

STUDIUM TRANSPORTOWE POWIATU MYŚLIBORSKIEGO

Wersja robocza

Warszawa, 29.04.2016

Dokument opracowany przez zespół
ekspertów Blue Ocean Business Consulting
ds. transportu publicznego



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	4
1.1. INFORMACJE PODSTAWOWE O STUDIUM TRANSPORTOWYM.....	4
1.2. METODOLOGIA TWORZENIA STUDIUM.....	7
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ	8
2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE.....	8
2.1.1. LICZBA LUDNOŚCI.....	9
2.1.2. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA.....	12
2.1.3. WSKAŹNIK URBANIZACJI.....	14
2.1.4. LICZBA URODZEŃ.....	15
2.1.5. DOCHODY LUDNOŚCI I BEZROBOCIE.....	16
2.1.6. LICZBA POJAZDÓW W POWIECIE MYŚLIBORSKIM.....	17
2.2. PODSUMOWANIE I WNIOSKI.....	18
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE MYŚLIBORSKIM	19
3.1. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W POWIECIE.....	19
3.1.1. SIEĆ DROGOWA.....	19
3.1.2. SIEĆ KOLEJOWA.....	23
3.2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE POWIATU MYŚLIBORSKIEGO.....	24
3.2.1. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ MYŚLIBORSKIEGO.....	24
3.2.2. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO (PRZEBIEGAJĄCE PRZEZ TEREN POWIATU MYŚLIBORSKIEGO).....	25
3.2.3. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ POZOSTAŁE ORGANY.....	31
4. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU MYŚLIBORSKIEGO	38
4.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU MYŚLIBORSKIEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU.....	38
4.2. GENERATORY RUCHU.....	41
4.3. POPYT NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE.....	50
4.4. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU MYŚLIBORSKIEGO.....	50
5. SIEĆ KOMUNIKACYJNA POWIATU MYŚLIBORSKIEGO NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	53
5.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU.....	53
5.2. WYZNACZENIE LINII O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	53
6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW	55
6.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	55
6.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	55

6.3. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY	60
6.4. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM	61
7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	63
8. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	65
8.1. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY 65	
8.2. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W ODNIESIENIU DO OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO	68
8.3. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	77
8.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	79
9. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP).....	80
10. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA	82
11. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	84
11.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA	84
11.2. KOSZTY ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	85
12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU	87
13. PLAN DZIAŁAŃ ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	90
14. ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO	91
SPIS TABEL.....	92
SPIS WYKRESÓW.....	93
SPIS MAP	93

1. WSTĘP

1.1. INFORMACJE PODSTAWOWE O STUDIUM TRANSPORTOWYM¹

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

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

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

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

Gmina:

licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,

której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców -w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

Powiat:

liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,

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;

Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

¹ Ilekcóż w dokumencie pojawia się sformułowanie plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, plan transportowy, należy przez to rozumieć studium transportowe

Województwo:

w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

Minister właściwy do spraw transportu:

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

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

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

W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.

Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.

Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.

Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

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

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

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

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

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. Integracja systemu transportowego - w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. METODOLOGIA TWORZENIA STUDIUM

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

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

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

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

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ

2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE

Powiat myśliborski jest najdalej wysuniętym na południowy zachód powiatem województwa zachodniopomorskiego. Utworzony został w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej, a jego siedzibą jest miasto Myślibórz. Powiat myśliborski sąsiaduje z powiatem choszczeńskim, gryfińskim, pyrzyckim i stargardzkim, oraz ze znajdującymi się w województwie lubuskim powiatem gorzowskim

i strzelecko-drezdeńskim. Powierzchnia powiatu obejmuje 1182,40 km², a liczba mieszkańców na koniec 2014 roku wynosiła 67 417.

W skład powiatu wchodzi:

- gminy miejsko-wiejskie: Barlinek, Dębno, Myślibórz
- gminy wiejskie: Boleszkowice, Nowogródek Pomorski
- miasta: Barlinek, Dębno, Myślibórz

Mapa 1. Powiat myśliborski



źródło: opracowanie własne

Barlinek – gmina miejsko-wiejska położona jest we wschodniej części powiatu myśliborskiego. Zajmuje powierzchnię 258,77 km² i liczy 19739 mieszkańców.

Boleszkowice – gmina wiejska położona w zachodniej części powiatu myśliborskiego. Zajmuje powierzchnię 129,92 km² i liczy 2912 mieszkańców.

Dębno – gmina miejsko-wiejska położona jest w zachodniej części powiatu myśliborskiego. Zajmuje powierzchnię 318,78 km² i liczy 20387 mieszkańców.

Myślibórz - gmina miejsko-wiejska położona w środkowej części powiatu myśliborskiego. Zajmuje powierzchnię 328,33 km² i liczy 20429 mieszkańców.

Nowogródek Pomorski – gmina wiejska położona w południowo-wschodniej części powiatu myśliborskiego. Zajmuje powierzchnię 146,15 km² i liczy 3392 mieszkańców.

Tabela 1. Powierzchnia i ludność powiatu myśliborskiego (stan 2014 rok)

Powierzchnia powiatu w km ²	Powierzchnia województwa w km ²	% województwa	ludność powiatu	ludność województwa zachodniopomorskiego	% województwa	Gęstość zaludnienia na km ²
1182,4	22892,48	5,17	67417	1715431	3,93	57

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Powierzchnia powiatu myśliborskiego stanowi 5,17 proc. powierzchni całego województwa zachodniopomorskiego, według stanu na 2014 rok. Udział liczby mieszkańców powiatu myśliborskiego w odniesieniu do liczby mieszkańców całego województwa zachodniopomorskiego, jest zauważalnie niższy i wynosi 3,93 proc.

2.1.1. LICZBA LUDNOŚCI

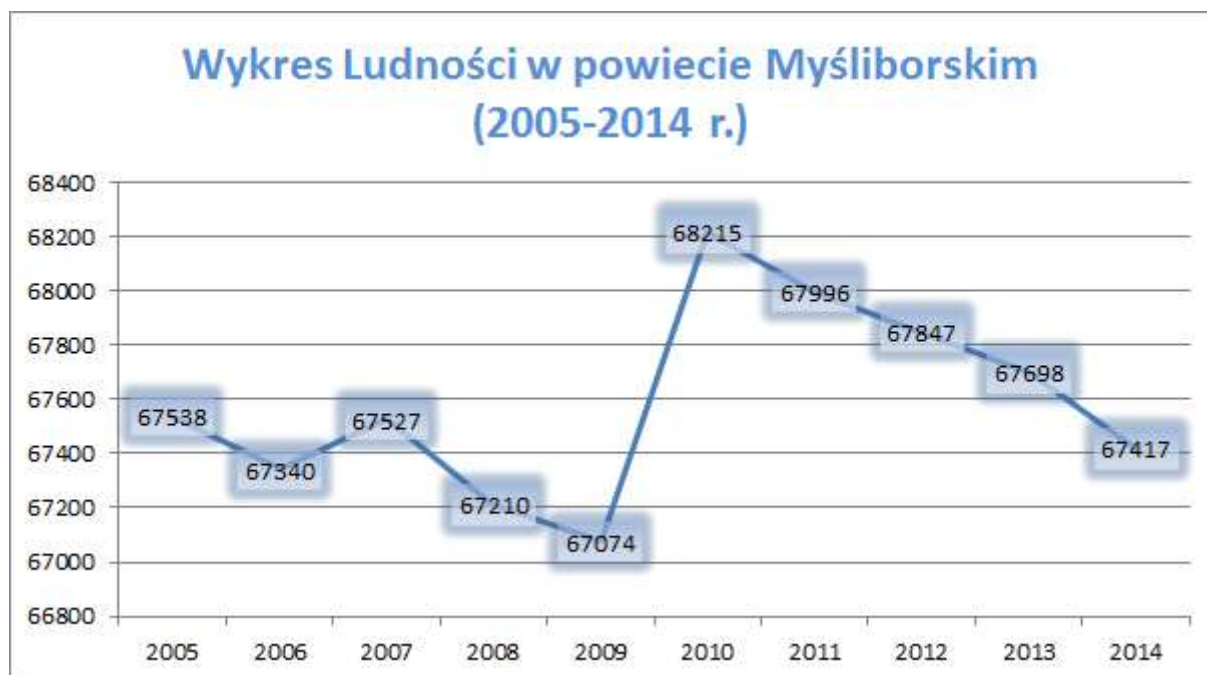
Cechy demograficzne mieszkańców powiatu myśliborskiego to jeden z głównych elementów który należy uwzględnić przygotowując długoterminową prognozę potrzeb przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich. Główny wpływ na popyt na transport publiczny ma ogólna liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia, odsetek poszczególnych grup wiekowych, ruch migracyjny i naturalny.

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

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
2005	67 538	33 245	34 293
2006	67 340	33 117	34 223
2007	67 527	33 125	34 132
2008	67 210	33 100	34 110
2009	67 074	33 033	34 041
2010	68 215	33 718	34 497
2011	67 996	33 594	34 402
2012	67 847	33 522	34 325
2013	67 698	33 413	34 285
2014	67 417	33 194	34 223

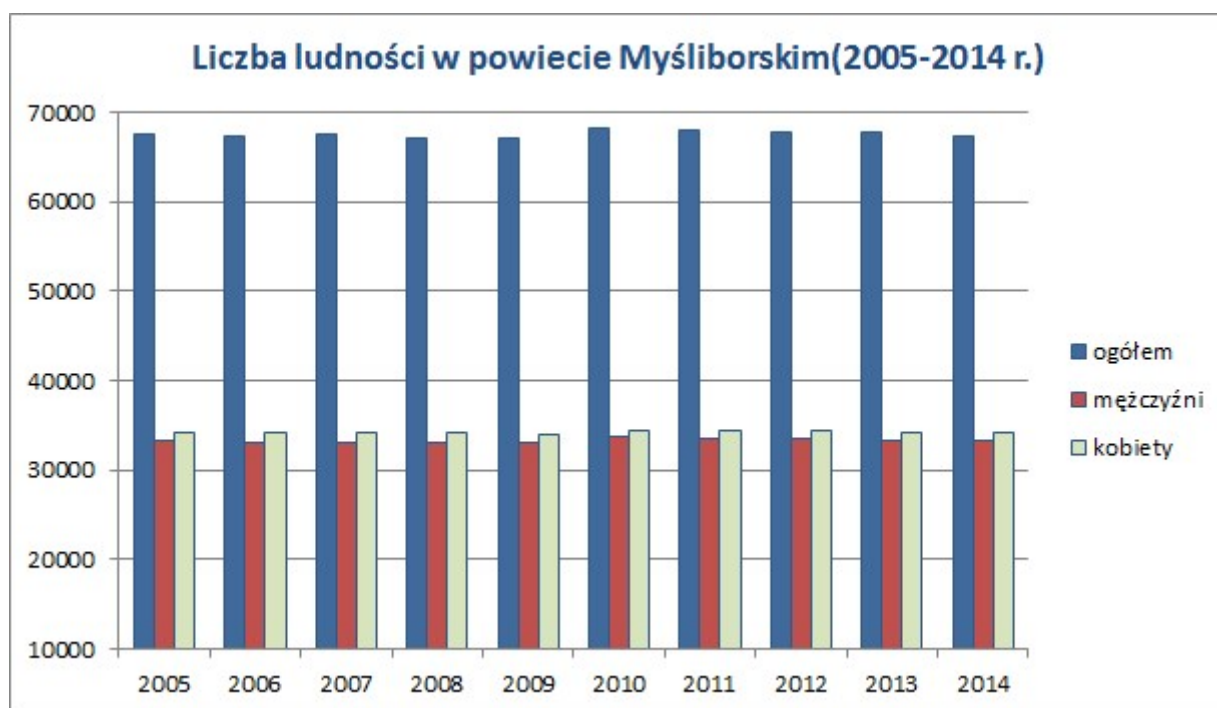
Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

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



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

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



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

Na przestrzeni badanych dziesięciu lat liczba ludności na terenie badanego powiatu ulegała nieznacznym zmianom. Wyróżnia się tu rok 2010, kiedy to zanotowano wzrost liczby ludności o ponad 1000 osób w porównaniu do poprzedniego roku (wzrost o 1,7% rdr).

Jednak, od tego czasu liczba ludności w powiecie myśliborskim systematycznie spadała. Analizując dane z lat 2005-2014, można zaobserwować spadek ogólnej liczby ludności (-0,18%), przy spadku populacji mężczyzn (-0,15%) i spadku populacji kobiet (-0,20%).

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



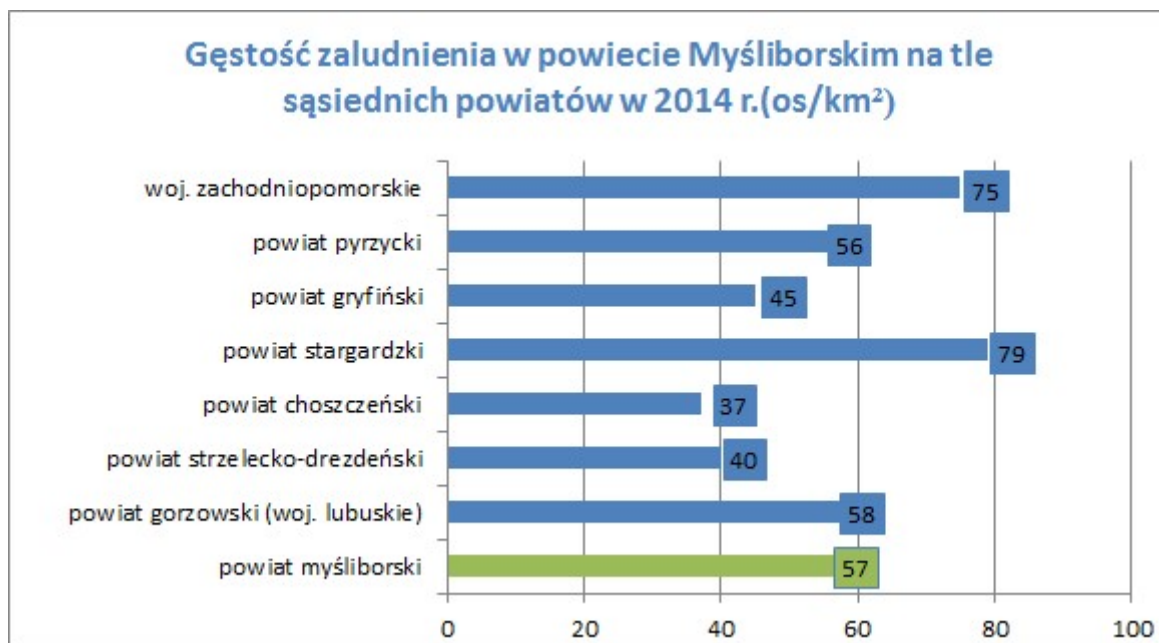
źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Tendencje w zakresie demografii w powiecie mają istotne znaczenie również z punktu widzenia transportu publicznego. Jak widać na wykresie przedstawionym powyżej najczęściej mieszkańców powiatu (31 proc.) zamieszkuje gminę Dębno. Nieznacznie mniej mieszkańców powiatu myśliborskiego znajduje się w gminach Barlinek i Myślibórz (około 30 proc. w każdej). W gminach wiejskich mieszka mniej niż 10% wszystkich mieszkańców badanej jednostki terytorialnej. Najmniej w gminie Boleszkowice (2912 mieszkańców) co przekłada się na 4% liczby wszystkich mieszkańców powiatu myśliborskiego. Rozłożenie ludności zamieszkałej w powiecie na poszczególne gminy ma bezpośrednie przełożenie na dominujące kierunki przemieszczania się, co pozwala wyciągnąć wnioski ułatwiające opis rozkładu przestrzennego podróży mieszkańców powiatu myśliborskiego.

2.1.2. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Na koniec 2014 roku gęstość zaludnienia w powiecie myśliborskim wyniosła 57 osób na km², co przekłada się na 76% wartości współczynnika gęstości zaludnienia dla całego województwa zachodniopomorskiego, gdzie wskaźnik ten osiągnął 75 osób na km². Pod względem gęstości zaludnienia powiat myśliborski uplasował się na trzeciej pozycji wśród sąsiadujących powiatów. Zbliżoną liczbę osób na 1km² zarejestrowano w powiatach pyrzyckim i gorzowskim (woj. lubuskie).

Wykres 4. Gęstość zaludnienia powiatu myśliborskiego na tle sąsiednich powiatów



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

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

L.p.	jednostka terytorialna	gęstość zaludnienia
1	województwo zachodniopomorskie	75 osób/km ²
2	powiat pyrzycki	56 osób/km ²
3	powiat gryfiński	45osób/km ²
4	powiat stargardzki	79 osób/km ²
5	powiat choszczeński	37 osób/km ²
6	powiat strzelecko-drezdeński (woj. lubuskie)	40osób/km ²
7	powiat gorzowski (woj. lubuskie)	58osób/km ²
8	powiat myśliborski	57 osób/km ²

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

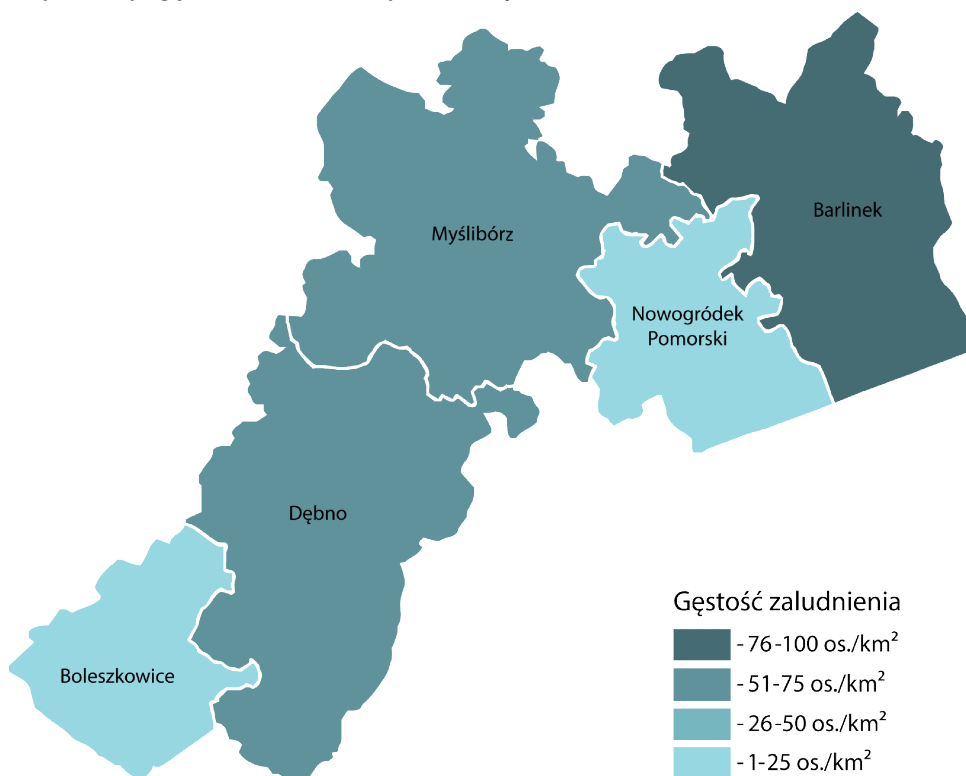
Tabela 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu myśliborskiego

L.p.	jednostka administracyjna	gęstość zaludnienia
1	gmina miejsko-wiejska Barlinek	76 osób/km ²
2	gmina wiejska Boleszkowice	22 osoby/km ²
3	gmina miejsko-wiejska Dębno	66 osób/km ²
4	gmina miejsko-wiejska Myślibórz	62osób/km ²
5	gmina wiejska Nowogródek Pomorski	23osób/km ²

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

Analiza obszaru pod względem gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach pozwala wskazać miejsca o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy. Na obszarze powiatu myśliborskiego widać znaczący dystans pod względem gęstości zaludnienia pomiędzy gminami wiejskimi, a gminami miejsko-wiejskimi. Gminy wiejskie Boleszkowice i Nowogródek Pomorski mają współczynnik gęstości zaludnienia na poziomie zaledwie 22-23 osób/km². Gmina Barlinek charakteryzuje się najwyższym współczynnikiem gęstości zaludnienia wynoszącym 76 osób/km². Drugą gminą pod tym względem jest gmina Dębno, gdzie współczynnik ten wynosi 66 osób/km². Gmina Myślibórz ma podobny, nieco niższy współczynnik gęstości zaludnienia gdzie na 1 km² przypada 62 mieszkańców.

Mapa 2. Mapa gęstości zaludnienia w powiecie myśliborskim



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

2.1.3. WSKAŹNIK URBANIZACJI

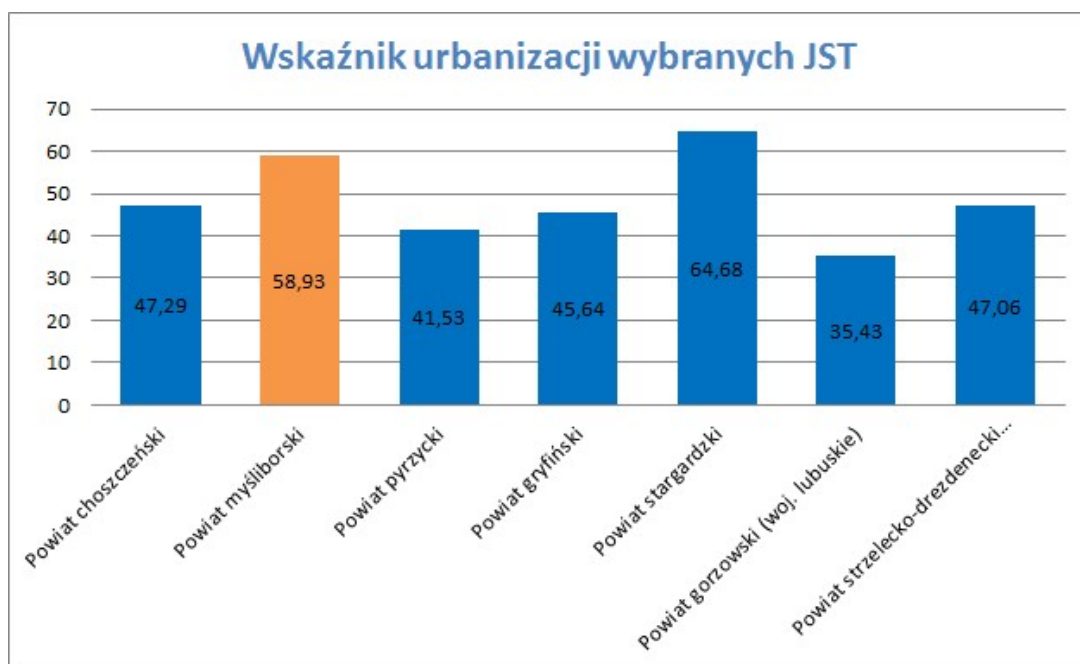
Dane dotyczące gęstości zaludnienia są dość silnie skorelowane ze wskaźnikiem urbanizacji. Na tle powiatów sąsiadujących, powiat myśliborski odznacza się wysokim poziomem zurbanizowania. Wskaźnik ten osiąga 58,93 proc. i w prezentowanym poniżej zestawieniu wyższy współczynnik urbanizacji odnotowuje się wyłącznie w przypadku powiatu stargardzkiego. Wskaźnik urbanizacji całego województwa zachodniopomorskiego wyniósł 68,85 proc. i był wyższy niż w jakimkolwiek porównywanym powiecie.

Tabela 5. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

L.P.	jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
1	Powiat choszczeński	47,29
2	Powiat myśliborski	58,93
3	Powiat pyrzycki	41,53
4	Powiat gryfiński	45,64
5	Powiat stargardzki	64,68
6	Powiat gorzowski (woj. lubuskie)	35,43
7	powiat strzelecko-drezdenecki (woj. Lubuskie)	47,06

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

Wykres 5. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

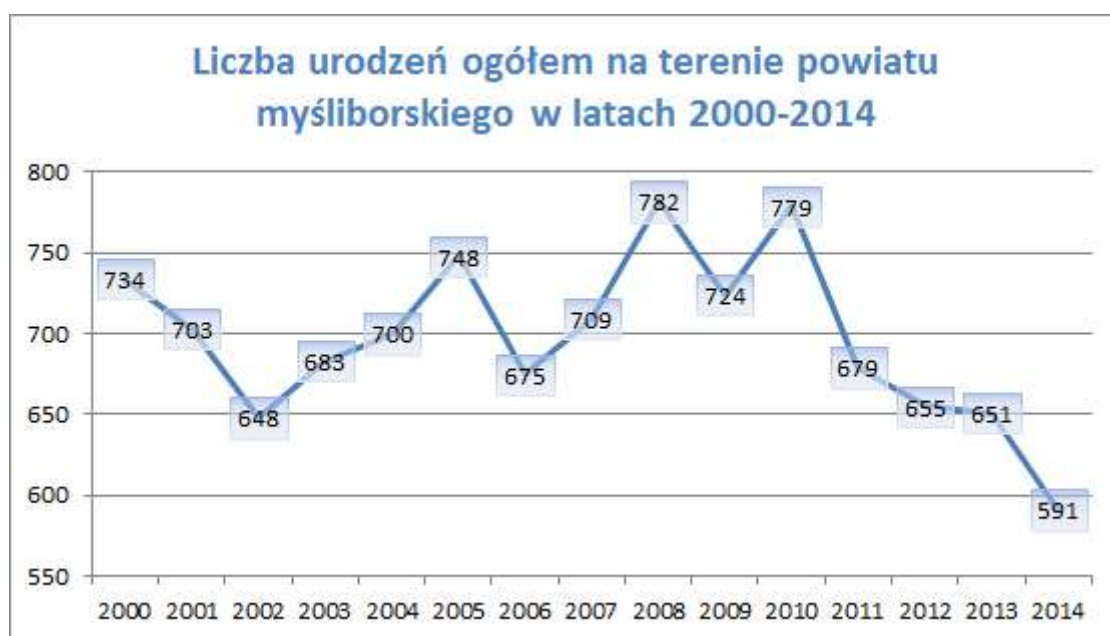


Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan 2014 r.)

2.1.4. LICZBA URODZEŃ

Liczba urodzeń jest jednym z najważniejszych czynników demograficznych branych pod uwagę przy określaniu potrzeb transportowych. W latach 2000-2005 na terenie powiatu myśliborskiego miał miejsce spadek i wzrost liczby urodzeń, których ostateczny bilans to niewielki wzrost. W latach 2005-2010 trend rosnący przeplatał się z malejącym. W ostatecznym bilansie tych lat liczba urodzeń wzrosła. W roku 2011 zanotowano rekordowy spadek liczby urodzeń na terenie powiatu myśliborskiego, było ich o setkę mniej w porównaniu do roku 2010, co oznacza spadek o 13% rdr. Od roku 2010 trwa ciągły spadek liczby urodzeń na terenie powiatu myśliborskiego. W 2014 roku zanotowano jedynie 591 urodzeń, jest to najniższa wartość tego czynnika demograficznego w badanym okresie czasu. W całościowym ujęciu analizowanych lat 2000-2014, na terenie powiatu myśliborskiego zanotowano spadek liczby urodzeń o 19,5 proc.

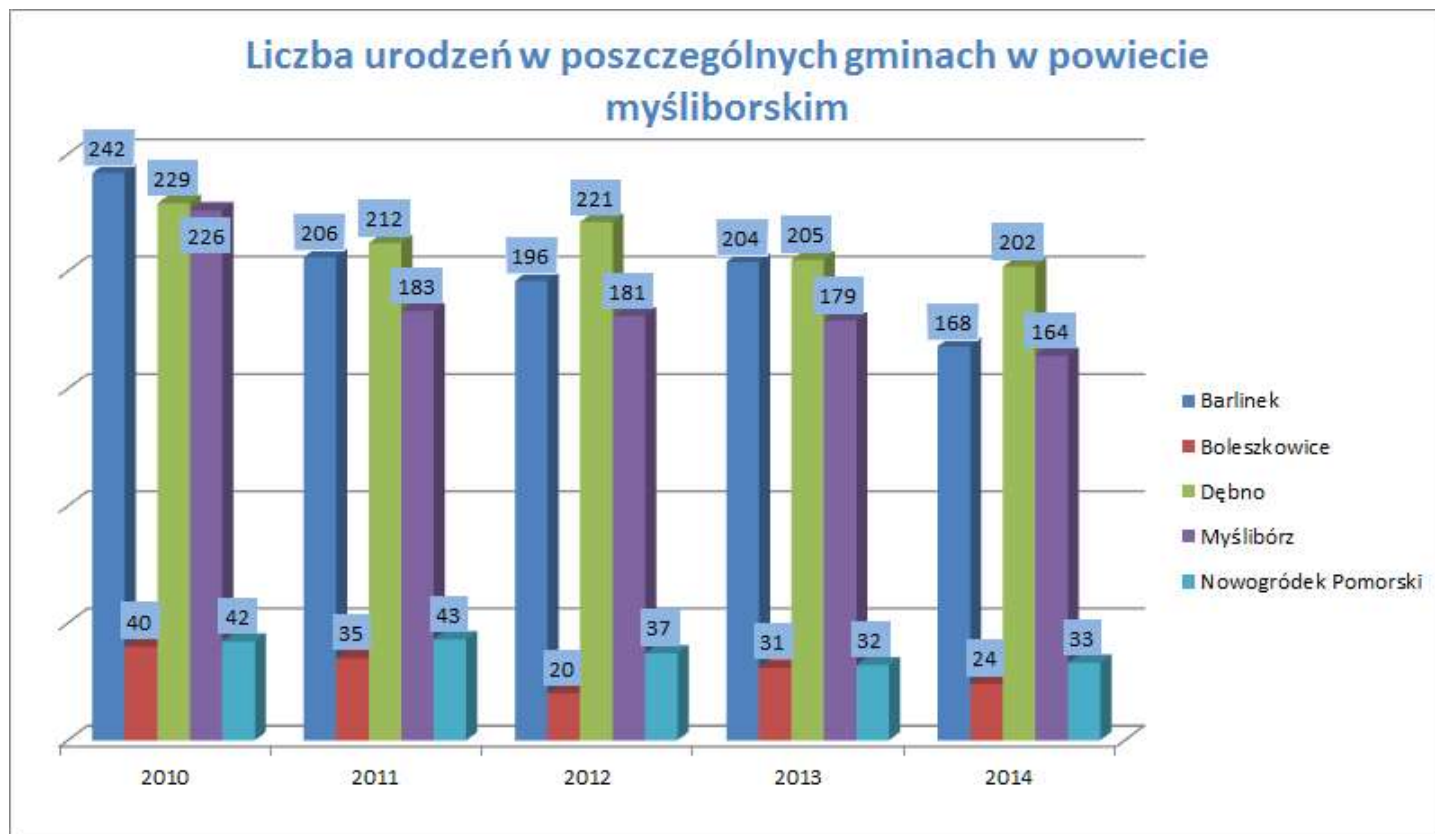
Wykres 6. Liczba urodzeń na terenie powiatu myśliborskiego na przestrzeni lat 2000-2014



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

Jednym z czynników, które należy uwzględnić, przy długoterminowej prognozie potrzeb transportowych jest ogólna liczba urodzeń na danym obszarze. Na poniższym wykresie widać że w ostatnich latach największą ilość urodzeń notuje się w gminie Dębno, gdzie w 2014 roku stanowiło to 34,17% wszystkich urodzeń w powiecie myśliborskim. Z kolei najmniejszy wskaźnik charakteryzuje gminę Boleszkowice (3,21%), gdzie w 2014 roku urodziły się 24 osoby.

Wykres 7. Liczba urodzeń w poszczególnych gminach w powiecie myśliborskim



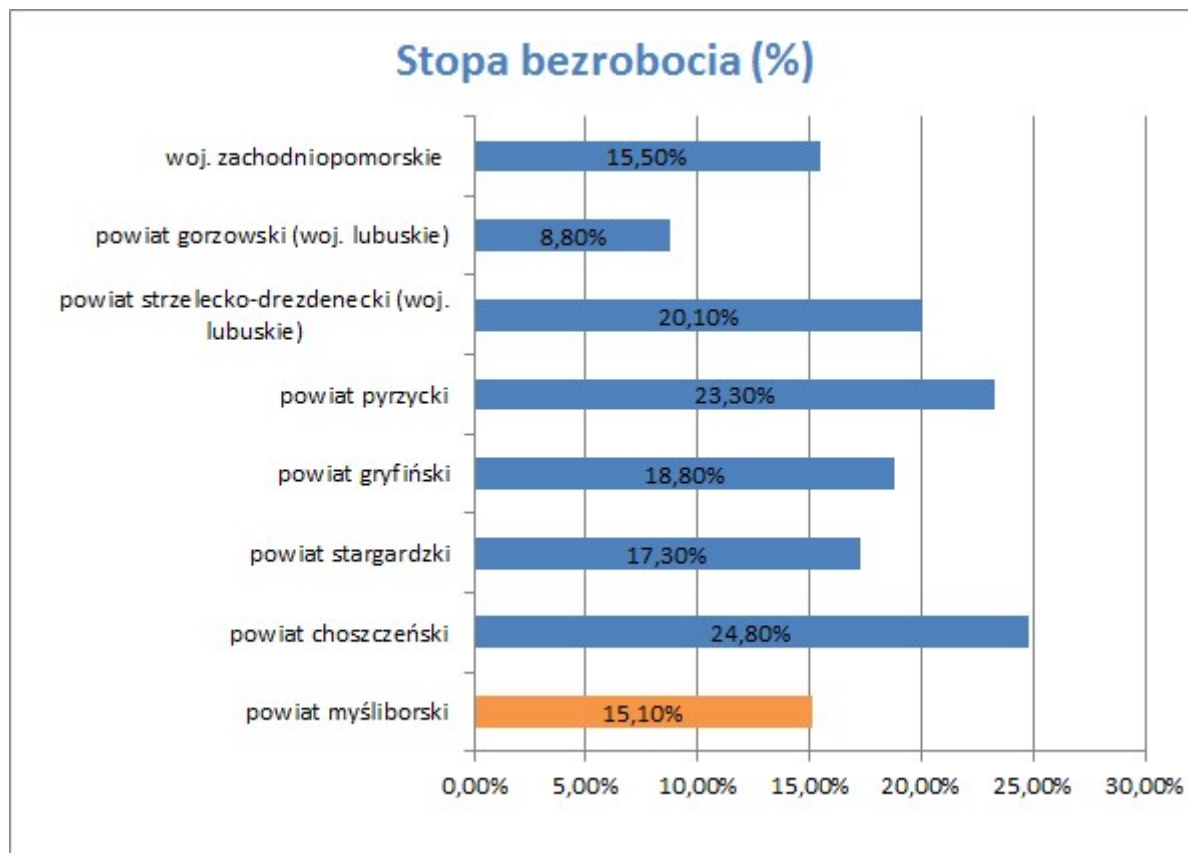
Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan 2014 r.)

2.1.5. DOCHODY LUDNOŚCI I BEZROBOCIE

W roku 2014 średnia miesięczna pensja jaką dostawali mieszkańcy powiatu myśliborskiego wynosiła 3 344,71 zł brutto. W relacji do średniej krajowej (Polska=100) przeciętne miesięczne wynagrodzenie wyniosło 83,5%, co przekłada się na 8 miejsce spośród 21 powiatów wchodzących w skład województwa zachodniopomorskiego, gdzie przeciętne wynagrodzenie w 2014 roku wynosiło 3649 zł brutto, i stanowiło 91,1% średniej krajowej. W świetle powyższych danych, warto dodać że przeciętne wynagrodzenie w powiecie myśliborskim wzrosło o blisko 25% w stosunku do 2010 roku.

Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec 2014 r. wyniosła 11,4 proc. Województwo zachodniopomorskie posiada wskaźnik bezrobocia wynoszący 15,5 proc., co stawia je na przedostatnim miejscu w skali kraju wyprzedzając jedynie województwo warmińsko-mazurskie. Ten sam wskaźnik dla powiatu myśliborskiego wyniósł 15,1 proc., dzięki czemu uplasował się na pozycji wicelidera na tle sąsiednich powiatów. Od pierwszego w zestawieniu powiatu gorzowskiego (woj. lubuskie) dzieli go 6,3 pkt. procentowego.

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



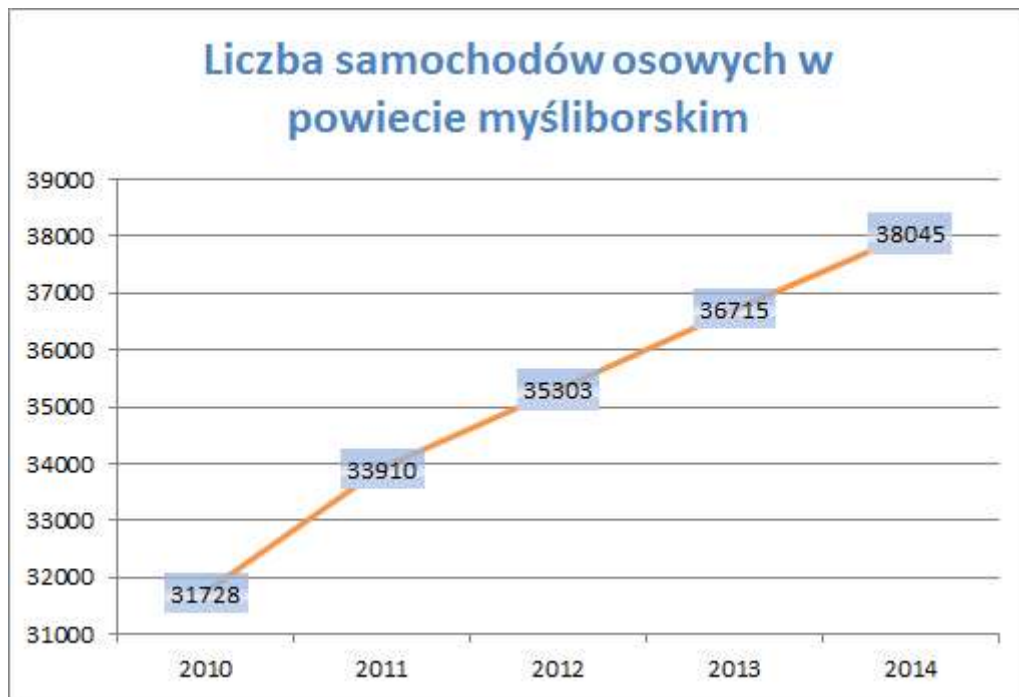
źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (stan 2014 r.)

2.1.6. LICZBA POJAZDÓW W POWIECIE MYŚLIBORSKIM

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

Znaczny wpływ na stan nawierzchni dróg na terenie powiatu ma zwiększająca się liczba pojazdów poruszających się po drogach w powiecie. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w 2014 roku wynosiła 38 045. Od roku 2010 liczba samochodów osobowych zwiększyła się o 19,9 proc.

Wykres 9. Liczba samochodów osobowych w powiecie myśliborskim



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

2.2. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Podsumowując, na tle sąsiednich powiatów, powiat myśliborski cechuje się stosunkowo wysokim wskaźnikiem gęstości zaludnienia (57 osób na km²), który jest trzecim wynikiem w regionie, jedynie w powiecie stargardzkim wartość tego współczynnika jest znacznie wyższa. Niemniej, wartość 57 osób/km² to jedynie 76 procent wartości gęstości zaludnienia całego województwa zachodniopomorskiego. W ciągu ostatnich 15 lat, liczba mieszkańców powiatu zmalała o 0,18 proc. W porównaniu do sąsiednich powiatów, powiat myśliborski jest wiceliderem pod względem wysokości wskaźników urbanizacji, ponownie, jedynie powiat stargardzki ma wyraźnie wyższą wartość tego wskaźnika. Ma to przełożenie na lawino wręcz rosnącą liczbę zarejestrowanych samochodów osobowych, która zwiększyła się o prawie 20 proc. w ciągu ostatnich 4 lat.

Na przestrzeni lat 2000-2014 zauważa się trend spadkowy w odnotowywanej liczbie urodzeń. Pomimo że w latach 2005, 2008, i 2010, w powiecie myśliborskim urodziło się więcej osób niż w roku 2000, to po 2010 roku notuje się coraz mniej urodzeń, z rekordowo niską wartością tego wskaźnika w 2014 roku, w którym to odnotowano o 19,5% mniej urodzeń w porównaniu do 2000 roku.

Na terenie powiatu myśliborskiego bezrobocie wynosi 15,1%. To więcej niż wynosi wskaźnik bezrobocia dla całego kraju, ale wciąż, jest ono niższe niż na terenie całego województwa zachodniopomorskiego (15,5%). Wynik ten jest również zadawalający na tle sąsiednich powiatów, gdzie w niektórych przypadkach bezrobocie wynosi ponad 20%. Pod tym względem, w sąsiedztwie powiatu myśliborskiego lepszy okazuje się jedynie powiat gorzowski w województwie lubuskim, gdzie bezrobocie ma wyjątkowo niską wartość 8,8 proc.

3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE MYŚLIBORSKIM

3.1. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W POWIECIE

3.1.1. SIEĆ DROGOWA

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

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

Droga europejska E65 - o długości ok. 3950 km. Droga ta przychodzi przez kraje takie jak Szwecja, Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Chorwacja, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Kosowo, Macedonia, Grecja. Na odcinku przez Polskę o długości 500 km prowadzi przez Drogę Krajową nr 3 i Drogę Ekspresową S3.

Droga krajowa nr 26 (DK26) - o długości ok. 51 km. Droga ta przechodzi przez południowo-zachodnią część województwa zachodniopomorskiego i prowadzi od Niemieckiej granicy w Krajniku Dolnym do wsi Renice koło Myśliborza.

Droga krajowa nr 23 (DK23) - o długości ok. 33km. Droga ta przechodzi przez południowo-zachodnią część województwa zachodniopomorskiego i prowadzi z Myśliborza do Sarbinowa.

Droga krajowa nr 31 (DK31) - o długości ok. 128 km. Droga ta przechodzi przez województwo zachodniopomorskie i lubuskie równoległe do granicy polsko-niemieckiej. Prowadzi ona od Szczecina do Słubic.

Droga ekspresowa S3 - o długości ok. 480,7 km. Droga ta przechodzi przez zachodnią część kraju przez województwa: Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie

Droga powiatowa (była droga wojewódzka 121) – o długości 34 km. Droga ta przechodzi przez województwo zachodniopomorskie, łącząc dwie miejscowości: Pniewo i Rów.

Droga wojewódzka 126 – o długości 38 km. Droga ta przechodzi przez województwo zachodniopomorskie i prowadzi od granicy państwa do Mieszkowic i Dębna.

Droga wojewódzka 127 - o długości ok. 20 km. Droga ta przechodzi przez województwo zachodniopomorskie i prowadzi od terenów przygranicznych w pobliżu wsi Porzeczce. Przebiega ona przez powiat myśliborski.

Droga powiatowa (była droga wojewódzka 128) - o długości 28 km. Droga ta przechodzi przez województwo zachodniopomorskie i prowadzi przez gminę Myślibórz do drogi krajowej nr 26.

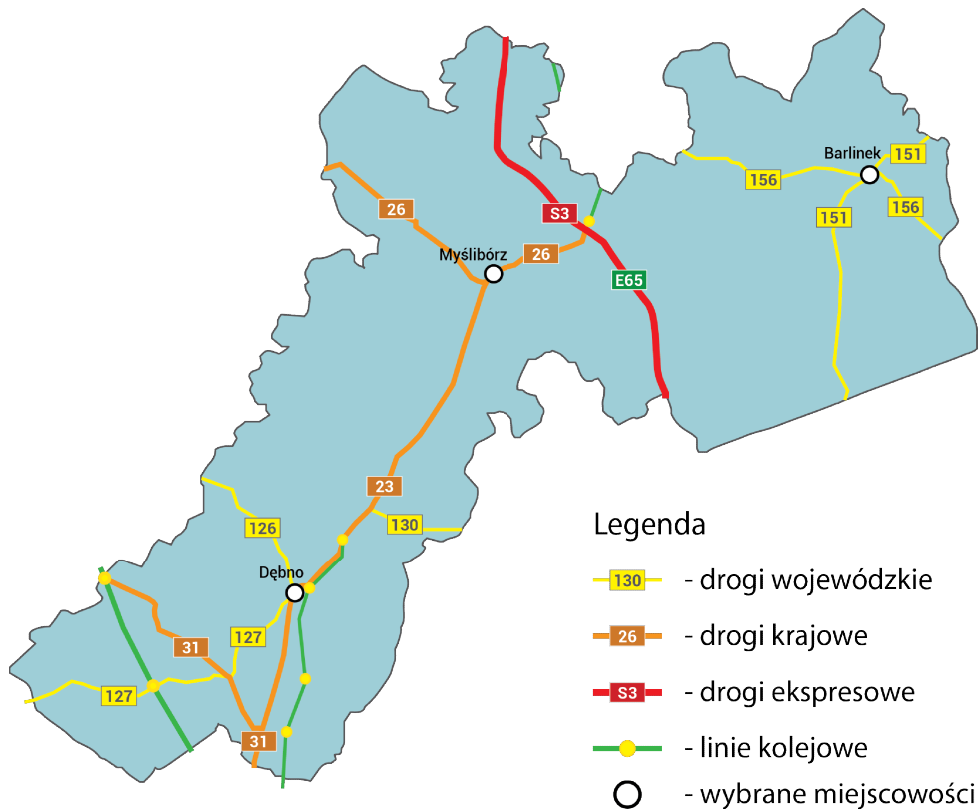
Droga wojewódzka 129 - o długości 4 km. Droga ta przechodzi przez województwa lubuskie i zachodniopomorskie. Prowadzi ona od drogi wojewódzkiej nr 31 w powiecie myśliborskim do drogi wojewódzkiej nr 132 w gminie Witnica.

Droga wojewódzka 130 - o długości 29 km. Droga ta przechodzi przez województwa lubuskie i zachodniopomorskie. Prowadzi ona z Gorzowa Wielkopolskiego z Barnówkiem.

Droga wojewódzka 151 – o długości 136 km. Droga przechodzi przez województwo zachodniopomorskie i lubuskie. Prowadzi przez powiaty: świdwiński, łobeski, stargardzki, choszczeński, myśliborski, gorzowski.

Droga wojewódzka 156 – o długości 65 km. Droga przechodzi przez województwa zachodniopomorskie i lubuskie. Prowadzi przez Barlinek, Drezdenko oraz powiaty pyrzycki, myśliborski i strzelecko-drezdenecki.

Mapa 3. Sieć dróg i linii kolejowych na terenie powiatu myśliborskiego



Źródło: opracowanie własne

Tabela 6. Wykaz dróg powiatowych

L.P.	Numer drogi nowy (stary)	Nazwa drogi – przebieg	Długość (km)
1	1565Z (11-101)	/Mielęcín/ granica pow. - Sitno-Kierzków	8,542
2	1556Z (11-102)	/Derczewko/ gr. pow. -Derczewo-Sitno	4,589
3	2102Z (11-103)	Derczewo - gr. pow. /Lipiany/	3,103
4	2103Z (11-104)	Sitno – Otanów	4,916
5	1375Z (11-105)	/Swobnica/ gr. pow. – Rów	1,335
6	2104Z (11-106)	Niesłusz – Kierzków	5,577
7	2105Z (11-107)	Myślibórz – Zgoda	0,839
8	2106Z (11-108)	Kierzków – Golenice	4,657
9	2107Z (11-109)	Tarnowo – Sobienice	7,512
10	2108Z (11-110)	Sulimierz - Rokitno – Giżyn	8,099
11	2109Z (11-111)	Sulimierz - Giżyn - Nowogródek Pom.	9,197

12	2110Z (11-112)	Czólnów - Głazów – PKP	5,171
13	2111Z (11-113)	Ławy - Nowogródek Pom. – Barlinek	20,245
14	1408Z (11-114)	Rów - gr. pow. /Dobropole	1,536
15	2112Z (11-115)	Głazów - Nowogródek Pom.	7,033
16	2113Z (11-116)	Nowogródek Pom. - Karsko – Łubianka	12,1
17	2114Z (11-117)	Głazów – Renice	3,075
18	2115Z (11-118)	Golenice – Czerników	3,945
19	2116Z (11-119)	Staw - Karsko – Płonno	27,656
20	2117Z (11-120)	Myślubórz - Staw – Wysoka	4,474
21	2118Z (11-121)	Nowogródek Pom. - Świątki – Trzcina	2,458
22	2119Z (11-122)	Czerników - Rościn – Pszczelnik	10,73
23	2120Z (11-123)	Czerników - Nawrocko – Rościn	7,65
24	2121Z (11-124)	Wierzbica - Zarzecze – Myśluborzyce	9,438
25	2122Z (11-125)	Wierzbica -Pniów- gr. pow.-/Piaseczno/	10,988
26	2123Z (11-126)	PKP Świątki – Świątki	0,71
27	2124Z (11-127)	Ławy - Trzcina – Sołacz	8,801
28	2125Z (11-128)	Dalsze - Mystki - PKP Ściechów	6,39
29	2126Z (11-129)	Chłopowo – Różańsko	6,39
30	2127Z (11-130)	Barnówko - Dolsk – Staw	10,176
31	1384Z (11-131)	/Trzcińsko/-gr. pow.- Warnice –Smolnica	5,52
32	2128Z (11-132)	PKP Barnówko - Więclaw – Mostno	3,659
33	1409Z (11-133)	/St. Łysogórki/ - gr. pow. – Warnice	2
34	2129Z (11-136)	Krężelin - Dyszno – Ostrowiec	8,895
35	2129Z (11-136)	Dyszno – Różańsko	7,828
36	1418Z (11-142)	/Troszyn/-gr. pow.- Grzymiradz –Dębno	10,593
37	2131Z (11-144)	Wyszyna – Wysoka	3,424
38	2132Z (11-147)	Dębno – Mostno	4,81
39	2133Z (11-148)	/Sitno/ - gr.pow. – Boleszkowice	2,048
40	2134Z (11-149)	Dębno - Mosina – Witnica	5,972
41	2135Z (11-150)	Dębno - Cychry – Dąbroszyn	12,498
42	2136Z (11-151)	Boleszkowice – Dębno	10,008
43	2137Z (11-154)	Krępno – Boleszkowice	4,349
44	2138Z (11-155)	/Kłósów/ - gr. pow. - Krępno – Namyślin	5,585
45	2139Z (11-156)	Dargomyśl - Cychry - Kamień Mały	10,255
46	2140Z (11-158)	Sarbinowo-Kamień Wielki –Mościczki	5,17
47	2141Z (11-160)	Chlewice – Namyślin	3,141

48	2142Z (11-161)	Namyślin - Kaleńsko – Kostrzyn	6,096
49	2143Z (11-163)	Karlin – Sumiak	2,271
50	2144Z (11-164)	Reczyce – Gudzisz	2,596
51	2145Z (11-165)	Kinice – Karsko	4,113
52	2146Z (11-167)	Warnice - Różańsko – Dolsk	12,35
53	2147Z (11-169)	m. Głazów	2,748
54	2148Z (11-214)	Jarząbki - Strąpie – Dzikowo	11,547
55	1575Z (11-215)	/Jesionowo/gr. pow. –Mostkowo – Sulimierz	10,46
56	1576Z (11-216)	/Jesionowo/ gr. pow. – Barlinek	6,435
57	2151Z (11-217)	/Laskowo/gr. pow. – Barlinek	7,629
58	2152Z (11-218)	Strąpie - Ożar – Barlinek	6,019
59	2153Z (11-219)	Laskówko – Żydowo	6,53
60	1586Z (11-220)	Dobrzyszaw -gr. pow.- Jagów – Pełczyce	2,6
61	2155Z (11-222)	Chrapowo -gr. pow.- Żydowo –Barlinek	5,104
62	2156Z (11-226)	Dzikowo – Rychnów	2,986
63	2157Z (11-227)	Krzyńka - Moczydła – Lubocierz	11,565
64	2158Z (11-228)	Płonno-Sarnik- Niesporowice –Krzynki	1,493
65	2159Z (11-230)	Płonno – Niesporowice	1,504
66	2160Z (11-283)	Jarząbki - Żelice – Dziedzice	4,404

Tabela 7. Rodzaj nawierzchni i długość dróg w poszczególnych gminach

	Nawierzchnia bitumiczna	Nawierzchnia brukowcowa	Nawierzchnia z kostki	Nawierzchnia gruntowa	Nawierzchnia z prefabrykatów betonowych	Ogółem
Gmina Dębno	80,669	21,799	2,917	3,359	brak	108,744
Gmina Boleszkowice	32,439	brak	brak	1,019	brak	33,458
Gmina Myślibórz	96,462	10,224	brak	14,121	0,76	121,567
Gmina Nowogródek pom.	64,207	2,055	brak	0,782	brak	67,044
Gmina Barlinek	64,996	33,56	brak	2,168	brak	100,724
Ogółem	338,773	67,638	2,917	21,449	0,76	431,537

Wykres 10. Długość dróg w poszczególnych gminach powiatu (udział w %)



3.1.2. SIEĆ KOLEJOWA

Województwo zachodniopomorskie należy do regionów o słabo rozwiniętej sieci linii kolejowych. Zajmuje 12. Miejsce w kraju pod względem gęstości i sieci. Na każde 100 km² powierzchni województwa przypada 5,3 km linii kolejowych (w kraju – 6,5 km). Sieć linii kolejowych eksploatowanych w ruchu pasażerskim i towarowym w województwie wynosi 1202 km w tym 62,7% stanowią linie zelektryfikowane. Długość linii kolejowych składała się w 2/3 z tras jednotorowych. Na teren powiatu Myśliborskiego wjeżdżają pociągi przewoźnika: PKP Intercity i Przewozy Regionalne .

Linia kolejowa nr 273 - linia kolejowa łącząca Wrocław Główny, Czerno, Bytom Odrzański, Kostrzyn, Namyslin i Szczecin Główny . Położona w granicach województwa zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego.

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

Linia kolejowa nr 415 (Gorzów Wlkp - Myślibórz) - linia rozebrana w odcinkach m.in.. przejazd drogowy na Wieprzycach i obszar Myśliborza.

3.2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE POWIATU MYŚLIBORSKIEGO

3.2.1. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ MYŚLIBORSKIEGO

Tabela 8. Zezwolenia wydane przez starostę myśliborskiego

L.p.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. kursu (km)	Liczba kursów w dni robocze	Liczba kursów w pozostałe dni	Liczba poj. przewidzianych do obsługi linii	Przewoźnik
1	44	Barlinek	Moczkowo, Rychnów, Kinice	Karsko	14	1	0	1	PPHU Tomasz Staszkiwicz
2	46	Barlinek	Moczkowo, Rychnów, Kinice, Nowogródek, Ławy, Klicko, Myślibórz	Myślibórz	30	10	0	1	PPHU Tomasz Staszkiwicz
3	1/2014	Barlinek	Dzikówko, Dzikowo, Mostkowo	Sulimierz	19	4	0	1	PPHU Tomasz Staszkiwicz
4	3/2015	Dębno	Gudzisz, Chwarszczany, Dargomyśl	Dębno	22	6	0	2	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
5	2/2015	Dębno	Cychry, Dębno, Oborzany, Dyszno, Różańsko, Myślibórz	Dębno	83	2	0	2	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
6	40	Myślibórz	Nawrocko, Czerników, Pniów, Chłopowo, Juncewo	Różańsko	23	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
7	001/2015	Myślibórz	Wierzbica, Dalsze, Gryżyno, Pszczelnik, Różańsko, Dolsk, Różańsko, Ostrowiec, Barnówko	Dębno	36	3	0	2	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne

3.2.2. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO (PRZEBIEGAJĄCE PRZEZ TEREN POWIATU MYŚLIBORSKIEGO)

Tabela 9. Zezwolenia wydane przez marszałka województwa Zachodniopomorskiego (przebiegające przez teren powiatu myśliborskiego)

L.p	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. kursu (km)	Liczba kursów w dni robocze	Liczba kursów w pozostałe dni	Liczba poj. przewidzianych do obsługi linii	Przewoźnik
1	1506	DĘBNO	Oborzany, Wysoka, Boleszkowice, Kłosów, Kurzycko	Mieszkowice	28	3	0	3	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
2	0000579/7	DĘBNO	Prusiec, Cychry, Bogusław, Kamień Wielki, Mościce, Witnica, Białcz, Nowiny, Motylewo, Bogdaniec, Jenin, Łupowo	Gorzów Wielkopolski	50	5	0	3	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
3	0000578/13	Kostrzyn nad Odrą	Warniki, Dąbroszyn, Młyniska, Krześnica, Sarbinowo, Suchlica, Cychry, Prusiec	DĘBNO	25	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
4	1596	Myślibórz	Dąbrowa, Czódnów, Otanów, Sitno, Otanów, Tarnowo, Kierzków, Rów, Dobropole, Góralice, Trzcіńsko Zdrój	Trzcіńsko Zdrój	52	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
5	0001012/3	DĘBNO	Grzymiradz, Smolnica, Zielin, Troszyn, Sitno, Mirogniew, Mieszkowice, Wierzchlas, Goszków, Witnica, Gądno	Moryń	46	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.

6	0001455/1	Myślibórz	Staw, Smoliny, Ściechów, Ściechówek, Chłopiny, Ściechów, Wysoka, Marwice, Baczyna	Gorzów Wielkopolski	53	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
7	1575	Dębno	Oborzany, Wysoka, Boleszkowice, Mieszkowice, Wierzchlas, Bielin, Macierz, Moryń, Przyjezierze, Mirowo, Godków, Drozdowo	Chojna	54	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
8	1595	Myślibórz	Renice, Giżyn, Pachocino, Nowogródek, Karlin, Kinice, Rychnów, Moczkowo, Barlinek, Płonno, Wierzchno, Łyskowo, Pełczyce, Bolewice, Bukwica, Boguszyny, Lubiana, Nadarzyn, Zamęcin, Koplin	Choszczno	65	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
9	550/5	Myślibórz	Zgoda, Sobienice, Listomie, Kruszwin, Listomie, Sobienice, Golenice, Golczew, Rów, Czyste, Góralice, Trzczańsko, Rosnowo, Kamienny Jaz, Czartoryja	Chojna	36	3	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
10	916/1	Myślibórz	Wierzbica, Dalcze, Mystki, Gajewo, Ściechów, Smoliny, Staw	Myślibórz	33	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.

11	1023/7	Myślibórz	Klicko, Ławy, Świątki, Nowogródek, Sumiak, Karsko, Więcek, Okunie, Moczkowo, Barlinek, Płonno, Wierzchno, Łyskowo, Pełczyce, Bolewice, Sobieradz, Granowo, Smużyk, Krzęcin, Stary Klukom, Smoleń	Choszczno	71	4	0	3	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
12	1316	Myślibórz	Renice, Giżyn, Pachocino, Nowogródek, Karlin, Karsko, Kinice, Rychnów, Moczkowo, Barlinek, Płonno, Wierzchno, Łyskowo, Pełczyce, Bolewice, Przekolno, Sobieradz, Granowo, Smużyk, Krzęcin, Żeńsko, Stary Klukom, Smoleń	Choszczno	71	3	0	3	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.
13	1608	Lubanowo	Tywice, Banie, Skotniki, Piaskowo, Piaseczno, Górnowo, Dłusko Gryfińskie, Krusze, Niestusz, Krusze, Czczewo, Kierzków, Golenicki Młyn, Golenice, Sobienice, Zgoda	Myślibórz	39	1	0	1	PKS Szczecin Sp. z o.o.

14	1599	Gryfino	Pniewo, Nowe Czarnowo, Gajki, Steklno, Włodkowice, Zaborze, Babinek, Lubanowo, Tywice, Banie, Skotniki, Piaskowo, Piaseczno, Górnowo, Dłusko Gryfińskie, Krusze, Kierzków, Golenicki Młyn, Golenice, Sobienice, Zgoda	Myślibórz	62	2	0	2	PKS Szczecin Sp. z o.o.
15	1533	Gryfino	Pniewo, Nowe Czarnowo, Gajki, Steklno, Rożnowo, Lubanowo, Sosnowo, Kunowo, Banie, Skotniki, Piaskowo, Piaseczno, Górnowo, Dłusko Gryfińskie, Krusze, Kierzków, Golenicki Młyn, Golenice, Sobienice, Zgoda	Myślibórz	66	1	0	1	PKS Szczecin Sp. z o.o.
16	1553	Szczecin	Radziszewo, Daleszewo, Nowe Brynki, Czepino, Gryfino, Pniewo, Nowe Czarnowo, Gajki, Steklno, Rożnowo, Lubanowo, Tywice, Banie, Skotniki, Piaskowo, Piaseczno, Górnowo,	Myślibórz	84	2	2	1	PKS Szczecin Sp. z o.o.

			Dłusko Gryfińskie, Piaseczno, Krusze, Kierzków, Golenice, Sobienice, Zgoda						
17	1526	Pyrzyce	Nowielin, Mielęcín, Mielęcinek, Dębíec, Lipiany, Dzierzgów, Sulimierz, Rokitno, Giżyn, Renice	Myślibórz	48	1	0	1	"Paan - bus" Sp. z o.o.
18	1525	Lipiany	Dzierzgów, Sulimierz, Rokitno, Giżyn, Renice	Myślibórz	28	4	0	1	"Paan - bus" Sp. z o.o.
19	1080/6	Barlinek	Dzikówko, Dzikowo, Swadzim, Mostkowo, Jedlice	Lipiany	20	4	0	2	"Paan - bus" Sp. z o.o.
20	1344/3	Pyrzyce	Nowielin, Mielęcín, Mielęcinek, Dębíec, Lipiany, Jedlice, Mosktowo, Swadzim, Dzikowo, Dzikówki	Barlinek	41	15	9	3	"Paan - bus" Sp. z o.o.
21	1103/7	Szczecin	Sosnowko, Kołbacz, Stare Czarnowo, Będgoszcz, Chabówko, Nieborowo, Żabów, Pyrzyce, Nowielin, Mielęcín, Mielęcinek, Dębíec, Lipiany, Jedlice, Mostkowo, Swadzim, Dzikowo, Dzikówko	Barlinek	86	59	59	14	"Paan - bus" Sp. z o.o.
22	1143/5	Barlinek	Moczkowo, Rychnów, Kinice, Karsko, Łubianka,	Gorzów Wlkp.	43	16	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz

			Mszaniec, Kłodawa						
23	1453	Barlinek	Płonno, Wierzchno, Łyskowo, Pełczyce, Bolewice, Przekolno, Sobieradz, Granowo, Krzęcin, Żeńsko, Stary Klukom	Choszczno	40	12	0	4	PPHU Tomasz Staszkiwicz
24	1367	Barlinek	Płonno, Wierzchno, Łyskowo, Pełczyce, Trzęsacz, Będargowo, Jarosławsko	Jarosławsko	13	9	0	1	PPHU Tomasz Staszkiwicz
25	1144/5	Barlinek	Moczkowo, Karsko, Łubianka, Mszaniec, Kłodawa	Gorzów Wlkp.	36	4	0	4	PPHU Tomasz Staszkiwicz
26	1353	Barlinek	Jaromierki, Osina, Lutówko, Rówienko, Równo, Laskowo, Płońsko, Rosiny, Kłodzina, Przelewice, Lucin, Jesionowo, Dziedzice, Strąpie, Ożar	Barlinek	41	3	0	b.d.	PPHU Tomasz Staszkiwicz

3.2.3. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ POZOSTAŁE ORGANY

Tabela 10. Zezwolenia wydane przez pozostałe organy

L.p	Od	Przez	Do	Dł. kursu (km)	Liczba kursów w dni robocze	Liczba kursów w pozostałe dni	Liczba poj. przewidzianych do obsługi linii	Przewoźnik	Organ wydający zezwolenie
1	Gudzisz	Reczyce, Chwarszczany, Boleszkowice, Wysoka, Wyszyna	Boleszkowice	29	2	0	2	Autokarowe Usługi Turystyczno-osobowe, Robert Caban	Wójt Gminy Boleszkowice
2	Boleszkowice	Chwarszczany, Gudzisz, Reczyce, Namyślin, Kaleńsko, Chlewice, Porzecze	Boleszkowice	44	3	0	3	Autokarowe Usługi Turystyczno-osobowe, Robert Caban	Wójt Gminy Boleszkowice
3	Chlewice	Porzecze, Kaleńsko, Namyślin	Boleszkowice	33	1	0	1	Autokarowe Usługi Turystyczno-osobowe, Robert Caban	Wójt Gminy Boleszkowice
4	Żelice	Jarząbki, Dziedzice, Niewstąp, Strąpie, Ożar	Barlinek	19	3	0	b.d.	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
5	Laskówko	Równno, Rówienko, Lutówko, Janowo, Osina, Jaromierki	Barlinek	15	4	0	b.d.	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
6	Wilcze	Żydowo	Barlinek	9	3	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
7	Pustać	Mostkowo, Swadzim, Wiewiórki, Dzikowo, Dzikówko	Barlinek	19	4	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
8	Płonno	Krzyńka	Barlinek	8	1	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
9	Moczydło	Okno, Krzyńka	Barlinek	16	1	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka

10	Barlinek	Płonno, Krzynka, Okno	Moczydło	19	3	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
11	Moczkowo	Barlinek	Barlinek	4	2	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
12	Rychnów	Moczkowo	Barlinek	15	4	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
13	Moczkowo	Barlinek	Barlinek	4	52	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
14	Moczkowo	Barlinek	Barlinek	7	1	0	1	PPHU Tomasz Staszkievicz	Burmistrz Barlinka
15	Myślibórz	Staw, Smoliny, Gajewo, Dzikowo, Brzeźno, Lubiszyn, Tarnów, Wysoka, Marwice, Baczyna	Gorzów Wlkp.	50	2	0	2	Biuro Przewozowo - Handlowe "MUSTANG", Ireneusz Skorupa	Marszałek woj. Lubuskiego
16	Gorzów Wlkp.	Jastrzębiec, Smolary, Smólsko, Trzcinnia, Świątki, Ławy, Klicko	Myślibórz	40	4	0	2	Biuro Przewozowo - Handlowe "MUSTANG", Ireneusz Skorupa	Marszałek woj. Lubuskiego
17	Myślibórz	Klicko, Ławy, Nowogródek Pomorski, Świątki, Trzcinnia, Smólsko, Smolary, Jastrzębiec	Gorzów Wlkp.	46	1	1	2	Biuro Przewozowo - Handlowe "MUSTANG", Ireneusz Skorupa	Marszałek woj. Lubuskiego
18	Myślibórz	Myśliborzyce, Staw, Smoliny, Ściechów, Gajewo, Dzikowo, Brzeźno	Lubiszyn	25	1	0	1	PKS Gorzów Wlkp. Sp. z o.o.	Marszałek woj. Lubuskiego
19	Gorzów Wlkp.	Jastrzębiec, Chłopiny, Ściechówek, Ściechów, Smoliny, Staw, Myśliborzyce	Myślibórz	44	2	0	2	Biuro Przewozowo - Handlowe "MUSTANG", Ireneusz	Marszałek woj. Lubuskiego

								Skorupa	
20	Dębno	Łazy, Więctaw, Barnówko	Dębno	20	4	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna
21	Dębno	Barnówko, Ostrowiec, Róžańsko, Dyszno, Róžańsko, Dolsk, Róžańsko, Ostrowiec, Barnówko	Dębno	45	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna
22	Dębno	Barnówko, Ostrowiec, Róžańsko, Dolsk, Róžańsko, Dyszno, Róžańsko, Grzybno, Radzicz, Krężelin, Warnice, Smolnica	Dębno	57	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna
23	Dębno	Klepin, Grzymiradz, Smolnica, Warnice, Smolnica	Dębno	38	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna
24	Dębno	Suchlica, Sarbinowo, Krześnica, Sarbinowo, Cychry, Bogusław, Cychry	Dębno	40	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna
25	Dębno	Sarbinowo, Krześnica, Sarbinowo, Suchlica, Cychry, Bogusław, Cychry	Dębno	34	5	0	2	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna
26	Dębno	Oborzany	Dębno	6	5	0	2	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna
27	Dębno	Suchlica, Sarbinowo, Krześnica, Młyniska, Krześnica,	Dębno	42	3	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna

		Sarbinowo							
28	Dębno	Smonica, Grzymiradz, Klepin	Dębno	20	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Dębna
29	Myślibórz	Zgoda wieś, Sobienice, Golenice, Golczew, Rów, Kierzków, Czeczewo, Krusze, Czeczewo, Kierzków, Golenice, Sobienice, Zgoda	Myślibórz	41	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślibórz
30	Myślibórz	Wierzbówek Gryżyno, Dalsze	Myślibórz	24	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślibórz
31	Myślibórz	Wierzbnica, Dalsze, Gryżyno, Pszczelnik, Rościn, Nawrocko	Myślibórz	24	3	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślibórz
32	Myślibórz	Nawrocko, Chłopowo, Pniów, Czerników, Nawrocko	Myślibórz	29	3	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślibórz
33	Myślibórz	Wierzbnica, Dalsze, Gryżyno, Dalsze, Wierzbnica	Myślibórz	20	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślibórz
34	Myślibórz	Dąbrowa, Czótnów, Otanów, Tarnowo, Kierzków, Czeczewo, Krusze, Czeczewo, Kierzków, Rów, Golczew, Golenice, Sobienice, Zgoda	Myślibórz	47	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślibórz
35	Myślibórz	Zgoda, Sobienice, Golenice,	Myślibórz	20	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ	Burmistrz Miasta i

		Sobiecnice, Kruszwini, Listomie, Sobienice, Zgoda						Sp. z o.o.	Gminy Myślubórz
36	Myślubórz	Dąbrowa, Czólnów, Otanów, Tarnów, Kerzków, Golenice, Sobienice, Kruszwini, Listomie, Sobienice, Zgoda	Myślubórz	35	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślubórz
37	Myślubórz	Dąbrowa, Czólnów, Otanów, Sitno, Derczewo, Sitno, Otanów, Czólnów, Dąbrowa	Myślubórz	36	4	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślubórz
38	Myślubórz	Klicko, Ławy, Myśluborzyce, Klicko	Myślubórz	26	2	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślubórz
39	Myślubórz	Renice, Sulimierz, Dzierzgów, Głazów, Renice, Głazów, Renice	Myślubórz	34	7	0	2	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślubórz
40	Myślubórz	Sobienice, Golenice, Rów, Kierzków, Kierzków, Tarnowo, Otanów, Czólnów, Dąbrowa	Myślubórz	38	1	0	1	PKS MYŚLIBÓRZ Sp. z o.o.	Burmistrz Miasta i Gminy Myślubórz

Tabela 11. Liczba wystąpień dla miejscowości początkowych zezwoleń

L.p.	Początek kursu	Powiat	Liczba wystąpień	Udział %
1	Myślubórz	myśluborski	24	32,43%
2	Dębno	myśluborski	14	18,92%
3	Kostrzyn	gorzowski	1	1,35%
4	Lubanowo	gryfiński	1	1,35%
5	Gryfin	gryfiński	2	2,70%

6	Szczecin	Szczecin	2	2,70%
7	Pyrzyce	pyrzycki	2	2,70%
8	Lipiany	pyrzycki	1	1,35%
9	Barlinek	myśliborski	11	14,86%
10	Gorzów Wlkp	Gorzów Wlkp	2	2,70%
11	Żelice	myśliborski	1	1,35%
12	Laskówko	myśliborski	1	1,35%
13	Wilcze	myśliborski	1	1,35%
14	Pustać	myśliborski	1	1,35%
15	Płonno	myśliborski	1	1,35%
16	Moczydło	myśliborski	1	1,35%
17	Rychnów	myśliborski	1	1,35%
18	Moczkowo	myśliborski	4	5,41%
19	Gudzisz	myśliborski	1	1,35%
20	Boleszkowice	myśliborski	1	1,35%
21	Chlewice	myśliborski	1	1,35%

Tabela 12. Liczba wystąpień dla miejscowości końcowych zezwoleń

L.p.	Koniec kursu	Powiat	Liczba wystąpień	Udział %
1	Mieszkowice	gryfiński	1	1,35%
2	Gorzów Wlkp	Gorzów Wlkp	6	8,11%
3	Dębno	myśliborski	13	17,57%
4	Trzcianko Zdrój	gryfiński	1	1,35%
5	Różańsko	myśliborski	1	1,35%
6	Sulimierz	myśliborski	2	2,70%
7	Karsko	myśliborski	1	1,35%
8	Myślibórz	myśliborski	22	29,73%
9	Boleszkowice	myśliborski	3	4,05%
10	Barlinek	myśliborski	13	17,57%
11	Moczydło	myśliborski	1	1,35%
12	Lubiszyn	gorzowski	1	1,35%
13	Jarosławsko	choszczeński	1	1,35%
14	Choszczno	choszczeński	4	5,41%

15	Lipiany	pyrzycki	1	1,35%
16	Chojna	gryfiński	2	2,70%
17	Moryń	gryfiński	1	1,35%

Tabela 13. Wykaz powiatów ze względu na liczbę wystąpień początku kursowania zezwolenia

L.p.	Powiat	Liczba wystąpień	Udział %
1	myśliborski	63	85,14%
2	gorzowski	1	1,35%
3	gryfiński	3	4,05%
4	Szczecin	2	2,70%
5	pyrzycki	3	4,05%
6	Gorzów Wlkp.	2	2,70%

Tabela 14. Wykaz powiatów ze względu na liczbę wystąpień końca kursowania zezwolenia

L.p.	Powiat	Liczba wystąpień	Udział %
1	gryfiński	5	6,76%
2	Gorzów Wlkp	6	8,11%
3	myśliborski	56	75,68%
4	gorzowski	1	1,35%
5	choszczeński	5	6,76%
6	pyrzycki	1	1,35%

4. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU MYŚLIBORSKIEGO

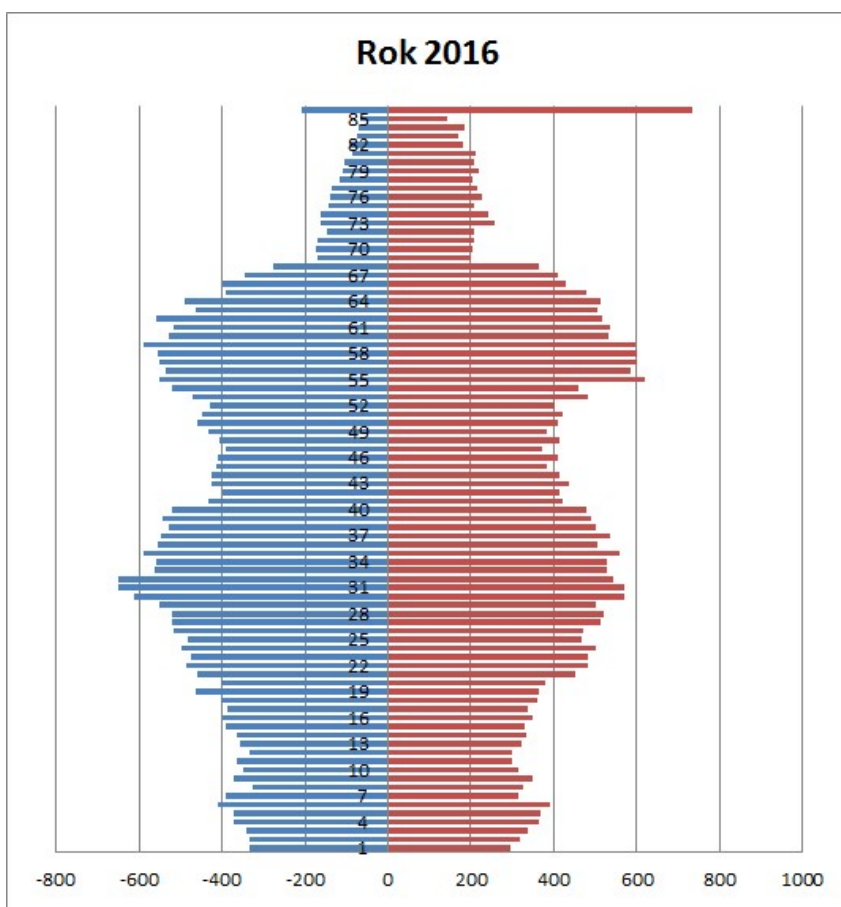
Na podstawie wcześniej zaprezentowanych informacji dotyczących charakterystyki demograficznej, społecznej oraz gospodarczej powiatu myśliborskiego można wskazać miejsca do których dojazd powinien być zagwarantowany i ocenić potrzeby przewozowe mieszkańców. Ponieważ przedmiotem niniejszego opracowania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

4.1. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU MYŚLIBORSKIEGO W PERSPEKTYWIE DO 2025 ROKU

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

Zgodnie z wykonaną prognozą liczba mieszkańców powiatu myśliborskiego w 2016 roku wyniesie 66 984 osób. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 12 102 i będzie stanowić 18,07 % wszystkich mieszkańców, natomiast ludność w wieku produkcyjnym będzie liczyć 43 005 co będzie stanowić 64,20 % ogólnej liczby mieszkańców. Najmniejszą grupą będzie ludność w wieku poprodukcyjnym (11 877 osób), która wyniesie 17,73% liczby wszystkich mieszkańców powiatu.

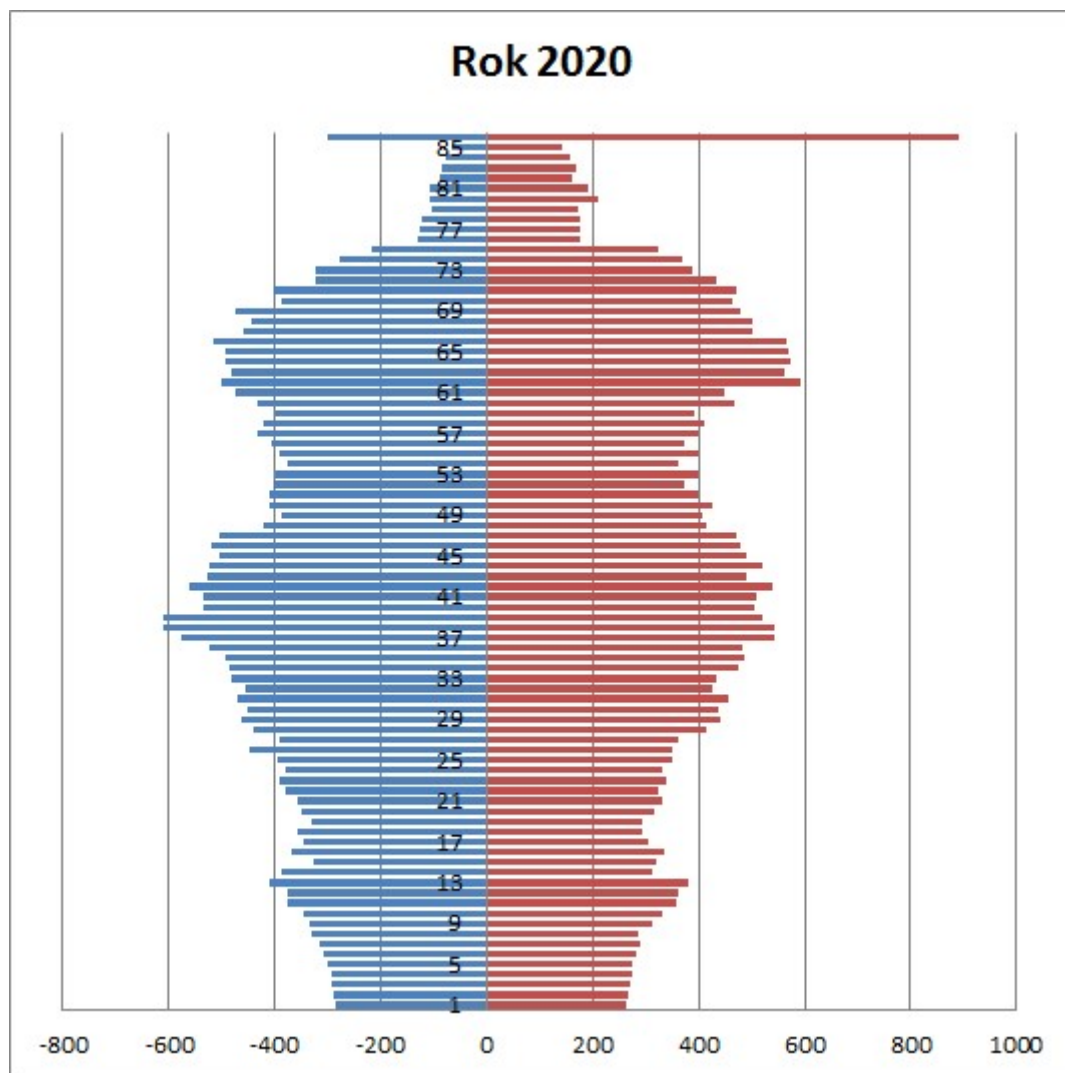
Wykres 11. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2016)



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

Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie myśliborskim w 2020 roku zmniejszy się o 1,68 proc. i będzie wynosić 65 859. Szacuje się, że liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 4,70 proc. i wyniesie 11 533 osób. Z kolei liczba osób w wieku produkcyjnym wyniesie 41 317 osób, co stanowi spadek o 3,93 proc. w stosunku do prognozowanych wyników na 2016 rok. Natomiast aż o 9,36 proc. wzrośnie liczba osób w wieku poprodukcyjnym (12 989)

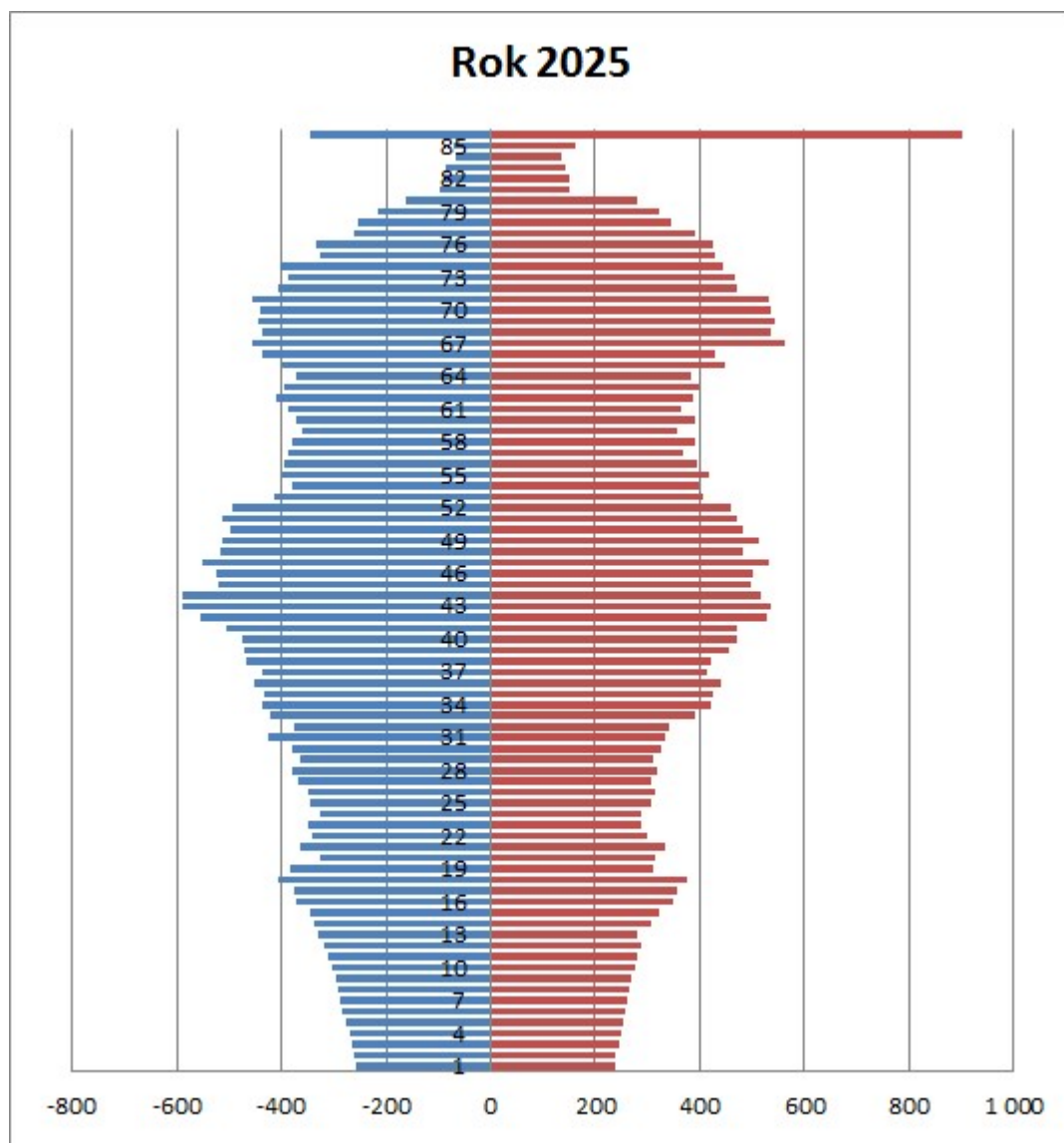
Wykres 12. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



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

Zgodnie z prognozami demograficznymi w 2025 roku teren powiatu myśliborskiego będzie zamieszkiwany przez 64 210 mieszkańców. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 10 702 osób, co stanowi spadek o 7,21 proc. w porównaniu do roku 2020. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 39 143, co stanowi spadek o 5,26 proc. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 14 365, co stanowi wzrost o 10,59 proc. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Wykres 13. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)



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

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

Rok	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny	Ogółem
2016	12 102	43 005	11 877	66 984
2020	11 533	41 317	12 989	65 859
2025	10 702	39 143	14 365	64 210

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

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

zmiana	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny	Ogółem
2020/2016	-4,70%	-3,93%	9,36%	-1,68%
2025/2020	-7,21%	-5,26%	10,59%	-2,50%
2025/2016	-11,57%	-8,98%	20,95%	-4,14%

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

4.2. GENERATORY RUCHU

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

Ze względu na częsty charakter podróży, jak miejsce zamieszkania, miejsce nauki bądź miejsce pracy oraz w relacji odwrotnej: miejsce nauki bądź miejsce pracy - miejsce zamieszkania potrzeby komunikacyjne mieszkańców różnią się w zależności od pory i dnia tygodnia. W dni robocze (poniedziałek-piątek) występuje większe natężenie liczby podróżnych na poszczególnych trasach związane z koniecznością dotarcia do pracy bądź szkoły i na odwrót. Tą samą zależność można przypisać częstotliwości podróżowania ze względu na porę dnia. Większe natężenie ludzi podróżujących można zaobserwować w godzinach szczytu porannego 7:00-9:00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 13:00-16:00.

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

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

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

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

Wyróżniono następujące rodzaje generatorów ruchu: szkoły i placówki oświatowe, urzędy i instytucje publiczne, zakłady pracy.

Tabela 17. Urzędy i instytucje publiczne

L.p.	Nazwa	Adres
1	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Spokojna 22 74-300 Myślibórz
2	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Myśliborzu	ul. Północna 15 74-300 Myślibórz
3	Powiatowa Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza w Dębnie	ul. Mickiewicza 30C 74-400 Dębno
4	Regionalna Placówka Opiekuńczo-Terapeutyczna w Dębnie	ul. Mickiewicza 30B 74-400 Dębno
5	Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy	ul. Renice 9 74-300 Myślibórz
6	Dom wczasów Dziecięcych	ul. Marcinkowskiego 10 74-300 Myślibórz
7	Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna	ul. Szosowa 2b Barlinek
8	Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna	ul. Mickiewicza 30B 74-400 Dębno
9	Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna	ul. Spokojna 22 74-300 Myślibórz
10	Centrum Usług Wspólnych Powiatu Myśliborskiego	ul. Północna 15, 74-300 Myślibórz
11	Ośrodek pomocy społecznej w Dębnie	ul. Droga Zielona 1 74-400 Dębno
12	Ośrodek Pomocy Społecznej w Myśliborzu	ul. 1 Maja 19, 74-300 Myślibórz
13	Ośrodek Pomocy Społecznej w Barlinku	ul. Strzelecka 29, 74-320 Barlinek
14	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Nowogrodku Pomorskim	ul. Szkolna 3, 74-304 Nowogrodek Pomorski
15	Ośrodek Pomocy Społecznej w Boleszkowicach	ul. Świerczewskiego 24, 74-407 Boleszkowice
16	Środowiskowy Dom Samopomocy dla Osób z Zaburzeniami Psychicznymi	ul. Kamienna 20, 74-300 Myślibórz
17	Środowiskowy Dom Samopomocy	Osina 19a. 74-320 Barlinek
18	Starostwo Powiatowe w Myśliborzu	ul. Spokojna 13, 74-300 Myślibórz
19	Urząd Miejski w Barlinku	ul. Niepodległości 20, 74-320 Barlinek
20	Urząd Gminy w Boleszkowicach	ul. Świerczewskiego 24, 74-407 Boleszkowice
21	Urząd Miasta i Gminy Myślibórz	Rynek im. Jana Pawła II 1, 74-300 Myślibórz
22	Urząd Miejski w Dębnie	ul. J. Piłsudskiego 5, 74-400 Dębno
23	Urząd Gminy Nowogrodek Pomorski	ul. A. Mickiewicza 15, 74-304 Nowogrodek Pomorski

Tabela 18. Zakłady pracy

Lp	Nazwa	Adres	Kod pocztowy, miasto
1	Barlinek Inwestycje Sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 1	74-320 Barlinek
2	Farm Equipment International Sp. z o.o.	ul. Gorzowska 16	74-305 Karsko
3	BORNE FURNITURE Spółka z o.o.	ul. Lipowa	74-320 Barlinek
4	Maldrobud Sp. z o. o. Spółka Komandytowa	ul. Królewiecka 43	74-300 Myślibórz
5	Steinpol Central Services Sp. z o.o.	ul. Gorzowska 1	74-300 Myślibórz
6	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowe "Kama"Sp. z o. o.	ul. Mickiewicza 45	74-400 Dębno
7	HaCon Sp. z o.o.	ul. Fabryczna 6	74-320 Barlinek
8	Holding Zremb Gorzów S.A Oddział "Metpol-Barlinek"	ul. Fabryczna 2	74-320 Barlinek
9	WATEX Sp. z o.o.	ul. Pełczycka 3A	74-320 Barlinek
10	EKO-MYŚL Sp. z o.o.	Dalsze 36	74-300 Myślibórz

Tabela 19. Szkoły i placówki oświatowe prowadzone przez gminy

L.p.	szkoła dla której Gmina Dębno jest organem prowadzącym	adres	rodzaj szkoły	ilość uczniów
1	Szkoła Podstawowa Nr 1 w Dębnie	ul. Piłsudskiego 10, 74-400 Dębno	szkoła podstawowa	376
2	Szkoła Podstawowa Nr 3 w Dębnie	ul. Słowackiego 21, 74-400 Dębno	szkoła podstawowa	504
3	Szkoła Podstawowa w Cychrach	ul. Jana Pawła II 85, 74-404 Cychry	szkoła podstawowa	80
4	Szkoła Podstawowa w Dargomyślu	Dargomyśl 102, 74-404 Cychry	szkoła podstawowa	49
5	Szkoła Podstawowa w Sarbinowie	Sarbinowo 80, 74 - 404 Cychry	szkoła podstawowa	110
	Zespół Szkół i Placówek w Smolnicy	ul. Smolnica 51, 74-400 Dębno		
6	Szkoła Podstawowa nr 1 w Smolnicy	Smolnica 20, 74-400 Dębno	szkoła podstawowa	77
7	Szkoła Podstawowa w Różańsku	Różańsko 87, 74-311 Różańsko	szkoła podstawowa	82
8	Gimnazjum Publiczne w Dębnie	ul. Jana Pawła II 1 74-400 Dębno	gimnazjum	472
9	Gimnazjum Publiczne dla Dorosłych w Dębnie	ul. Chojeńska 1, 74-400 Dębno	gimnazjum	48
10	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. Juliusza Słowackiego	ul. Zachodnia 4 74-400 Dębno		
lp.	szkoła dla której Gmina Boleszkowice jest	adres	rodzaj szkoły	ilość

	organem prowadzącym			uczniów
1	Szkoła Podstawowa w Boleszkowicach	Plac Bolesława Chrobrego 3, 74-407 Boleszkowice	szkoła podstawowa	161
2	Gimnazjum Publiczne w Boleszkowicach	ul. Świerczewskiego 20 74 - 407 Boleszkowice	gimnazjum	79
lp.	szkoła dla której Gmina Barlinek jest organem prowadzącym	adres	rodzaj szkoły	ilość uczniów
1	Szkoła Podstawowa Nr 1 w Barlinku	Ul. Jeziorna 12	szkoła podstawowa	1240
2	Szkoła Podstawowa Nr 4 w Barlinku	Ul. Kombatantów 3	szkoła podstawowa	
3	Szkoła Podstawowa w Mostkowie	Mostkowo 37 d	szkoła podstawowa	
4	Publiczne Gimnazjum Nr 1	Ul. Leśna 10	gimnazjum	558
5	Publiczne Gimnazjum Nr 2 w Barlinku	Ul. Kombatantów 3	gimnazjum	
6	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. Kpt. Hm. Andrzeja Romockiego "Morro" w Barlinku	ul. Szosowa 2 74-320 Barlinek	zespół szkół	
7	Gimnazjum dla Dorosłych	Ul. Bonifacego 36	gimnazjum	
lp.	szkoła dla której Gmina Nowogródek Pomorski jest organem prowadzącym	adres	rodzaj szkoły	ilość uczniów
1	Szkoła Podstawowa im. Unii Europejskiej w Nowogrodku Pomorskim	ul. Szkolna 4, 74-304 Nowogródek Pomorski	szkoła podstawowa	78
2	Szkoła Podstawowa im. Hansa Christiana Andersena w Karsku	ul. Gorzowska 9, 74-305 Karsko	szkoła podstawowa	170
3	Publiczne Gimnazjum im. Jana Pawła II w Karsku	ul. Gorzowska 9, 74-305 Karsko	gimnazjum	89
lp.	szkoła dla której Gmina Myślibórz jest organem prowadzącym	adres	rodzaj szkoły	ilość uczniów
1	Szkoła Podstawowa nr 2 w Myśliborzu	ul. Józefa Piłsudskiego 18, 74-300 Myślibórz	szkoła podstawowa	470
2	Szkoła Podstawowa nr 3 w Myśliborzu	ul. Lipowa 18, 74-300 Myślibórz	szkoła podstawowa	565
3	Szkoła Podstawowa w Nawrocku	Nawrocko 11, 74-300 Myślibórz	szkoła podstawowa	91
4	Szkoła Podstawowa w Golenicach	Golenice 1A, 74-300 Myślibórz	szkoła podstawowa	96

5	Szkoła Podstawowa w Kierzkowie	Kierzków 69, 74-300 Myślibórz	szkoła podstawowa	58
6	Gimnazjum im. H. Sienkiewicza w Myśliborzu	ul. Pionierów 13, 74-300 Myślibórz	gimnazjum	351
7	Gimnazjum dla dorosłych w Rowie	Rów 27a, 74-300 Myślibórz Rów	gimnazjum	41

Tabela 20. Szkoły ponadgimnazjalne prowadzone przez powiat myśliborski

	Typ szkoły	Liczba uczniów
1	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. kpt. hm. Andrzeja Romockiego „Morro” w Barlinku, ul. Szosowa 2, 74-320 Barlinek	
	Liceum Ogólnokształcące	173
	Technikum	265
	Zasadnicza Szkoła Zawodowa	110
	RAZEM	548
2	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. J. Słowackiego w Dębnie, ul. Zachodnia 4, 74-400 Dębno	
	Liceum Ogólnokształcące	149
	Technikum	109
	Zasadnicza Szkoła Zawodowa	108
	RAZEM	366
3	Zespół Szkół i Placówek w Smolnicy - Smolnica 51, 74-400 Dębno	
	Technikum	32
	Szkoła Podstawowa	36
	Gimnazjum	106
	RAZEM	174
4	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 3 im. S. Dariusza i S. Girensa w Myśliborzu, ul. Strzelecka 51, 74-300 Myślibórz	
	Technikum	233
	Zasadnicza Szkoła Zawodowa	130
	RAZEM	363

5	Zespół Szkół im. Noblistów Polskich w Myśliborzu, ul. Za Bramką 8, 74-300 Myślibórz	
	Liceum Ogólnokształcące	163
	Gimnazjum	218
	RAZEM	381
6	Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Renicach, Renice 9, 74-300 Myślibórz	
	Szkoła Podstawowa	27
	Gimnazjum	36
	RAZEM	63

Tabela 21. Pozostałe szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne

L.p.	Nazwa jednostki	Adres	Gmina
1	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 1	ul. Szosowa 2, 74-320 Barlinek	Barlinek
2	I Liceum Ogólnokształcące	ul. Szosowa 2, 74-320 Barlinek	Barlinek
3	Technikum Nr 1	ul. Szosowa 2, 74-320 Barlinek	Barlinek
4	Prywatne Policealne Studium Zawodowe KONSUL	ul. Kombatantów 3, 74-320 Barlinek	Barlinek
5	Prywatne Liceum Ogólnokształcące KONSUL	ul. Kombatantów 3, 74-320 Barlinek	Barlinek
6	Gimnazjum dla Dorosłych	ul. Św. Bonifacego 36, 74-320 Barlinek	Barlinek
7	Publiczne Gimnazjum Nr 1	ul. Leśna 10, 74-320 Barlinek	Barlinek
8	Publiczne Gimnazjum Nr 2 im, Mikołaja Kopernika w Barlinku	ul. Kombatantów 3, 74-320 Barlinek	Barlinek
9	GIMNAZJUM PUBLICZNE	ul. Jana Pawła II 1, 74-400 Dębno	Dębno

10	Gimnazjum Stowarzyszenia Oświatowego im. Ignacego Łukasiewicza w Dębnie	ul. Baczewskiego 20, 74-400 Dębno	Dębno
11	Liceum Ogólnokształcące Stowarzyszenia Oświatowego im. Ignacego Łukasiewicza w Dębnie	ul. Baczewskiego 20, 74-400 Dębno	Dębno
12	PRYWATNE POLICEALNE STUDIUM ZAWODOWE "KONSUL"	ul. Jana Pawła II 1, 74-400 Dębno	Dębno
13	PRYWATNE LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE "KONSUL"	ul. Jana Pawła II 1, 74-400 Dębno	Dębno
14	Gimnazjum	ul. Pionierów 13, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
15	Gimnazjum w MOW	Renice 9, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
16	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Nr 2	ul. Strzelecka 51, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
17	Technikum Nr 1	ul. Strzelecka 51, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
18	GIMNAZJUM NR 2	ul. Za Bramką 8, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
19	II LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE	ul. Za Bramką 8, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
20	LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE DLA DOROSŁYCH	ul. Za Bramką 8, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
21	CZTEROLETNIIE TECHNIKUM NR 2	ul. Za Bramką 8, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
22	Niepubliczna Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Rowie	ul. Armii Polskiej 13, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
23	Gimnazjum Specjalne	ul. Felczaka 27, 74-300 Myślibórz	Myślibórz
24	Prywatne Liceum Ogólnokształcące	ul. Broniewskiego 16, 74-300 Myślibórz	Myślibórz

Tabela 22. Zakłady opieki zdrowotnej oraz placówki podstawowej opieki zdrowotnej

L.p.	Nazwa jednostki	Gmina
1	Szpital w Dębnie Sp. z o.o	Dębno
2	Szpital Barlinek Sp. z o.o.	Barlinek
3	Niepubliczny ZOZ „Medyk” - Kaus	Barlinek
4	Niepubliczny ZOZ „ŻYJMY ZDROWO” – Olejnik	Barlinek
5	Niepubliczny ZOZ Pielęgniarstwa Środowiskowo – Rodzinnego „RYTM”	Barlinek
6	Niepubliczny Zakład Medycyny Szkolnej „PULS” – B. Kierniej	Barlinek
7	Niepubliczny ZOZ Zespołowa Specjalistyczna Praktyka lekarska – M. Grzywna	Barlinek
8	Niepubliczny ZOZ „ESKULAP” – A. Ubych	Barlinek
9	Niepubliczny ZOZ – Specjalistyczna Poradnia Lekarsko-Stomatologiczna „MEDISTOM” – J. Kwiatkowski	Barlinek
10	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Rehabilitacja	Barlinek
11	Medycyna Szkolna	Barlinek
12	NZOZ Pielęgniarstwo Środowiskowo – Rodzinne „RYTM”	Barlinek
13	Niepubliczny ZOZ Lekarzy Rodzinnych – W. Jagiełło	Dębno
14	Niepubliczny ZOZ Pielęgniarek i Położnych Środowiskowych „DAR” – D. Cichocka	Dębno
15	Niepubliczny ZOZ – Centrum Zdrowia – K. Wyszowska	Dębno
16	Niepubliczny ZOZ - Poradnia dla Kobiet – R. Okoniewski	Dębno
17	Niepubliczny Zakład Rehabilitacji i Fizykoterapii „KINEZIS”	Dębno
18	Niepubliczny ZOZ Lekarzy Specjalistów – W. Konofalska	Dębno
19	Niepubliczny ZOZ Indywidualna Specjalistyczna Poradnia Otolaryngologiczna – R. Konofalski	Dębno
20	Niepubliczny ZOZ Kamran Sayed	Dębno
21	NZOZ „K. i R. Grabowscy”	Dębno
22	NZOZ „Medyk” – J. Grabowski	Dębno
23	NZOZ Pielęgniarstwo i Położnictwo „Dar” – D. Cichocka	Dębno

24	NZOZ Pielęgniarstwo w Środowisku Nauczania i Wychowania „Cormed” – A. Morawska	Dębno
25	NZOZ Przychodnia Rodzinna – A. Derenowska	Dębno
26	NZOZ Poradnia Chirurgiczna M. Śluzar	Dębno
27	Poradnia Neurologiczna H. Franków	Dębno
28	Niepubliczny Zakład Opieki Stomatologicznej – W. Jankowski	Dębno
29	Samodzielny Niepubliczny Zakład Opieki Stomatologicznej G. Girsz – Bogdan	Dębno
30	Niepubliczny ZOZ Przychodnia Rejonowo – Specjalistyczna Im. J. Pawła II – L. Gosek	Myślibórz
31	Niepubliczny ZOZ „PRZYCHODNIA RODZINNA” – Ziętał	Myślibórz
32	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Pielęgniarek Środowiskowo – Rodzinnych – W. Ściborska	Myślibórz
33	NZOZ „MED - GIN” – S. Włosek	Myślibórz
34	Zakład Opieki Zdrowotnej „MEDYCYNĄ” – W. Pappelbaum	Myślibórz
35	NZOZ Pielęgniarek w Środowisku Nauczania i Wychowania – B. Brzozowska	Myślibórz
36	Niepubliczny ZOZ Lekarzy Rodzinnych – W. Jagiełło	Boleszkowice
37	Niepubliczny Zakład Opieki Stomatologicznej z Dębna – W. Jankowski.	Boleszkowice
38	Niepubliczny ZOZ Przychodnia Rejonowo – Specjalistyczna Im. J. Pawła II – L. Gosek z Myśliborza	Nowogródek Pomorski

4.3. POPYT NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

Na obszarze powiatu myśliborskiego przewoźnikami działającymi na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Myśliborskiego jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Myśliborzu (4 zezwolenia) oraz PPHU Tomasz Staszkiwicz (3 zezwolenia). Charakteryzują się zbliżoną liczbą kursów, które uruchamiają w ramach swoich linii, jednak notowane roczne przebiegi są zauważalnie wyższe w przypadku PKS Myślibórz Sp. z o.o.

Dane Starostwa Powiatowego w Myśliborzu za lata 2013-2015 wskazują, że w komunikacji regularnej na przestrzeni analizowanego okresu popyt na przewozy uległ zwiększeniu. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych zwiększyła się w 2015 roku o 26,86 proc. w stosunku do roku 2013. Z kolei liczba sprzedanych biletów miesięcznych zwiększyła się o 143,68 proc. W ujęciu globalnym rynek powiatowych przewozów pasażerskich urósł o 66,01 proc. w stosunku do jego wielkości w 2013 roku.

Tabela 23. Popyt na powiatowe przewozy pasażerskie (2013-2015_

Okres	liczba biletów				
	jednorazowe normalne	jednorazowe ulgowe	miesięczne normalne	miesięczne ulgowe	okresowe
2013	955	80	11	179	508
2014	1 662	162	12	165	112
2015	1 200	113	21	442	1101

źródło: Starostwo Powiatowe w Myśliborzu

4.4. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU MYŚLIBORSKIEGO

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

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

Przepływy międzygminne na terenie powiatu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 24. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy

OD/DO	Barlinek - miasto	Barlinek - obszar wiejski	Boleszkowice	Dębno - miasto	Dębno - obszar wiejski	Myślibórz - miasto	Myślibórz - obszar wiejski	Nowogródek Pomorski
Barlinek - miasto		64	0	0	0	15	0	13
Barlinek - obszar wiejski	550		0	0	0	19	0	0
Boleszkowice	0	0		88	25	0	0	0
Dębno - miasto	0	0	14		0	0	0	0
Dębno - obszar wiejski	0	0	0	252		0	0	0
Myślibórz - miasto	38	0	0	21	11		92	14
Myślibórz - obszar wiejski	48	0	0	27	0	302		14
Nowogródek Pomorski	81	0	0	0	0	28	12	
łącznie	717	64	14	388	134	437	104	41

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

Tabela 25. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat myśliborski)

Rozkład przestrzenny podróży (powiat zamieszkania – powiat myśliborski)	Powiat Myśliborski
Powiat myśliborski	1899
Powiat inowrocławski	26
Powiat m.Gorzów Wielkopolski	399
Powiat m. st. Warszawa	72
Powiat m.Poznań	87
Powiat choszczeński	18
Powiat pyrzycki	179
Powiat m.Szczecin	442
Powiat poznański	38
Powiat gorzowski	438
Powiat m.Zielona Góra	16
Powiat gryfiński	28

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

Tabela 26. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat pracy – powiat myśliborski)

Rozkład przestrzenny podróży (powiat pracy – powiat myśliborski)	Powiat Myśliborski
Powiat Myśliborski	1899
Powiat m.Szczecin	22
Powiat stargardzki	33
Powiat pyrzycki	143
Powiat gryfiński	142
Powiat choszczeński	447
Powiat m.Gorzów Wielkopolski	56
Powiat słuwicki	11
Powiat gorzowski	16

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

5. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA POWIATU MYŚLIBORSKIEGO NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

5.1. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU

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

W momencie opracowywania planu transportowego dla powiatu myśliborskiego obowiązują:

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

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

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego

Ze względu na zakres opracowania powiat myśliborski w zdecydowanie szerszym zakresie został ujęty w Planie Transportowym Województwa Zachodniopomorskiego.

5.2. WYZNACZENIE LINII O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

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

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

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

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

Tabela 27. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – bez okresu wakacyjnego)	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – okres wakacyjny)	Minimalna liczba par kursów (sobota oraz dni wolne od pracy)	Dł. kursu (km)
1	Barlinek	Dzikówko Mostkowo, Sulimierz	Myślibórz	4	2	1	29
2	Barlinek	Moczkowo, Rychnów, Kinice, Karsko, Sumiak, Nowogródek, Ławy, Klicko	Myślibórz	5	3	1	35
3	Myślibórz	Wierzbica, Dalsze, Gryżyno, Pszczelnik, Różańsko, Dolsk, Różańsko, Ostrowiec, Barnówko	Dębno	3	2	1	36
4	Boleszkowice	Oborzany, Dębno, Barnówko, Dolsk, Mystki, Dalsze, Wierzbica	Myślibórz	2	1	1	38

6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW

6.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

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

6.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej „ustawa ptz”), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku, a także reguluje kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

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

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

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

PRAWO ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH

Wybór operatora w trybie ustawy- Prawo zamówień publicznych jest najbardziej powszechną i przejrzystą procedurą, która prowadzi do wyboru najkorzystniejszej oferty w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców. Służy temu przestrzeganie zasady bezstronności, obiektywizmu oraz jawności. Wybór tego trybu wymaga jednak odpowiedniego przygotowania postępowania. Wymagania określone przez Organizatora mogą mieć wpływ na liczbę oferentów. W przypadku, gdy przetarg jest organizowany na pojedyncze linie istnieje szansa, że więcej oferentów spełni określone wymagania, co skutkować będzie obniżeniem kosztów w zakresie obsługi linii. Nie dotyczy to jednak linii mniej rentownych, na obsługę, których nie

przystąpi wielu oferentów z uwagi na wysokie ryzyko kosztów. W takiej sytuacji ryzyko ponosi organizator. Inna sytuacja ma miejsce przy organizacji przetargu dla pakietu linii, ponieważ wówczas ryzyko strat jest mniejsze i firmy chętniej przystępują do przetargu i aktywniej konkurują między sobą. Wzrost konkurencji powoduje jednak wzrost wymagań wobec podmiotów startujących w przetargu, co skutkuje ich eliminacją.

Istotną kwestią jest właściwe określenie specyfikacji istotnych warunków zamówienia, ponieważ organizator może dokonać wyboru operatora, przewidując, że świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne, niezależnie od wybranego przez organizatora trybu wyboru operatora, wskazanego w art. 19 ust. 1 Ustawy. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w planie transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne.

Celem tego postępowania jest bowiem wyłonienie najkorzystniejszej oferty, zgodnie z wymaganiami określonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Cena nie musi być jedynym kryterium ale zazwyczaj jest kryterium decydującym. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu muszą określić szacunkową wartość za wykonanie przedmiotu zamówienia oraz spełnić inne wymagania określone w SIWZ. Najczęściej przedmiotem zamówienia jest liczba planowanych do wykonania wozokilometrów.

Podział ryzyka pomiędzy Operatorem i Organizatorem zależy od umowy stron. Umowa powinna również regulować czy wpływy ze sprzedaży biletów stanowią własność Operatora czy Organizatora (czy będzie to tzw. umowa brutto czy netto). W umowach typu netto wpływy ze sprzedaży biletów stanowią przychód operatora. Wynagrodzenie operatora w takim przypadku stanowią jego koszty pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów. Przychody ze sprzedaży biletów powinny również uwzględniać wpływy z rekompensaty uzyskanej z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do biletów ulgowych. Wynagrodzenie wypłacane operatorowi przez organizatora będzie wynikało z ceny za usługę jaka została określona w umowie.

W umowach typu brutto wpływy ze sprzedaży biletów przysługują organizatorowi. Operator będzie otrzymywał wynagrodzenie w wysokości wynikającej z wykonanej pracy przewozowej. Wykonawcy na etapie przetargu określają cenę za 1 wzkm, uwzględniając wszystkie koszty mogące powstać w okresie realizacji. Po podpisaniu umowy i na warunkach w niej określonych wysokość wynagrodzenia będzie obliczana za faktycznie przejechane wozokilometry.

O takich postanowieniach przedsiębiorcy powinni wiedzieć już na etapie postępowania przetargowego, aby mogli właściwie wyliczyć koszty świadczenia usług, jakie powstaną po ich stronie. Dlatego ustawodawca wprowadza obowiązek dołączenia do SIWZ projektu umowy (art. 21 ust. 1 Ustawy).

W przypadku trybu przetargowego operator otrzymuje wynagrodzenie, którym jest cena za usługę określona w umowie. Nie otrzymuje on rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przewozowych. Przedsiębiorcy biorący udział w postępowaniu przetargowym muszą te koszty uwzględnić już na etapie przygotowywania swoich ofert i na tej podstawie określić cenę usługi. Różnica pomiędzy trybem przetargowym a koncesją polega przede wszystkim na podziale ryzyka finansowego pomiędzy organizatorem a operatorem. W trybie przetargowym ryzyko związane z wykonaniem przedmiotu zamówienia może być dowolnie podzielone w zależności od umowy stron. W umowach typu netto wyższe ryzyko leży po stronie operatora a w umowach typu brutto po stronie organizatora.

KONCESJA NA USŁUGI

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Rozdziału 2 wspomnianej ustawy. W tym zakresie przypomina ono procedurę przetargową. Postępowanie o zawarcie umowy koncesji powinno być przeprowadzone w sposób niedyskryminujący, przejrzysty oraz w oparciu o zasady uczciwej konkurencji. Podmioty zainteresowane wzięciem udziału w postępowaniu powinny złożyć wnioski o zawarcie umowy koncesji oraz oświadczenia o spełnieniu warunków formalnych (art. 13 ust. 1). Następnie koncesjodawca zaprasza do udziału w negocjacjach, których przedmiotem mogą być wszystkie aspekty koncesji a następnie zaprasza do składania ofert kandydatów, z którymi prowadził negocjacje po ewentualnych modyfikacjach wymagań określonych w ogłoszeniu. Wybrana zostanie oferta uznana za najkorzystniejszą zgodnie z przedstawionymi kryteriami, którymi może być czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonywania usług, wartość techniczna, aspekty środowiskowe, rentowność.

W przypadku koncesji na usługi wynagrodzenie stanowi prawo do wykonywania usług w tym pobierania pożytków oraz płatność koncesjodawcy. Pobieranie pożytków w tym wypadku oznacza, że wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych zawsze przysługują operatorowi, w przeciwieństwie do postępowania przetargowego (w postępowaniu przetargowym o tym komu przysługują wpływy z opłat decydują warunki postępowania- SIWZ).

Drugim elementem wynagrodzenia - obok prawa do pobierania pożytków- może być ale nie musi płatność koncesjonodawcy. Jeżeli operator zdecyduje się na udostępnienie środków transportu na realizację przewozów oraz przekazanie rekompensaty będzie to stanowić płatność koncesjodawcy.

Udostępnienie środków transportu na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie jest obligatoryjnym elementem płatności. Takie rozwiązanie stosuje się zazwyczaj w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi przewozowe nie spełniają wymogów dotyczących taboru. Jeżeli organizator nie posiada własnych środków transportu może zdecydować się na ich zakup. Najczęściej jednak organizator zobowiązuje operatora do zapewnienia taboru zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ.

Płatność koncesjodawcy może stanowić również przekazanie operatorowi rekompensaty. Oznacza to, że jeżeli organizator się zdecyduje to może przyznać rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług. W takim przypadku sposób obliczania tej rekompensaty regulują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Należy jednak podkreślić, że podstawową cechą wyboru operatora w tym trybie jest wykonywanie uprawnień wynikających z przydzielonej koncesji, na własne ryzyko koncesjonariusza, czyli operatora. Ryzyko ekonomiczne oznacza, że operator decyduje się na prowadzenie działalności nie mając pewności czy wpływy z opłat pobieranych od pasażerów pokryją całość kosztów wykonywania tej usługi. Dlatego przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości tych kosztów. Operatorowi wybranemu w tym trybie nie przysługuje bowiem rozsądny zysk. W przeciwnym wypadku umowa traciłaby charakter koncesji. Zazwyczaj, w celu obniżenia kosztów organizacji transportu publicznego oraz aby uniknąć wątpliwości czy chodzi o koncesję czy tryb przetargowy, organizatorzy rezygnują z przyznawania rekompensaty w tej części (czyli z tytułu poniesionych kosztów).

BEZPOŚREDNIE ZAWARCIE UMOWY

Kolejny tryb wyboru operatora określa art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dając możliwość zawarcia przez organizatora umowy bezpośredniej z operatorem w następujących przypadkach:

- 1) średnia roczna wartość umowy nie przekracza 1 000 000 euro, lub świadczenie nie przekracza usług w wymiarze 300 000 kilometrów rocznie. W przypadku umowy z małymi i średnimi operatorami dysponującymi mniej niż 23 środkami transportu, podane wartości mogą być podwojone;
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny;
- 3) świadczenie usług ma być wykonywane w transporcie kolejowym;
- 4) wystąpi zakłócenie lub ryzyko zakłócenia świadczenia usług, jednak umowa taka nie może być zawierana dłużej niż na dwa lata.

Pierwsza sytuacja jest odpowiedzią na zapisy rozporządzenia (WE) 1370//2007, które w pkt. 23 Preambuły stwarzają możliwość odstąpienia od trybów przetargowych w przypadku gdy umowa dotyczy niewielkich kwot lub nieznacznych odległości. Wspomniana regulacja ma na celu uwzględnienie interesów małych i średnich przedsiębiorstw, które w przypadku wyższych kwot lub większych odległości nie miałyby możliwości wzięcia udziału w postępowaniu na równi z dużymi podmiotami.

Drugą z możliwości zawarcia umowy bezpośredniej daje okoliczność, gdzie świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny (art. 22 ust. 1 pkt. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu 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 oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70], (art. 2 lit. j) jest odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Art. 22 ust. 5 Ustawy wskazuje, że w przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta bezpośrednio, powinna przyjąć formę koncesji na usługi. W tym przypadku przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości poniesionych kosztów a operator wybrany w tym trybie nie może uwzględniać przy obliczaniu tej rekompensaty rozsądnego zysku.

Zgodnie z w/w Rozporządzeniem (WE) podmiot wewnętrzny może realizować swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego jedynie na obszarze działania właściwego organu lokalnego, czyli w tym wypadku na obszarze powiatu myśliborskiego. Nie mniej jednak możliwe jest wychodzenie linii komunikacyjnych na teren sąsiednich właściwych jednostek terytorialnych w przypadku zawarcia właściwych porozumień pomiędzy zainteresowanymi podmiotami samorządowymi w zakresie organizacji transportu na wspólnym obszarze.

Trzecią sytuacją, w której ustawa stwarza możliwość bezpośredniego zawarcia umowy jest przypadek świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym. Nie dotyczy to jednak organizatora w powiecie myśliborskim, ponieważ jego kompetencje nie dotyczą linii kolejowych.

Ostatnią możliwością zawarcia umowy bezpośredniej jest sytuacja, w której wystąpiło zakłócenie w świadczeniu usług lub wystąpi bezpośrednio ryzyko powstania tego zakłócenia, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów. Takie rozwiązanie ma na celu zagwarantowanie ciągłości świadczonych usług w przypadkach nadzwyczajnych.

Warto pamiętać, że tryb bezpośredniego zawarcia umowy jest najprostszy jeżeli chodzi o jego przeprowadzenie ale finansowanie operatora wybranego w tym trybie jest najdroższe, nawet jeśli powiat spełni warunki, które mu pozwalają na zawarcie takiej umowy. Organizator będzie zobowiązany do wypłacania rekompensaty operatorowi wybranemu w tym trybie. Rekompensata będzie obejmowała rozsądny zysk, dlatego taki sposób współpracy z operatorem będzie najbardziej obciążający dla budżetu powiatu. W obecnej sytuacji powiat nie posiada środków finansowych na transport publiczny. Może się jednak okazać, że żaden z przewoźników nie zgłosi się w postępowaniu, wtedy trzeba będzie rozważyć udzielenie zamówienia w trybie przetargowym, a dopiero na samym końcu bezpośrednio zawarcie umowy. Organizator musi również zdecydować, czy chce udzielić zamówienia na wszystkie linie jednemu operatorowi czy na kilka linii lub na każdą linię z osobna. Taka sytuacja zmusi Organizatora do wygospodarowania środków finansowych na wypłacanie wynagrodzenia (tryb przetargowy) lub rekompensaty (tryb bezpośredniego zawarcia umowy).

Finansowanie transportu publicznego powinno rozpocząć się w sytuacji, w której żaden przewoźnik nie jest zainteresowany zawarciem umowy na zasadach, w których on ponosi większe ryzyko finansowe. Nie ma potrzeby na samym początku proponować przewoźnikom, że dodatkowo sfinansuje się ich działalność jeśli zgodzą się być operatorem. Działania Organizatora powinny być nastawione na obniżenie kosztów a nie ich generowanie. Dopiero wtedy, gdy istnieje ryzyko, że nie będzie podmiotu świadczącego usług przewozowych, powinien wkroczyć Organizator i zaproponować inne warunki umowy.

Warto podkreślić, że dla przewoźników wybór na operatora jest dużo bardziej korzystny od świadczenia tych usług na zasadach komercyjnych, nawet jeśli zostanie im przydzielona koncesja. W tej sytuacji otrzymują oni wpływy z opłat oraz rekompensatę za ulgi, co w żaden sposób nie obciąża budżetu.

Decydującym elementem opłacalności finansowej dla operatorów będzie wielkość popytu.

KONKLUZJA

W przypadku powiatu myśliborskiego najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla starostwa.

Podsumowując, powiat myśliborski planuje podpisać umowy z operatorami na świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych w formie koncesji na usługi. Operatorowi będzie przysługiwała rekompensata z tytułu stosowania przez Operatora ustawowych cen biletów ulgowych. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie polegało na pobieraniu przez Operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

6.3. TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY

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

Aby system transportu mógł realizować zrównoważony rozwój, musi:

1. intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
2. budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice, multimodalne węzły przesiadkowe) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w zaawansowane systemy sterowania ruchem,
3. używać wysokiej jakości środków transportu, bezpiecznych w ruchu i przyjaznych dla środowiska, wyposażonych w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowanych do paliw alternatywnych,
4. stosować nowoczesne strategie użycia tych środków,
5. stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

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

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

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

1. polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),

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

6.4. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM

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

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

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

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

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

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

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

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Park&Ride” – czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż

odbywa środkami komunikacji publicznej. Na chwilę obecną na terenie obszaru powiatu myśliborskiego nie ma zasadności utworzenie postulowanego powyżej rozwiązania.

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

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

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

Tabela 28. Czynniki mające wpływ na wybór środka transportu

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

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

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

System transportowy w powiecie myśliborskim tworzą dwa podsystemy:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Spadek przewozów w środku dnia oraz godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. 7-9, 14-17, a między tymi godzinami linie komunikacyjne obsługiwane byłyby poprzez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego rolę społeczną: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb mniej zamożnym grupom społecznym, którzy nie posiadają pojazdów

samochodowych w gospodarstwach domowych. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. W tym celu konieczne jest łączne wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich będących w dyspozycji składników zarządzania:

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

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

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

8.1. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

SPOSÓB OZNAKOWANIA POJAZDÓW

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

W transporcie publicznym bardzo istotnymi elementami systemu identyfikacji wizualnej jest kolorystyka taboru, którym świadczone są usługi przewozowe, umundurowanie personelu (w tym kierujących) oraz informacja pasażerska (przystanki, strony internetowe, a nawet szata graficzna biletów).

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

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

- jednolita kolorystyka taboru z oznaczeniami organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego,
- utworzenie mieszkańcom powiatu dostępu do informacji pasażerskiej poprzez stworzenie dedykowanej strony o liniach o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest powiat myśliborski,
- umundurowanie personelu (kurtka oraz koszula polo z logo operatora i herbem powiatu, odpowiednio dla okresu zimowego i letniego)

STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW

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

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

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

Tabela 29. Europejskie standardy emisji spalin EURO*.

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

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

STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

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

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

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

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w każdej miejscowości na terenie powiatu, która jest siedzibą gminy, tj. w Myśliborzu, Barlinku, Dębnie, Nowogrodku Pomorskim oraz Boleszkowicach.

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

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

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

8.2. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W ODNIESIENIU DO OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Transport obok przemysłu posiada ogromny wpływ na środowisko naturalne, dlatego też coraz bardziej niezbędna staje się integracja polityki transportowej z polityką ekologiczną.

Liczne analizy prowadzone na terenie Unii Europejskiej wskazują jednoznacznie, że znaczną część zanieczyszczeń do środowiska emituje w pierwszej kolejności transport drogowy za nim plasuje się kolej i pozostałe rodzaje transportu. Podejmowane są, więc działania zmierzające do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu, w szczególności emisji zanieczyszczeń do atmosfery, które wywołują szkody dla środowiska oraz zdrowia ludzi, a także wpływ działalności transportowej na zmiany klimatyczne. Istnieje, więc potrzeba zastosowania metod organizacyjnych i technologicznych zmierzających do ochrony środowiska w transporcie, ograniczania ruchu czy też wykorzystywania środków transportu mniej szkodliwych dla otoczenia. Niezbędną funkcję pełni też promowanie idei zrównoważonego rozwoju transportu polegającego na zaspokojeniu potrzeb człowieka przy jednoczesnym dbaniu o jego bezpieczeństwo, a także zachowaniu walorów środowiska.

Transport drogowy przyczynia się do degradacji środowiska naturalnego i negatywnie oddziałuje na samego człowieka. W skutek spalania paliw jest on źródłem emisji tlenków azotu, tlenku węgla, nie metanowych lotnych związków organicznych oraz pyłów. Odpowiada również za emisję prekursorów ozonu troposferycznego oraz emisję, CO₂ i innych gazów cieplarnianych.

Transport kolejowy przede wszystkim oddziałuje na środowisko poprzez emisję hałasu, drgań, w mniejszym zakresie poprzez emisję spalin (w pojazdach o napędzie spalinowym). Odpowiednie regulacje prawne zarówno w Polsce jak i w Europie stanowią jeden z najistotniejszych instrumentów ograniczających szkodliwy wpływ transportu na środowisko.

Instrumentem, ograniczającym negatywny wpływ działalności transportowej są Europejskie normy emisji substancji szkodliwych.

Poniżej w tabelach zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (HC), tlenków węgla, (CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

DOPUSZCZALNE WARTOŚCI SPALIN W POSZCZEGÓLNYCH NORMACH DLA WSKAZANYCH RODZAJÓW POJAZDÓW

Tabela 30. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem benzynowym

EURO. [g/km]	1	2	3	4	5	6
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,05	0,05

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (EURO 5 i EURO 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

Tabela 31. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym

URO. [g/km]	1	2	3	4	5	6
CO	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5
HC	-	0,15	0,6	0,5	0,5	0,5
NOx	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08
HC+NOx	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17
PM	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (EURO 5 i EURO 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

Tabela 32. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów dwukołowych

EURO. [g/km]	1	2	3
CO	13	5,5	2
HC	3	1	0,3
NO	0,3	0,3	0,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (EURO 5 i EURO 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

W Polsce ochrona środowiska, jako istotne zagadnienie jest regulowana nie tylko konstytucyjnie, ale też w szeregu regulacjach prawnych, które bezpośrednio bądź pośrednio odnoszą się do obowiązków poszczególnych podmiotów w tym zakresie. Do najważniejszych regulacji prawnych w zakresie oddziaływania transportu na środowisko zaliczamy:

- a) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r.: Prawo ochrony środowiska, Dz.U. z 2008 nr 25 poz. 150,
- b) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, Dz.U. z 2009 nr 151 poz. 1220,
- c) Ustawa z dnia 3 października 2008 r.: o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz.U. z 2008 nr 199 poz. 1227.
- d) Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025., 27 czerwca 2005 Warszawa.

Aktualny stan ekologiczny powiatu nowotarskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

DOKUMENTY NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

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

DOKUMENTY NA POZIOMIE POWIATOWYM:

- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Myśliborskiego na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020

DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM:

- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Barlinek na lata 2013-2017, z perspektywą na lata 2018-2021,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Myślibórz na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021,
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Dębno na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021,
- Gminny Program Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami dla Gminy Boleszkowice na lata 2004-2007 z perspektywą na lata 2008-2011,
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Nowogródek Pomorski na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018,
- Aktualizacja Planu Gospodarki Odpadami dla Gminy Nowogródek Pomorski na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018.

OCHRONA POWIETRZA

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

Tabela 33. Emisja zanieczyszczeń pyłowych w województwie zachodniopomorskim

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

Powiat myśliborski jest elementem składowym strefy zachodniopomorskiej. Wynikiem oceny, zarówno pod kątem kryteriów dla ochrony zdrowia jak i kryteriów dla ochrony roślin, dla wszystkich substancji podlegających ocenie, jest zaliczenie strefy do jednej z poniższych klas:

- do klasy A – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych i poziomów docelowych;
- do klasy B – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne, lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji;
- do klasy C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, a w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne i poziomy docelowe;
- do klasy D1 – jeżeli poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego;
- do klasy D2 – jeżeli poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego.

W związku z powyższym Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie dokonał oceny jakości powietrza województwa zachodniopomorskiego wg następującego układu stref:

- aglomeracja Szczecińska – miasto Szczecin,
- miasto Koszalin – miasto o liczbie ludności powyżej 100 tys.,
- strefa zachodniopomorska – stanowiąca pozostały obszar województwa niewchodzący w skład aglomeracji szczecińskiej i miasta Koszalin

Wartości otrzymane w roku 2014 w odniesieniu do poziomów dopuszczalnych i poziomów docelowych pozwoliły na zakwalifikowanie strefy, a więc i powiatu myśliborskiego, do poniższych klas:

- do klasy A – dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenku węgla, benzenu, ozonu, pyłu PM_{2,5} oraz metali oznaczanych w pyłe PM₁₀.
- do klasy C – dla pyłu PM₁₀ i benzo(a)pirenu. Z przebiegu rocznej serii pomiarów odczytać można wyraźną sezonową zmienność stężeń pyłu (wyższe w okresie zimnym, niższe w sezonie letnim). Można więc przypuszczać, że powodem przekroczeń w sezonie grzewczym jest niska emisja z sektora komunalno-bytowego wpływająca na wyraźne pogorszenie warunków aerosanitarnych.

Tabela 34. Klasy stref województwa zachodniopomorskiego dla poszczególnych zanieczyszczeń

L.p.	Nazwa strefy	Kod strefy	Klasa strefy dla poszczególnych zanieczyszczeń-ochrona zdrowia											
			S02	NO2	CO	C6H6	O3	PM10	PM2,5	Pb	As	Cd	Ni	BaP
1	aglomeracja szczecińska	PL3201	A	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A	C
2	miasto Koszalin	PL3202	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	C
3	strefa zachodniopomorska	PL3203	A	A	A	A	A	C	A	A	A	A	A	C

Zgodnie z Prognozą Oddziaływania na Środowisko Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla powiatu myśliborskiego na okres 2013 – 2016 z perspektywą na lata 2017 - 2020, głównymi źródłami zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego na terenie powiatu jest przede wszystkim emisja substancji zanieczyszczających, pochodzących z procesów spalania paliw stałych, ciekłych i gazowych w celach energetycznych i technologicznych. Drugim źródłem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza jest wykorzystanie paliw płynnych do napędzania silników spalinowych w pojazdach samochodowych, maszynach rolniczych, budowlanych oraz w kolejnictwie.

Do największych punktowych źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza na obszarze Powiatu Myśliborskiego należą:

- Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. Myślibórz,
- Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. Barlinek,
- Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. Dębno,
- Barlinek S.A. w Barlinku,
- Klaus Borne Fabryka Drzwi Sp. z o.o. Barlinek,
- Scanwood Sp. z o.o. Dębno,
- Hacon Sp. z o.o. Barlinek.

Poprawę jakości powietrza można uzyskać przez ograniczenie szkodliwych dla środowiska technologii, zmniejszenie oddziaływania obszarów niskiej emisji (w tym stworzenie warunków rozwoju dla gazyfikacji powiatu i rozwoju odnawialnych źródeł energii, likwidację lub modernizację kotłowni węglowych na gazowe lub olejowe), poprawę nawierzchni dróg oraz budowę obwodnic.

HAŁAS NA OBSZARZE POWIATU

Ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie jak i na zmniejszeniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poziomu hałasu pojazdów silnikowych z dnia 09.12.2011 nakazuje obniżenie emisji hałasu nowych pojazdów osobowych o 4 dB, a ciężarowych o 3 dB w ciągu pięciu lat. Istotne dla emisji hałasu będzie też stopniowe wprowadzanie pojazdów hybrydowych (szacuje się ich udział na 5 do 20% w roku 2030) oraz elektrycznych (szacuje się ich udział na 11 do 30% w roku 2030).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. jedn. Dz. U. z 2014 r. poz. 112) przedstawiamy poniższą tabelę obrazującą dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami LAeq D i LAeq N, które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby.

Tabela 35. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		LAeq D	LAeq N	LAeq D	LAeq N
		przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1.	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska	50	45	45	40
	b) Tereny szpitali poza miastem				
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	55	50	50	40
	b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ¹				
	c) Tereny domów opieki społecznej				
	d) Tereny szpitali w miastach				

3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego	60	50	55	45
	b) Tereny zabudowy zagrodowej				
	c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe ¹				
	d) Tereny mieszkaniowo-usługowe				
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ²	65	55	55	45

(*)W przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy.

(**)Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

Głównymi źródłami hałasu na terenie powiatu myśliborskiego są:

1. ruch drogowy,
2. działalność przemysłowa,
3. ruch kolejowy.

Pod pojęciem **hałasu drogowego** rozumie się hałas pochodzący od środków transportu poruszających się po wszelkiego rodzaju drogach nie będących drogami kolejowymi. Jest to hałas typu liniowego. Układ drogowy stanowi o rozwoju danego regionu i powiązaniach z innymi ośrodkami. Przez teren powiatu przebiegają będące źródłami hałasu drogowego: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, łączące powiat myśliborski z innymi ośrodkami.

W związku ze stwierdzoną uciążliwością akustyczną hałasów komunikacyjnych Państwowy Zakład Higieny opracował skalę subiektywnej uciążliwości zewnętrznych tego rodzaju hałasów. Zgodnie z dokonaną klasyfikacją uciążliwość hałasów komunikacyjnych zależy od wartości równoważnego LAeq i wynosi odpowiednio:

- mała uciążliwość - LAeq < 52 dB,
- średnia uciążliwość – 52 dB < LAeq < 62 dB,
- duża uciążliwość – 63 dB < LAeq < 70 dB,

- bardzo duża uciążliwość - LAeq > 70 dB.

Na terenie Powiatu Myśliborskiego hałas generowany przez pojazdy samochodowe jest dominującym źródłem, mogącym w znaczny sposób kształtować klimat akustyczny na analizowanym obszarze.

Przez powiat przebiega bezpośrednio droga krajowa nr 3 (E65) Świnoujście – Jakuszyce, droga krajowa nr 23 Myślibórz – Sarbinowo, droga krajowa nr 26 Renice – Myślibórz – Cedynia oraz droga krajowa nr 31 Szczecin – Słubice.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Dróg Krajowych i Autostrad, dla krótkiego odcinka drogi krajowej nr 26, przechodzącej przez teren powiatu myśliborskiego oceniono, iż przekroczenia wartości dopuszczalnych wskaźnika LDWN dla zakresy 10 – 15 dB określono jako zły w przypadku 0,012 km² powierzchni obszarów. Natomiast dla zakresu 15-20 dB określono jako zły w przypadku 0,006 km² powierzchni obszarów.

Hałas przemysłowy występuje w otoczeniu terenów zakładów przemysłowych, wytwórczych i rzemieślniczych. Źródłami hałasu przemysłowego są maszyny i urządzenia przemysłowe, procesy technologiczne, a także różnego rodzaju instalacje oraz transport wewnątrzzakładowy.

Głównymi źródłami hałasu przemysłowego są:

- urządzenia technologiczne i instalacje wyciągowe przemysłu drzewnego (traki, rębaki,
- suszarnie drewna, wentylatory wyciągowe),
- urządzenia i instalacje chłodnicze (sprężarki, skraplacze, wentylatory),
- nie posiadające zabezpieczeń akustycznych wolnostojące maszyny i urządzenia,
- maszyny i urządzenia technologiczne, pracujące w nieprzystosowanych
- pomieszczeniach,
- transport wewnątrzzakładowy,
- aparatura nagłaśniająca w obiektach rozrywkowych

W 2011 roku Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie prowadził działania kontrolne funkcjonujących przedsiębiorstw na terenie Powiatu Myśliborskiego pod względem oceny zachowania przepisów dotyczących hałasu, Wyniki prowadzonych działań kontrolnych w 2011 roku:

- Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. Barlinek – brak naruszenia przepisów oraz przekroczenia warunków,
- Barlinek Inwestycje Sp. z o.o. – brak naruszenia przepisów oraz przekroczenia warunków,
- Zakład Kamieniarsko – Betoniarski – wystąpiło naruszenie przepisów, nałożono mandat,
- Zakład produkcyjny M+B Birke Sp. z o.o. Więclaw nr 18 – naruszenia przepisów oraz przekroczenia warunków,
- Usługowy Zakład Kamieniarski w Myśliborzu – wystąpiło naruszenie przepisów,
- F.H.P. CEDRUS Sp. J. – Dębno – brak naruszenia przepisów oraz przekroczenia warunków.

Pod pojęciem **hałasu kolejowego** rozumie się hałas powstający w wyniku eksploatacji linii kolejowych. Źródłami hałasu kolejowego są przebiegające przez teren powiatu linie kolejowe. Przyczyną uciążliwości komunikacji szynowej są stare torowiska kolejowe pozbawione zdolności tłumienia oraz przestarzałe wagony kolejowe.

ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

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

- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego,
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

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

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

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

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

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

1. odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

a. eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,

b. wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,

2. usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:

a. zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),

b. lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,

3. odpowiedniej organizacji przystanku:

a. miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,

b. czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,

c. czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,

d. zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,

4. stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:

- a. zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- b. przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

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

1. likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:

a. przeszkody przestrzenne:

- i. obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- ii. odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,

b. przeszkody organizacyjne:

- i. lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
- ii. czytelna informacja pasażerska na przystanku,

2. likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:

- a. pojazdy z niską podłogą,
- b. rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
- c. wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
- d. czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
- e. zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacz),

3. ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:

- a. bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
- b. przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
- c. przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

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

8.4. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

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

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

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

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

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

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

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

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

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

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

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

9. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)

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

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

Na prawidłowe funkcjonowanie systemu składają się następujące czynniki:

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

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

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

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

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

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

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

1. uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej,

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

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

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

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

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
 - schemat linii komunikacyjnych,
 - wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),

– wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,

- informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

• Zasady taryfowo-biletowe:

– ceny biletów i opłat,

– wykaz ulg,

• Obsługa pasażera:

– regulamin przewozów,

– procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

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

10. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

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

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

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

Przepisy ustawy nie określają terminu w jakim należałoby podjąć daną uchwałę, nie oznacza to jednak, że organizator ma w zakresie jej podjęcia lub nie podjęcia pełną swobodę. Należy zwrócić uwagę na art. 46 ust. 1 w/w ustawy, w którym określono zasady

funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z jedną z zasad, w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora, czyli te, w stosunku do których dany organ powinien podjąć uchwałę, o której powyżej. Brak takiej uchwały będzie oznaczał, że operator lub przewoźnik ubiegający się o uzyskanie odpowiedniego uprawnienia do wykonywania regularnych przewozów osób, po dniu wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie będzie mógł uwzględnić w rozkładzie jazdy tych przystanków komunikacyjnych, w stosunku do których właściwy organ nie podjął uchwały.

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

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

Sformułowanie zawarte w w/w artykule „mogą być” sugeruje, że opłaty nie muszą być pobierane przez organizatora. Nie mniej jednak warto przeanalizować możliwość pobierania opłat zwłaszcza, że dochód z tych opłat ma być przeznaczany m.in. na utrzymanie (w tym na sprzątanie) przystanków komunikacyjnych.

Należy też zwrócić uwagę, że różnicowanie w zakresie poboru opłat w wypadku przewoźnika i operatora poprzez zwolnienie tego drugiego z obowiązku uiszczania stosownej opłaty może zostać uznane za dyskryminujące traktowanie przewoźnika, oba podmioty są bowiem przedsiębiorcami realizującymi przewozy pasażerskie i korzystającymi na równych zasadach z określonych obiektów przystankowych. Przywoływana powyżej ustawa daje możliwość różnicowania opłat ze względu np. na lokalizację przystanku jednak nie może prowadzić do dyskryminacji operatorów bądź przewoźników korzystających z danego obiektu na takich samych zasadach.

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

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

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

11. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

11.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA

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

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

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

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

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

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

przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także

załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

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

Wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

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

11.2. KOSZTY ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

W związku z powyższym w poniższej tabeli zasymulowano szacowany koszt rocznej obsługi wskazanych w opracowaniu 4 linii komunikacyjnych. Do wyliczeń przyjęto:

- liczba dni roboczych w roku (bez okresu wakacyjnego) – 209
- liczba dni roboczych (okres wakacyjny) - 42
- liczba sobót oraz dni wolnych od pracy – 114
- koszt wozokilometra² – 3,50zł netto

Na bazie dokonanych obliczeń koszt rocznej umowy wyniósł **885 311,00 zł**, a roczny przebieg **126 473 km**.

² Kwota przybliżona netto. Bez informacji o faktycznym koszcie wozokilometra na danej linii oraz bez przygotowania pełnego rozkładu jazdy nie jest możliwe wyliczenia faktycznych kosztów

Tabela 36. Szacowany koszt netto

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (bez okresu wakacyjnego)	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (okres wakacyjny)	Roczny koszt uruchomienia linii w pozostałe dni (soboty i dni wolne)
1	Barlinek	Dzikówko Mostkowo, Sulimierz	Myślibórz	169 708,00 zł	17 052,00 zł	23 142,00 zł
2	Barlinek	Moczkowo, Rychnów, Kinice, Karsko, Sumiak, Nowogródek, Ławy, Klicko	Myślibórz	256 025,00 zł	30 870,00 zł	27 930,00 zł
3	Myślibórz	Wierzbnica, Dalsze, Gryżyno, Pszczelnik, Różańsko, Dolsk, Różańsko, Ostrowiec, Barnówko	Dębno	158 004,00 zł	21 168,00 zł	28 728,00 zł
4	Boleszkowice	Oborzany, Dębno, Barnówko, Dolsk, Mystki, Dalsze, Wierzbnica	Myślibórz	111 188,00 zł	11 172,00 zł	30 324,00 zł

źródło: opracowanie własne

Tabela 37. Szacowany roczny przebieg

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Roczny przebieg linii w dni robocze (bez okresu wakacyjnego)	Roczny przebieg linii w dni robocze (okres wakacyjny)	Roczny przebieg linii w pozostałe dni (soboty i dni wolne)
1	Barlinek	Dzikówko Mostkowo, Sulimierz	Myślibórz	24 244	2 436	3 306
2	Barlinek	Moczkowo, Rychnów, Kinice, Karsko, Sumiak, Nowogródek, Ławy, Klicko	Myślibórz	36 575	4 410	3 990
3	Myślibórz	Wierzbnica, Dalsze, Gryżyno, Pszczelnik, Różańsko, Dolsk, Różańsko, Ostrowiec, Barnówko	Dębno	22 572	3 024	4 104
4	Boleszkowice	Oborzany, Dębno, Barnówko, Dolsk, Mystki, Dalsze, Wierzbnica	Myślibórz	15 884	1 596	4 332

źródło: opracowanie własne

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

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

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Myśliborskim są:

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

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

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

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

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

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

INTEGRACJA TARYFOWA I BILETOWA

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

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

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

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

W tym kontekście można rozróżnić:

> integrację taryfową

> integrację systemów biletowych.

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

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

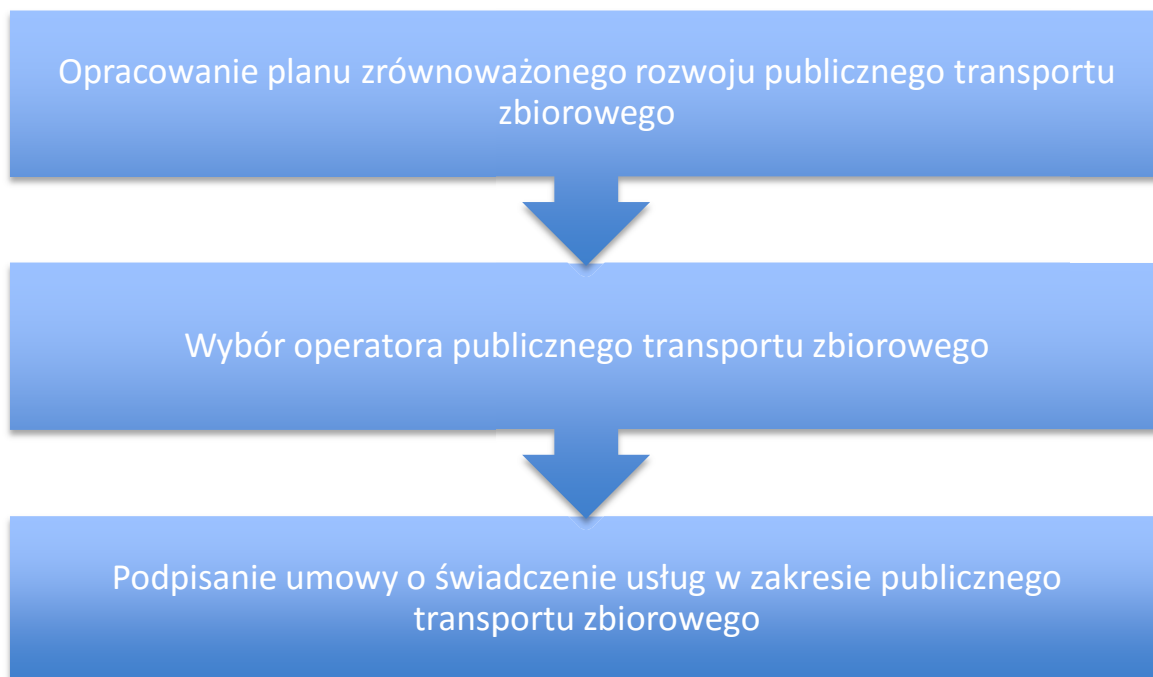
samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszać od korzystania z niego.

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

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

13. PLAN DZIAŁAŃ ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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



14. ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO

Mapa 4. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej



SPIS TABEL

Tabela 1. Powierzchnia i ludność powiatu myśliborskiego (stan 2014 rok).....	9
Tabela 2. Liczba ludności w powiecie myśliborskim w latach 2005-2014.....	9
Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie myśliborskim na tle sąsiednich powiatów – ujęcie tabelaryczne	12
Tabela 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu myśliborskiego	13
Tabela 5. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST	14
Tabela 6. Wykaz dróg powiatowych.....	20
Tabela 7. Rodzaj nawierzchni i długość dróg w poszczególnych gminach	22
Tabela 8. Zezwolenia wydane przez starostę myśliborskiego.....	24
Tabela 9. Zezwolenia wydane przez marszałka województwa Zachodniopomorskiego (przebiegające przez teren powiatu myśliborskiego).....	25
Tabela 10. Zezwolenia wydane przez pozostałe organy	31
Tabela 11. Liczba wystąpień dla miejscowości początkowych zezwoleń.....	35
Tabela 12. Liczba wystąpień dla miejscowości końcowych zezwoleń.....	36
Tabela 13. Wykaz powiatów ze względu na liczbę wystąpień początku kursowania zezwolenia	37
Tabela 14. Wykaz powiatów ze względu na liczbę wystąpień końca kursowania zezwolenia	37
Tabela 15. Prognoza demograficzna w perspektywie do 2025 roku – ujęcie ilościowe.....	40
Tabela 16. Prognozowane zmiany w strukturze ludności w perspektywie do 2025 roku	41
Tabela 17. Urzędy i instytucje publiczne	42
Tabela 18. Zakłady pracy	43
Tabela 19. Szkoły i placówki oświatowe.....	43
Tabela 20. Pozostałe szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne	46
Tabela 20. Popyt na powiatowe przewozy pasażerskie (2013-2015_	50
Tabela 21. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy	51
Tabela 22. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat myśliborski)	52
Tabela 23. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat pracy – powiat myśliborski).....	52
Tabela 24. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej	54
Tabela 25. Czynniki mające wpływ na wybór środka transportu.....	63
Tabela 26. Europejskie standardy emisji spalin EURO*.	66
Tabela 27. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem benzynowym.....	68
Tabela 28. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym	69
Tabela 29. Dopuszczalne wartości spalin w poszczególnych normach dla pojazdów dwukołowych	69
Tabela 30. Emisja zanieczyszczeń pyłowych w województwie zachodniopomorskim	71
Tabela 31. Klasy stref województwa zachodniopomorskiego dla poszczególnych zanieczyszczeń	72

Tabela 32. Dopuszczalne poziomy hałas w środowisku	73
Tabela 33. Szacowany koszt netto	86
Tabela 34. Szacowany roczny przebieg	86

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie myśliborskim w latach 2005-2014	10
Wykres 2. Liczba ludności w powiecie myśliborskim w latach 2005-2014	10
Wykres 3. Liczba ludności w powiecie myśliborskim w rozbiu na poszczególne gminy w 2014 roku	11
Wykres 4. Gęstość zaludnienia powiatu myśliborskiego na tle sąsiednich powiatów	12
Wykres 5. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST	14
Wykres 6. Liczba urodzeń na terenie powiatu myśliborskiego na przestrzeni lat 2000-2014	15
Wykres 7. Liczba urodzeń w poszczególnych gminach w powiecie myśliborskim	16
Wykres 8. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie myśliborskim na tle powiatów sąsiednich	17
Wykres 9. Liczba samochodów osobowych w powiecie myśliborskim	18
Wykres 10. Długość dróg w poszczególnych gminach powiatu (udział w %)	23
Wykres 11. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2016)	38
Wykres 12. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)	39
Wykres 13. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2025)	40

SPIS MAP

Mapa 1. Powiat myśliborski	8
Mapa 2. Mapa gęstości zaludnienia w powiecie myśliborskim	13
Mapa 3. Sieć dróg i linii kolejowych na terenie powiatu myśliborskiego	20
Mapa 4. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej	91