Starostwa będzie fakt, iż Miasto Białogard pełni rolę zintegrowanego węzła przesiadkowego, co zostało wskazane w Krajowym Planie Transportowym i powtórzone 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 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.

Kasa, bilety, rozkład 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. Dworzec autobusowy w Białogardzie przestał istnieć na początku 2012 r., w związku z tym należałoby rozważyć np. dzierżawę w tym celu powierzchni na terenie dworca PKP.

Dodatkowo, w ramach sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera, powinna tam być dostępna informacja na temat wszystkich aktualnych połączeń wraz z informacją na temat operatora i rozkładem jazdy. Poza tym, utrzymana powinna być w dalszym ciągu możliwość zakupu biletów u kierowców oraz dodatkowo w siedzibie operatora, gdzie również byłby dostępny aktualny rozkład jazdy. Rozkłady jazdy powinny być ponadto dostępne i na bieżąco aktualizowane na stronach internetowych Starostwa oraz poszczególnych operatorów. W przyszłości rozważyć można także zlokalizowanie biletomatu w miejscu natężonego przepływu osób (np. w okolicy dworca PKP) lub umożliwienie zakupu biletu przez telefon.

Przewoźnicy

Organ prowadzi analizy rozkładów jazdy na danej linii komunikacyjnej, przedłożonych do wniosków o zezwolenia w związku z czym wpływa na dostosowywania przez przewoźników pojazdów do faktycznego zapotrzebowania lokalnej społeczności.

Należy również zadbać o dobre 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 15 minut, jeden po drugim.

W przypadku realizacji wariantu poszerzonego, należy zadbać o odpowiednie oznakowanie pojazdów służących publicznym przewozom. Chodzi o to aby potencjalni klienci z daleka mogli odróżnić pojazdy organizatorów, gdzie mogą liczyć na ustawowe ulgi od pojazdów pozostałych

przewoźników. Można zastosować np. tabliczki informujące o trasie, umiejscowione za przednią szybą. Mogłyby mieć one odpowiedni kolor (np. niebieski) oraz wyraźny symbol „U”. Symbol widniałby przed przednią szybą, tylną szybą oraz szybami bocznymi każdego z pojazdów.

Osoby niepełnosprawne oraz z ograniczoną zdolnością ruchową

Powszechność dostępu obywateli do usług publicznego transportu zbiorowego nie może wykluczać osoby niepełnosprawne lub z ograniczoną zdolnością ruchową. Brak lub niepełne dostosowanie transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych stanowi dla nich barierę w swobodnym przemieszczaniu się w granicach Powiatu. Stanowi ograniczenie w dostępie do leczenia, nauki, kultury, jest przeszkodą w znalezieniu zatrudnienia. Z trudnościami spotykają się także osoby o ograniczonej zdolności poruszania się, w tym ludzie starsi, którzy mają m.in. kłopoty 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, itp.,
- wpływanie na przewoźników aby użytkowali tabor zdolny do przewozu osób niepełnosprawnych (np. przynajmniej jeden pojazd niskopodłogowy/niskowejściowy 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.

Ochrona środowiska

Postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałasu oraz inne uciążliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej natomiast eksploatacją 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.

Poniżej przedstawiono główne dokumenty strategiczne, w których opisany jest stan środowiska na terenie Powiatu Białogardzkiego. Następnie wskazano formy ochrony przyrody oraz wyszczególniono kierunki działań które mogą ograniczyć degradację środowiska naturalnego na terenie Powiatu w najbliższych latach.

Do głównych, aktualnych dokumentów, w których opisany jest stan środowiska naturalnego w Powiecie Białogardzkim zaliczyć można:

a) poziom województwa:

- Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016 - 2019
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego
- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku
- Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023

b) poziom powiatu:

- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Białogardzkiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019

c) poziom gmin:

- Program Ochrony Środowiska dla gminy Karlino na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Tychowo na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021

Na terenie Powiatu występują liczne formy ochrony przyrody. Specjalne obszary ochrony (SOO) na terenie Powiatu Białogardzkiego w ramach obszarów NATURA 2000 to³⁰:

1. Dorzecze Parsęty

Dorzecze Parsęty obejmuje szereg ważnych siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Łącznie zidentyfikowano ich 25, tworzących mozaikę i pokrywających ponad 50% powierzchni obszaru. Często są to siedliska bardzo rzadkie bądź unikatowe w skali kraju i Europy. Wiele z nich jest ważnym biotopem dla cennej fauny, która podlega ochronie na podstawie konwencji międzynarodowych. Stwierdzono tu występowanie 13 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Na szczególną uwagę zasługuje:

- rzeka i jej liczne dopływy posiadają najlepsze w Polsce, a może w Europie, warunki dla tarła łososi, co zapewnia utrzymanie naturalnej populacji tego gatunku w kraju; ponadto naturalny charakter rzeki i jej dopływów zapewnia tarło dla innych ryb łososiowatych: troci wędrownej, pstrąga potokowego i lipienia (zachowanie takiego stanu wymaga zakazu budowania nowych przegród na rzece, natomiast istniejące, jeśli nie zostaną rozebrane, muszą być wyposażone w bardzo dobrze działające przepławki),
- obecność w rzece innych gatunków ryb (poza łososiowatymi) cennych przyrodniczo i gospodarczo: licznej populacji strzebli potokowej, certy - gatunku wędrownego i węgorza pochodzenia naturalnego, który dociera do Parsęty z odległych atlantyckich miejsc rozrodu,

³⁰ Opracowano na podstawie Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Białogardzkiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019, 2012 r.

- cenny obszar dla rozrodu wydry,
- rozległe połączenie różnego typu lasów łągowych w obrębie dolin rzecznych i na obszarze zagłębień dennomorenowych,
- jedno z większych koncentracji zjawisk źródłiskowych na Pomorzu oraz duże zróżnicowanie wielu innych typów mokradeł, zwłaszcza torfowisk.

2. Dolina Radwi, Chocieli i Chotli

Obszar doliny Radwi, Chotli i Chocieli obejmuje szereg ważnych i cennych siedlisk z Dyrektywy Rady 92/43/EWG - zidentyfikowano tu 24 typy z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, pokrywające w sumie ok. 60% powierzchni obszaru. Wiele z nich stanowi biotopy cennych gatunków zwierząt i roślin. Łącznie występuje tu 16 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Na szczególne podkreślenie zasługuje:

- największa koncentracja zjawisk źródłiskowych na Pomorzu,
- strome wąwozy i jary oraz ogromne nisze źródłiskowe z rzadkimi zbiorowiskami wapniolubnych mchów i wątrobowców oraz obecnością roślin naczyniowych o podgórskim charakterze,
- rozległe w dolinach rzecznych lasy łągowe o charakterze źródłiskowym ze storczykiem Fuchsa oraz udział łągów wierzbowych i zarośli wierzbowo-wiklinowych,
- jedyne w swoim rodzaju żyzne buczyny na trawertynach (martwicy wapiennej) ze storczykami leśnymi,
- unikalne torfowiska alkaliczne i torfowiska przejściowe z wieloma gatunkami ginącymi i zagrożonymi w skali Europy, Polski i Pomorza,
- unikalne torfowiska soligeniczne z największą populacją situ tępokwiatowego *Juncus subnodulosus* na Pomorzu,
- wyjątkowo dobrze zachowane łąki w pełnym spektrum zróżnicowania, w tym największe skupienie pełnika europejskiego *Trollius europaeus* na Pomorzu,
- jedno z nielicznych na Pomorzu Zachodnim stanowisk obuwika pospolitego,
- jedyne na Pomorzu stanowisko górskiego gatunku łąkowego - przytulii wiosennej *Cruciata verna*,
- jedyne znane w Polsce stanowisko rzęśli *Callitriche brutia*.

3. Ostoja Drawska

Obszar obejmuje część Pojezierza Drawskiego z ponad 50 reprezentującymi wszystkie typy jeziorami. Teren został ukształtowany w wyniku działalności lądolodu podczas ostatniego zlodowacenia bałtyckiego. Pozostałościami tej działalności są między innymi: wały moreny czołowej, ozy, liczne jary, doliny rzek, jeziora rynnowe i wytopiskowe. Jeziora należą do najgłębszych w Polsce (Drawsko posiada głębokość 79,7 m). Największym jest Drawsko (pow. 1872 ha), Siecino, Żerdno, Komorze i Wilczkowo. Mają one urozmaiconą linię brzegową, na niektórych są wyspy. Brzegi jezior są wysokie, porośnięte lasem, przeważnie łągami oraz buczyną, bądź niskie z roślinnością przybrzeżną. Lasy pokrywają około 25% terenu, dominują bory, duże powierzchnie zajmują drzewostany bukowe, dębowe. Rzeźba terenu jest zróżnicowana, z licznymi wąwozami, parowami, niewielkimi bezodpływowymi zbiornikami wodnymi, bagnami i torfowiskami. Największą rzeką jest Drawa, mająca tu swoje źródło. Swoją początek biorą tutaj także inne rzeki: Dębica, Wogra, Piławka, Kokna i Rakon. Znaczna część obszaru jest użytkowana rolniczo.

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

Inne formy ochrony przyrody na terenie Powiatu Białogardzkiego to³¹:

- rezerwaty przyrody o powierzchni 20 ha (2011 r.),
- użytki ekologiczne o powierzchni 211,9 ha (2011 r.),
- pomniki przyrody w liczbie 56 szt. (2011 r.).

W poniższych akapitach odniesiono się do kierunków działań związanych z transportem zbiorowym, które mają za zadanie ograniczyć degradację środowiska naturalnego.

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

Od 1 stycznia 2014 r. każdy nowy autobus sprzedawany w Unii Europejskiej wyposażony jest w silnik spełniający wymogi normy emisji spalin Euro 6. Pojazdy starsze, realizujące publiczny przewóz osób i dopuszczone do ruchu przed wdrożeniem odpowiednich norm emisji spalin zużywają duże ilości paliwa, a także powodują emitowanie do środowiska naturalnego szkodliwych związków, takich jak: tlenek węgla, tlenki azotu i siarki oraz metanowych związków organicznych, przede wszystkim związku ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego Powiatu Białogardzkiego, proponuje się korzystanie z autobusów spełniających ostrzejsze 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. Jednocześnie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru.

Co więcej, istnieją bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, np. biodiesel lub gaz ziemny (CNG). Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów. 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.

Transport publiczny, który sprzyja środowisku naturalnemu to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze

³¹ Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Białogardzkiego na lata 2012-2015 z perspektywą..., op. cit., str. 91

dnia. Przekłada się to między innymi na mniejsze zużycie paliwa przez pojazd 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, na której operuje przewoźnik „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. (szczegóły: Rozdział 7. *Osobowy transport kolejowy na terenie Powiatu Białogardzkiego*). Większa liczba podróżujących koleją to mniej samochodów na ulicach i mniejsza emisja spalin i hałasu.

Decydujący wpływ na klimat akustyczny ma wciąż rozwijająca się motoryzacja oraz rosnąca liczba pojazdów na drogach. Powoduje to wzrastającą emisję hałasu komunikacyjnego, tym samym pogorszenie komfortu życia w miastach. Hałas akustyczny na terenie Powiatu kształtuje przede wszystkim ruch komunikacyjny. Największy poziom hałasu w powiecie występuje w mieście Białogard oraz w otoczeniu głównych tras komunikacyjnych. Dodatkowo zwiększony poziom uciążliwości występuje w aglomeracjach miejskich z uwagi na zwiększoną gęstość zaludnienia. Hałas komunikacyjny oddziałuje niekorzystnie również na zwierzęta żyjące w pobliżu dróg, zakłócając ich naturalne procesy życiowe.

Czynniki decydujące o uciążliwości hałasu komunikacyjnego³²:

- natężenie ruchu,
- udział transportu ciężkiego,
- odległość zabudowy mieszkalnej od ciągu komunikacyjnego,
- prędkość ruchu pojazdów,
- stan techniczny pojazdów,
- stan nawierzchni, nachylenie oraz płynność ruchu.

Podsumowując, transport samochodowy jest stosunkowo dużym źródłem emisji spalin oraz emisji hałasu do środowiska naturalnego. Sugeruje się zatem wpływanie na operatorów poprzez wprowadzanie odpowiednich zapisów w umowach, aby sukcesywnie i w miarę możliwości finansowych wymieniaли swój tabor na nowszy, adekwatnie do obowiązujących norm emisji spalin i emisji dźwięków.

Wymiana taboru stanowi duży koszt dla operatora, ale podpisana w przyszłości kilkuletnia umowa z organizatorem, zapewni stabilność w przychodach oraz możliwość zaciągnięcia kredytu na zakup taboru. Dodatkowo, przedsiębiorcy mogą liczyć na nową unijną perspektywę finansową dla Polski (2014-2020), w ramach której mają szansę pojawić się programy na modernizację taboru.

³² Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Białogardzkiego na lata 2012-2015 z perspektywą..., op. cit., str. 60

Wspólny bilet

W okresie ok. jednego roku od obowiązywania nowego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym (wariant poszerzony) warto zastanowić się także nad wprowadzeniem tzw. „wspólnego biletu”. Ewentualną decyzję w tym zakresie należałoby poprzedzić rozeznaniem czy wspólny bilet znajdzie zainteresowanie wśród podróżnych, np. rozprowadzając w środkach transportu krótkie pytanie ankietowe na ten temat. Możliwość nabycia takiego biletu istniałaby zarówno u kierowców, jak też w siedzibie przewoźników czy w kasie biletowej. W zależności od wyboru modelu, wspólny bilet mógłby funkcjonować na przejazdy na wybranych trasach/liniach (np. 2, 3) lub czasowo na wszystkie bądź wybrane linie.

Na podkreślenie zasługuje fakt, iż istnieją przepisy porządkowe w powiatowym regularnym przewozie osób na terenie Powiatu Białogardzkiego, wprowadzone Uchwałą nr L/296/2014 Rady Powiatu w Białogardzie z dnia 31 października 2014 r. Określają one warunki przewozu osób, bagażu i zwierząt w powiatowym regularnym przewozie osób na terenie Powiatu. Przykładowo, przewoźnik powinien podejmować działania ułatwiające podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym korzystanie ze środków transportowych. Dodatkowo, środki transportu, którymi wykonywane są regularne przewozy osób powinny być przystosowane do przewozu osób, odpowiadać wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym oraz być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera w tym wyposażone w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora. Pasażer ma prawo przewozić bagaż podręczny, a także jedno małe zwierzę pokojowe pod warunkiem, że nie jest ono agresywne, niebezpieczne, budzące odrazę lub uciążliwe dla innych pasażerów (hałas, zapach) oraz pod warunkiem, że umieszczone jest w koszu, klatce, skrzynce lub innym pojemniku zabezpieczającym przed wyrządzeniem szkody.

15. Monitoring publicznego transportu zbiorowego i aktualizacja Planu Transportowego

Plan transportowy ma na celu przedstawić charakterystykę obszaru oraz charakterystykę komunikacyjną, jak również zasady organizacji rynku przewozów. W tym celu proponuje się w przypadku wariantu poszerzonego podjęcie następujących działań:

a) ze strony popytowej:

- raz do roku prowadzenie aktywnego monitoringu publicznego transportu zbiorowego, np. w postaci ankietowania podróżnych. Pasażerowie wypełnialiby ankiety w środkach komunikacji. W ten sposób byłaby możliwość zbadania czy podróżni widzą potrzebę wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego,
- badanie napełnień pojazdów podróżnymi na poszczególnych liniach użytku publicznego.

b) ze strony podaźowej:

- kontrolowanie prawidłowości w realizowaniu umów przez operatorów (sposób oznakowania pojazdów, stosowanie ulg ustawowych, godziny przyjazdu i odjazdu, itp.).

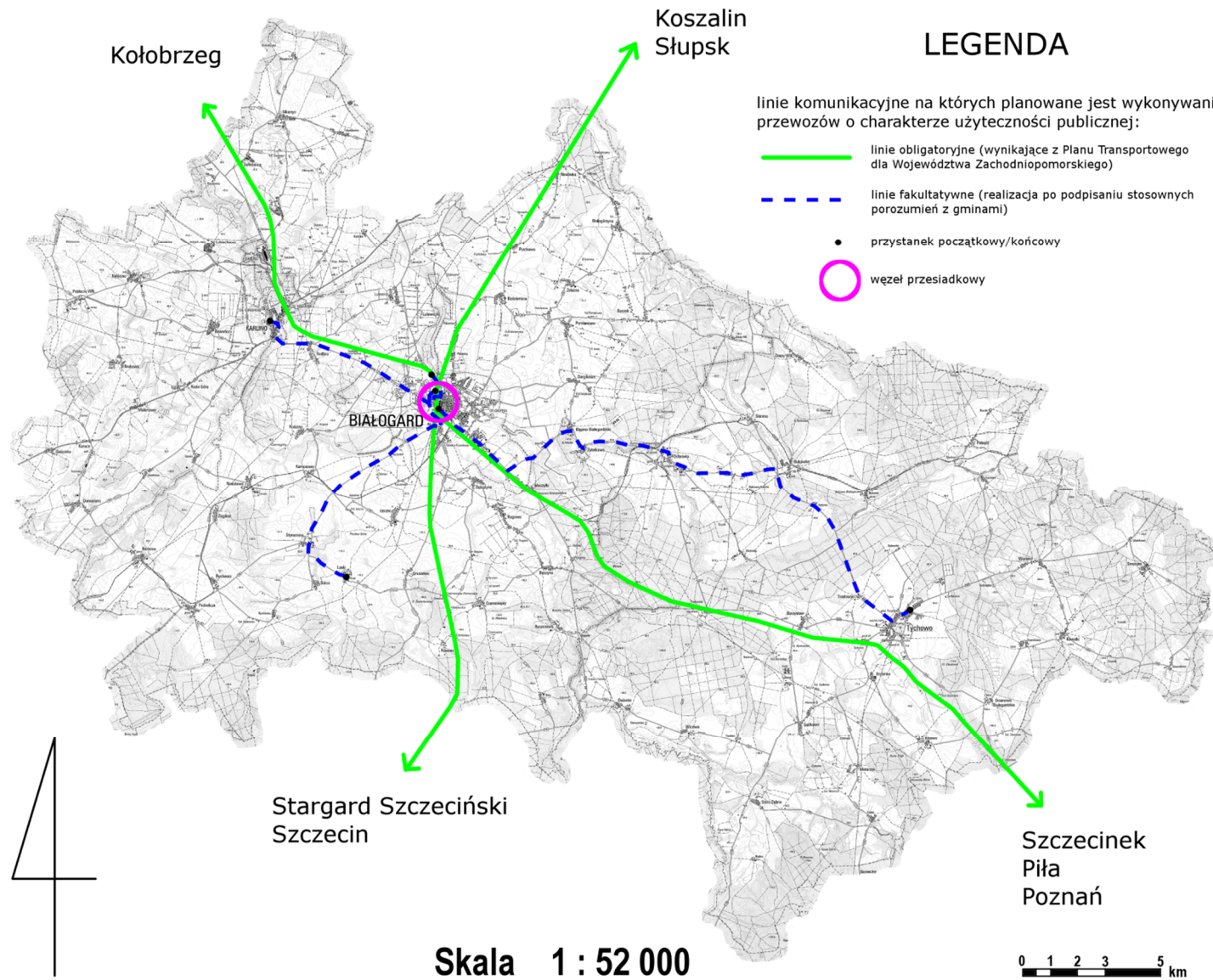
Ewentualną aktualizację Planu Transportowego legitymizuje art. 11. ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który zakłada, że „Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji”.

Dodatkowo, wpływ na aktualizację Planu mogą mieć np. zmiany miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin lub wydawane/aktualizowane dokumenty strategiczne dot. transportu przez organy samorządowe wyższego szczebla (Samorząd Województwa). Nie mniejsze znaczenie będą miały decyzje organów państwowych, zarówno wojewódzkich, jak też centralnych (np. Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju).

Na obecnym etapie nie można przewidzieć czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji niniejszego Planu Transportowego, szczególnie biorąc pod uwagę jego 10-cio letnią perspektywę funkcjonowania.

Niemniej przyjmuje się, że jeżeli wystąpią przesłanki do aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego, może być podjęta decyzja o jego aktualizacji. Aktualizację Planu proceduje się w taki sam sposób jak Plan właściwy, tj. będzie wymagana stosowna uchwała Rady Powiatu Białogardzkiego.

16. Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego do 2026r.



Źródło: opracowanie własne

Spis Tabel

Tab. 1. Wybrane dane statystyczne Powiatu Białogardzkiego w latach 2008, 2011, 2014 i 2015

Tab. 2. Prognozy liczby ludności Powiatu Białogardzkiego dla poszczególnych grup wieku

Tab. 3. Dane komunikacyjne dla Powiatu Białogardzkiego i Województwa Zachodniopomorskiego w 2014 r.

Tab. 4. Charakterystyka gmin Powiatu Białogardzkiego

Tab. 5. Gminy Powiatu Białogardzkiego i ich ludność w latach 2011-2015

Tab. 6. Wykaz dróg powiatowych Powiatu Białogardzkiego leżących zarówno w granicach administracyjnych miast jak też poza nimi, będących w zarządzie ZDP

Tab. 7. Wykaz lokalizacji przystanków przy drogach powiatowych Powiatu Białogardzkiego

Tab. 8. Zestawienie przewoźników obsługujących linie na terenie Powiatu Białogardzkiego

Tab. 9. Sprzedaż biletów na stacji Białogard w 2015 r.

Tab. 10. Dojeżdżający do pracy z gmin Powiatu Białogardzkiego

Spis Rysunków

- Rys. 1. Liczba pracujących i bezrobotnych w Powiecie Białogardzkim w poszczególnych latach
- Rys. 2. Liczba przedsiębiorstw poszczególnej wielkości w Powiecie Białogardzkim w badanych latach
- Rys. 3. Liczba autobusów i busów w Powiecie Białogardzkim w poszczególnych latach
- Rys. 4. Piramida wieku mieszkańców Powiatu Białogardzkiego w 2015 r.
- Rys. 5. Wybrane rodzaje obiektów użyteczności publicznej w Powiecie Białogardzkim
- Rys. 6. Sieć drogowa na terenie Powiatu Białogardzkiego
- Rys. 7. Liczba przystanków przy drogach powiatowych w poszczególnych gminach Powiatu Białogardzkiego
- Rys. 8. Istniejące linie regularne na terenie Powiatu Białogardzkiego w wersji graficznej
- Rys. 9. Średnie dobowe natężenie podróży na poszczególnych trasach (potoki podróży)
- Rys. 10. Budynek dworca PKP w Białogardzie
- Rys. 11. Wizualizacja linii spółki „Przewozy Regionalne” na mapie Powiatu Białogardzkiego
- Rys. 12. Formatka ankiety do prowadzenia badań w Powiecie Białogardzkim
- Rys. 13. Miejsce zamieszkania pracujących mieszkańców Powiatu
- Rys. 14. Sposoby dojazdu do miejsca pracy mieszkańców Powiatu Białogardzkiego
- Rys. 15. Przewidywane dojazdy do pracy mieszkańców Powiatu Białogardzkiego w przyszłości
- Rys. 16. Niezbędne zmiany w przewozach według pracujących mieszkańców Powiatu
- Rys. 17. Miejsce zamieszkania uczniów ze szkół ponadgimnazjalnych
- Rys. 18. Sposoby dojazdu do miejsca nauki uczniów Powiatu Białogardzkiego

Rys. 19. Przewidywane dojazdy do miejsca nauki i pracy uczniów Powiatu Białogardzkiego w przyszłości

Rys. 20. Wymagane zmiany w przewozach według uczniów Powiatu Białogardzkiego

Rys. 21. Linie o charakterze użyteczności publicznej uwzględnione w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego