



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 11 grudnia 2014 r.

Poz. 4933

UCHWAŁA NR XL/285/2014 RADY POWIATU W GRYFINIE

z dnia 30 października 2014 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 595; zm.: Dz. U. z 2013 r. poz. 645, zm.: Dz. U. z 2014 r. poz. 379, poz. 1072) oraz na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13, zm. Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, zm.: Dz. U. z 2014 r. poz. 423, poz. 915), Rada Powiatu w Gryfinie uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego”, stanowiący załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Gryfińskiemu.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Przewodniczący Rady

Gabriela Kotowicz



Załącznik Nr 1
do Uchwały Nr XL/285/2014
Rady Powiatu w Gryfinie
z dnia 30 października 2014 r.

STAROSTWO POWIATOWE W GRYFINIE

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Gryfińskiego

wrzesień 2014 r.

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, 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):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. 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:

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii

komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. 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).

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 osiągniany 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.

Niniejszy Plan Transportowy może podlegać modyfikacjom w dowolnym stadium.

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gryfińskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Gryfińskiego. Ponadto: Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu Gryfińskiego jest starosta.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
5	Kordon	Przekrój wokół pewnego obszaru, np. wokół śródmieścia miasta lub granica administracyjna miasta.
6	Ekran	Przekrój tworzący bariery, np. most lub linia kolejowa.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „słusznego zysku”.
8	Refundacja (dotacja refundacyjna)	Forma rekompensaty przyznawana operatorowi publicznego transportu zbiorowego z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych albo wprowadzonych przez organizatora. Zwana jest także dotacją refundacyjną. Dotacja dotyczy zwrotu różnic pomiędzy pełnymi cenami biletów a cenami biletów ulgowych.
9	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.
10	Mediana	Mediana (zwana też wartością środkową lub drugim kwantylem) to wartość środkowa dzieląca zbiorowość (uporządkowany szereg) na dwie równe części.
11	Parking P & R	Parking przeznaczony dla osób, które dojeżdżają z przedmieść i przesiadają się z komunikacji. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują dalszą drogę. Pierwsze parkingi tego typu powstały na zachodzie Europy.
12	SIP	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).

2. Powiat Gryfiński

2.1. Charakterystyka i diagnoza stanu istniejącego

Powiat Gryfiński

Powiat Gryfiński położony jest w województwie zachodniopomorskim. Został utworzony w ramach reformy administracyjnej w 1999 roku. Siedzibą powiatu jest miasto Gryfino. Powiat graniczy od północy z powiatem stargardzkim, polickim i miastem Szczecinem, natomiast od wschodu z powiatem myśliborskim i pyrzyckim. Ze strony zachodniej granicą jest rzeka Odra.

Ziemia Gryfińska to urozmaicony obszar obejmujący Równinę Wełtyńską, Puszcę Bukowską, Dolinę Dolnej Odry i zachodnią część Pojezierza Myśliborskiego. Powiat Gryfiński jest największym terytorialnie powiatem w województwie zachodniopomorskim. Pod względem liczby ludności w województwie ustępuje jedynie powiatowi stargardzkiemu. Gęstość zaludnienia należy do najniższych w województwie i jest dużo poniżej średniej krajowej.

W skład powiatu wchodzi następujące jednostki administracyjne:

- gminy miejsko-wiejskie: Cedynia, Chojna, Gryfino, Mieszkowice, Moryń, Trzcianko-Zdrój
- gminy wiejskie: Banie, Stare Czarnowo, Widuchowa
- miasta: Cedynia, Chojna, Gryfino, Mieszkowice, Moryń, Trzcianko-Zdrój

Przez powiat przebiegają drogowe i kolejowe linie komunikacyjne łączące północ z południem Polski. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Powiecie Gryfińskim w 2012 roku wynosiła 43376, zaś w całym Województwie Zachodniopomorskim łączna liczba zarejestrowanych samochodów wynosi 781546.

Gmina Gryfino i Gmina Stare Czarnowo wchodzi w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). Początkowo działał on pod nazwą Samorządowego Stowarzyszenia Współpracy Regionalnej, które powołano dnia 15 kwietnia 2005 roku na mocy Uchwały nr 1/2005 Zebrania Założycielskiego Samorządowego Stowarzyszenia Współpracy Regionalnej. Dnia 4 września 2009 roku Stowarzyszenie zmieniło nazwę na „ Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” - Uchwała RM Nr/XXXI/783/09.

Mapa 1. Powiat Gryfiński



Źródło: zcpwz.pl

W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu

Powierzchnia w km ²	% województwa	% podregionu	Ludność	% województwa	% podregionu	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
1 870	8,17%	23,37%	82 727	4,81%	19,12%	44,45

W kolejnej tabeli podsumowano drogi na terenie Powiatu.

Tabela 3. Drogi powiatowe i gminne o twardej nawierzchni na terenie Powiatu Gryfińskiego

Drogi	Powiatowe	% Województwa	Gminne	% Województwa
Długość (km)	550,9	8 %	232,7	7 %

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Procesy demograficzne stanowią główną determinantę rozwoju społeczno-gospodarczego. Zmiany liczby i struktury ludności odgrywają znaczącą rolę w procesach zmian gospodarczych i społecznych.

Powiat gryfiński ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 49 osób/km². Natomiast w województwie zachodniopomorskim gęstość zaludnienia wynosi 75 osób/km².

Tabela 4. Ludność w powiecie gryfińskim

Lata	Powiat Gryfiński		
	ogółem	w miastach	na wsi
2011	84346	38532	45814
2012	84103	38528	45575

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie tabeli można zaobserwować minimalny spadek liczby ludności w powiecie. Warto zauważyć, że spadek liczby ludności na wsiach jest większy niż w miastach.

Powiat gryfiński jest w średnim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 45,4%. Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 68,9%.

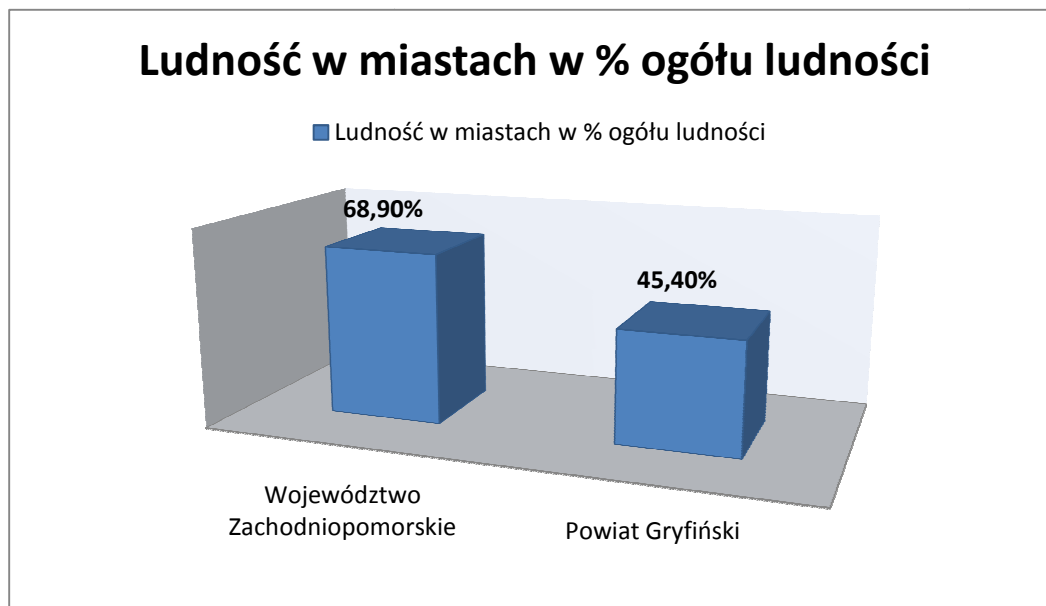
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Zachodniopomorskie	68,9%
Powiat Gryfiński	45,4%

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Średni wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej jako rozproszony i jednocześnie równomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego jako średniointensywny i niskoskoncentrowany.

Rysunek 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności



Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu. Nieznaczny spadek liczby mieszkańców w powiecie, przewaga liczby kobiet nad mężczyznami, a także ujemne saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie malał.

Tabela 6. Migracje w województwie zachodniopomorskim i powiecie gryfińskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Zachodniopomorskie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	20024
Powiat gryfiński	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	954
Zachodniopomorskie	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	20857
Powiat gryfiński	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	1162

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według danych Powiatowego Urzędu Pracy w Gryfinie wskaźnik bezrobocia wzrósł w ostatnim roku (od marca 2012 do marca 2013) blisko o jeden punkt procentowy. Planowana redukcja zatrudnienia w elektrociepłowni Dolna Odra może radykalnie pogłębić problem bezrobocia.

Tabela 7. Bezrobocie w powiecie gryfińskim

Powiat	Liczba bezrobotnych	
	marzec 2012 r.	marzec 2013 r.
Gryfiński	5652	5898

Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Gryfinie

Tabela 8. Liczba bezrobotnych w gminach

Miasto / Gmina	Procentowy udział liczby bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym
G. Banie	11,30%
G. Stare Czarnowo	6,90%
G. Widuchowa	11,00%
MG. Cedynia	14,50%
MG. Chojna	13,30%
MG. Gryfino	7,30%
MG. Mieszkowice	12,40%
MG. Moryń	11,80%
MG. Trzcińsko Zdrój	12,20%
Powiat Gryfiński	10,20%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy

Co dziesiąty mieszkaniec w Powiecie Gryfińskim w wieku produkcyjnym jest pozbawiony pracy zawodowej. Najgorsza sytuacja jest w gminach Cedynia (14,50%), Chojna (13,30%), Mieszkowice (12,40%) i Moryń (11,80%). Gryfino dzięki lokalizacji elektrowni Dolna Odra w Nowym Czarnowie ma relatywnie niski wskaźnik 7,30%. Natomiast najniższy wskaźnik w Powiecie ma gmina Stare Czarnowo 6,90%. Warto zaznaczyć, że stopa bezrobocia dla powiatu wynosi 10,2% i jest wyższa o 14,1% od stopy bezrobocia w województwie zachodniopomorskim. W lipcu 2010 roku osób bezrobotnych na terenie powiatu było 5897.

2.2. Środowisko naturalne w Powiecie Gryfińskim

Na terenie Powiatu Gryfińskiego znajdują się następujące formy ochrony środowiska:

- Parki krajobrazowe

Cedyński Park Krajobrazowy

Cedyński Park Krajobrazowy jest położony nad Odrą. Został utworzony 1 kwietnia 1993 r. W całości położony jest na terenie Powiatu Gryfińskiego. Fragment Parku w rejonie Starego Kostrzynka jest najdalej na zachód wysuniętym obszarem naszego kraju. Park zajmuje teren o powierzchni 30.850 ha. Powierzchnia otuliny Parku wynosi 53.120ha, a strefa ochronna otacza Park pasem o szerokości od 2,5 do 26km, na której przeważają tereny rolnicze. Najbardziej wyróżniającą się jednostką są Wzgórza Krzymowskie - najwyższe pasmo moren czołowych oraz rozległa dolina Odry. Flora Cedyńskiego Parku Krajobrazowego jest bardzo bogata, a tym samym bardzo zróżnicowana. Ochronie gatunkowej podlega osiemnaście gatunków, z czego dwanaście całkowitej a sześć tylko częściowej. Gatunki podlegające ochronie całkowitej to cis pospolity, jarząb brekinia, wiśnia karłowata, bluszcz pospolity, wiciokrzew pomorski itd. Do gatunków podlegających ochronie częściowej należą np. paprotka zwyczajna, grzybień biały, porzeczek czarna, pierwiosnka lekarska, konwalia majowa. Urozmaicony charakter Parku stwarza doskonałe warunki siedliskowe dla wielu gatunków zwierząt, w tym wielu chronionych i zagrożonych wyginięciem. Przykładem jest świat ssaków reprezentowany przez 39 gatunków z których wilk, bóbr, wydra, jeź oraz nietoperze to gatunki chronione.

Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa

Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa” jest zwartym kompleksem leśnym, porastającym pasmo polodowcowych wzgórz morenowych, zwanych Wzgórzami Bukowymi. Podstawą prawną funkcjonowania parku jest Rozporządzenie Nr 10/2005 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 25 maja 2005 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa” oraz plan ochrony dla Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa”, ustanowiony Rozporządzeniem Nr 113/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 22 sierpnia 2006 r. Całkowita powierzchnia parku wynosi 9.096ha, natomiast powierzchnia otuliny 11.842ha. We florze Wzgórz Bukowych znajduje się około 1.250 gatunków roślin, w tym około 53 gatunki roślin podlegających całkowitej ochronie prawnej, m.in. cis pospolity, jarząb szwedzki i brekinia, rokitnik zwyczajny, bluszcz pospolity, barwinek pospolity itd. Fauna Szczecińskiego parku Krajobrazowego jest bardzo bogata i urozmaicona. Występuje tu np. 48 gatunków ssaków tj. nietoperze, ryjówki, zębiełek karliczek i wydra.

Park Krajobrazowy „Doliny Dolnej Odry”

Park Krajobrazowy „Doliny Dolnej Odry” to największe w Europie Zachodniej i Środkowej fluwiogeniczne torfowisko niskie z florą i fauną nie spotykaną już w dolinach innych, wielkich rzek europejskich. Podstawą prawną funkcjonowania Parku jest Rozporządzenie Nr 9/2005 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 25 maja 2005 r. Nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem parku sprawuje Zespół Parków Krajobrazowych Doliny Dolnej Odry z siedzibą w Gryfinie. Powierzchnia parku

wynosi obecnie 6.009ha. Otulina zajmuje obszar 1.149ha. Park jest miejscem bytowania przyrody związanej ze środowiskiem wodnym i bagiennym. Obszar Parku pocięty jest gęstą siecią starorzeczy, kanałów, rowów i rozlewisk o łącznej długości ponad 200km. Przedmiotem ochrony na terenie parku jest nie tylko torfowisko, ale także rzadkie i ginące zespoły i gatunki roślin, oraz fauna, w tym licznie tu występujące gatunki ptaków.

- Rezerwaty przyrody

„Bielinek” (gm. Cedynia) to rezerwat o powierzchni 75,5ha, utworzony w celu zachowania zespołów leśno-stepowych na stromych zboczach doliny Odry. Na terenie rezerwatu spotkać można cenne gatunki roślin takich jak: dąb omszony, nawrot czerwono błękitny czy oman niemiecki.

„Olszyna Źródłiskowa” (gm. Cedynia) pod Lubiechowem Dolnym o powierzchni 1ha, utworzony w celu zachowania rzadkiej rośliny, stanowiącej element flory górskiej regla dolnego - skrzypu olbrzymiego.

„Dolina Świergotki” (gm. Cedynia) o powierzchni 11,0ha, utworzony w celu zachowania buczyny pomorskiej i grądu z otuliną leśną w głębokiej dolinie rzeki.

„Wrzosowiska Cedyńskie im. inż. Wiesława Czyżewskiego” (gm. Cedynia) rezerwat o powierzchni 71,61ha, utworzony w celu zachowania rzadko spotykanego wrzosowiska z roślinnością kserotermiczną.

„Dąbrowa Krzymowska” (gm. Chojna) o powierzchni 30,44ha, utworzony w celu zachowania rzadkiego w skali kraju starego (250-400 lat) dębu bezszypułkowego z domieszką starych sosen.

„Olszyny Ostrowskie” (gm. Chojna) rezerwat o powierzchni 9,5ha, rezerwat ściśły, utworzony w celu zachowania olsu.

„Jeziora Siegniewskie” (gm. Mieszkowice) o powierzchni 10,41ha, ornitologiczny, utworzony w celu ochrony ptactwa wodnego.

„Bukowe Źdroje im. prof. dr hab. Tadeusza Dominika” (gm. Stare Czarnowo) rezerwat leśny powołany w 1956 r. o powierzchni 205,9 ha. Obejmuje ochroną zróżnicowane zbiorowiska leśne z dominacją buczyny pomorskiej, w dolinach łągi i grądy, na zboczach kwaśne buczyny i lasy dębowo-bukowe oraz 49 gatunków zwierząt.

„Buczynowe Wąwozy” (gm. Stare Czarnowo) to rezerwat leśny powołany w 1956 r. o powierzchni 39,94 ha; dominuje w nim buczyna pomorska w podzespole z kostrzewą leśną, w dolinach występuje buczyna typowa i łągi oraz 44 gatunki zwierząt objętych ochroną prawną.

„Kołowskie Parowy im. Józefa Lewandowskiego” (gm. Stare Czarnowo) rezerwat leśny powołany w 1956 r. o powierzchni 24,01 ha. Dominuje w nim buczyna pomorska w podzespole z kostrzewą leśną, w dolinach występuje buczyna typowa, źródłiskowa i łągi oraz 44 gatunki zwierząt chronionych.

„Trawiasta Buczyna im. prof. Stefana Kownasa” (gm. Stare Czarnowo) rezerwat leśny powołany 1956 r. o powierzchni 78,52 ha (część objęta ścisłą ochroną 20,12 ha), występują zróżnicowane na kilka facji zbiorowiska buczyny pomorskiej, łągi i olsy, torfowiska przejściowe, liczne stanowiska ptaków drapieżnych oraz 53 gatunki zwierząt chronionych.

„Źródłiskowa Buczyna im. Jerzego Jackowskiego” to rezerwat leśny powołany w 1956 r. o powierzchni 121,02 ha (część objęta ścisłą ochroną - 58,16 ha). Występuje w nim buczyna pomorska zróżnicowana na kilka podzespołów, rozległe obniżenia zajmują: buczyna źródłiskowa, łągi i olsy. Świat zwierzęcy reprezentuje 51 gatunków zwierząt.

„Rezerwat faunistyczny wzdłuż Słubi”

„Łąki storczykowe” (gm. Gryfino) to rezerwat projektowany faunistyczno-florystyczny, znajdujący się na wschodnim brzegu jeziora Wełyńskiego. Ochronie podlegają łąki storczyków i miejsce występowania chronionych gatunków zwierząt.

„Wysoka Skarpa Rzeki Tywy” (gm. Gryfino) to rezerwat projektowany krajobrazowo-biocenotyczny, znajduje się na skarpie rzeki między miejscowościami Tywina i Szczawno. Ochronie podlega dolina rzeczna z grądem zboczowym. Znajdują się tu najładniejsze partie grądu grabowego lasów bukowo-dębowych, które porastają malownicze zbocza doliny Tywy.

„Mszar Gajki” (gm. Gryfino) to rezerwat projektowany faunistyczno-florystyczny znajdujący się na północ od Steklina. Chronione jest śródleśne torfowisko wysokie z charakterystyczną roślinnością, znajdują się tu stanowiska m.in. rosiczki okrągłolistnej. Chronione są tu liczne gatunki płazów i gadów.

- Pomniki przyrody

Na terenie Powiatu Gryfińskiego jest 401 pomników przyrody i „Krzywy Las” sosnowy zajmujący 0,5ha.

- Użytki ekologiczne

Na terenie Powiatu Gryfińskiego znajdują się 3 użytki ekologiczne.

„Zgniły Grzyb” (gm. Gryfino) powołany w południowo-zachodniej części Szczecińskiego Parku Krajobrazowego, przez Radę Gminy Gryfino w 1995 r. na powierzchni 50,25ha. Jezioro Zgniły Grzyb wraz z otaczającymi je lasami, trzcinowiskami, nieużytkami i łąkami jest miejscem rozrodu, żerowania i odpoczynku wielu gatunków zwierząt, w tym rzadkich gatunków zagrożonych ssaków (wydra, bóbr) i ptaków (orlik krzykliwy i kania ruda).

„Torfowisko Godków” (gm. Chojna) został on utworzony w celu zachowania cennego ekosystemu uchwałą nr XXXVII/370/2005 Rady Miejskiej w Chojnie w 2005 roku. Na obszarze użytku występuje śródleśne bajorko bezodpływowe z cenną roślinnością (m. in. rosiczka).

„Łabędzin I” i **„Łabędzin II”** (gm. Moryń) Zostały one utworzone zgodnie z uchwałą Nr XXXIV/309/2006 oraz uchwałą nr XXXIV/310/2006 z dnia 29 czerwca 2006 roku.

- Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

„Czarna Woda” - zespół został utworzony Uchwałą nr XXXVII/370/2005 Rady Miejskiej w Chojnie z dnia 29.09.2005 roku. Utworzono go w celu ochrony kompleksów śródleśnych, bagien i drzewostanów o charakterze grądowym.

„Jezioro Jelońskie” - zespół ten został utworzony Uchwałą nr XXXVII/370/2005 Rady Miejskiej w Chojnie z dnia 29.09.2005 roku. Zespół chroni jezioro o wysokich wartościach przyrodniczych i krajobrazowych.

„**Morzycko**” - zespół ten został utworzony Uchwałą nr XXXI/276/2006 Rady Miejskiej w Moryniu z dnia 9 lutego 2006 roku. Obszar zajmuje powierzchnię 413,07 ha i obejmuje jezioro Morzycko wraz z terenami wokół jeziora.

„**Dolina Słubi**” - zespół ten został utworzony Uchwałą nr XXXI/277/2006 Rady Miejskiej w Moryniu z dnia 9 lutego 2006 roku.

- Obszary Chronionego Krajobrazu

Obszar „Doliny Tywy” - obejmuje dolinę rzeki Tywy.

Obszar „Doliny Kalicy” - projektowany obszar chronionego krajobrazu.

- Strefy ochronne

Gmina Banie:

- 4 strefy bielika *Haliaeetus alibicilla*;
- 2 strefy bociana czarnego *Ciconia nigra*;
- 1 strefa kani czarnej *Milvus migrans*;
- 1 strefa kani rudej *Milvus milvus*;
- 1 strefa orlika krzykliwego *Aquila pomarina*.

Gmina Cedynia:

- 2 strefy bielika *Haliaeetus alibicilla*;
- 1 strefa bociana czarnego *Ciconia nigra*;
- 1 strefa orlika krzykliwego *Aquila pomarina*.

Gmina Chojna:

- 4 strefy bielika *Haliaeetus alibicilla*;
- 2 strefy bociana czarnego *Ciconia nigra*;
- 1 strefa kani czarnej *Milvus migrans*.

Gmina Mieszkowice:

- 4 strefy bielika *Haliaeetus alibicilla*;
- 4 strefy bociana czarnego *Ciconia nigra*;
- 1 strefa kani rudej *Milvus milvus*;
- 1 strefa rybołowa *Pandion haliaetus*.

Gmina Moryń:

- 1 strefa bociana czarnego *Ciconia nigra*.

Gmina Stare Czarnowo:

- 2 strefy bielika *Haliaeetus alibicilla*;
- 2 strefy bociana czarnego *Ciconia nigra*;
- 4 strefy kani rudej *Milvus milvus*;
- 3 strefy orlika krzykliwego *Aquila pomarina*.

Gmina Trzciesko-Zdrój:

- 1 strefa bielika *Haliaeetus alibicilla*;
- 1 strefa orlika krzykliwego *Aquila pomarina*;
- 2 stery żółwia błotnego *Emys orbicularis*.

Gmina Widuchowa:

- 6 stref bielika *Haliaeetus alibicilla*;
- 2 strefy bociana czarnego *Ciconia nigra*;
- 1 strefa kani rudej *Milvus milvus*.

- Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000

„Doliny Wkry i Mławki”

Obszar obejmuje dolinę Odry i całkowita jego powierzchnia wynosi 60.207,1 ha. Znajduje się w ujściowej części Odry, gdzie posiada dwa główne rozgałęzienia - Odra Wschodnia i Regalica. Obszar pomiędzy głównymi odnogami (kanałami) - Międzyodrze, jest płaską równiną z licznymi jeziorkami i mniejszymi kanałami, jest on zabagniony, posiada okresowo zalewane łąki i fragmenty nadrzecznych łęgów. „Dolina Dolnej Odry” jest to ostoja ptasia o randze europejskiej E 06. Występują tutaj co najmniej 34 gatunki ptaków i 14 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Szczególne znaczenie mają populacje takich gatunków jak: podróżniczek, czapla siwa, bielik, kania czarna, kania ruda, krakwa, rybitwa białoczelna i rybitwa czarna batalion, bąk, błotniak łąkowy, błotniak stawowy, błotniak zbożowy, gąsiorek, kropiatka, puchacz, rybołów, sowa błotna, trzmielojad, derkacz, jarzębatka, wodniczka i zielonka, zimorodek i żuraw. Występuje tu również bogata fauna innych zwierząt kręgowych (w tym łosie i bobry). Jest to bardzo ważny teren szczególnie dla ptaków wodno błotnych w okresie lęgowym, wędrówkowym i zimowiskowym. Na obszarach włączonych w granice ostoi planuje się powołanie transgranicznych obszarów chronionych- Międzynarodowy Park Dolina Dolnej Odry oraz Obszar Ochrony Morza Bałtyckiego. Największe zagrożenia dla obszaru to zanieczyszczenia wód produktami pochodzenia rolniczego, przemysłowego i komunalnego oraz kłusownictwo.

„Jeziora Wełtyńskie”

Całkowita powierzchnia obszaru wynosi 2.811,177 ha. Ostoja położona w krajobrazie rolniczym gdzie położone są zespoły małych jezior śródpolnych, otoczonych polami uprawnymi, łąkami oraz pastwiskami. Największe jezioro występujące na obszarze to jezioro Wełtyńskie zajmujące powierzchnię 350 ha. Na jeziorach znajdują się wyspy porośnięte lasami bukowymi oraz niewielkie połacie szuwarów trzcinowych. Występują tutaj co najmniej 25 gatunków ptaków i 6 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Szczególne znaczenie mają populacje takich gatunków jak: bielik, dzięcioł czarny, dzięcioł średni, bąk, rybitwa czarna, łabędź krzykliwy, żuraw, trzmielojad. Największym zagrożeniem na terenie ostoi jest zanieczyszczenie wód, spowodowane przez gospodarkę rolną prowadzoną w okolicy jezior oraz melioracje terenów sąsiednich.

„Jezioro Miedwie i okolice”

Powierzchnia obszaru wynosi 15.658,79 ha. Na terenie ostoi występują liczne jeziora tj. Miedwie, Będgoszcz czy Żelewko. Zbiorniki wodne na terenie ostoi otoczone są uprawnymi łąkami oraz węglanowymi torfowiskami. Na wschodzie obszaru znajduje się las olszowy.

„Ostoja Witnicko-Dębniańska”

Całkowita powierzchnia obszaru wynosi 46.993,07 ha. Obszar charakteryzuje dość duża lesistość. Zasadniczą część kompleksu leśnego stanowią lasy gospodarcze, w których znajdują się liczne torfowiska mszarne. Na całym terenie ostoi występują zbiorniki wodne o różnej wielkości, zarówno jeziora dystroficzne, jak i zbiorniki eutroficzne. Charakterystycznym elementem krajobrazu są torfowiska. Obszar ostoi jest w małym stopniu zurbanizowany i przekształcony antropogenicznie.

„Ostoja Cedyńska”

Obszar obejmuje kompleks leśny na terenach sandrowych oraz morenowych na północ od Cedyni, całkowita jego powierzchnia wynosi 20.871,24 ha. W lasach dominują siedliska kwaśnych dąbrów i buczyn. Płaty o dobrze zachowanym naturalnym charakterze są chronione w rezerwach przyrody (np. mezotroficzne dąbrowy). Wiele siedlisk pierwotnie zajętych przez dąbrowy porastają obecnie nasadzenia sosnowe. Występują duże płaty kwaśnych buczyn, z fragmentami z ponad 100-letnimi drzewostanami. Poza leśnymi terenami w przewadze są również grunty rolne wokół osad wiejskich oraz wody - mniejsze i większe jeziora, ciekły wodne i torfowiska. Jeziora występujące na terenie ostoi to jezioro Mętno i Ostrów. Obszar charakteryzuje silne mikroźródnicowanie topograficzne, liczne bagienka i wymoki śródleśne, liczne źródła.

„Dolna Odra”

Dolina Odry rozciągająca się na przestrzeni ok. 90 km, stanowi mozaikę obejmującą: tereny podmokłe z torfowiskami i łąkami zalewanymi wiosną, lasy olszowe i łęgowe, starorzeczka, liczne odnogi rzeki i wysepki. Ostoja obejmuje również fragmenty strefy krawędziowej Doliny Odry z płatami roślinności sucholubnej, w tym z murawami kserotermicznymi oraz lasami. Tereny otaczające ostoję są użytkowane rolniczo. Gospodarka łąkowa oraz wypas bydła są też prowadzone na niewielkim fragmencie obszaru. W okolicach ostoi zlokalizowane są liczne zakłady przemysłowe. Cały teren cechuje się bardzo

zróznicowaną rzeźbą terenu, wzgórza pocięte są dolinami i wąwozami, wiele bezodpływowych zagłębień wypełnionych jest jeziorami i torfowiskami mszarnymi. Zagrożeniem dla tego siedliska może być przemysłowe, rolnicze i komunalne zanieczyszczenia wód oraz polowania i kłusownictwo.

„Wzgórza Bukowe”

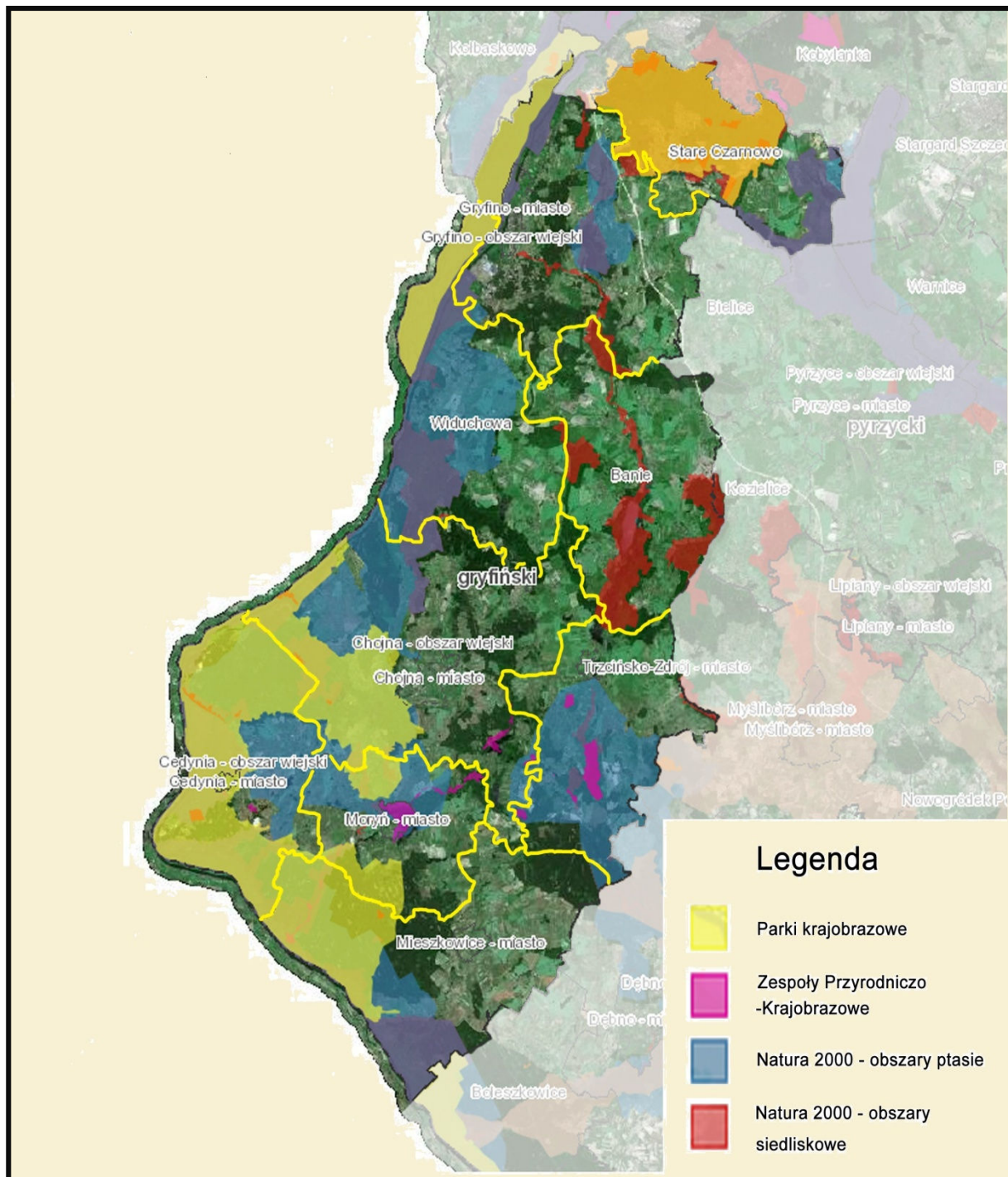
Całkowita powierzchnia obszaru „Wzgórza Bukowe” wynosi 11.747,55 ha. Jest to kompleks leśny, a cały jego teren cechuje się bardzo zróznicowaną rzeźbą terenu, wzgórza pocięte są dolinami i wąwozami, wiele bezodpływowych zagłębień wypełnionych jest jeziorami i torfowiskami mszarnymi. Wzgórza stanowią lokalny dział wodny, wody odprowadzane są licznymi strumieniami na zewnątrz obszaru. Lasy to głównie buczyny żyzne i kwaśne, mniejszy udział mają łągi jesionowo-olszowe i jesionowe, kwaśne dąbrowy oraz olsy, jeszcze mniejsze powierzchnie zajmują brzeziny bagiennie, lasy mieszane z sosną i bory sosnowe. Ze względu na bogatą rzeźbę terenu, żyzność siedlisk i długie tradycje ochrony obiektu - lasy mają naturalny charakter. Zdecydowanie mniejszą rolę od siedlisk leśnych odgrywają w miejscowym krajobrazie tereny rolne (pola uprawne, użytki zielone i sady). Flora ostoi liczy około 1000 gatunków roślin naczyniowych, z czego 99 gatunków to rośliny chronione, zagrożone w skali krajowej lub regionalnej. Występuje tu również 166 gatunków kręgowców objętych ochroną prawną. Na obszarze można spotkać co najmniej 20 gatunków ptaków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 16 rodzajów siedlisk z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Na terenie ostoi wstępuje także wiele gatunków zwierząt chronionych przez dyrektywy europejskie np. wydry, kumaki nizinne itd. Zagrożeniem tego siedliska może być spadek poziomu wód gruntowych, melioracje, presja na zabudowę obszarów nieleśnych.

„Dolina Płoni i Jezioro Miedwie”

Powierzchnia obszaru wynosi 20.744,13 i jest on zróznicowany na dwie jednostki o odmiennej genezie, budowie geomorfologicznej i strukturze siedlisk. "Źródłiskowa dolina Płoni" ma charakter przełomowy. Jest to głęboka dolina, przecinająca pasmo moreny czołowej marginalnej. Wysokie i strome zbocza porozcinane są licznymi wąwozami i dolinkami erozyjnymi. Na zboczach i w wąwozach dominują zbiorowiska lasów liściastych, głównie grądy środkowoeuropejskie, lasy mieszane i kwaśne buczyny. Górne krawędzie doliny i zbocza wąwozów zajęte są przez murawy kserotermiczne i płaty ciepłych dąbrów. W niektórych wąwozach, w strefie podzboczowej i w dnie doliny występują wypływy wód podziemnych, bogatych w węglan wapnia. Dno doliny pokryte rozległym torfowiskiem o złożonej genezie "Basen Pra-Miedwia" obejmuje obszar doliny Płoni i Krzekny w obrębie tzw. plejstocenijskiego zastoiska wodnego oraz moreny dennej. Tereny otaczające odznaczają się niezbyt wielkimi deniwelacjami i bardzo żyznymi glebami (czarne ziemie pyrzyckie). Na wielometrowych pokładach kredy jeziornej wykształciły się płytkie pokłady torfowe, wykorzystywane w przeszłości jako użytki zielone. Głębsze partie zbiornika wodnego utworzyły oddzielne jeziora o charakterze alkalinotroficznym (jez. ramienicowe): Miedwie, Płoń, Będgoszcz, Zaborsko, Żelewo i Żelewko oraz szereg drobniejszych zbiorników wodnych o podobnym charakterze. W wodach i na brzegach tych jezior wykształciły się zbiorowiska roślinne nawiązujące do torfowisk węglanowych, lokalnie wzbogacone o gatunki halofilne (Wierzbno). Stwierdzono tu najbogatszą w Polsce populację storczyka błotnego. Płaskie brzegi jezior pokryte są rozległymi szuwarami trzcinowymi, kłociowymi (największe powierzchnie w Polsce) i turzycowymi. W rejonie jez. Płoń rozwinęły się kompleksy bagiennych olsów i łągów, a na skłonach doliny: żyznych łągów wiązowych i grądów.

„Gogolice-Kosa”

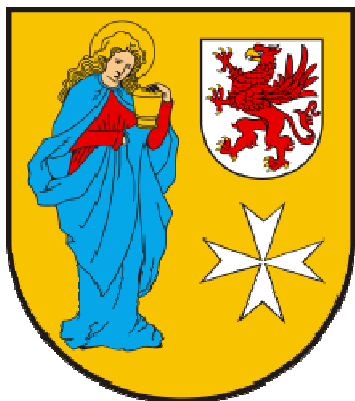
Obszar o całkowitej powierzchni 1424.875 ha, obejmuje doliny dwóch małych rzek: Kosy i Myśli o długości 19 km. W jego skład wchodzi też kompleksy eutroficznych zbiorników wodnych, szuwały, łąki i torfowiska niskie. W północnej części obszaru występują również zarośla olszowe i nadrzeczne zalewane olsy.

Mapa 2. Formy ochrony przyrody w Powiecie Gryfińskim

2.3. Gminy Powiatu Gryfińskiego

Gmina Banie

Rysunek 2. Herb Gminy Banie



Gmina Banie jest to gmina wiejska, położona w południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego w powiecie gryfińskim, nad rzeką Tywą, pomiędzy jeziorami Dłużec (Długie Bańskie) i Jeziorem Mostowym. Swoim zasięgiem obejmuje obszar 206 km², zamieszkały przez 6552 osoby (stan na dzień 31 grudnia 2012 roku-dane oficjalnego serwisu gminy). Graniczy z gminami: Bielice, Chojna, Gryfino, Kozielice, Myślibórz, Trzcianko Zdrój i Widuchowa.

Liczba ludności zamieszkująca gminę wynosi, 6552 co wskazuje na niski wskaźnik zaludnienia (ok.31 osób/ km²).

Najważniejsze podmioty gospodarcze zlokalizowane na terenie gminy Banie to:

1. Przedsiębiorstwo Przemysłowo-Rolne „Agrowid” w Baniach
2. Przedsiębiorstwo Przemysłowo-Rolne „Młodimex w Rożnowie
3. Przedsiębiorstwo Przemysłowo-Rolne „Lubex” w Lubanowie
4. Przedsiębiorstwo Rolno-Przemysłowe „Babinek” w Babinku
5. Spółdzielnia Kółek Rolniczych w Baniach

Przez gminę przepływa rzeka Tywa- dostępna dla spływów kajakowych. Szlaki turystyczne przebiegające przez gminę to: szlak pojezierza Trzciankiego, Równiny Wełtyńskiej i Pojezierza Myśliborskiego.

Na terenie gminy znajdują się następujące obiekty użyteczności publicznej:

1. Gminna Biblioteka Publiczna w Baniach
2. Filia Gminnej Biblioteki Publicznej w Lubanowie
3. Filia Gminnej Biblioteki Publicznej w Swobnicy
4. Międzynarodowe Centrum Turystyki, Kultury i Sportu w Baniach
5. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Baniach
6. Publiczne Gimnazjum w Baniach
7. Szkoła Podstawowa w Baniach
8. Szkoła Podstawowa w Lubanowie

9. Szkoła Podstawowa w Swobnicy
10. Przedszkole w Baniach

Siedzibą gminy jest miejscowość Banie. Sieć osadnicza gminy obejmuje 17 miejscowości, w tym 14 sołectw: Babinek, Baniewice, Banie, Dłusko Gryfińskie, Dłużyna, Górnowo, Kunowo, Lubanowo, Parnica, Piaseczno, Piaskowo, Rożnowo, Sosnowo, Swobnica i 3 miejscowości nie będących sołectwami: Otoki, Skotniki, Trzaski.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga ekspresowa S-3 (5,5 km)
- Droga wojewódzka 121 łącząca Banie z Gryfinem (22 km) oraz przez wieś Rów (15 km) do Myśliborza (28 km)
- Droga wojewódzka 122 w kierunku Pyrzyca (17 km) i do przejścia granicznego w Krajniku Dolnym (29 km).

Gmina Cedynia

Rysunek 3. Herb Gminy Cedynia



Cedynia jest gminą rolniczo-leśną. Znajduje się blisko ośrodków miejskich: Szczecina (90 km) i Berlina (60 km). Ważne jest też położenie w międzynarodowym korytarzu żegludowym doliny Odry, a przez to połączenie z drogami wodnymi Europy Zachodniej, za pośrednictwem kanału Odra-Havela oraz Polski, poprzez Odrę i dalej Wartę. Gmina leży na styku Doliny Dolnej Odry, Pojezierza Myśliborskiego, Kotliny Freienwalde i Równiny Gorzowskiej. Granicę zachodnią gminy wyznacza rzeka Odra. Sąsiednie gminy to: Chojna, Mieszkowice i Moryń. Gmina graniczy także z Republiką Federalną Niemiec.

Powierzchnia gminy wynosi 181 km², żyje tu 4434 mieszkańców, z czego 1685 osób w samej Cedyni.

Na terenie gminy znajdują się następujące obiekty użyteczności publicznej:

1. Ośrodek Pomocy Społecznej
2. Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Cedyni
3. Zespół Administracyjny Szkół
4. Cedyński Ośrodek Kultury i Sportu

5. Gimnazjum w Cedyni
6. Szkoła Podstawowa w Cedyni
7. Szkoła Podstawowa w Piasku

Siedzibą gminy jest miasto Cedynia. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bielinek, Czachów, Golice, Lubiechów Dolny, Lubiechów Górny, Łukowice, Orzechów, Osinów Dolny, Piasek, Radostów, Siekierki, Stara Rudnica, Stary Kostrzynek i Żelichów. Miejscowości bez statusu sołectwa: Barcie, Markocin, Niesułów, Parchnica, Piasecznik, Trzypole.

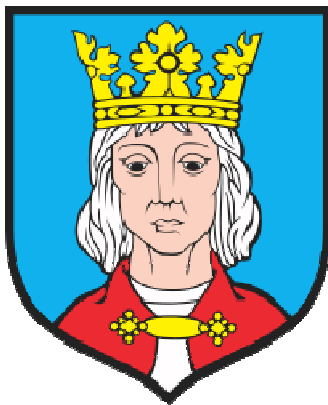
Na terenie gminy znajduje się drogowe przejście graniczne do Hohesaaten (Niemcy).

Przez teren gminy przebiega:

- Droga wojewódzka nr 124 łącząca Cedynię z przejściem granicznym w Osinowie Dolnym (7 km) i dalej do niemieckiego Bad Freienwalde (Oder) (17 km) oraz z Chojną (20 km)
- nr 125 do Bielinka (9 km) i Morynia (15 km) oraz
- nr 126 z Osinowa Dolnego przez Siekierki (10 km) i Gozdowice (20 km) do Mieszkowic (31 km).

Gmina Chojna

Rysunek 4. Herb Gminy Chojna



Gmina Chojna wchodząca w skład powiatu gryfińskiego leży w południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Sąsiaduje od północy z gminami: Widuchowa i Banie, od wschodu z gminą Trzcińsko-Zdrój, od południa z gminami Mieszkowice, Moryń i Cedynia, a od strony zachodniej poprzez Odrę graniczy z Republiką Federalną Niemiec. Ma ona status gminy miejsko-wiejskiej. Posiada dogodne połączenia kolejowe, drogowe jak i samochodowe. Na terenie gminy na trasie krajowej 26 znajduje się przejście graniczne w Krajniku Dolnym (towarowo-osobowe). Przez teren gminy przebiega magistrala kolejowa Śląsk-Porty Szczecin.

Powierzchnia gminy wynosi 332 km². Użytki rolne zajmują 166 km², natomiast lasy 121 km².

Gminę na koniec 2012 roku zamieszkiwało ogółem 14057 mieszkańców. W samym mieście zamieszkiwało 7353 osób. Na obszarze wiejskim 6704 osób.

Do jednostek organizacyjnych gminy należą:

1. Centrum Kultury w Chojnie
2. Przedszkole Miejskie w Chojnie
3. Gimnazjum im. Janusza Korczaka w Chojnie
4. Szkoła Podstawowa w Nawodnej
5. Szkoła Podstawowa w Krzymowie
6. Szkoła Podstawowa w Brwicach
7. Szkoła Podstawowa w Strzelczynie
8. Szkoła Podstawowa w Godkowie
9. Szkoła Podstawowa w Lisim Polu
10. Szkoła Podstawowa w Grzybnie
11. Ośrodek Pomocy Społecznej w Chojnie
12. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Chojnie
13. Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy w Chojnie

Siedzibą gminy jest miasto Chojna. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Białęgi, Brwice, Czartoryja, Garnowo, Godków, Godków-Osiedle, Grabowo, Graniczna, Grzybno, Jelenin, Kamienny Jaz, Krajnik Dolny, Krajnik Górny, Krzymów, Lisie Pole, Łąziszczce, Mętno, Narost, Nawodna, Rurka, Stoki, Strzelczyn i Zatoń Dolna.

Miejscowości niesołeckie: Bara, Barnkowo, Boguszczyń, Drozdowo, Jelonki, Kaliska, Krupin, Kuropatniki, Lisie Pole, Mętno Małe, Ognica, Ostrów, Pniewko, Przyciesie, Raduń, Strzeszewko, Trzeszcze, Wilcze, Wilkoszyce.

Na terenie gminy występują drogi należące do różnych właścicieli i kategorii. Poniżej zaprezentowano ich podział:

- krajowe-39,182 km w tym:
- droga nr 26-22,850 km
- droga nr 31-16,332 km
- wojewódzkie-13,782 km
- powiatowe-117,7 km w tym: drogi zamiejskie-104,3 km i drogi miejskie-13,4 km
- gminne-45,2 km w tym: drogi zamiejskie-36,4 km i drogi miejskie-8,8 km
- Linia kolejowa nr 273.

Gmina Gryfino

Rysunek 5. Herb Gminy Gryfino



Gmina Gryfino ma status miejsko-wiejski z funkcjami podmiejskimi. Gryfino leży nad rzeką Regalicą, która stanowi prawe ramie ujściowe Odry. Gmina położona jest w województwie zachodniopomorskim w północnej części powiatu gryfińskiego. Sąsiaduje z następującymi gminami: Szczecin, Banie, Stare Czarnowo i Widuchowa, Kołbaskowo, Bielice. Graniczy także z Republiką Federalną Niemiec. Ogólna powierzchnia gminy wynosi 253,67 km² i liczy 32177 mieszkańców.

Największe zakłady produkcyjne to m.in.:

- Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. w Nowym Czarnowie
- "Gryfskand" Sp. z o.o. w Gryfinie
- "He-Gru" Sp. z o.o. w Gryfinie
- "Fliegel Textilservice" w Nowym Czarnowie
- "Odra Land" Sp. z o.o. w Radziszewie
- "Jürging" Sp. z o.o. w Pniewie
- "Alumet" Sp. z o.o. Daleszewo
- Jager Polska Sp. z o.o. zajmująca się wyrobem gumy i tworzyw sztucznych

Do jednostek organizacyjnych gminy należą:

1. Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
2. Szkoła Podstawowa Nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi im. Marii Dąbrowskiej w Gryfinie
3. Szkoła Podstawowa Nr 2 im. kpt.ż.w. Mamerta Stankiewicza w Gryfinie
4. Szkoła Podstawowa im. Księcia Barnima I w Żabnicy
5. Szkoła Podstawowa im. Małych Zesłańców Sybiru w Radziszewie
6. Zespół Szkół Ogólnokształcących w Gryfinie
7. Zespół Szkół w Gardnie
8. Zespół Szkół w Chwarstnicy
9. Centrum Wodne "Laguna" w Gryfinie
10. Ośrodek Sportu i Rekreacji
11. Zakład Ekonomiczno-Administracyjny Szkół
12. Gryfiński Dom Kultury
13. Biblioteka Publiczna

14. Ośrodek Pomocy Społecznej
15. Młodzieżowy Ośrodek Sportowy
16. Przedszkole Nr 1 im. Krasnala Hałabały w Gryfinie
17. Przedszkole Nr 2 z oddziałami żłobkowymi im. Misia Uszatka w Gryfinie
18. Przedszkole Nr 3 im. Kubusia Puchatka w Gryfinie
19. Przedszkole Nr 4 z oddziałami integracyjnymi im. Pszczółki Mai w Gryfinie
20. Przedszkole Nr 5 im. Calineczki w Gryfinie
21. Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Gryfinie

Siedzibą gminy jest miasto Gryfino. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bartkowo, Borzym, Chlebowo, Chwarstnica, Czepino, Daleszewo, Dołgie, Drzenin, Gardno, Krajnik, Krzypnica, Mielenko Gryfińskie, Nowe Czarnowo, Parsówek, Pniewo, Radziszewo, Sobiemyśl, Sobieradz, Stare Brynki, Steklno, Steklino, Wełtyń, Wirów, Włodkowice, Wysoka Gryfińska, Żabnica, Żórawie i Żórawki.

Miejscowości bez statusu sołectwa: Ciosna, Dębce, Gajki, Łubnica, Nowe Brynki, Nowe Czarnowo (osada), Osuch, Pastuszka, Raczki, Radziszewko, Skrzynice, Szczawno, Śremsko, Wirówek, Zaborze.

W Gryfinie znajduje się przejście graniczne obsługujące ruch pieszy i samochodów osobowych na rzece Odra Zachodnia.

Przez teren gminy przebiega :

- droga krajowa nr 31 łącząca Gryfino z autostradą A6
- drogi wojewódzkie nr 119, 120, 121
- Linia kolejowa nr 273.

Gmina Mieszkowice

Rysunek 6. Herb Gminy Mieszkowice



Gmina Mieszkowice położona jest w południowej części powiatu gryfińskiego na Równinie Gorzowskiej i w Kotlinie Freinwalde nad Odrą. Mieszkowice to gmina miejsko-wiejska. Sąsiaduje z gminami Cedynia, Chojna, Moryń i Trzcianko-Zdrój.

Zajmuje obszar 239 km², w tym miasto Mieszkowice, którego powierzchnia wynosi 5 km². Gminę zamieszkuje 7624 osób.

Do jednostek organizacyjnych gminy należą:

1. Zespół Obsługi Szkół w Mieszkowicach
2. Szkoła Podstawowa im. Mieszka I w Mieszkowicach
3. Szkoła Podstawowa w Czelinie
4. Szkoła Podstawowa im. Wojska Polskiego w Troszynie
5. Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Zielinie
6. Gimnazjum im. Noblistów Polskich w Mieszkowicach
7. Przedszkole Samorządowe w Mieszkowicach
8. Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna
9. Ośrodek Pomocy Społecznej w Mieszkowicach
10. Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Mieszkowicach
11. Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Mieszkowicach

Siedzibą gminy jest miasto Mieszkowice. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Czelin, Goszków, Kłósów, Kurzycko, Plany, Stare Łysogórki, Stary Błeszyn, Troszyn, Wierzchlas i Zielin.

Miejscowości bez statusu sołectwa: Chrzęstno, Goszkówek, Gozdowice, Jamno, Kamionka, Kępa Troszyńska, Kiwity, Mirogniew, Motary, Nowiny, Ostępy, Ranowo, Rogaczewo, Sitno, Starzyn, Wierzchlasek.

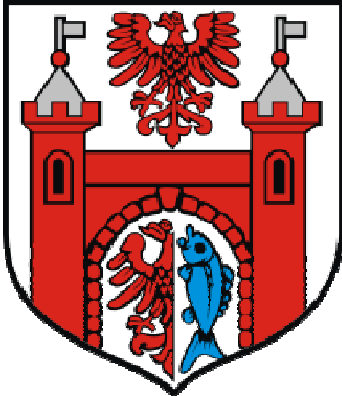
Na terenie gminy znajduje się przejście promowe w Gozdowicach.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa nr 31
- Drogi wojewódzkie nr 125 i 126
- Linia kolejowa nr 273.

Gmina Moryń

Rysunek 7. Herb Gminy Moryń



Moryń ma status gminy miejsko-wiejskiej. Położona jest w południowej części powiatu gryfińskiego. Sąsiaduje z gminami: Cedynia, Chojna i Mieszkowice.

Gmina zajmuje powierzchnię 125 km². Liczba mieszkańców wynosi 4437 osób.

Do jednostek organizacyjnych gminy należą:

1. Miejski Ośrodek Kultury
2. Ośrodek Pomocy społecznej
3. Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej
4. Zespół Szkół w Moryniu

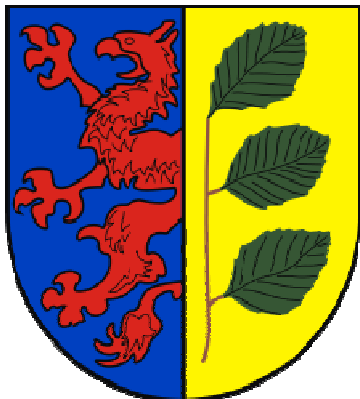
Siedzibą gminy jest miasto Moryń. W skład gminy wchodzi Bielin, Dolsko, Gądno, Klęcicz, Mirowo, Nowe Objezierze, Przyjezierze, Stare Objezierze, Witnica. Miejscowości bez statusu sołectwa: Macierz, Moryń-Dwór, Skotnica, Wisław, Niwka, Młynary, Mierno, Witniczka.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga Krakowa nr 31
- Droga wojewódzka nr 125

Gmina Stare Czarnowo

Rysunek 8. Herb Gminy Stare Czarnowo



Stare Czarnowo to gmina wiejska w północno-wschodniej części powiatu gryfińskiego. Sąsiaduje z powiatem Szczecin, gminą Gryfino, Bielice, Pырzyce i Warnice, gmina Kobylanka i Stargard Szczeciński. Ogólna powierzchnia administracyjna gminy wynosi 153 km².

Liczba mieszkańców wynosi 3864 osoby.

Przedsiębiorczość rolnicza w gminie sprowadza się do prowadzenia działalności:

- Podejmowanie działalności agroturystycznej
- Wprowadzenie produkcji ekologicznej
- Zawiązywanie grup producenckich

Do jednostek organizacyjnych gminy należą:

1. Zespół Szkół w Kołbaczu
2. Gminna Biblioteka Publiczna w Starym Czarnowie
3. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Starym Czarnowie

Siedzibą gminy jest miejscowość Stare Czarnowo. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Binowo, Dębina, Dobropole Gryfińskie, Glinna, Kartno, Kołbacz, Kołowo, Komorówko, Nieznań, Stare Czarnowo, Żelewo i Żeliszawiec.

Miejscowości bez statusu sołectwa: Będogoszcz, Binówko, Modrzewko, Węglino, Kołówko, Gliniec, Małolesie, Osetne Pole.

Wokół gminy przebiegają:

- Droga krajowa S-3
- Droga wojewódzka nr 120

Gmina Trzcińsko-Zdrój

Rysunek 9. Herb Gminy Trzcińsko-Zdrój



Trzcińsko-Zdrój jest to gmina miejsko-wiejska położona w południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Od strony zachodniej graniczy z gminą Chojna, od południa z gminą Mieszkowice, od strony wschodniej z gminą Myślibórz, a od północnej z gminą Banie. Zajmuje powierzchnię 170,5 km², którą zamieszkuje 5586 osób, w tym 3151 zamieszkuje tereny wiejskie.

Do jednostek organizacyjnych gminy należą:

1. Ośrodek Pomocy Społecznej
2. Przedszkole Miejskie
3. Szkoła Podstawowa w Gogolicach
4. Szkoła Podstawowa w Trzcińsku-Zdroju
5. Szkoła Podstawowa w Stołecznej
6. Gimnazjum w Góralicach
7. Miejsko-Gminna Biblioteka Publiczna
8. Trzcińskie Centrum Kultury
9. Zakład Komunalny
10. Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Oświaty

Siedzibą gminy jest miasto Trzcińsko-Zdrój. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Chełm Górny, Chełm Dolny, Dobropole, Gogolice, Góralice, Górczyn, Klasztorne, Piaseczno, Rosnowo, Stołeczna, Strzeszów i Tchórzno.

Miejscowości bez statusu sołectwa: Antoniewice, Babin, Cieplikowo, Czyste, Drzesz, Ostrzewka, Rosnówko, Smuga, Wesoła.

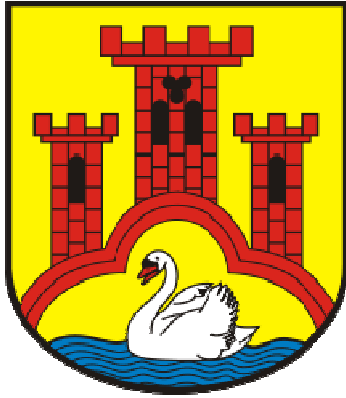
Przez gminę Trzcińsko-Zdrój przebiegają drogi:

- krajowe 9,8 km,
- powiatowe 76,8 km w tym:
 - drogi zamiejskie 72,7 km,
 - drogi miejskie 4,1 km,
- gminne 21,3 km w tym:
 - drogi zamiejskie 17,9 km,

- drogi miejskie 3,4 km,
- drogi dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych 72,5 km.

Gmina Widuchowa

Rysunek 10. Herb Gminy Widuchowa



Widuchowa jest to gmina o statusie wiejskim, położona w południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Jest usytuowana przy samej granicy z Republiką Federalną Niemiec, nad rzeką Odrą.

Widuchową zamieszkuje 5611 osób.

Do jednostek organizacyjnych gminy należą:

1. Zespół Szkół w Widuchowej
2. Szkoła Podstawowa w Krzywiniu
3. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
4. Gminna Biblioteka Publiczna
5. Gminne Przedszkole w Widuchowej
6. Zakład Gospodarki Komunalnej w Widuchowej

Siedzibą gminy jest miejscowość Widuchowa. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bolkowice, Czarnówko, Dębogóra, Kłodowo, Krzywini, Lubicz, Marwice, Ognica, Pacholeta, Polesiny, Rynica, Widuchowa, Żarczyn i Żelechowo.

Miejscowości bez statusu sołectwa: Kiełbice, Krzywinek, Lubiczyn, Pąkowo, Radoszki, Tarnogórki, Widuchowa-Stacja, Widuchówko, Wilcze.

Przez gminę Widuchowa przebiega:

- droga krajowa nr 31
- droga wojewódzka nr 122
- linia kolejowa nr 273.

2.4. Analiza zezwoleń wydanych przedsiębiorcom na wykonywanie przewozu osób na obszarze powiatu

Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Gryfińskiego

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych.

Tabela 9. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren Powiatu Gryfińskiego

Zezwolenie nr	Przedsiębiorstwo	Od	Do	Relacja	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów	Czas przej. (godz : min)	Prędkość komunikacyjna	Prędkość techniczna	Liczba pojazdów przewidzianych do realizacji rozkładu
2/4	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Chojna, D.K.	Trzciańsko Zdrój	Chojna D.K. - Czartoria, skrz. - Kamienny Jaz - Rosnowo, skrz. - Trzciańsko, PGR nż. - Trzciańsko Zdrój	11	2	0:15	44	50,8	2
3/3	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Chojna, D.K.	Chojna, D.K.	Chojna, D.K. - Drozdowo - Godków, skrz. - Godków, D.K. - Witniczka - Witnica (k.Chojny) - Witnica, D.K. nż (k. Chojny) - Gądko - Gądko, nż. - Moryń, nż. - Moryń - Przyjezierze, skrz. - Przyjezierze - Mirowo - Godków - Godków, skrz. - Drozdowo - Chojna, ul. Szcz. nż. - Chojna, D.K.	38	2	0:50	45,6	61,6	2
7/1	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Moryń	Cedynia	Moryń - Skotnica - Nowe Objezierze - Stare Objezierze - Klepicz - Klepicz nż. - Żelichów skrz. - Golice k. Cedyni - Radość - Cedynia Kolonia nż. - Cedynia	19	1	0:30	38	47,5	1
10/4	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Chojna, D.K.	Moryń	Chojna D.K. - Chojna, ul. Szcz. nż - Drozdowo - Godków, skrz. - Godków - Mirowo - Przyjezierze - Przyjezierze, skrz. - Moryń	18	2	0:23	47	60	2
12/3	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.D.W.	Chojna, P.D.W.	Gryfino, p.dw. - Gryfino centrum d/w - Gryfino ul. Łużycka d/w - Gryfino, szkoła - Pniewo skrz. - Pniewo - Pniewo I - Gajki, nż - Steklno, skrz. - Rożnowo - Lubanowo - Lubanowo szkoła nż	50	4	1:09	42,5	50	3

				- Tywica nż - Tywica - Banie I d/w - Banie - Baniewice I nż - Baniewice - Swobnica I nż - Swobnica - Swobnica szkoła - Grzybno k/Chojny - Strzelczyn - Rurka - Chojna, p.dw.						
13/6	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.D.W.	Dłusko Gryfińskie	Gryfino Centrum - Gryfino Centrum d/w - Gryfino, ul. Łużycka d/w - Gryfino szkoła - Pniewo skrz. - Pniewo - Pniewo I - Gajki nż. - Steklno, skrz. - Rożnowo - Lubanowo - Lubanowo, szkoła nż - Tywica nż - Tywica - Banie I d/w - Banie I nż. - Baniewice - Swobnica I nż. - Swobnica nż. - Dłusko Gryfińskie nż.	42,5	4	0:55	42	52,5	2
15/3	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.D.W.	Banie	Gryfino, szkoła - Pniewo, skrz. - Pniewo - Pniewo I - Gajki nż - Steklno, skrz. - Rożnowo - Lubanowo - Tywica, nż - Tywica - Banie I D/W - Banie	27	1	0:38	42,6	50,6	1
16/6	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.D.W.	Swobnica	Gryfino, Centrum - Gryfino, Centrum D/W - Gryfino, ul. Łużycka D/W - Gryfino szkoła - Gryfino, Centrala Nasienna D/W - Pniewo, skrz. - Pniewo - Pniewo I - Gajki, nż - Steklno skrz. - Rożnowo - Lubanowo - Tywica, nż - Tywica - Banie, I D/W - Banie - Banie nż. - Skotniki, nż - Piaskowo, skrz., nż - Piaseczno - Górnowo - Swobnica	42	4	1:00	40,5	50	2
18/4	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.D.W.	Widuchow a	Gryfino, Centrum - Gryfino, Łużycka D/W - Gryfino, Szkoła - Gryfino, Centrala Nasienna - Pniewo, skrz. - Nowe Czarnowo "Dolna Odra" - Nowe Czarnowo - Pastuszka, nż - Krzypnica - Marwice, skrz. - Dębogóra - Widuchowa, nż.	18	12	0:23	45	59,5	3
19/7	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.D.W.	Banie	Gryfino, Centrum D/W- Gryfino, ul. Łużycka d/w- Gryfino	27	2	0:43	39	50	2

				szkoła- Pniewo, skrz.- Pniewo- Pniewo I- Gajki, nż- Steklno, skrz.- Steklno- Włodkowiec II nż- Zaborze, nż- Babinek, sklep- Babinek- Lubanowo, nż- Lubanowo- Tywica, nż- Tywica- Banie d/w- Banie						
21/6	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW.	Żelechowo	Gryfino, Centrum- Gryfino ul. Łużycka D/W- Gryfino, Szkoła- Gryfino, Centrala Nasienna- Pniewo, skrz.- Nowe Czarnowo „Dolna Odra”- Nowe Czarnowo- Pastuszka, nż- Krzypnica- Marwice, skrz- Marwice- Marwice, skrz.- Dębogóra- Widuchowa nż.- Widuchowa- Widuchowa ul. Tatrzańska nż.- Widuchówko nż.- Widuchowa skrz.- Krzywin I nż.- Krzywin II nż.- Krzywin- Kłodowo- Żelechowo skrz.- Żarczyn- Żelechowo, skrz.- Żelechowo nż.	39	14	0:55	43	54	4
22/3	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW.	Kołbacz	Gryfino, Górny Taras D/W- Weltyń I nż.- Weltyń II nż.- Weltyń- Weltyń nż.- Gardno- Żeliszawiec nż.- Żeliszawiec- Binowo nż.- Binowo- Binowo nż.- Żeliszawiec- Kartno- Glinna nż- Glinna- Dobropole- Stare Czarnowo- Stare Czarnowo D/W- Stare Czarnowo nż. - Kołbacz, skrz.- Kołbacz- Dębina nż.- Dębina- Dębina nż.- Kołbacz	31	4	1:21	42	50	2
23/3	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW.	Banie	Gryfino, Centrum- Gryfino Centrum D/W- Gryfino, ul. Łużycka D/W- Gryfino Szkoła- Pniewo, skrz.- Pniewo- Pniewo I- Pniewo II- Gajki nż- Steklno, skrz.- Steklno- Włodkowiec II nż- Zaborze nż- Babinek sklep- Babinek- Lubanowo nż- Lubanowo- Sosnowo- Kunowo-	34	5	0:50	41	50	4

				Kunowo, nż- Banie						
25/5	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW.	Banie	Gryfino, Centrum- Gryfino, ul. Łużycka d/w- Gryfino, szkoła- Pniewo, skrz.- Pniewo I- Gajki nż- Steklno, skrz.- Rożnowo- Lubanowo- Tywica nż- Tywica- Banie I d/w.	24	4	0:33	44	52	3
26/3	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW.	Banie	Gryfino Centrum d/w- Gryfino, ul. Łużycka d/w- Gryfino Szkoła- Pniewo skrz.- Pniewo- Pniewo I- Gajki nż- Steklno, skrz.- Rożnowo- Lubanowo- Sosnowo- Kunowo- Kunowo nż.- Banie szkoła	31	2	0:51	37	41	2
32/4	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Widuchowa	Ognica III	Widuchowa, ul. Tatrzańska, nż - Widuchówko, nż - Widuchowa, skrz. - Ognica - Ognica II	16	1	0:21	45,7	51,9	2
36/2	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino p. dw.	Dębina	Gryfino, Górny Taras - Weltyń I nż. - Weltyń II nż. - Weltyń - Weltyń nż. - Gardno - Żeliszawiec nż. - Żeliszawiec - Binowo nż. - Binowo - Binowo nż. - Żeliszawiec - Kartno - Glinna nż. - Glinna - Dobropole - Stare Czarnowo - Stare Czarnowo D/W - Stare Czarnowo nż. - Kołbacz, skrz. - Kołbacz - Dębina - Dębina nż.	52	2	1:13	42	50,5	2
37/2	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, szkoła	Żeliszawiec	Gryfino Centrum, Gryfino, p.dw. - Gryfino, ul. Krańskińskiego - Gryfino, Górny Taras d/w - Weltyń I nż. - Weltyń II nż. - Weltyń - Weltyń nż. - Gardno - Gardno os. - Gardno - Żeliszawiec nż. - Żeliszawiec - Binowo nż. - Binowo - Binowo nż. - Żeliszawiec	29	4	0:43	42	52	2
39/2	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Widuchowa	Chojna, P.DW.	Widuchowa- Widuchowa, ul. Tatr. nż.- Widuchówko nż- Widuchowa, skrz.- Ognica- Ognica II- Krajnik Dolny- Krajnik Górny, skrz.nż- Krajnik Górny- Krajnik Górny,	32	1	0:44	44	51	1

				skrz. nż- Grabowo-Krzymów, skrz.- Chojna, ul. Szcz. nż- Chojna Gmina nż- Chojna, P.DW.						
40/1	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW.	Dłusko Gryfińskie	Gryfino, P.DW.- Gryfino Centrum D/W- Gryfino, ul. Łużycka D/W- Gryfino Szkoła- Pniewo, skrz.- Pniewo- Pniewo I- Gajki, nż- Steklno, skrz.- Rożnowo- Lubanowo- Sosnowo- Kunowo- Kunowo nż- Banie, Szkoła- Banie- Banie I D/W- Banie I nż- Banie- Swobnica I nż- Swobnica- Swobnica nż- Dłusko Gryfińskie nż- Dłusko Gryfińskie	46	1	1:04	43	52	1
45/2	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Chojna, D.K.	Cedynia	Chojna, D.K. - Wilkoszyce - Mętno, skrz. - Dolsko - Przyjezierze, skrz. - Moryń - Skotnica - Nowe Objezierze - Stare Objezierze - Klepicz - Klepicz, nż - Żelichów, skrz. - Golice k. Cedyni - Radostów - Cedynia, Kolonia nż. - Cedynia	35	1	0:47	44,7	54,5	1
46/4	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW.	Żelechowo	Gryfino, Centrum- Gryfino, Szkoła- Pniewo, skrz.- Nowe Czarnowo- Pastuszka, nż.- Krzywnica- Marwice, skrz.- Dębogóra- Widuchowa, nż- Widuchowa- Widuchowa, ul. Tatrzańska nż- Widuchówko, nż- Widuchowa, skrz.- Ognica- Widuchowa, skrz.- Rynica, skrz.- Rynica- Rynica, skrz- Krzywín- Kłodowo- Żelechowo, skrz.- Żarczyn- Żelechowo, skrz.- Żelechowo, nż.	52	1	1:19	47	40	1
53/2	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, p.dw	Gryfino, p.dw	Gryfino, p.dw. - Gryfino, Szkoła nr 1 - Steklino - Babinek - Babinek sklep - Zaborze nż - Włodkowice II nż - Steklno - Steklno, skrz. - Gajki nż - Steklino - Gajki nż - Pniewo I - Pniewo -	35	9	0:55	38,5	43	4

				Pniewo skrz. - Gryfino, Szkoła nr 1 - Gryfino, ul. Iwaszkiewicza, gimnazjum - Gryfino, p.dw.						
54/2	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino ul. Iwaszkiewicza	Gryfino, Szkoła nr 1	Gryfino, ul. Iwaszkiewicza, gimnazjum- Gryfino Szkoła Nr 1- Nowe Czarnowo, Sanatorium- Pniewo, skrz.- Pniewo- Pniewo I- Gajki nż- Steklino- Gajki nż- Steklno, skrz.- Steklno- Włodkowice nż- Zaborze nż- Babinek sklep- Babinek- Babinek sklep- Zaborze nż- Włodkowice nż- Steklno- Steklno, skrz.- Gajki nż- Nowe Czarnowo, wieś- Nowe Czarnowo, skrz.- Krajnik wieś- Nowe Czarnowo, skrz.- Pastuszka nż- Krzypnica- Pastuszka nż- Gryfino, Szkoła Nr 1	49	5	1:00	40	49	3
56/2	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino,p.dw.	Swobnica	Gryfino,p.dw.- Gryfino centrum- Gryfino centrum d/w- Gryfino, ul. Łużycka d/w- Gryfino szkoła- Gryfino Centrala Nasienna- Pniewo, skrz.- Pniewo- Pniewo I- Pniewo II- Gajki nż- Steklno, skrz.- Rożnowo- Lubanowo- Tywica nż- Tywica- Banie d/w- Banie- Banie d/w- Baniewice nż- Baniewice- Swobnica I nż- Swobnica	34	17	0:44	46	58	7
59	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Żelechowo	Gryfino	Żelechowo, nż.- Żelechowo, skrz.- Żarczyn- Żelechowo, skrz.- Kłodowo- Krzywin- Rynica, skrz.- Rynica- Rynica, skrz.- Widuchowa, skrz.- Widuchówko nż.- Widuchowa, nż.- Widuchowa, ul. Tatrzańska nż.- Widuchowa- Lubiczyn, nż.- Widuchowa II- Bolkowice, nż.- Lubicz- Tarnogórski nż.- Babinek- Babinek sklep- Zaborze nż- Włodkowice II nż.-	55	1	1:27	38	46	1

				Steklno- Steklno, skrz.- Gajki nż.- Pniewo I- Pniewo- Pniewo, skrz.- Gryfino, Szkoła- Gryfino, ul. Łużycka D/W- Gryfino Centrum						
60	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW	Banie	Gryfino, Centrum- Gryfino, Centrum D/W- Gryfino, ul. Łużycka D/W- Gryfino, Szkoła- Gryfino, Centrala Nasienna D/W- Pniewo, skrz.- Pniewo- Pniewo I- Pniewo II- Gajki nż.- Steklno skrz.- Steklno- Włokowice II, nż.- Zaborze, nż.- Babinek Sklep- Babinek- Lubanowo, nż.- Sosnowo- Kunowo- Kunowo, nż.- Banie	37	3	0:58	37	46	2
61/1	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, P.DW	Banie	Gryfino, Centrum D/W- Gryfino, ul. Łużycka D/W- Gryfino, Centrum- Gryfino, Szkoła- Gryfino Centrala Nasienna D/W- Pniewo, skrz.- Pniewo- Pniewo I- Pniewo II- Gajki nż.- Steklno skrz.- Rożnowo- Lubanowo- Tywica nż.- Tywica- Banie I D/W- Banie- Banie I D/W- Baniewice I nż.- Baniewice- Swobnica I, nż.- Swobnica- Swobnica nż.- Dłusko Gryfińskie, nż.- Dłusko Gryfińskie- Górnowo- Piaseczno- Piaskowo, skrz. nż.- Piaskowo- Piaskowo, skrz. nż.- Skotniki, nż.- Banie nż.	50	2	1:15	38	46	4
62	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Chojna, D.K.	Chojna, D.K.	Chojna, gmina nż.- Chojna, ul.Szcz. nż.- Krzymów, skrz.- Krzymów- Kuropatniki- Piasek- Piasek, nż.- Bielinek, nż.- Bielinek- Markocin- Lubiechów Dolny- Lubiechów Górny- Czachów- Łukowice- Łukowice, skrz.- Łaziszcze- Mętno Małe- Mętno, skrz.- Wilkoszyce- Chojna, Ratusz nż.- Chojna, gmina nż.	55	1	1:11	47	61	1

63	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Chojna, P.DW.	Widuchowa	Chojna Gmina nż- Graniczna- Lisie Pole nż- Polesiny, skrz.- Rynica, skrz.- Rynica- Rynica skrz.- Widuchowa skrz.- Ognica- Widuchowa skrz.- Widuchówko nż- Widuchowa, ul. Tatr. Nż	33	1	0:45	44	51	1
64	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Chojna, D.K.	Cedynia	Chojna, D.K.- Chojna, Gmina nż.- Chojna, Ratusz nż.- Chojna, ul. Szcz. nż.- Stoki, nż.- Stoki- Krzymów- Kuropatniki- Piasek- Piasek, nż.- Bielinek, nż.- Bielinek- Markocin- Lubiechów- Dolny- Cedynia	37	1	0:49	45	58	1
65	Autokarowe Usługi Przewozowe "BER-TRANS" Grzybowski Bernard	Gryfino Centrum	Widuchowa	Gryfino Centrum- Gryfino baszta- Gryfino nż- Gryfino szkoła- Gryfino Centrala Nasienna- Pniewo skrz.- Dolna Odra przy DK 31- Nowe Czarnowo skrz.- Pastuszka- Krzypnica- Marwice skrz.- Dębogóra- Widuchowa nż- Widuchowa	18	16	0:34	30	43	9
66	Autokarowe Usługi Przewozowe "BER-TRANS" Grzybowski Bernard	Gryfino Centrum	Lubicz	Gryfino Centrum- Gryfino baszta- Gryfino nż- Gryfino szkoła- Gryfino Centrala Nasienna- Pniewo skrz.- Dolna Odra przy DK 31- Nowe Czarnowo skrz.- Pastuszka- Krzypnica- Marwice skrz.- Dębogóra- Widuchowa nż- Widuchowa- Lubiczyn- Widuchowa PKP- Bolkowice- Lubicz skrz.- Lubicz wieś- Lubicz	26	17	0:34	30	43	9
68	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Banie	Gryfino, Centrum	Banie nż.- Skotniki nż- Piaskowo, skrz. nż- Piaskowo- Piaskowo skrz. nż- Piaseczno- Górnowo- Dłusko Gryfińskie- Dłusko Gryfińskie nż- Swobnica nż- Swobnica- Swobnica I nż.- Baniewice- Baniewice I nż- Baniewice I D/W- Banie- Kunowo nż- Kunowo- Sosnowo- Lubanowo- Lubanowo	62	1	1:35	39	48	1

				nż- Babinek- Babinek sklep- Zaborze nż- Wodkowice nż- Steklno- Steklno, skrz.- Gajki nż- Pniewo I- Pniewo- Pniewo, skrz.- Gryfino, Centrala Nasienna d/w- Gryfino, Szkoła- Gryfino, ul. Łużycka d/w- Gryfino Centrum d/w						
69	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Chojna, D.K.	Chojna, D.K.	Chojna, D.K.- Wilkoszyce- Mętno Małe- Dolsko- Przyjezierze, skrz.- Moryń- Skotnica- Nowe Objezierze- Stare Objezierze- Kłępicz- Kłępicz, nż.- Żelichów, skrz.- Żelichów, Kol, nż.- Żelichów- Żelichów, Kol. nż.- Żelichów, skrz.- Orzechów- Łukowice, skrz.- Łąszyszcze- Mętno Małe- Mętno, skrz.- Wilkoszyce- Chojna, Ratusz, nż.- Chojna, Gmina nż.- Chojna, D.K.	50	1	1:10	43	54	1
70	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino	Swobnica	Gryfino- Pniewo- Nowe Czarnowo- Pniewo- Gajki- Steklno- Rożnowo- Lubanowo- Tywica- Banie- Baniewice- Swobnica	39	6	1:01	37	47,4	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Gryfinie

Analiza zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego i Prezydenta Miasta Szczecina

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych, opracowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego i Prezydenta Miasta Szczecina.

Tabela 10. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren Powiatu Gryfińskiego

Zezw	Przedsiębiorstwo	Od	Do	Relacja	Dł. kursu (km)	Liczba kursów	Czas przej. (godz:m in)	Prędkość komunikacyjna	Prędkość techniczna	Liczba pojazdów do realizacji kursu
1168	"Krajan" Jan Krawczuk, Szczecin	Szczecin	Pyrzyce	Szczecin, Św. Ducha - Sosnowko nż - Kołbacz skrz. - Kołbacz - Kołbacz skrz. - Stare Czarnowo nż - Stare Czarnowo - Stare Czarnowo, Czorny Bawół - Będgoszcz, skrz. - Chabowko nż - Nieborowo skrz. - Zabów nż - Zabów - Zabów skrz. nż - Pyrzyce, ul. Dworcowa - Pyrzyce, Dąbrowskiego	52	10	01:07	40,5	49,5	3

1237	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Nowe Czarnowo, Dolna Odra	Gardno Szkoła	Nowe Czarnowo, Dolna Odra Br. GI - Gryfino Centrum - Gryfino Centrum - Gryfino, Iwaszkiewicz, Gimnazjum - Gryfino Centrum - Gryfino, Górny Taras D/W - Gardno Szkoła - Weltyń I nż - Weltyń II nż - Weltyń - Weltyń nż - Gardno Szkoła - Drzenin - Parsów - Parsówek - Parsów - Drzenin - Gardno, Szkoła - Wysoka Gryfińska - Gardno, Szkoła	51	5	01:15	43	49	3
1187	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Gryfino - Stare Brynki p. Gardno	Wysoka Gryfińska	Gryfino, ul. Iwaszkiewicz, Gimnazjum - Weltyń I nż - Weltyń II nż - Weltyń - Weltyń nż - Gardno Szkoła - Drzenin - Parsów - Parsówek - Parsów - Drzenin - Gardno - Wysoka Gryf. p. PKS - Chlebowo p. PKS - St. Brynki p. PKS	43	1	01:05			2
1186	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Gryfino, ul. Iwaszkiewicz, Gimnazjum	Żabnica p. Gardno, Parsów, Stare Brynki	Gryfino, ul. Iwaszkiewicz, Gimnazjum - Weltyń I nż - Weltyń II nż - Weltyń - Weltyń nż - Gardno Szkoła - Drzenin - Parsów - Parsówek - Parsów - Drzenin - Gardno - Wysoka Gryf. p. PKS - Chlebowo p. PKS - St. Brynki p. PKS - Daleszewo II nż - Dębce p. PKS - Żabnica nż - Żabnica	49	1	01:16			1
1135	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Gryfino, P. DW	Swochowo	Gryfino, p. dw. - Gryfino, ul. 9-go Maja D/W - Gryfino II nż - Żorawie, skrz. nż - Wirów - Wirówek - Bartkowo, skrz. nż - Bartkowo - Bartkowo, skrz. nż - Mielenko - Mielenko nż - Chwarstnica, skrz. - Borzym - Borzym nż - Dolgie - Sobiemyśl, skrz. nż - Sobiemyśl - Sobiemyśl, skrz. nż - Swochowo	29	4	00:43	40,5	50	1
1060/1	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Borzym	Dolna Odra	Borzym - Sobiemyśl - Swochowo - Linie - Bielice - Parsów - Żelistawiec, ul. Niepodległości - Gardno - Gardno (szkoła) - Weltyń, ul. Gryfińska - Gryfino, ul. Kolejowa - Gryfino, ul. Krasińskiego - Gryfino, ul. Łużycka POM - Dolna Odra, Brama Główna - Dolna Odra, Biurowice	52	2	01:15			1
873/2	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Gryfino, P. DW	Myślibórz, D.A.	Gryfino, p. dw. - Gryfino, Szkoła - Pniewo, skrz. - Pniewo - Pniewo I - Gajki nż - Steklna, skrz. - Steklna - Włodkowiec II nż - Zaborze nż - Babinek, sklep - Babinek - Lubanowo nż - Lubanowo - Tywica nż - Tywica - Banie D/W - Banie - Banie nż - Skotniki nż - Piaskowo, skrz. nż - Piaseczno - Górnowo - Dłusko Gryfińskie - Dłusko Gryfińskie, skrz. - Rów, skrz. - Kierzków - Golenicki Młyn - Golenice - Sobienice - Zgoda - Myślibórz, D. A.	62	2	01:30	41,3	49,6	2
621/2	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Gryfino, P. DW	Myślibórz, D.A.	Gryfino, p. dw. - Gryfino Centrum D/W - Gryfino, ul. Łużycka D/W - Gryfino, szkoła - Pniewo, skrz. - Pniewo - Pniewo I - Gajki nż - Steklna, skrz. - Rożnowo - Lubanowo - Sosnowo - Kunowo - Kunowo nż - Banie - Banie nż - Skotniki nż - Piaskowo, skrz. nż - Piaseczno - Górnowo - Dłusko Gryfińskie - Dłusko Gryfińskie, skrz. - Rów, skrz. - Kierzków - Golenicki Młyn - Golenice - Sobienice - Zgoda - Myślibórz, D.A.	66	1	01:36	41,3	48	1
619/1	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Gryfino, P. DW	Myślibórz, D.A.	Gryfino, p. dw. - Gryfino, szkoła - Pniewo, skrz. - Pniewo - Pniewo I - Gajki nż - Steklna, skrz. - Rożnowo - Lubanowo - Tywica nż - Tywica - Banie D/W - Banie - Banie - Banie nż - Skotniki nż - Piaskowo, skrz. nż - Piaseczno - Górnowo - Dłusko Gryfińskie - Dłusko Gryfińskie, skrz. - Niesłusz - Krusze - Czezewo - Kierzków - Golenicki Młyn -	58	1	01:27	40	48,3	2

				Golenice - Sobienice - Zgoda - Myślibórz, D.A.						
617/1	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Gryfino, P. DW	Swochowo	Gryfino, p. dw. - Gryfino, ul. 9-go Maja D/W - Gryfino II nż - Żórawie, skrz. nż - Wirów - Wirówek - Bartkowo, skrz. nż. - Bartkowo - Bartkowo, skrz. nż. - Mielenko - Mielenko nż. - Chwarstnica, skrz. - Borzym - Borzym nż. - Dołgie - Sobiemyśl, skrz. nż. - Sobiemyśl - Sobiemyśl, skrz. nż. - Swochowo	29	2	00:43	43	52	2
605/2	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Szczecin, D.A.	Myślibórz, D.A.	Szczecin, D.A. - Szczecin, Nabrzeże Wiel. D/W - Szczecin, Basen Górniczy nż - Szczecin Zdroje - Szczecin Podjuchy - Szczecin Żydowce - Radziszewo - Daleszewo - Daleszewo II nż - Nowe Brynki - Czepino - Gryfino, ul. Pomorska nż - Gryfino, p. dw - Gryfino, p. dw - Gryfino Centrum - Gryfino Centrum d/w - Gryfino, ul. Łużycka d/w - Gryfino, szkoła - Pniewo, skrz. - Pniewo - Pniewo I - Pniewo II - Gajki nż - Steklna, skrz. - Rożnowo - Lubanowo - Tywica nż. - Tywica - Banie I d/w - Banie - Banie nż - Skotniki nż - Piaskowo, skrz. nż. - Piaseczno - Krusze, skrz. nż - Górnowo - Dłusko Gryfińskie - Dłusko Gryfińskie, skrz. - Rów, skrz. - Kierzków - Golenicki Młyn - Golenice - Sobienice - Zgoda - Myślibórz, D.A.	86	2	02:15	39,5	47,2	1
603/3	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Szczecin, D.A.	Dębno, P.DW.	Szczecin, D.A. - Szczecin, Nabrzeże Wiel. D/W - Szczecin, Basen Górniczy nż - Szczecin Zdroje - Szczecin Podjuchy - Szczecin Żydowce - Radziszewo - Daleszewo - Daleszewo II nż - Dębce - Żabnica nż - Żabnica - Daleszewo II nż - Nowe Brynki - Czepino - Gryfino, ul. Pomorska nż - Gryfino, p. dw - Gryfino, p. dw - Gryfino Centrum - Gryfino Centrum d/w - Gryfino, Baszta d/w - Gryfino, ul. Łużycka d/w - Gryfino, szkoła - Pniewo, skrz. - Pniewo - Pniewo I - Gajki nż - Steklna, skrz. - Rożnowo - Lubanowo - Tywica nż. - Tywica - Banie d/w - Banie - Banie - Banie d/w - Baniewice I nż - Baniewice - Swobnica I nż - Swobnica - Grzybno k/Chojny - Streszów - Trzcińsko Zdrój Pom nż - Trzcińsko Zdrój - Trzcińsko Zdrój - Trzcińsko Zdrój nż - Klasztorna - Stoleczna/Skotniki nż - Piaseczno k/Dębna - Babin - Warnice - Smolnica - Smolnica II nż - Smolnica I nż - Dębno, Ryn. nż - Dębno, ul. Słow. nż - Dębno, p. dw.	111	4	02:50	39	47	5
563/1	PKS w Szczecinie Sp. z o.o.	Gryfino, P. DW	Linie	Gryfino, p. dw. - Gryfino, ul. 9-go Maja D/W - Gryfino II nż - Żórawie, skrz. nż - Wirów - Wirówek - Bartkowo, skrz. nż. - Bartkowo - Bartkowo, skrz. nż. - Mielenko - Mielenko nż. - Chwarstnica, skrz. - Borzym - Borzym nż. - Dołgie - Sobiemyśl, skrz. nż. - Sobiemyśl - Sobiemyśl, skrz. nż. - Swochowo - Linie	33	2	00:48	41,3	50,5	2
1200	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Trzcińsko Zdrój	Debno P.DW.	Trzcińsko Zdrój - Trzcińsko Zd. d.k. nż - Klasztorna - Stoleczna - Piaseczno - Babin - Warnice - Smolnica - Smolnica, II nż. - Smolnica, I nż. - Dębno, ul. Daszyń. rynek nż. - Dębno p.dw.	34	1	00:43	47,4	55,9	1

1199	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Dębno P.DW.	Chojna, D.K.	Chojna, d.k. - Chojna, ul. Szcz. nż. - Drozdowo - Godków, skrz. - Godków, d.k. - Witniczka - Witnica, (k. Chojny) - Witnica, d.k. nż. (k. Chojny) - Gądko - Gądko, nż - Moryń, nż - Moryń - Moryń, nż - Macierz - Bielina - Bielina, d.k. - Wierchlas Szcz. - Mieszkowice I, nż - Mieszkowice - Mieszkowice - Mieszkowice Plan, nż - Miogńew - Sitno, (k. Mieszkowic) - Troszyn - Zielina - Smolnica - Smolnica, II nż. - Smolnica, I nż. - Dębno, ul. Daszyń. rynek nż. - Dębno p.dw.	60	1	01:20	45	63,2	1
1192/1	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Dębno	Chojna, D.K.	Dębno, ul. Baczewskiego - Dębno, ul. Daszyńskiego - Smolnica, I nż. - Smolnica, II nż. - Smolnica - Warnice - Babin - Piaseczno - Stołeczna - Klasztorna - Trzcisko Zd. d.k. nż - Trzcisko Zdrój - Trzcisko Zdrój - Trzcisko, PGR nż - Smuga - Gogolice - Górczyn - Rosnowek - Rosnowo - Rosnowo, skrz. - Kamienny Jaz skrz. - Czartoryja skrz. - Chojna, d.k.	56	1	01:14	45,4	55,1	1
1170/2	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Dębno P.DW.	Chojna, D.K.	Dębno, p.dw. - Dębno, ul. Daszyń. rynek nż - Smolnica, I nż. - Smolnica, II nż. - Smolnica - Warnice - Babin - Piaseczno - Stołeczna - Klasztorna - Trzcisko Zd. d.k. nż - Trzcisko Zdrój - Trzcisko, PGR nż - Rosnowo, skrz. Kamienny Jaz - Czartoria, skrz. - Chojna d.k.	44	2	01:02	42,6	49,8	2
1137	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Cedynia	Myślubórz, D.A.	Cedynia - Cedynia, Kolonia nż - Lubiechów Kol. - Orzechów - Łukowice, skrz. - Łaziszcze - Mętno Małe - Mętno, skrz. - Wilkoszyce - Chojna, Ratusz nż - Chojna, Gmina nż - Chojna, d.k. - Chojna d.k. - Czartoria, skrz. - Kamienny Jaz - Rosnowo, skrz. - Trzcisko, PGR nż. - Trzcisko Zdrój - Trzcisko Zdrój - Trzcisko Zd. d.k. nż - Góralice - Czyste - Rów - Gólczew, skrz. - Golenice - Golenice, szkoła nż. - Sobienice - Zgoda - Myślubórz, d.a.	54	1	01:27	37,2	51	1
1012/3	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Dębno	Moryń	Dębno, ul. Baczewskiego - Dębno, ul. Daszyńskiego - Dębno, ul. Zielona nż - Grzymiradz, nż - Grzymiradz - Grzymiradz, kol. nż - Smolnica - Zielina - Troszyn - Sitno (k. Mieszkowic) - Miogńew - Mieszkowice - Mieszkowice I, nż - Wierchlas Szcz. - Goszków - Witnica (k. Chojny) - Witnica, d.k. nż (k. Chojny) - Gądko - Moryń, nż - Moryń	46	1	01:05	42,5	58,7	1
869/3	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Myślubórz, D.A.	Trzcisko Zdrój	Myślubórz, d.a. - Myślubórz, ul. Ogrodowa nż - Myślubórz, PDPS nż - Dąbrowa - Czólnów - Otanów, skrz. - Otanów - Sitno, (k. Myśluborza) - Derczewo - Sitno, (k. Myśluborza) - Otanów - Otanów, skrz. - Tarnowo - Kierzków, nż - Kierzków - Rów, skrz. - Rów - Rów, d.k. - Dobropole - Góralice, nż - Góralice - Trzcisko Zd. d.k. nż - Trzcisko Zdrój	52	1	01:12	43,3	53,3	1
788/2	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Dębno P.DW.	Chojna, D.K.	Dębno p.dw. - Dębno ul. Daszyń, rynek nż. - Oborzany - Wysoka - Boleszkowice, nż. - Boleszkowice - Boleszkowice, PGR nż. - Boleszkowice, d.k. - Mieszkowice II, nż - Mieszkowice - Mieszkowice I nż. - Wierchlas Szcz. - Bielina, d.k. - Bielina - Macierz - Moryń, nż - Moryń - Moryń - Przyjezierze, skrz. - Przyjezierze - Mirowo - Godków - Godków, skrz. - Drozdowo - Chojna, d.k.	54	1	01:13	44,4	63,5	1

555/3	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Myślubórz, D.A.	Trzcińsko Zdrój	Myślubórz, d.a. - Zgoda - Sobienice - Golenice, szkoła nż. - Golenice - Golczew, skrz. - Rów - Czyste - Góralice - Góralice, nż. - Dobropole - Góralice, nż. - Trzcińsko Zd. d.k.nż. - Trzcińsko Zdrój	29	1	00:41	42,4	51,9	1
552/7	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Dębno	Mieszkowice	Dębno p.dw. - Dębno ul. Daszyńskiego - Oborzany - Wysoka - Boleszkowice, nż. - Boleszkowice - Boleszkowice, PGR nż. - Boleszkowice, d.k. - Kłosów, nż. - Kłosów - Kurzycko - Kurzycko skrz. - Mieszkowice, d.k. nż. - Mieszkowice	28	3	00:38	45	67,5	3
551/2	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Dębno P.DW.	Mieszkowice	Dębno, p.dw. - Dębno, ul. Daszyń. rynek nż. - Smolnica, I nż. - Smolnica, II nż. - Smolnica - Zielin - Zielin, nż. - Mieszkowice	19	2	00:25	45,6	55,6	2
550/4	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Myślubórz, D.A.	Chojna, D.K.	Myślubórz, d.a. - Zgoda - Sobienice - Listomie - Kruszwin - Listomie - Sobienice - Golenice, szkoła nż. - Golenice - Golczew, skrz. - Rów - Czyste - Góralice - Trzcińsko Zd. d.k.nż. - Trzcińsko Zdrój - Trzcińsko Zdrój - Trzcińsko, PGR nż. - Rosnowo, skrz. - Kamienny Jaz skrz. - Czartoryja skrz. - Chojna, d.k.	36	3	00:52	42	53,5	2
539/2	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Dębno P.DW.	Mieszkowice	Dębno, p.dw. - Dębno, ul. Daszyń. rynek nż. - Smolnica, I nż. - Smolnica, II nż. - Smolnica - Zielin - Troszyn - Sitno, (k. Mieszkowic) - Mirosław - Mieszkowice Plan, nż. - Mieszkowice	26	3	00:34	45,9	58,9	2
511/2	PKS w Myśluborzu Sp. z o.o.	Myślubórz, D.A.	Chojna, D.K.	Myślubórz, d.a. - Zgoda - Sobienice - Golenice, szkoła nż. - Golenice - Golczew, skrz. - Rów - Czyste - Góralice - Trzcińsko Zd. d.k.nż. - Trzcińsko Zdrój - Trzcińsko Zdrój - Trzcińsko, PGR nż. - Smuga - Gogolice - Górczyn - Rosnówek - Rosnowo - Rosnowo, skrz. - Kamienny Jaz skrz. - Czartoryja skrz. - Chojna, d.k.	43	2	01:00	43,4	53,5	1
1289	Paan-bus Sp. z o.o. Szczecin	Barlinek	Szczecin	Barlinek PKP - Barlinek Rynek - Osina nż. - Osina - Lutówko - Rówienko nż. - Równo - Laskowo - Radlewo - Płońsko - Rosiny - Kłodziny - Przelewiec - Kosin - Brzesko skrz. nż. - Brzesko - Letnin - Górne - Mechowo - Pyrzyce, ul. Warszawska - Pyrzyce, ul. Lipiańska LO - Pyrzyce, ul. Kilińskiego - Pyrzyce, ul. Dworcowa - Zabów skrz. nż. - Zabów - Zabów nż. - Nieborowo skrz. - Chabówka nż. - Będgoszcz skrz. - Czarny Bawół nż. - Stare Czarnowo - Stare Czarnowo - Paan-Bus - Stare Czarnowo nż. - Kolbacz skrz. - Kolbacz - Kolbacz skrz. - Sosnowko nż. - Szczecin, Pyrzycka - Szczecin, Płonia - Szczecin, Zwierzyniecka - Szczecin, Wieżowiec - Szczecin, Struga Real PHS - Szczecin, Wiosenna - Szczecin, Basen Górnicy - Szczecin, Parnica - Szczecin, Baltona - Szczecin, Energetyków - Szczecin, Wyszyńskiego II - Szczecin, Dworcowa	83	2	02:00			2

1285	Paan-bus Sp. z o.o. Szczecin	Szczecin	Lipiany	Szczecin, Dworcowa - Szczecin, Wyszyńskiego II - Szczecin, Energetyków - Szczecin, Baltona - Szczecin, Parnica - Szczecin, Basen Gór. - Szczecin, Wiosenna - Szczecin, Słoneczne PKS - Szczecin, Struga Real PHS - Szczecin, Wieżowiec - Szczecin, Zwierzyniecka - Szczecin, Plonia - Szczecin, Pyrzycka - Sosnowko nż. - Kołbacz skrz. - Kołbacz - Kołbacz skrz. - Stare Czarnowo nż. - Stare Czarnowo Paan-Bus - Stare Czarnowo - Czarny Bawół nż. - Będgoszcz skrz. - Chabówko nż. - Nieborowo skrz. - Żabów nż. - Żabów - Żabów skrz. nż. - Pyrzyce, ul. Dworcowa - Pyrzyce, ul. Kilińskiego - Pyrzyce, ul. Szkolna - Pyrzyce, ul. Lipiańska, LO - Pyrzyce, ul. Lipiańska, Tech. - Nowielin - Mielęcin - Krzemlin - Mielęcin, ul. Batowska - Batowo - Skrzynka nż - Skrzynka - Mielęcinek - Dębiec - Lipiany, ul. Sikorskiego - Lipiany, ul. Pyrzycka nż. - Lipiany, ul. Pyrzycka d.k. nż - Lipiany, Rynek	69	7	01:37			5
1284	Paan-bus Sp. z o.o. Szczecin	Szczecin	Żuków	Szczecin, Dworcowa - Szczecin, Wyszyńskiego II - Szczecin, Energetyków - Szczecin, Baltona - Szczecin, Parnica - Szczecin, Basen Gór. - Szczecin, Wiosenna - Szczecin, Słoneczne PKS - Szczecin, Struga Real PHS - Szczecin, Wieżowiec - Szczecin, Zwierzyniecka - Szczecin, Plonia - Szczecin, Pyrzycka - Sosnowko nż. - Kołbacz skrz. - Kołbacz - Kołbacz skrz. - Stare Czarnowo nż. - Stare Czarnowo Paan-Bus - Stare Czarnowo - Czarny Bawół nż. - Będgoszcz skrz. - Chabówko nż. - Nieborowo skrz. - Żabów nż. - Żabów - Żabów skrz. nż. - Pyrzyce, ul. Dworcowa - Pyrzyce, ul. Szkolna - Pyrzyce, ul. Kilińskiego - Pyrzyce, ul. Lipiańska, LO - Pyrzyce, ul. Warszawska - Mechowo - Górne - Letnin - Brzesko - Brzesko skrz. nż. - Kosin - Przelewice - Kłodzino - Rosiny - Płońsko - Płońsko nż - Przywodzie - Karsko Pyrzyckie - Żuków	83	4	02:00			3
1104/ 1	Paan-bus Sp. z o.o. Szczecin	Szczecin	Myślibórz	Szczecin, Dworcowa - Szczecin, Słoneczne PKS - Szczecin, Struga Real PHS - Szczecin, Wieżowiec - Szczecin, Zwierzyniecka - Szczecin, Plonia - Stare Czarnowo Paan-Bus - Stare Czarnowo - Będgoszcz skrz. - Chabówko nż. - Nieborowo skrz. - Żabów nż. - Żabów - Pyrzyce, ul. Dworcowa - Pyrzyce, ul. Szkolna - Pyrzyce, ul. Lipiańska, Tech. - Nowielin - Mielęcin - Mielęcinek - Dębiec - Lipiany, ul. Pyrzycka nż. - Lipiany, ul. Pyrzycka d.k. nż - Lipiany, Rynek - Sulimierz skrz. - Renice - Renice skrz. nż. - Renice skrz. - Myślibórz, ul. Lipowa - Myślibórz, ul. Boh. Warszawy - Myślibórz, PKP	82	1	01:42			1
1283	Paan-bus Sp. z o.o. Szczecin	Szczecin	Pyrzyce	Szczecin, Dworcowa - Szczecin, Wyszyńskiego II - Szczecin, Energetyków - Szczecin, Baltona - Szczecin, Parnica - Szczecin, Basen Górniczy - Szczecin, Wiosenna - Szczecin, Słoneczne PKS - Szczecin, Struga Real PHS - Szczecin, Wieżowiec - Szczecin, Zwierzyniecka - Szczecin, F-ka Domów - Szczecin, Plonia - Szczecin, Pyrzycka - Sosnowko nż. - Kołbacz skrz. - Kołbacz - Kołbacz skrz. - Stare Czarnowo nż. - Stare Czarnowo Paan-Bus - Stare Czarnowo - Czarny Bawół nż. - Będgoszcz skrz. - Chabówko nż. - Nieborowo skrz. - Nieborowo - Ryszewko - Żabów nż. - Żabów - Żabów skrz. nż. - Pyrzyce, ul. Dworcowa - Pyrzyce, ul. Szkolna - Pyrzyce, ul. Kilińskiego - Pyrzyce, ul. Lipiańska, Tech.	53	3	01:15			2
1173/ 1	Paan-bus Sp. z o.o. Szczecin	Stare Czarnowo	Pyrzyce	Stare Czarnowo Paan-Bus - Stare Czarnowo - Czarny Bawół nż. - Będgoszcz skrz. - Chabowo - Babin - Parsów - Bielice nż - Bielice - Linie - Swochowo - Linie - Stare Chrapowo - Nowe Chrapowo - Rzepnowo - Pyrzyce d.k. - Pyrzyce, ul. Szkolna - Pyrzyce, ul. Kilińskiego - Pyrzyce, ul. Lipiańska LO - Pyrzyce, ul. Lipiańska Tech.	43	7	01:05	43	50	3

597/8	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Dębno P.DW.	Szczecin, D.A./D.K.	Dębno p.dw. - Barnówko, d.k. - Barnówko - Ostrowiec - Róžańsko, skrz. - Pszczelnik - Gryzno - Dalsze, skrz. - Wierzbnica - Myślibórz, d.a. - Myślibórz, d.a. - Myślibórz, ul. Ogorodowa nż. - Myślibórz, pdps nż - Dąbrowa - Czólnów - Otanów, skrz. - Otanów - Sitno (k. Myśliborza) - Derczewo - Derczewo - Mielęcín - Nowielin - Pyrzyce, ul. Lipiańska nż. - Pyrzyce, skrz. 1-go Maja dw - Pyrzyce d.a. - Pyrzyce d.a. - Żabów, skrz. nż. - Żabów - Nieborowo, skrz. - Chabówko - Będgoszcz, skrz. - Stare Czarnowo - Kolbacz, skrz. - Sosnówko - Szczecin Śmerdnica - Szczecin Płonia - Szczecin Płonia, Gryfbet nż. - Szczecin Dąbie, ul. Struga - Szczecin, ul. Struga Real - Szczecin, oś. Słoneczne - Szczecin Zdroje, Wiadukt nż - Szczecin Basen Górniczy nż. - Szczecin, Nabrzeże Wieleckie dw - Szczecin, d.a./d.k.	102	2	00:19	40,5	50,7	1
538/6	PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.	Dębno P.DW.	Chojna, D.K.	Dębno, p.dw. - Dębno, ul. Daszyń. rynek nż - Smolnica, I nż. - Smolnica, II nż. - Smolnica - Zielin - Zielin nż. - Mieszkowice - Mieszkowice d.k. nż. - Kurzycko skrz. - Rogaczewo - Czelin nż. - Czelin - Czelin, Staw nż. - Stary Bleszyn - Gozdowice - Stare Łysogórki - Stare Łysogórki nż - Siekierki, Muz. nż - Siekierki - Siekierki, d.k. - Stara Rudnica - Stary Kostrzynek - Osinów Granica - Osinów Dolny - Cedynia, nż k. Osinów - Cedynia - Cedynia, Kolonia nż - Lubiechów Kol. - Orzechów - Łukowice, skrz. - Łąziszcze - Mętno Małe - Mętno, skrz. - Wilkoszyce - Chojna, Ratusz nż - Chojna, Gmina nż - Chojna, d.k.	86	2	02:05	41,7	52,1	1
1122/5	Paan-bus Sp. z o.o. Szczecin	Szczecin	Pyrzyce	Szczecin, Dworcowa - Szczecin, Słoneczne PKS - Szczecin, Struga Real PHS - Szczecin, Wieżowiec - Szczecin, Zwierzyniecka - Szczecin, Płonia - Kolbacz - Stare Czarnowo Paan-Bus - Stare Czarnowo - Będgoszcz skrz. - Chabówko nż. - Nieborowo skrz. - Żabów nż. - Żabów - Pyrzyce, ul. Dworcowa - Pyrzyce, ul. Szkolna	49	49	01:05			20
1103/2	Paan-bus Sp. z o.o. Szczecin	Szczecin	Barlinek	Barlinek PKP - Barlinek Rynek - Barlinek, ul. Szosa Lipiańska nż. - Dzikowko - Dzikowo - Swadzim nż - Mostkowo - Mostkowo, szkoła - Mostkowo, osiedle - Mostkowo - Jedlice - Lipiany, Rynek - Lipiany, ul. Pyrzycka d.k. nż - Lipiany, ul. Pyrzycka nż - Dębiec - Mielęcinek - Mielęcín - Nowielin - Pyrzyce, ul. Lipiańska Tech - Pyrzyce, ul. Lipiańska LO - Pyrzyce, ul. Kilińskiego - Pyrzyce, ul. Dworcowa - Żabów - Żabów nż - Nieborowo skrz. - Chabówko nż - Będgoszcz skrz. - Czarny Bawół nż - Stare Czarnowo - Stare Czarnowo Paan-Bus - Stare Czarnowo nż. - Kolbacz skrz. - Kolbacz - Kolbacz skrz. - Sosnówko nż. - Szczecin, Pyrzycka - Szczecin, Płonia - Szczecin, Zwierzyniecka - Szczecin, Wieżowiec - Szczecin, Struga Real PHS - Szczecin, Wiosenna - Szczecin, Basen Gór. - Szczecin, Parnica - Szczecin, Baltona - Szczecin, Energetyków - Szczecin, Wyszyńskiego II - Szczecin, Dworcowa	89	22	01:55			20
141017	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Szczecin, D.A.	Dolna Odra	Szczecin - Radziszewo - Daleszewo - Nowe Brynki - Czepino - Gryfino - Pniewo	36	78				30
141030	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Szczecin, D.A.	Gryfino, P.DW.	Szczecin - Sosnówko - Kolbacz - Dębina - Kolbacz - Stare Czarnowo - Dobropole - Glinna - Kartno - Żeliszewo - Binowo - Żeliszewo - Gardno - Weltyń - Gryfino	79	1				1

14110 6	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Szczecin, D.A	Gryfino, P.DW.	Szczecin - Radziszewo - Radziszewko - Chlebowo - Wysoka Gryfińska - Gardno - Weltyń - Gryfino	37	6				7
14111 1	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Szczecin, D.A	Gryfino, P.DW.	Szczecin - Radziszewo - Daleszewo - Stare Brynki - Chlebowo - Wysoka Gryfińska - Gardno - Weltyń - Gryfino	41	4				6
14112 8	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Szczecin, D.A	Chwarstnica	Szczecin - Radziszewo - Daleszewo - Stare Brynki - Chlebowo - Wysoka Gryfińska - Gardno - Drzenin - Sobieradz - Chwarstnica	40	1				1
14124 3	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Gryfino, Centrala Nasienna	Szczecin Podjuchy Poczta NŻ	Gryfino - Czepino - Nowe Brynki - Daleszewo - Radziszewo - Szczecin	18	3				3
14125 8	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Szczecin, D.A	Banie	Szczecin - Radziszewo - Daleszewo - Dębce - Żabnica - Czepino - Gryfino - Pniewo - Gajki - Stekno - Różnowo - Lubanowo - Tywica - Banie - Baniewice - Swobnica - Dłusko Gryfińskie - Górnowo - Piaseczno - Piaskowo - Skotniki - Banie	81	2				1
	PKS Szczecin Sp. z o.o.	Szczecin, D.A	Gryfino Centrum	Szczecin - Gryfino	29	6				1
	PAAN BUS Sp. z o.o. O/ Stare Czarnowo	Stare Czarnowo	Szczecin	Stare Czarnowo - Kołbacz - Szczecin	27	16				6
	PAAN BUS Sp. z o.o. O/ Stare Czarnowo	Stare Czarnowo	Szczecin	Stare Czarnowo - Glinna - Dębina - Kołbacz - Sosnowko - Szczecin	45	3				1
	Firma „Wektor”, Robert Iżak Chojna	Chojna ul. Żółkiewskiego	Szczecin, Dworzec Główny	Chojna - Gryfino - Szczecin	71	8				2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z województwa zachodniopomorskiego i miasta Szczecin

Burmistrz Gminy Chojna							
PKS w Myśliborzu	Chojna	Chojna	Chojna d.k,- Chojna ul. Odrzańska- Chojna ul. Willowa- Chojna ul. Mickiewicza- Chojna ul. Rogozińskiego- Chojna ul. Wojska Polskiego- Chojna ul. Mieszka I- Chojna ul. Słoneczna- Chojna ul. Ogrodowa- Barnkowo kościół- Barnkowo sklep Chojna d.k.- Chojna Lotnisko	16	6	2	13
PKS w Myśliborzu	Chojna	Chojna	Chojna d.k,- Chojna ul. Łużycka nż.- Chojna Ratusz nż.- Bara- Nawodna nż.- Nawodna- Lisie Pole nż.- Lisie Pole- Graniczna- Chojna Ratusz nż- Chojna Gmina nż- Chojna ul. Łużycka nż.- Chojna d.k.	20	3	3	14
PKS w Myśliborzu	Chojna	Chojna	Chojna d.k,- Czartoryja skrz.- Kamienny Jaz- Strzelczyn- Grzybno- Strzeszewko- Grzybno- Strzelczyn- Rurka- Chojna d.k	34	4	nie podana	11
PKS w Myśliborzu	Chojna	Chojna	Chojna d.k,- Czartoryja skrz.- Barnkowo kościół- Barnkowo sklep- Chojna ul. Słoneczna nż- Chojna ul. Ogrodowa nż- Chojna ul. Mieszka I- Chojna ul. Wojska Polskiego- Chojna ul. Odrzańska- Chojna ul. Willowa- Chojna ul. Odrzańska- Chojna Lotnisko- Chojna d.k	17	2	2	14
PKS w Myśliborzu	Chojna, D.K	Chojna, D.K	Chojna d.k,- Chojna ul. Szczecińska nż- Stoki nż- Stoki- Krzymów- Krzymów skrz.- Grabowo- Krajnik Górny skrz.- Krajnik Dolny- Krajnik Górny skrz.- Grabowo- Krzymów skrz.- Chojno ul. Szczecińska nż-	34	1	1	14

			Chojna d.k.				
PKS w Myśliborzu	Chojna	Chojna	Chojna d.k,- Chojna ul. Szczecińska nż- Stoki nż- Stoki- Krzymów- Krzymów skrz.- Chojna ul. Szczecińska nż- Chojna d.k,	20	2	2	8
Wójt Gminy Banie							
PKS w Szczecinie	Banie, Szkoła	Dłusko Gryfińskie	Banie, Szkoła - Banie - Banie NŻ - Skotniki NŻ - Piaskowo, skrz. NŻ - Piaskowo - Piaskowo, skrz. NŻ - Piaseczno - Piaseczno 2 - Górnowo - Dłusko Gryfińskie	10	9	3	11
PKS w Szczecinie	Banie, Przedszkole	Parnica	Banie, Przedszkole - Banie, Szkoła - Banie - Dłużyna - Parnica	12	4	2	5
PKS w Szczecinie	Banie, Szkoła	Babinek, Sklep	Banie, Szkoła - Banie - Tywica - Tywica NŻ - Lubanowo, Szkoła - Lubanowo, Szkoła - Lubanowo - Lubanowo NŻ - Babinek - Babinek Sklep	12	5	3	10
PKS w Szczecinie	Banie, Szkoła	Rożnowo	Banie, Szkoła - Kunowo NŻ - Kunowo - Sosnowo - Lubanowo, Szkoła - Rożnowo	16	5	2	6
PKS w Szczecinie	Banie, Szkoła	Górnowo	Banie, Szkoła - Banie - Baniewice I NŻ - Baniewice - Baniewice Sala - Baniewice PGR - Swobnica I NŻ - Swobnica - Swobnica Szkoła - Swobnica Szkoła - Swobnica - Swobnica NŻ - Dłusko Gryfińskie NŻ - Dłusko Gryfińskie - Górnowo	20	10	3	15
Burmistrz Gminy Trzcińsko-Zdrój							
PKS w Myśliborzu	Trzcińsko - Zdrój	Trzcińsko - Zdrój	Góralice	8	3	2	5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędów Miast i Gmin Powiatu Gryfińskiego

2.5. Charakterystyka taboru

Przewoźnicy autobusowi obsługujący komunikację pasażerską w Powiecie Gryfińskim na podstawie zezwoleń Starosty Powiatowego dysponują taborem w liczbie 111 autobusów głównie marki Mercedes i Setra.

Potencjał przewozowy mierzony liczbą miejsc siedzących i stojących wynosi 2261 i 1678 (łącznie 3939 miejsc). Nie uwzględniono przewoźnika firmy WEKTOR, która w okresie 16.07.2013 r. - 31.08.2013 r. wykonała przewozy na dwóch liniach.

Tabela 12. Tabor przewoźników operujących na terenie Powiatu Gryfińskiego

Lp.	Przewoźnik	Marka	Model	Liczba miejsc siedzących	Liczba miejsc stojących	Ilość autobusów
1.	PKS w Myśliborzu	Autosan	H9-21	39	12	23
2.		Karosa	C956	53	32	3
3.		Cacciamali	Thesi	28	1	5
4.	Autokarowe Usługi Przewozowe BER-TRANS	SETRA	215/315	48/50	36	3
5.		Mercedes	416	20	-	4
6.	PKS Szczecin	Autosan	H9-20	42	-	1
7.		Autosan	H9-21	40	12	5
8.		Autosan	H9-21-41	40	12	1
9.		Scania	Irizar	51/53	-	3
10.		Mercedes-Benz	814L	25	-	1
11.		Mercedes-Benz	814D-KA	21	-	1
12.		Mercedes-Benz	0405G	60	69	4
13.		Mercedes-Benz	0405	42	52	1
14.		Mercedes-Benz	0405G	60	101	4
15.		Mercedes-Benz	0405N	37/38	68/70	4
16.		Mercedes-Benz	814D-KA	24	-	1
17.		Mercedes-Benz	0405N	38	69	1
18.		Mercedes-Benz	0405N	37	67	1

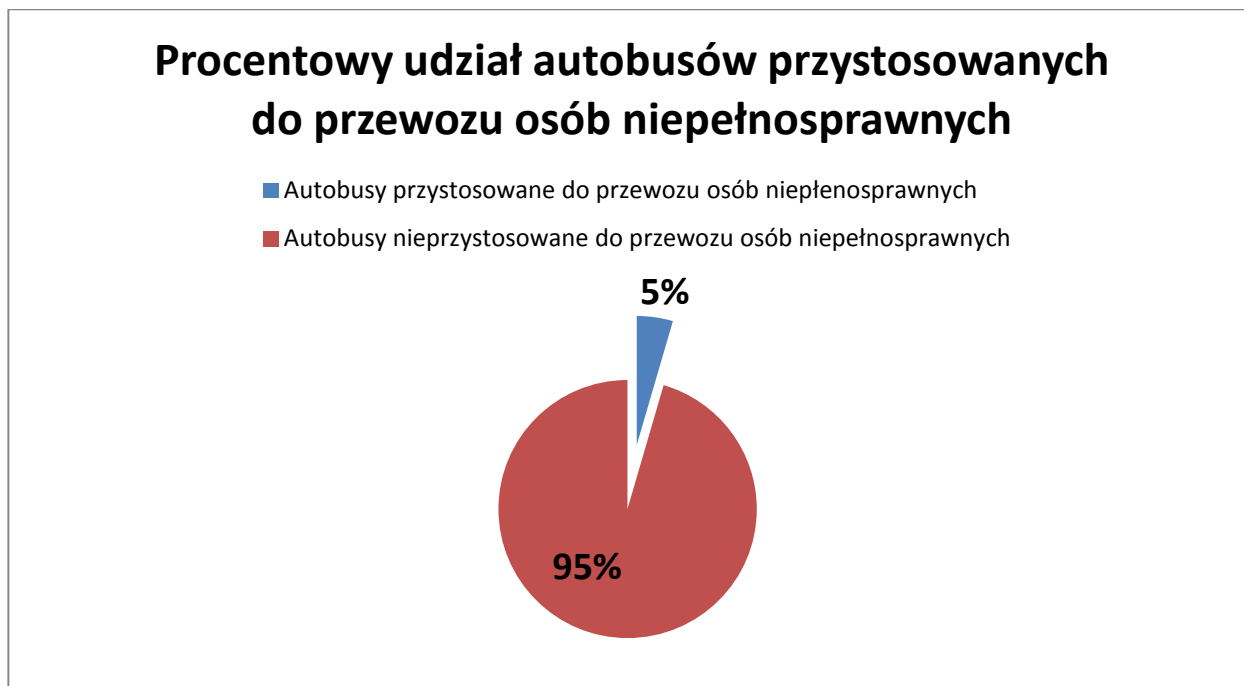
19.	Mercedes-Benz	0405GN	47	115	1
20.	Mercedes-Benz	0405GN	48	115	2
21.	Mercedes-Benz	0405G	55	119	1
22.	Mercedes-Benz	0405	45	58	1
23.	Mercedes-Benz	0405N	42	50	1
24.	Mercedes-Benz	0405	47	42	1
25.	Mercedes-Benz	0405GN	47	104	1
26.	Mercedes-Benz	0405GN	51	104	4
27.	Mercedes-Benz	0405N	39	61	1
28.	Mercedes-Benz	0405	45	42	1
29.	Mercedes-Benz	0405N	43	40	1
30.	Setra	S 215HR	59	-	1
31.	Setra	S215UL	48	22	1
32.	Setra	S215RL	53	22	1
33.	Setra	S215RL	57	/35	1
34.	Setra	S 215HR	54	19	1
35.	Setra	S215SL	41	16	1
36.	Setra	S215SL	45	58	1
37.	Setra	S215UL	50	23	1
38.	Setra	S215UL	54	22	1
39.	Setra	S215UL	50	23	1
40.	Setra	S 215HR	54/-	-	1
41.	Setra	S315 UL	50	17	1
42.	Setra	S215UL	50	19	1
43.	Setra	S215UL	46	11	1
44.	Setra	S215UL	54	19	1
45.	Setra	S 215HR	55	-	1
46.	Setra	S215UL	55	22	1
47.	Setra	S215UL	50	19	1

48.	Setra	S215UL	54	18	1
49.	Setra	S215UL	50	-	1
50.	Setra	S215UL	56	-	4
51.	Setra	S 215HR	52	-	1
52.	Setra	S215UL	50	18	4
53.	Setra	S315 UL	50	17	1

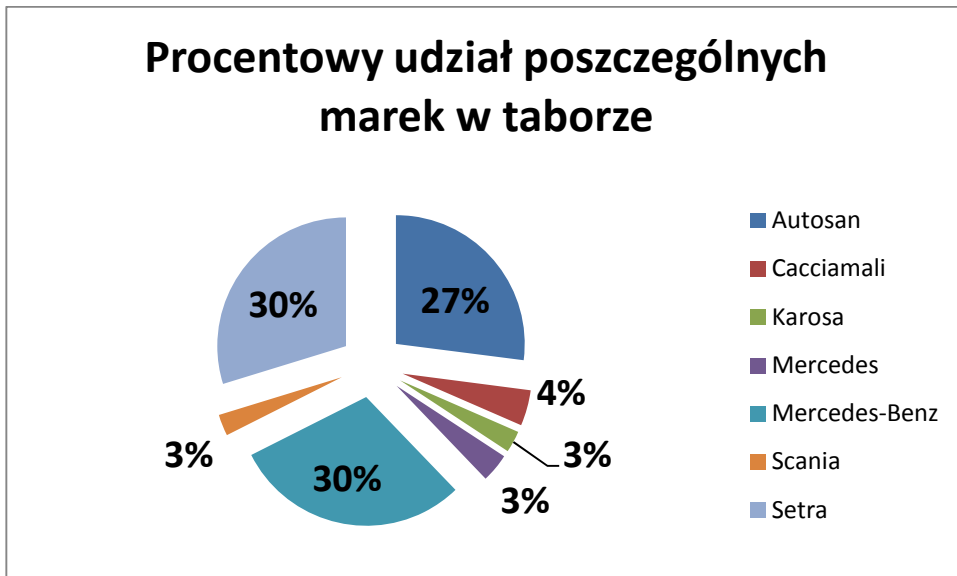
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przewoźników autobusowych

Tylko firma BER-TRANS dysponuje 5 pojazdami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych, które są wykorzystywane w komunikacji powiatowej. Tabor przyjazny dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych - pojazd z niską podłogą, co najmniej w II drzwiach (autobusy niskopodłogowe/nisko wejściowe).

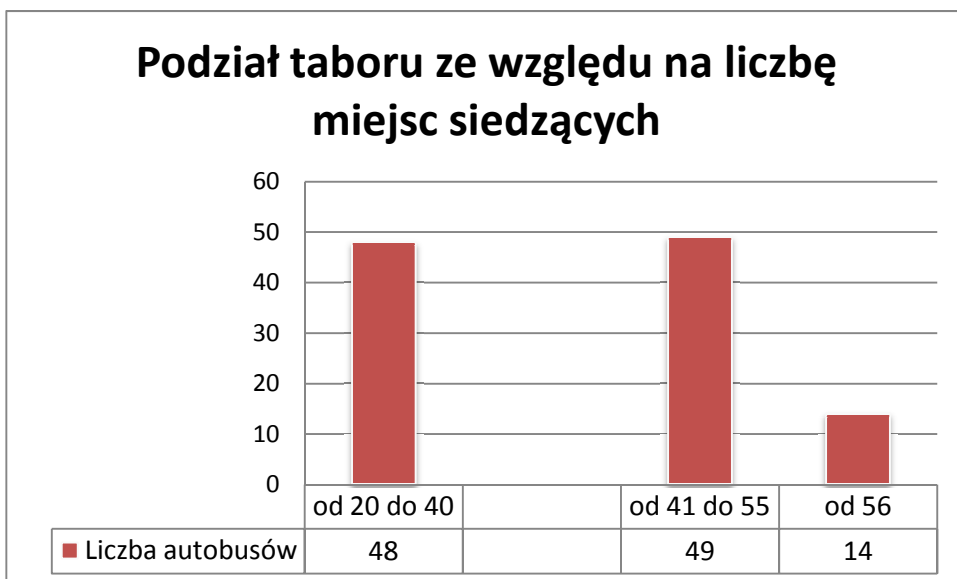
Rysunek 11. Procentowy udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych



Rysunek 12. Procentowy udział poszczególnych marek w taborze



Rysunek 13. Podział taboru ze względu na liczbę miejsc siedzących



2.6. Sieć połączeń drogowych i kolejowych w powiecie oraz transport śródlądowy wodny

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

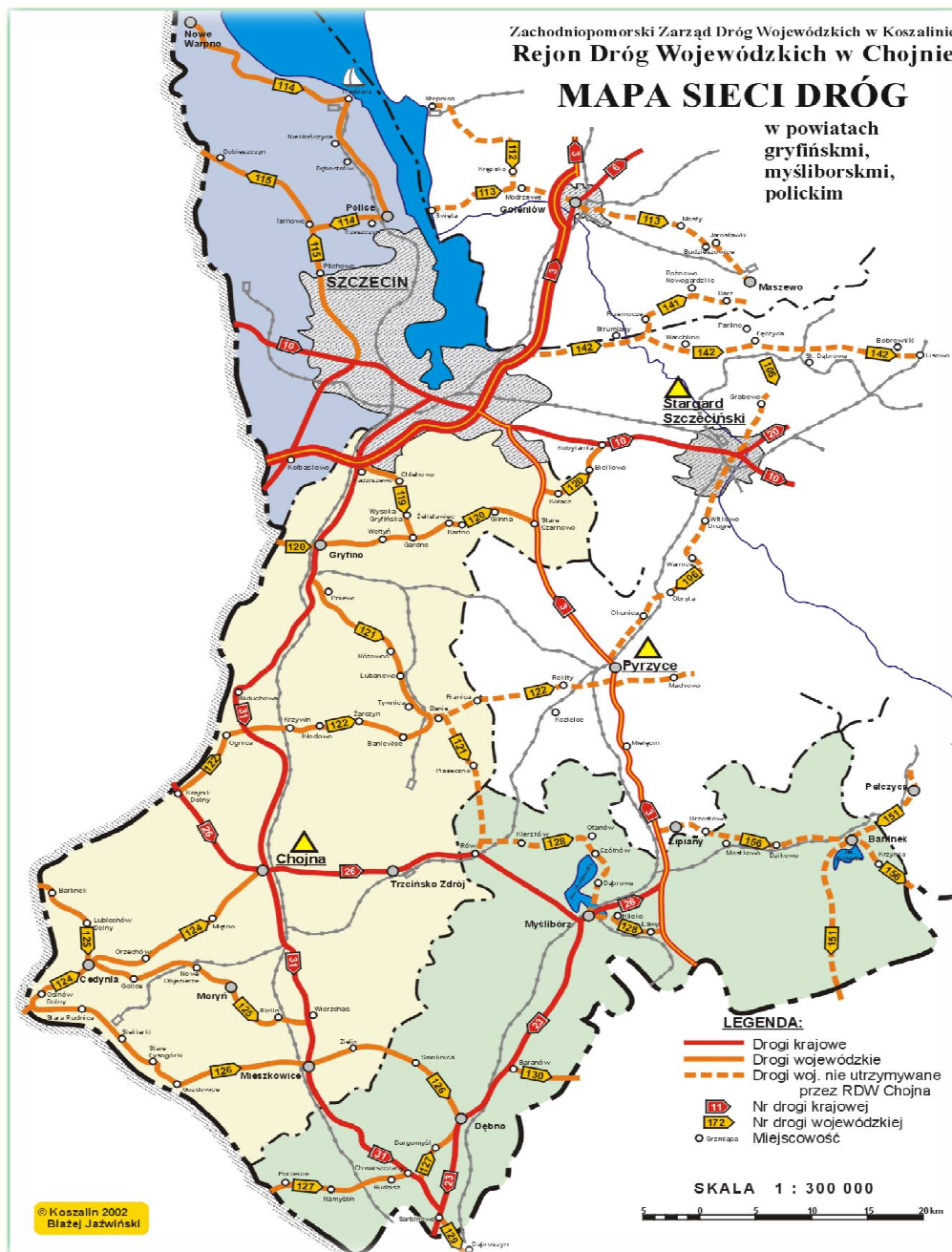
- Krajowe: 31, 26, S3, A6
- Wojewódzkie: 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126

Mapa 3. Sieć dróg krajowych



Źródło: GDDKiA

Mapa 4. Mapa sieci dróg



Źródło: Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla, itp.

Tabela 13. Pociągi przejeżdżające przez teren Powiatu Gryfińskiego

NR POCIĄGU	OD	DO
78601	Rzepin	Szczecin Główny
78605	Zielona Góra	Szczecin Główny
78607	Zielona Góra	Szczecin Główny
87500	Szczecin Główny	Zielona Góra
87504	Szczecin Główny	Zielona Góra
87506	Szczecin Główny	Rzepin
88385	Kostrzyn	Szczecin Główny
88403	Kostrzyn	Szczecin Główny
88405	Kostrzyn	Szczecin Główny
88520	Szczecin Główny	Kostrzyn
88522	Szczecin Główny	Kostrzyn
88524	Szczecin Główny	Kostrzyn
88527	Kostrzyn	Szczecin Główny
88530	Szczecin Główny	Kostrzyn
88621	Gryfino	Szczecin Główny
88623	Gryfino	Szczecin Główny
88625	Gryfino	Szczecin Główny
88627	Gryfino	Szczecin Główny
88631	Gryfino	Szczecin Główny
88633	Gryfino	Szczecin Główny
88641	Chojna	Szczecin Główny
88643	Chojna	Szczecin Główny
88650	Szczecin Główny	Gryfino
88652	Szczecin Główny	Gryfino

88654	Szczecin Główny	Gryfino
88656	Szczecin Główny	Gryfino
89670	Szczecin Główny	Chojna
89672	Szczecin Główny	Chojna

Na podstawie powyższego rozkładu jazdy można wyróżnić liczbę kursów pociągów (przejeżdżających przez Powiat Gryfiński) które docelowo dojeżdżają do poszczególnych miast w ciągu doby:

- Szczecin **15**
- Chojna **2**
- Gryfino **4**
- Kostrzyn **4**
- Rzepin **1**
- Zielona Góra **2**

Transport śródlądowy wodny

Wzdłuż zachodniej granicy Powiatu Gryfińskiego przepływa rzeka Odra stanowiąca śródlądowy szlak żeglugowy (Odrzańska Droga Wodna). Wiąże ona region górnośląski i wrocławski z metropolią szczecińską i portami morskimi ujścia Odry a za pośrednictwem kanału Odra-Sprewa i Odra-Havela z regionem berlińskim.

Przez Powiat Gryfiński przebiegają ponadregionalne i regionalne drogi śródlądowe:

Ponadregionalne drogi wodne w europejskim systemie komunikacji:

- Świnoujście- Szczecin - Gryfino - Wrocław , ponadregionalne osie komunikacyjne przebiegające w kierunku północ - południe.

Regionalne drogi wodne:

- Świnoujście - Szczecin - Gryfino
- Berlin - Eberswalde - Hohensaaten - Widuchowa - Gryfino - Szczecin - Świnoujście
- Świnoujście - Szczecin - Gryfino - Hohensaaten

Infrastruktura hydrotechniczna na rzece Odrze jest zdekapitalizowana i prowadzenie żeglugi jest ograniczone i uzależnione od naturalnych stanów wody. Mimo różnych i zmiennych głębokości tranzytowych rzeki za najlepszy odcinek rzeki, pod względem warunków żeglowności, uważa się odcinek od miejscowości Hohensaaten - Szczecin. Uważa się, że odcinek ten powinien w pierwszej kolejności przejść prace modernizacyjne. Wynegocjowane porozumienie międzyrządowe zakłada:

- Opracowanie wspólnej koncepcji utrzymania i modernizacji zabudowy hydrotechnicznej,
- Harmonogram likwidacji miejsc limitujących żeglugę,
- Przystosowanie trasy żeglugowej Schwedt - Zatoka Pomorska dla statków morsko-rzecznych.

Na terenie powiatu zlokalizowany jest port rzeczny w Nowym Czarnowie, którego znaczenie towarowe jest marginalne.

Zgodnie ze **Strategią rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020r.** w dziedzinie małych portów i przystani „prorozwojowe i racjonalne gospodarowanie regionalnymi i lokalnymi potencjałami rozwojowymi wymaga od władz samorządowych stosowania odpowiednich/właściwych ich kompetencjom narzędzi, w tym m.in.:

- narzędzia regulacyjne (np. nakazy i zakazy związane z zagospodarowaniem przestrzennym gminy, decyzje o nabyciu/zbyciu określonych składników mienia komunalnego czy formach ich użytkowania, decyzje o pozyskiwaniu i wydatkowaniu środków finansowych),
- podatki, opłaty lokalne, które składają się na dochody gminy,
- narzędzia o charakterze koncepcyjno- programowym (konceptcje, programy, studia, opracowania wykorzystywane w kształtowaniu lokalnej polityki rozwoju),
- narzędzia o charakterze umów dobrowolnych, np. porozumienie samorządu lokalnego z firmami i instytucjami funkcjonującymi na terenie gminy, jak również z otoczeniem krajowym i zagranicznym.

Przejawem dobrego wykorzystania lokalnego potencjału rozwojowego, jaki stwarza rzeka Odra jest wybudowanie przez władze samorządowe portu jachtowego w Gryfinie. Nowa przystań jachtowa jest częścią Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego i może mieć duży wpływ na rozwój turystyki kwalifikowanej.

Władze samorządowe w gminie Mieszkowice uruchomiły w 2007 roku przeprawę promową przez Odrę łączącą Gozdowice z miejscowością po stronie niemieckiej Gustebieser Loose. Przewozy przez rzekę cieszą się dużą popularnością wśród turystów. W sezonie żeglugowym trwającym od kwietnia do października prom przewozi kilkanaście tysięcy pasażerów i kilka tysięcy samochodów i pojazdów jednośladowych. Inicjatywa gminy Mieszkowice podjęcia żeglugi rzecznej jest dobrym przykładem aktywizacji turystycznej terenów nadodrzańskich Powiatu Gryfińskiego.

2.7. Strategiczne węzły przesiadkowe

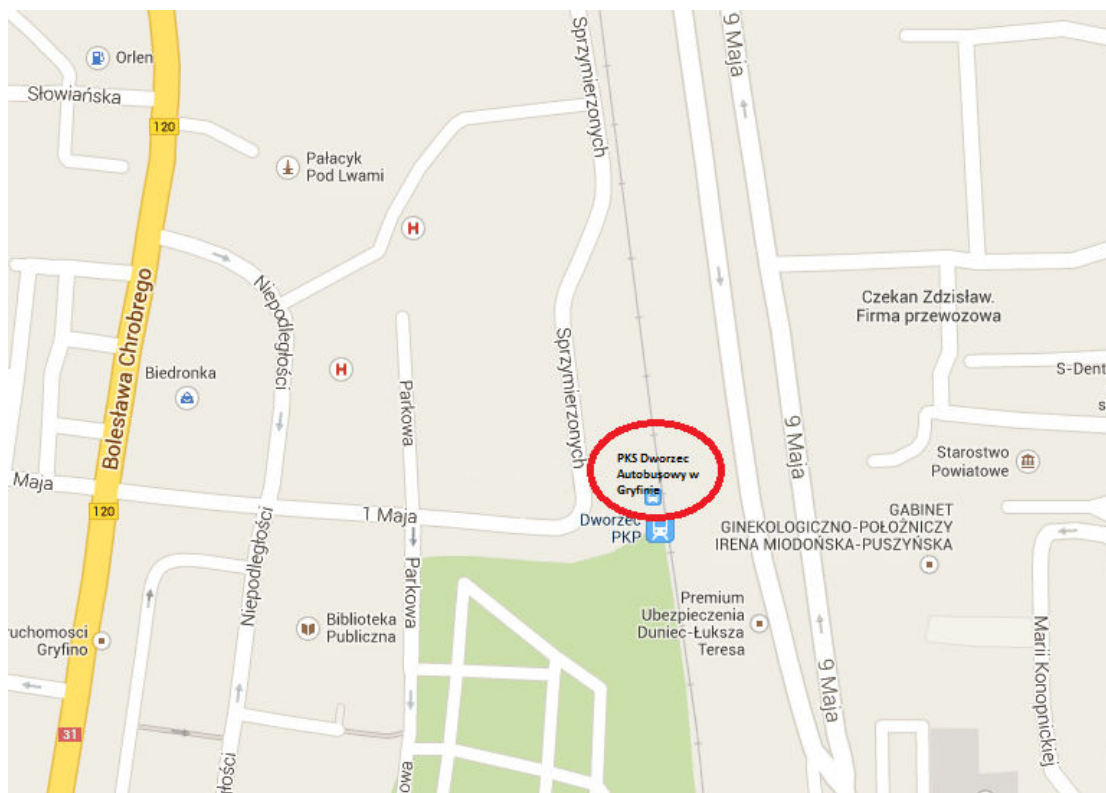
Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu, jak bus, kolej czy autobus. W systemie transportu publicznego w Powiecie Gryfińskim można wskazać 2 węzły przesiadkowe:

- **PKS Dworzec Autobusowy w Gryfinie i PKP Dworzec Kolejowy w Gryfinie**

PKS Dworzec Autobusowy w Gryfinie

Analizując rozkłady jazdy umieszczone na przystankach autobusowych poszczególnych gmin można stwierdzić, że najwięcej kursów dziennie jest realizowanych z Dworca Autobusowego w Gryfinie. Są to kursy realizowane zarówno w obrębie gminy, powiatu jak i województwa. Dużą zaletą Dworca PKS jest jego lokalizacja w centrum miasta. Z tego też względu, obok czynników demograficznych, lokalizacji ważnych urzędów powiatowych i gminnych oraz usytuowania przy linii kolejowej, PKS Dworzec Autobusowy w Gryfinie stanowi strategiczny węzeł przesiadkowy dla mieszkańców powiatu.

Mapa 6. PKS Dworzec Autobusowy w Gryfinie





Zdjęcie 1. PKS Dworzec Autobusowy w Gryfinie

PKP Dworzec Kolejowy w Gryfinie

Jest to największy pod względem ilości przesiadek Dworzec w całym powiecie. Pociągi kursują docelowo 23 razy na dobę do miejscowości takich jak Szczecin, Kostrzyn, Zielona Góra, Chojna, Rzepin. Dworzec ma o tyle strategiczne znaczenie, że znajduje się w centrum miasta. Obok znajduje się Dworzec PKS, z którego odjeżdżają autobusy do pozostałych rejonów miasta, poszczególnych miejscowości położonych na terenie powiatu i poza nim

Mapa 7. PKP Dworzec Kolejowy w Gryfinie**Zdjęcie 2. PKP Dworzec Kolejowy w Gryfinie**

Bezpośrednie sąsiedztwo dworca autobusowego z dworcem kolejowym w Gryfinie to duże ułatwienie w stworzeniu jednego zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zbudowanie takiego intermodalnego węzła komunikacyjnego integrującego transport kołowy z transportem szynowym byłby bardzo ważnym

czynnikiem podnoszącym atrakcyjność transportu publicznego. Warto, zatem rozważyć w przyszłości możliwość stworzenia takiego węzła.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **hardware**- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **software**- systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **orgware**- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **finware**- wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

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:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- 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 obowiązujących w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75% transport publiczny- 25% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu- 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 P&R;
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

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. Gryfino jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Powiecie Gryfińskim przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

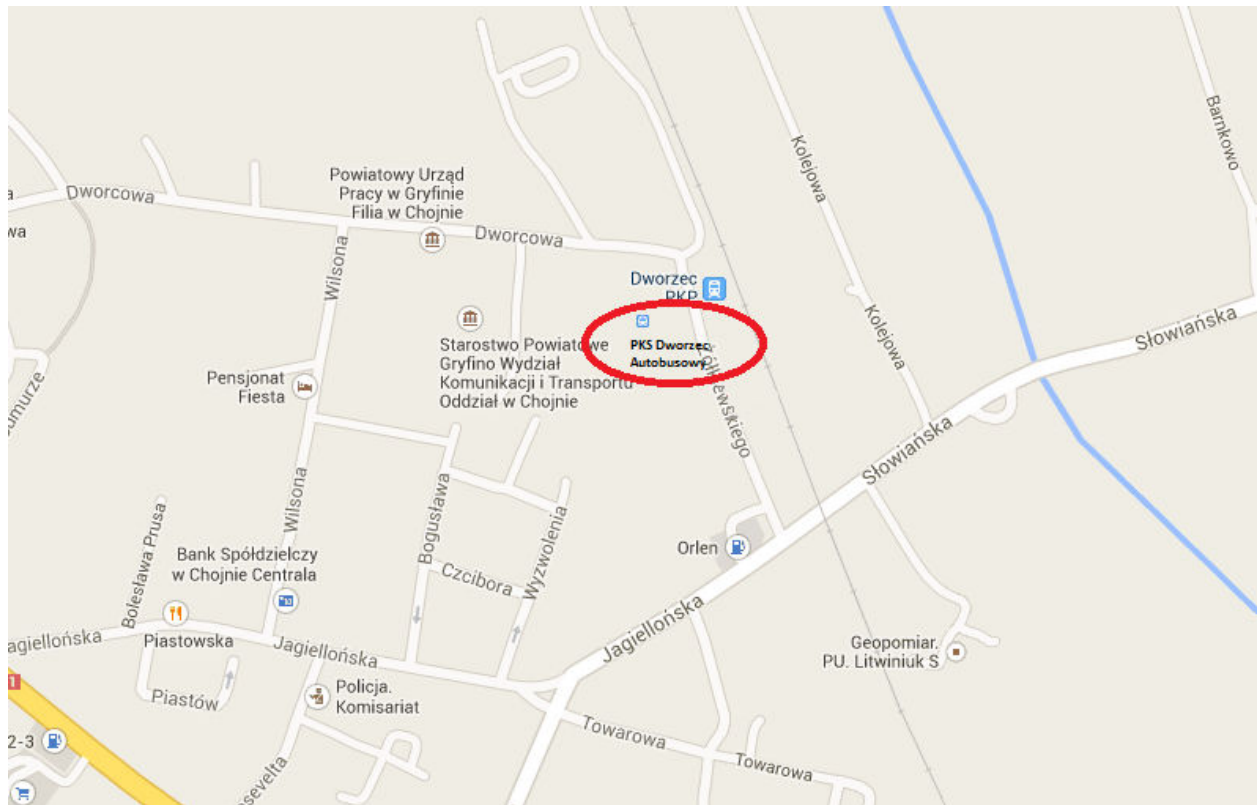
- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Park & Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

- **PKS Dworzec Autobusowy w Chojnie i PKP Dworzec Kolejowy w Chojnie**

PKS Dworzec Autobusowy w Chojnie

Miasto Chojna stanowi równie istotny węzeł przesiadkowy, nie tylko ze względu na swoje położenie w centralnej części powiatu, lecz także, dlatego, że posiada połączenie z węzłem przesiadkowym znajdującym się w mieście powiatowym Gryfinie. Posiada także połączenie z miejscowościami znajdującymi się poza terenem powiatu. Przy Dworcu Autobusowym znajduje się PKP Dworzec Kolejowy, który stanowi równie istotny węzeł przesiadkowy dla mieszkańców. Największym mankamentem dworca jest jego lokalizacja 1,7 km od centrum miasta.

Mapa 8. PKS Dworzec Autobusowy w Chojnie

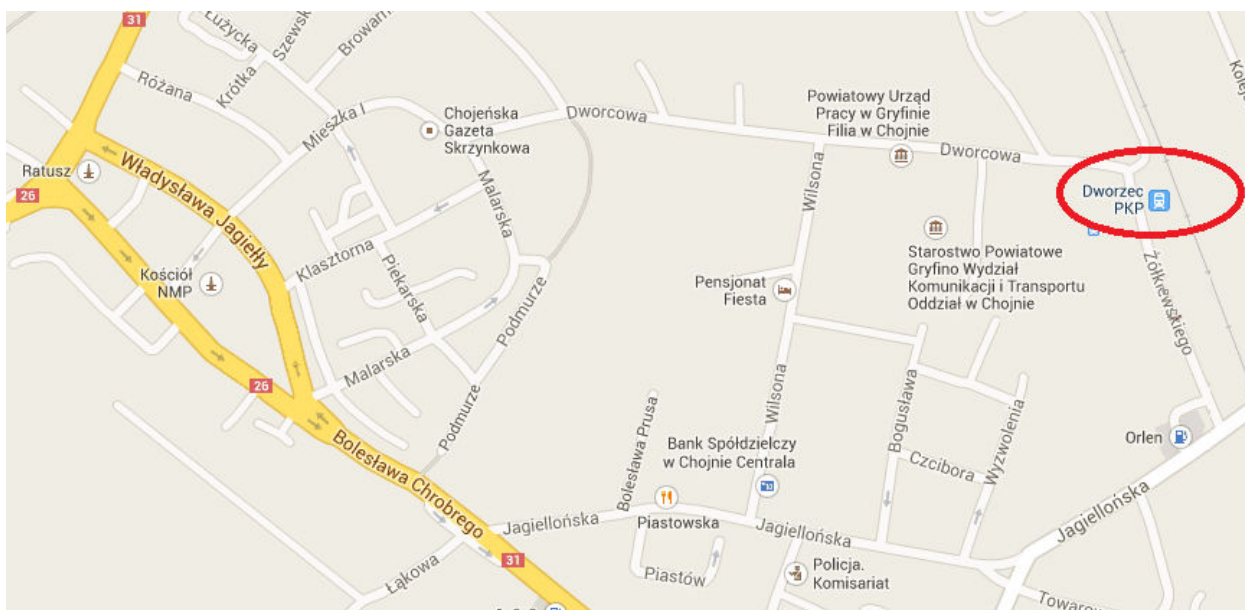


Zdjęcie 3. PKS Dworzec Autobusowy w Chojnie

PKP Dworzec Kolejowy w Chojnie

Jest to drugi pod względem ilości przesiadek dworzec w całym powiecie. Pociągi kursują docelowo do miejscowości takich jak Kostrzyn, Rzepin, Szczecin, Zielona Góra. Jest to o tyle istotny węzeł przesiadkowy, ponieważ sąsiaduje z Dworcem Autobusowym i pozwala na dogodne dokonanie przesiadki i dalsze kontynuowanie podróży innym środkiem transportu.

Mapa 9. PKP Dworzec Kolejowy w Chojnie



Zdjęcie 4. PKP Dworzec Kolejowy w Chojnie

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Obiekty użyteczności publicznej

Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma kierunek do i z Gryfina oraz w mniejszym stopniu kierunek do siedziby każdej z gmin, z uwagi na dojazd mieszkańców Powiatu Gryfińskiego do szkoły i pracy.

Poniżej przedstawiono obiekty użyteczności publicznej w Powiecie Gryfińskim. Są one głównie skoncentrowane w mieście powiatowym Gryfino i w Chojnie. Mapy nr 11 i 12 obrazują dostępność komunikacyjną do miejsc lokalizacji obiektów użyteczności publicznej.

Przy założeniu, że średnia prędkość komunikacyjna autobusów realizujących przewozy regularne na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego wynosi 41,5 km/1h pierwszy, wewnętrzny krąg wokół Gryfina i Chojny o promieniu 20 kilometrów odzwierciedla czas dojazdu do tych miejsc w czasie nie dłuższym niż 30-45 minut natomiast powierzchnia zakreślona zewnętrznym kręgiem o promieniu 40 km oznacza, że jej mieszkańcy na dotarcie do miejsc użyteczności publicznej poświęcą czas od 1 h do 1h 30min. W grupie najważniejszych miejsc użyteczności publicznej, znalazły się:

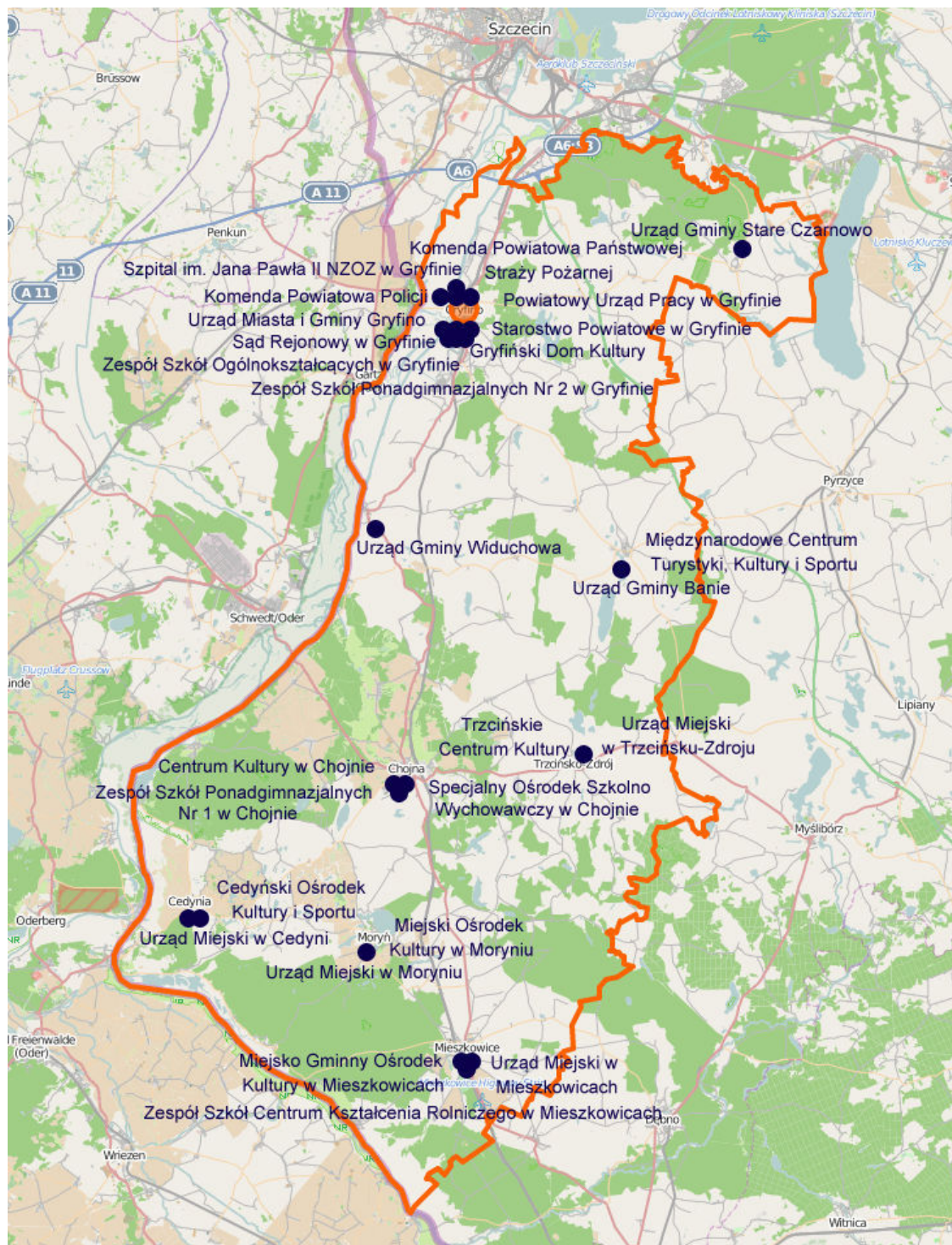
Tabela 14. Najważniejsze miejsca użyteczności publicznej

L.p.	Nazwa
1.	Starostwo Powiatowe w Gryfinie
2.	Urząd Miasta i Gminy Gryfino
3.	Sąd Rejonowy w Gryfinie
4.	Powiatowy Urząd Pracy w Gryfinie
5.	Powiatowy Urząd Pracy w Gryfinie Filia w Chojnie
6.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej
7.	Komenda Powiatowa Policji
8.	Szpital im. Jana Pawła II NZOZ w Gryfinie
9.	Urząd Miejski w Chojnie
10.	Urząd Miejski w Mieszkowicach
11.	Urząd Miejski w Moryniu
12.	Urząd Miejski w Trzcińsku-Zdroju
13.	Urząd Miejski w Cedyni
14.	Urząd Gminy Banie
15.	Urząd Gminy Stare Czarnowo
16.	Urząd Gminy Widuchowa
17.	Gryfiński Dom Kultury
18.	Centrum Kultury w Chojnie
19.	Miejsko Gminny Ośrodek Kultury w Mieszkowicach
20.	Trzcińskie Centrum Kultury
21.	Cedyński Ośrodek Kultury i Sportu
22.	Międzynarodowe Centrum Turystyki, Kultury i Sportu
23.	Miejski Ośrodek Kultury w Moryniu
24.	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Gryfinie
25.	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Chojnie
26.	Zespół Szkół Ogólnokształcących w Gryfinie
27.	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Mieszkowicach
28.	Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy w Chojnie

Źródło: Opracowanie własne

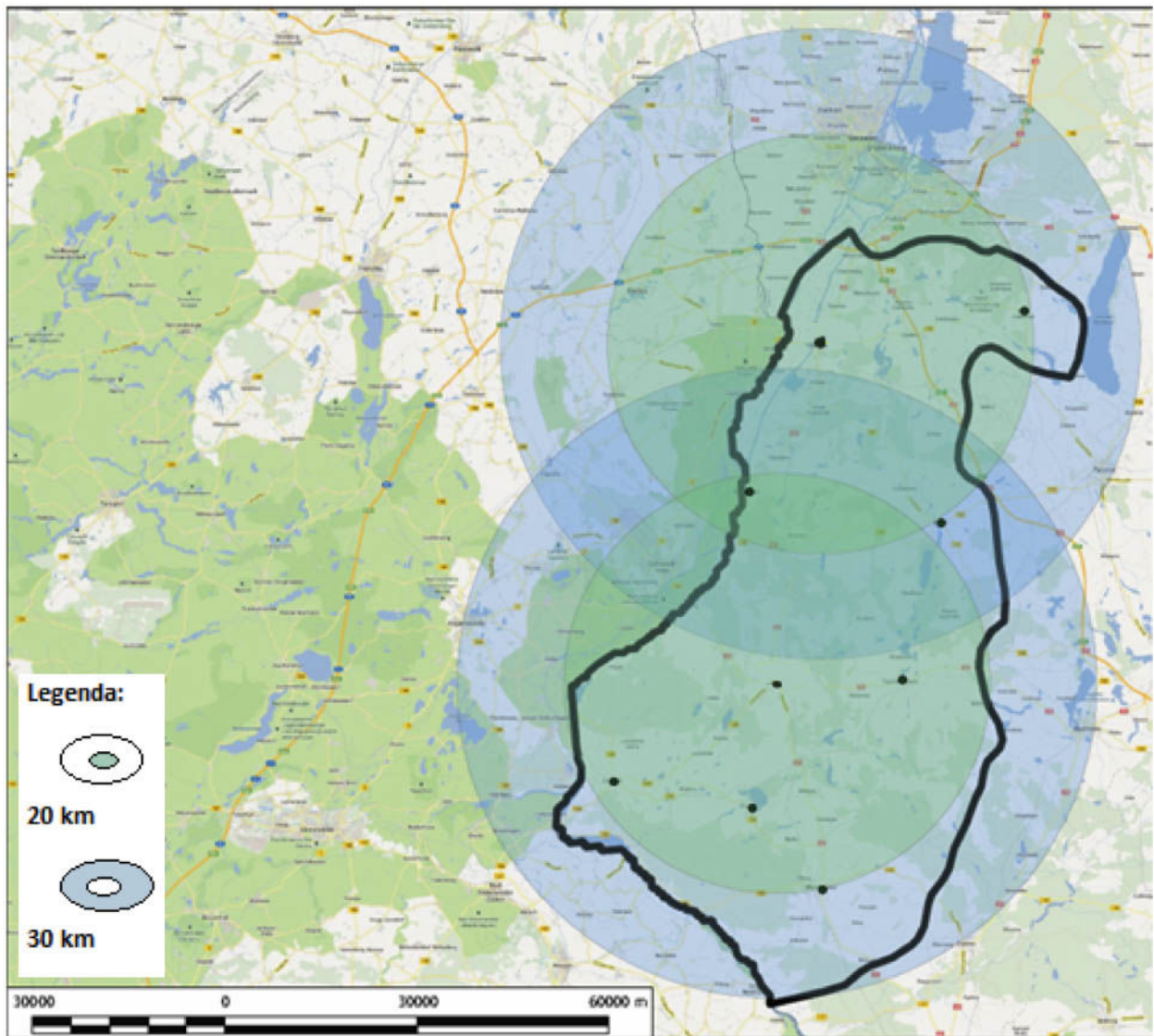
Do wszystkich wyżej wymienionych miejsc użyteczności publicznej można dojechać transportem publicznym który obecnie funkcjonuje na terenie Powiatu Gryfińskiego. Dostępność do wszystkich wyżej wymienionych miejsc użyteczności publicznej można określić jako zadowalającą.

Mapa 11. Lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej na terenie Powiatu Gryfińskiego



Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

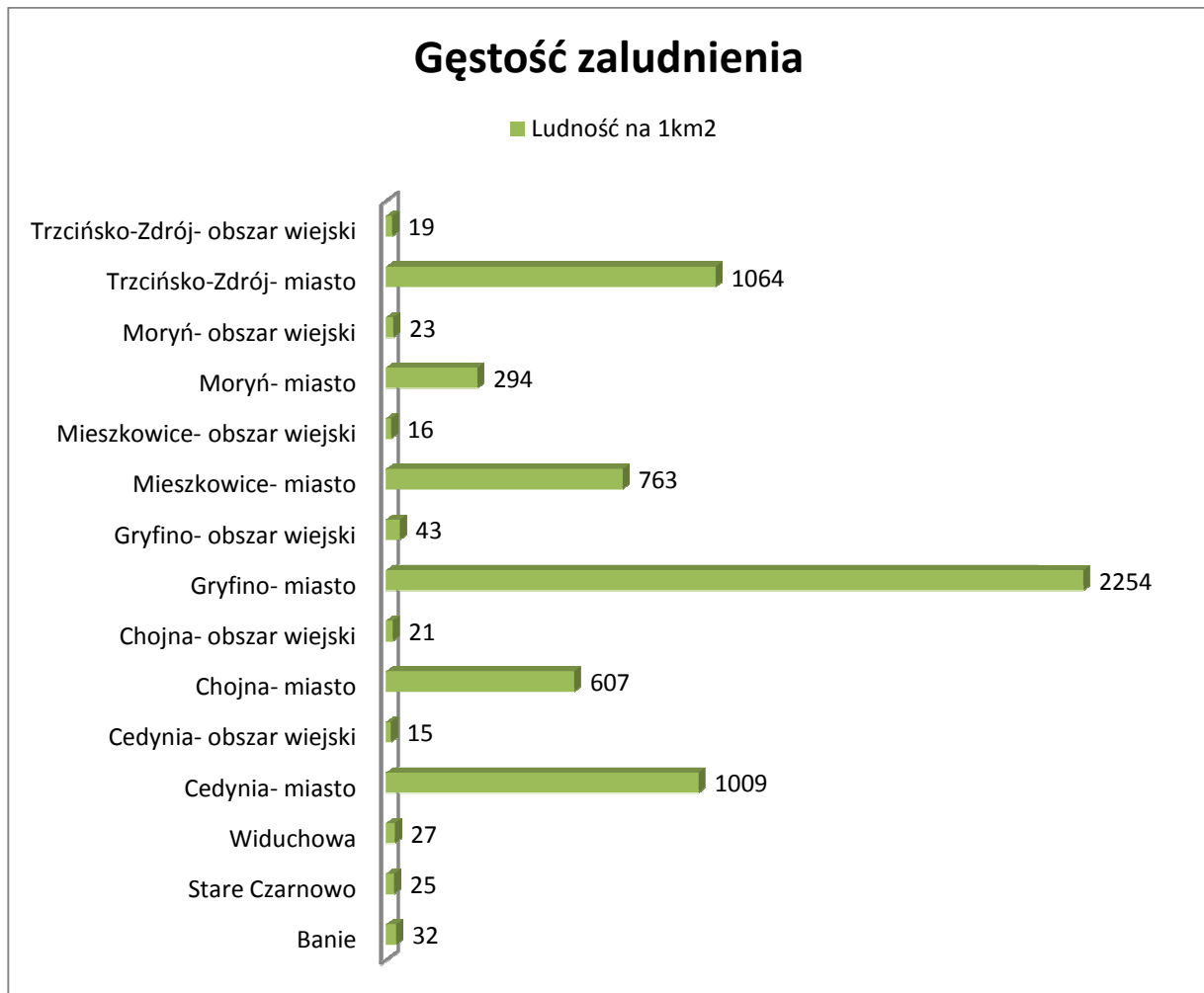
Mapa 12. Dostępność komunikacyjna do obiektów użyteczności publicznej zeskalowanych do Gryfina i Chojny



Źródło: Opracowanie własne

3.2. Gęstość zaludnienia w Powiecie Gryfińskim

Rysunek 14. Gęstość zaludnienia w Powiecie Gryfińskim



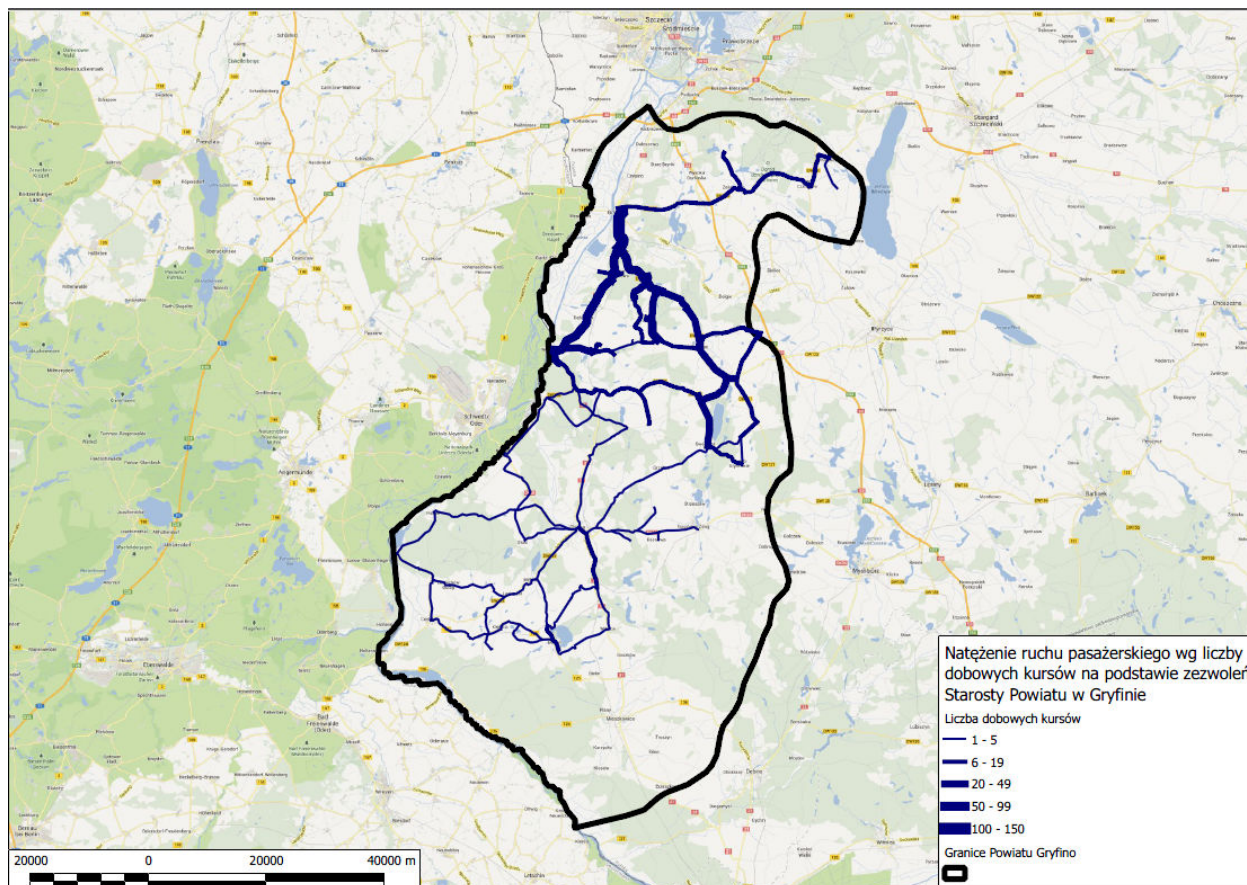
Powyższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w Powiecie Gryfińskim z rozróżnieniem na poszczególne gminy i miasta wchodzące w skład powiatu. Największa gęstość zaludnienia występuje w miastach powiatu tj. w Gryfinie, gdzie na 1 km² przypada 2254 osoby, a także w Trzcińsko-Zdroju, w którym na 1 km² przypadają 1064 osoby. Każde z miast położone jest na stosunkowo niewielkiej powierzchni tj. 10 km² zajmuje Gryfino, natomiast Trzcińsko-Zdrój zaledwie 2 km². W obydwu przypadkach tak duża gęstość zaludnienia uwarunkowana jest miejską zabudową i niewielką powierzchnią zajmowaną przez każde z miast.

Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminie Stare Czarnowo, na 1 km² przypada tu 25 osób, a także w gminie Widuchowa, gdzie na 1 km² przypadają 27 osób. Jest to uwarunkowane zarówno istniejącą siecią osadniczą w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego jak i powierzchnią zajmowaną przez gminy. Widuchowa jest bardzo rozległą pod względem terytorium gminą, jej powierzchnia wynosi 210 km², natomiast Stare Czarnowo jest najmniejszą gminą pod względem liczby ludności w powiecie tj. 3864 mieszkańców przy stosunkowo dużym terytorium, które jest równe 153 km².

3.3. Linie o największym natężeniu podróży oraz potencjał poszczególnych linii

Na podstawie analizy zezwoleń wydanych przez Starostę Gryfińskiego, Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego i Prezydenta Miasta Szczecina, a także ilości kursów realizowanych przez poszczególne autobusy można określić linie o największym natężeniu podróży.

Mapa 13. Natężenie ruchu pasażerów wg liczby dobowych kursów na podstawie zezwoleń Starosty Powiatu Gryfińskiego



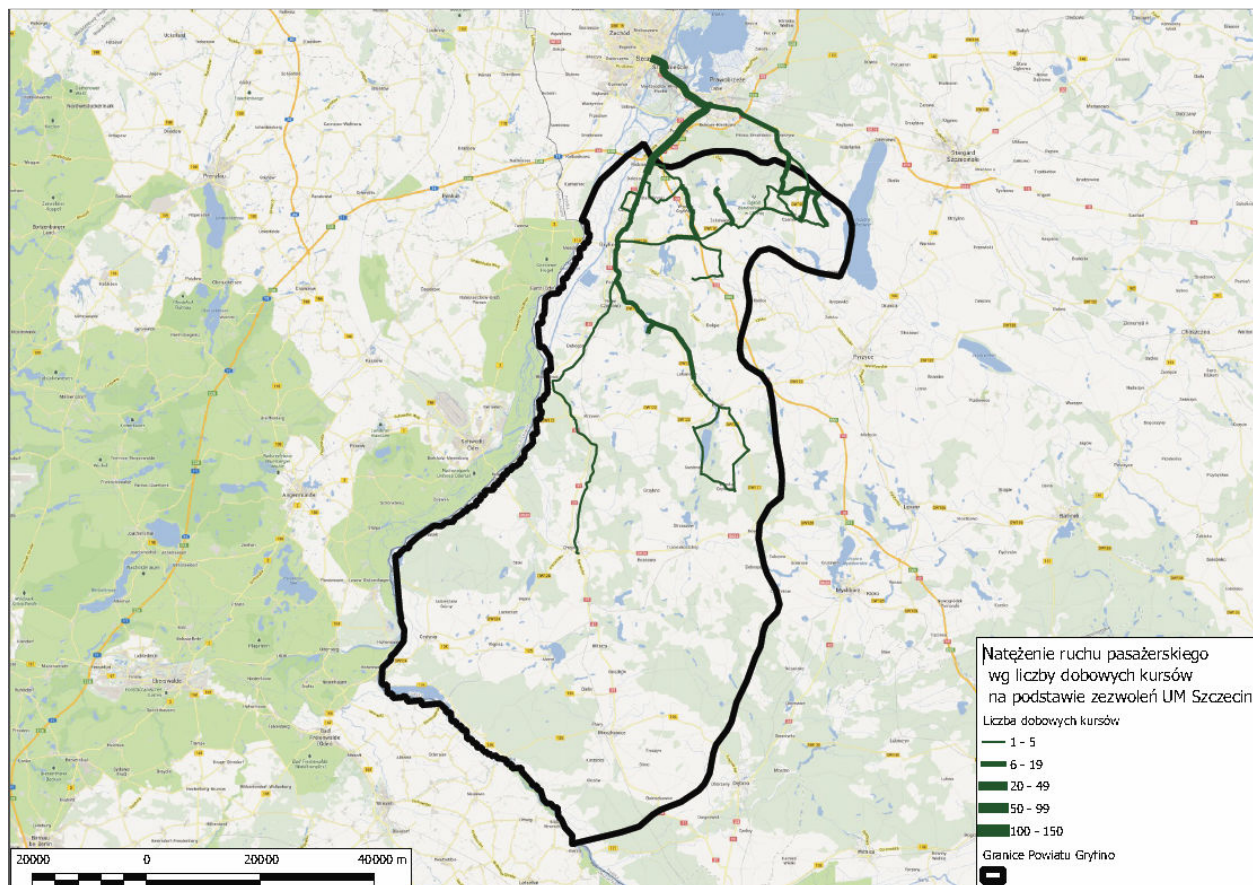
- **Linia: Gryfino-Pniewo-Lubanowo-Banie-Swobnica**

Natężenie podróży na tej linii jest spowodowane przebiegiem trasy przez stolicę powiatu tj. miasto Gryfino, w którym to zlokalizowany jest Urząd Miasta jak i Starostwo Powiatowe. W mieście rozwinięty jest sektor usług, co powoduje, że jest to linia uczęszczana przez osoby mieszkające zarówno w okolicznych miejscowościach jak i na terenie miasta. Należy pamiętać, że na terenie Gryfina zlokalizowanych jest 5 szkół i 5 przedszkoli, które stanowią cel podróży uczniów i nauczycieli. Ważnym przystankiem na trasie tej linii jest wieś Pniewo, która sąsiaduje z Zespołem Elektrowni Dolna Odra, która jest największym przedsiębiorstwem w powiecie. Natomiast końcowym przystankiem jest miejscowość Swobnica, z której mieszkańcy dojeżdżają do szkół i zakładów pracy. Wyżej wymienione czynniki warunkują dużą liczbę podróży na linii.

- **Linia: Gryfino Centrum-Dolna Odra przy DK 31-Widuchowa-Lubicz**

Duża liczba podróżnych na tej linii jest wynikiem bezpośredniego połączenia, które prowadzi przez dwie gminy tj. Gryfino i Widuchowa i łączy je z największym miastem znajdującym się na terenie powiatu tj. Gryfinem. Linia ta jest oblegana przez respondentów, którzy dojeżdżają nią do pracy, gdyż na terenie gminy Widuchowa głównym źródłem utrzymania jest praca w gospodarstwach rolnych. Istotnym przystankiem na tej linii jest Zespół Elektrowni Dolna Odra, który jest największym zakładem pracy na terenie powiatu. Należy pamiętać też, że dużą część podróżujących na tej linii stanowią uczniowie dojeżdżający do szkół zlokalizowanych na terenie Gryfina.

Mapa 14. Natężenie ruchu pasażerów wg liczby dobowych kursów na podstawie zezwoleń Prezydenta Miasta Szczecina



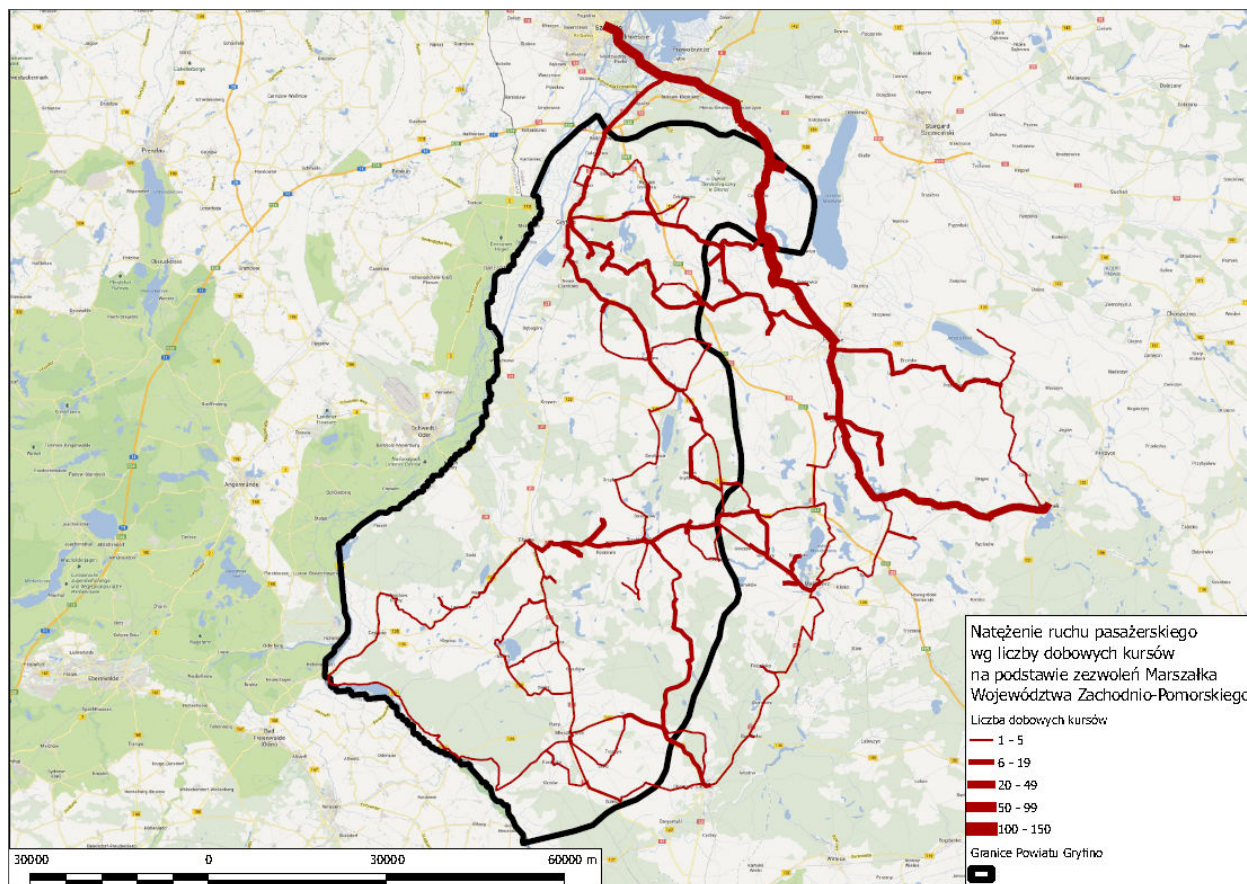
- **Linia: Szczecin-Stare Czarnowo-Pyrzyce**

Na tej linii podobnie jak na wcześniej wskazanych duża liczba podróżnych jest wynikiem bezpośredniego połączenia, które przebiega przez miasto Pyrzyce, będące stolicą sąsiedniego powiatu, a następnie przez miejscowość Stare Czarnowo, która jest siedzibą gminy i łączy je ze stolicą województwa tj. Szczecinem. Linia ta jest oblegana przez respondentów, którzy dojeżdżają nią do pracy, gdyż na terenie gminy Stare Czarnowo jedynym źródłem dochodu jest praca w gospodarstwach rolnych. Trasa ma charakter tranzytowy.

- **Linia: Szczecin D.A.-Gryfino-Dolna Odra**

Natężenia podróży na tej linii spowodowane jest bezpośrednim połączeniem ze stolicą województwa tj. Miastem Szczecin przez stolicę powiatu tj. Gryfino do Elektrowni Dolna Odra, która jest największym pracodawcą w powiecie Gryfińskim. Pasażerowie dojeżdżają do Elektrowni zarówno z miasta Szczecina, z miejscowości położonych na trasie do Gryfina, z samego Gryfina, a także z miejscowości znajdujących się na trasie z Gryfina do Elektrowni. Jest to linia o największym znaczeniu dla osób pracujących, a także mieszkańców poszczególnych miejscowości znajdujących się na trasie autobusu, którzy korzystają z niej kiedy wybierają się do Gryfina czy Szczecina w celu zrobienia zakupów, załatwienia spraw urzędowych jak i wizyt u lekarza.

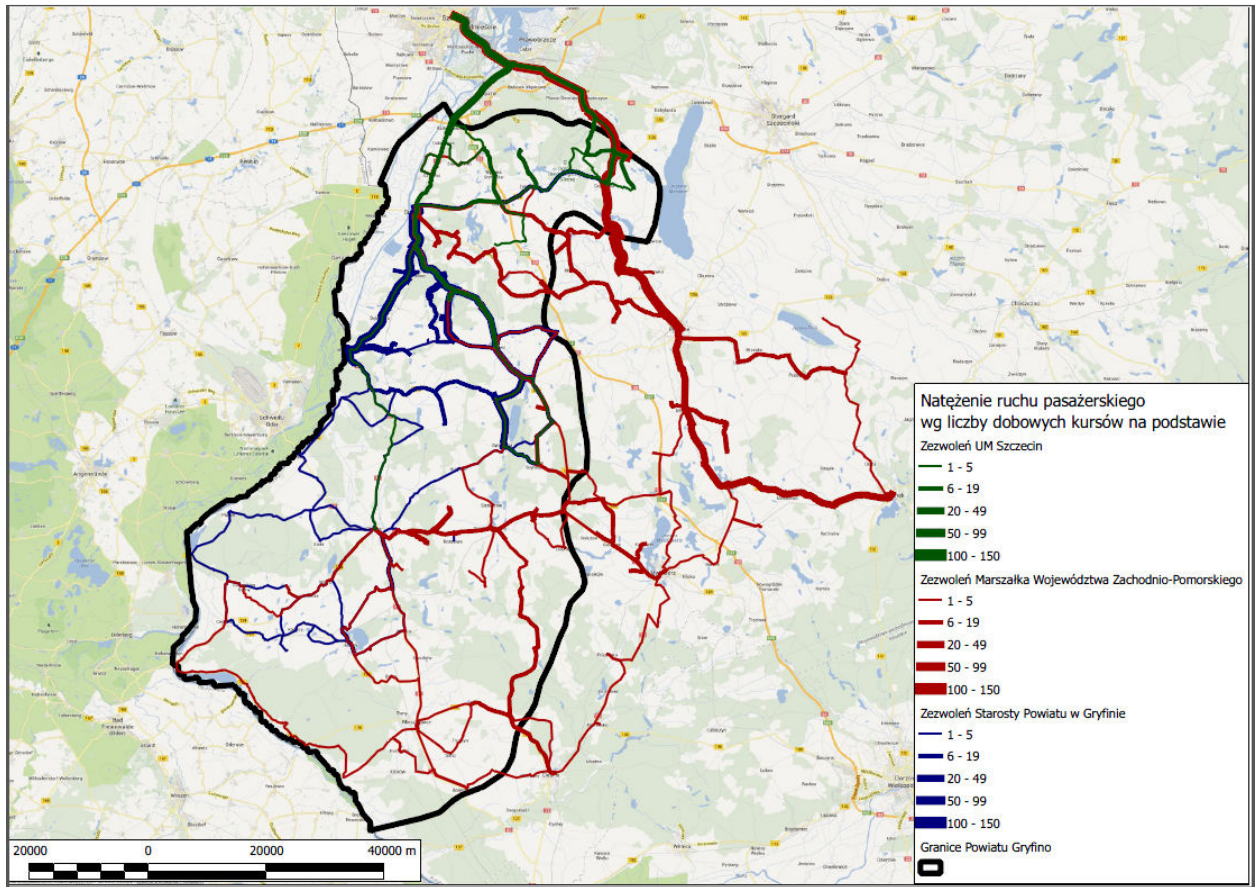
Mapa 15. Natężenie ruchu pasażerów wg liczby dobowych kursów na podstawie zezwoleń Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego



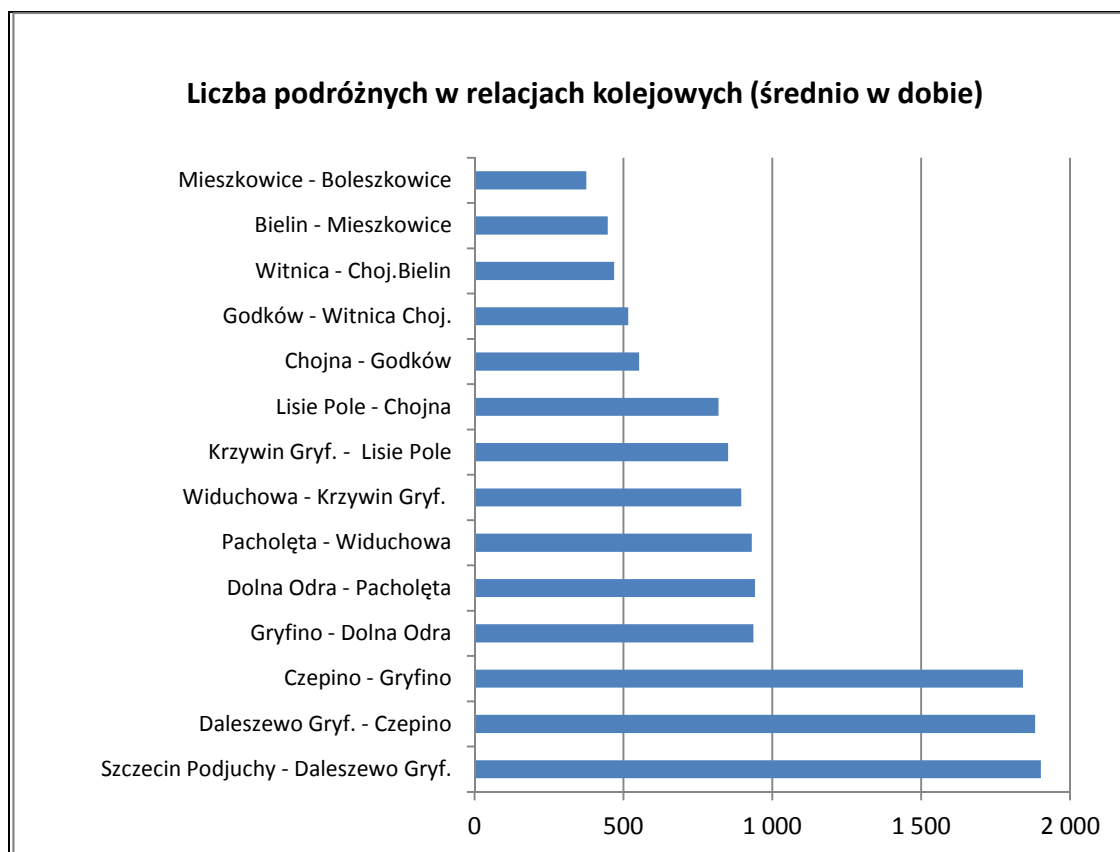
- **Linia: Szczecin-Lipiany-Barlinek**

Natężenie podróży na tej linii spowodowane jest bezpośrednim połączeniem pomiędzy stolicą województwa tj. Szczecinem, a trzema powiatami tj. Myśliborskim, Pyrzyckim i Gryfińskim. Dużą liczbę podróży na tej trasie stanowią pracownicy dojeżdżający do zakładów pracy zlokalizowanych na terenie Szczecina a także uczniowie dojeżdżający do szkół zlokalizowanych w poszczególnych miejscowościach. Trasa ma charakter tranzytowy.

Mapa 16. Natężenie ruchu pasażerów wg liczby dobowych kursów na podstawie zezwoleń Starosty Powiatu Gryfińskiego, Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego i Urzędu Miasta Szczecin



Rysunek 15. Liczba podróży w relacjach kolejowych

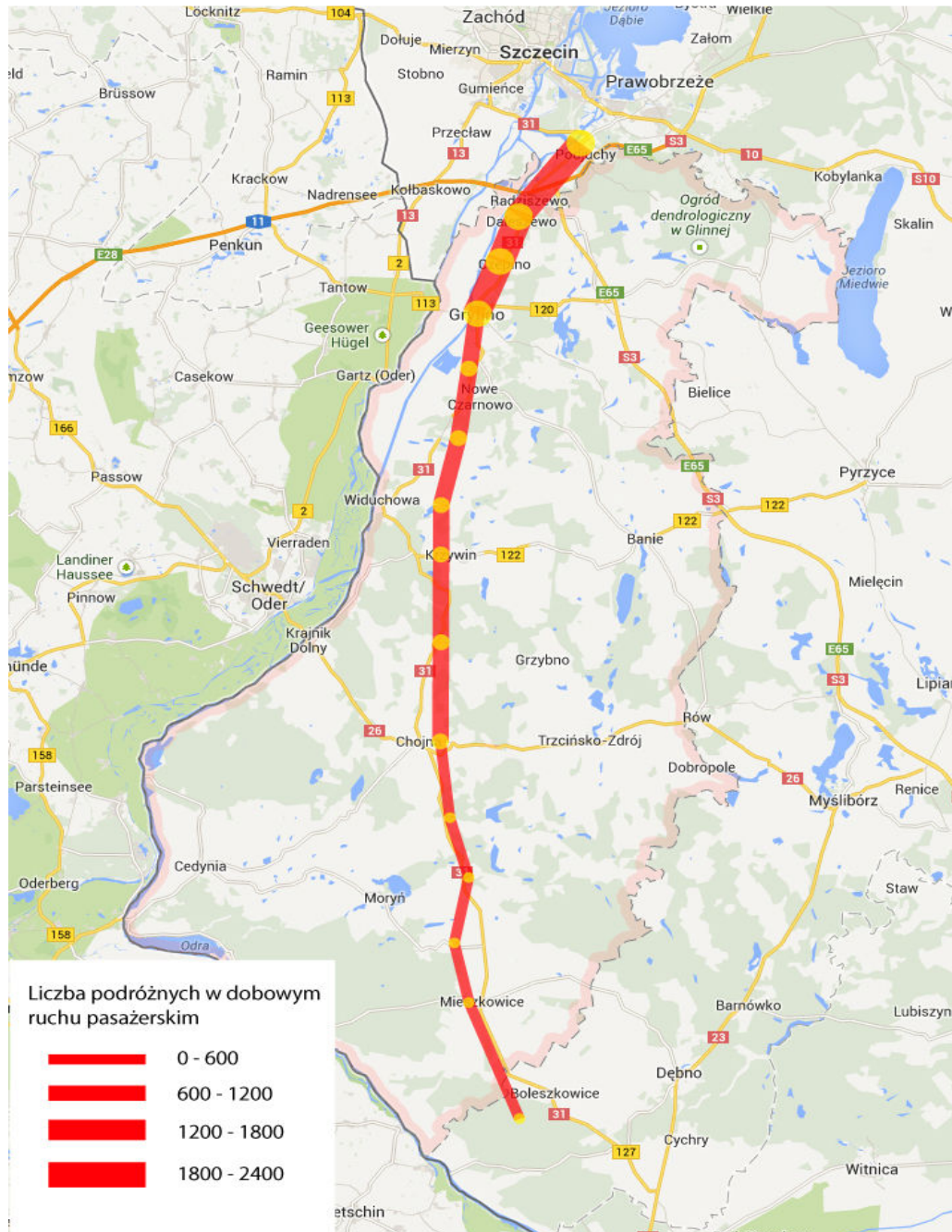


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Przewozów Regionalnych

Analizując dane zgromadzone podczas badań napełnień pociągów (styczeń 2013 r.) można stwierdzić, że największy ruch pasażerski odbywa się w relacji Szczecin- Podjuchy- Gryfino i Gryfino- Chojna. Z powyższych danych wynika również, że największy ruch przesiadkowy jest w Gryfinie i Chojnie, które są naturalnymi węzłami przesiadkowymi. Przemyślana integracja komunikacji intermodalnej może uczynić z tych dworców modelowe węzły przesiadkowe.

Powyższa analiza formułuje dwie rekomendacje: utworzenie dwóch węzłów przesiadkowych (Gryfino, Chojna) i zharmonizowanie rozkładów jazdy autobusów i pociągów na stacjach kolejowych.

Mapa 17. Wielkość napętnień w pociągach kolei Przewozy Regionalne



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Przewozów Regionalnych

3.4. Obszary wymagające interwencji

Na terenie powiatu występują obszary wymagające interwencji w zakresie dowozu w okresie wakacyjnym tj. Moryń, Cedynia, Trzcińsko-Zdrój, Mieszkowice. Należy podjąć działania, aby wyżej wskazane obszary posiadały połączenie w ciągu całego roku.

Wyżej wymienione obszary charakteryzują się dużą gęstością zaludnienia, tj. Moryń 294 osoby/km², Cedynia 1009 osób/km², Trzcińsko-Zdrój 1064 osoby/km², Mieszkowice 763 osoby/km². Transport publiczny ma istotne znaczenie dla wskazanych obszarów, dlatego też jego sprawne funkcjonowanie przez cały rok na tych obszarach jest jednym z podstawowych warunków bytowania mieszkańców. Ponadto na obszarze wskazanych miejscowości występują obiekty użyteczności publicznej do których dostęp w ramach komunikacji publicznej musi zostać zapewniony. Dodatkowo na terenie miejscowości zlokalizowane są liczne zakłady pracy co jest kolejnym argumentem dla objęcia tych obszarów całoroczną komunikacją publiczną.

Należało by również zapewnić połączenie autobusowe Banie-Chojna, z uwagi na postulaty zgłaszane przez mieszkańców.

Utworzenie połączenia autobusowego na wyżej wskazanej linii ma duże znaczenie dla mieszkańców gminy Banie, umożliwi im to dotarcie do innych miejscowości w których zlokalizowane są zakłady pracy, szkoły i pozostałe obiekty użyteczności publicznej. Utworzenie połączenia wpłynie również na poprawę sytuacji materialnej mieszkańców gminy.

Powyższe połączenie może mieć charakter użyteczności publicznej dla jednostek samorządu terytorialnego szczebla gminnego ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów - na podstawie zawartego porozumienia dotyczącego powierzenia wybranemu podmiotowi organizacji publicznego transportu zbiorowego lub poprzez utworzenie związku międzygminnego. W takim przypadku linia ta będzie linią użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich.

Tereny wymagające interwencji to miejscowości, w których znajduje się urząd gminy, pozbawione jakichkolwiek połączeń z siedzibą starostwa w Gryfinie. Nie występują one na terenie powiatu (z wyjątkiem okresu wakacyjnego).

Odnosząc się do problematyki obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu należy pamiętać, że rolą i zadaniem powiatu jest zapewnienie dowozu osób na trasach łączących miejscowość, w której znajduje się siedziba starostwa z poszczególnymi miejscowościami, w których znajdują się siedziby gmin.

W gestii powiatu nie leży zapewnienie dowozu uczniów do szkół czy pozostałych miejscowości w gminie.

Te zadania leżą w zakresie kompetencji poszczególnych gmin wchodzących w skład powiatu.

W powiecie gryfińskim brak jest obszarów wymagających interwencji w zakresie dowozu (z wyjątkiem okresu wakacyjnego), których zapewnienie leżałoby w gestii starostwa powiatowego.

Powiązania poszczególnych siedzib gmin z ośrodkiem centralnym tj. Gryfinem za pomocą linii autobusowych wpływają na dostępność wszelkiego rodzaju usług oraz wiążą się z możliwością dojazdu do miejsc pracy oraz miejsc użyteczności publicznej, a więc mobilnością społeczności omawianego obszaru. Dostępność komunikacyjną należy również pojmować jako możliwość bezpośredniego dotarcia komunikacją publiczną do jednostek terytorialnych- w tym przypadku siedzib gmin znajdujących się w poszczególnych częściach powiatu. Omawiana tu dostępność komunikacyjna przekłada się na rozwój poszczególnych obszarów, a także upowszechnia dostęp do dóbr i usług, które są podstawą egzystencji społeczności lokalnej oraz pozwalają na redukcję zatrudnienia w rolnictwie.

3.5. Prognoza demograficzna

Na podstawie prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ludności w Powiecie Gryfińskim w roku 2015 ulegnie spadkowi. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosiła 8132, co stanowi spadek o 170 osób w stosunku do roku 2012. Podobnie ma się sytuacja, jeśli chodzi o liczbę kobiet, która zmniejszy się o 235 osób. W 2015 kobiet w wieku 0-17 będzie zaledwie 7685. Liczba mężczyzn w wieku 18-44 spadnie o 422 osoby i będzie wynosić 17128. Natomiast liczba kobiet dla tej samej grupy wiekowej spadnie zaledwie o 152 i będzie wynosić 16167. Dla grupy wiekowej 45-64 wśród mężczyzn spadek wyniesie 998. Liczba mężczyzn w roku 2015 będzie wynosić 11217. Liczba kobiet dla grupy wiekowej 45-59 spadnie o 754 i w roku 2015 będzie wynosić 8448. Liczba mężczyzn w wieku 65+ wzrośnie o 703 osoby i w roku 2015 będzie wynosić 4443 osób. Wzrost nastąpi również wśród grupy kobiet w wieku 60+ i będzie on równy 761. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 9682. Już na podstawie dwóch pierwszych prognoz można zauważyć postępujące starzenie się społeczeństwa, a także ponad dwukrotną przewagę kobiet w wieku 60+ nad mężczyznami.

Zgodnie z prognozą w 2020 teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 82247 osób. Można zauważyć spadek w porównaniu do roku 2012 o 1856 osób. Liczba mężczyzn w wieku 0-17 będzie wynosić 7992, co stanowi spadek o 3,7% natomiast liczba kobiet w tym samym wieku będzie równa 7558, co stanowi spadek o 3,8%. Dla grupy wiekowej 18-44 liczba mężczyzn będzie wynosiła 16054, a kobiet 16446, co stanowi kolejno spadek o 8,5% i 7,7%. Liczba mężczyzn i kobiet dla grupy wiekowej 45-64 i 45/59 będzie kolejno wynosić 11929 i 7895, co stanowi następująco spadek o 13,2% i 14,2%. Liczba mężczyzn w wieku 65+ będzie wynosić 5862, a liczba kobiet w wieku 60+ będzie równa 11222. Obydwie wartości stanowią kolejno wzrost o 56,7% i 25,8%. Na podstawie tej prognozy jeszcze wyraźniej można zaobserwować zachodzący tu proces starzenia się społeczeństwa.

Prognoza na rok 2030 przewiduje spadek liczby mężczyzn w wieku 0-17 o 16,2% w porównaniu do roku 2012 i dla tej samej grupy wiekowej spadek liczby kobiet o 15,9%. Spadek jest prognozowany również dla grupy mężczyzn o 26,2% i grupy kobiet o 25,5% w wieku 18-44. Dla liczby mężczyzn w wieku 45-64 przewiduje się spadek o 5,6%, a dla liczby kobiet w wieku 45-59 przewidywany wzrost wyniesie 1,7%. Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 65+ zapowiada wzrost o 93,9%, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 36,6%. W porównaniu do roku 2012 średni wzrost osób w wieku 60+/65+ wyniesie 65,3% co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Potencjał poszczególnych linii można określić, jako popyt i podzielić go na efektywny i potencjalny.

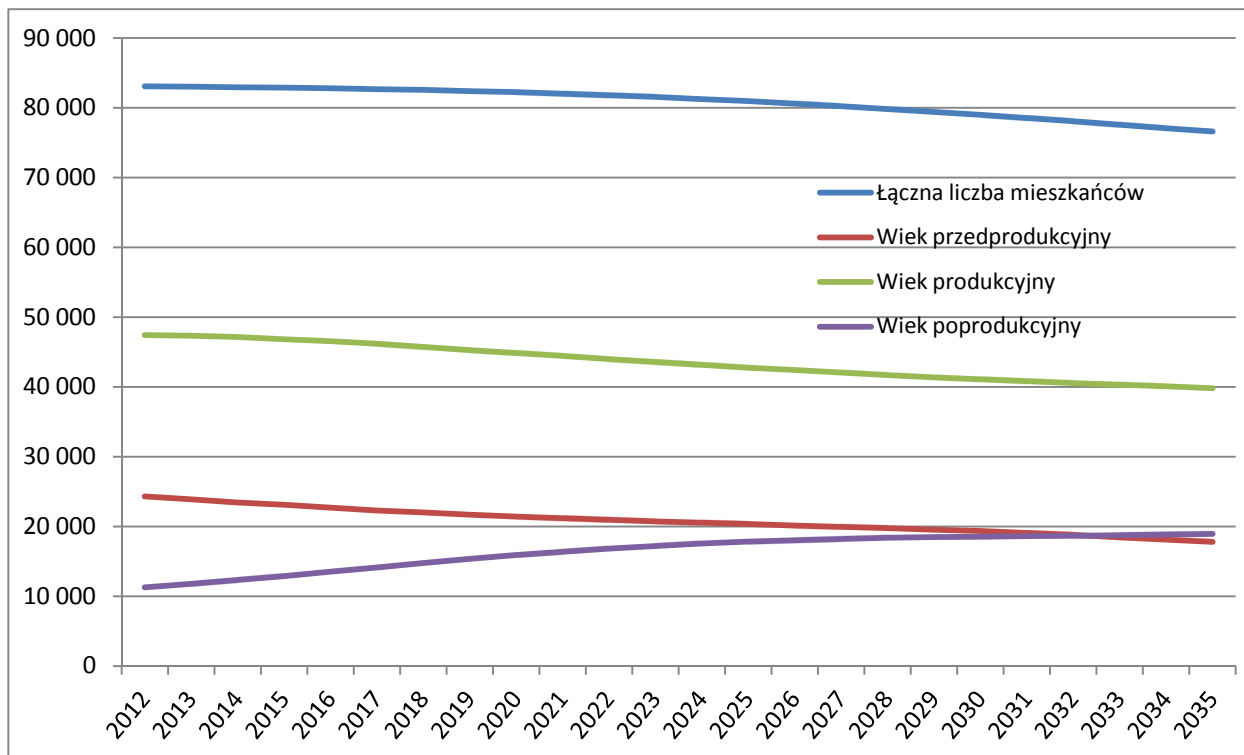
- **Popyt efektywny**- zaspokajanie potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru
- **Popyt potencjalny**- całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji miejskiej.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność Powiatu Gryfińskiego do roku 2035 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- Uczniowie i studenci: 0-24 lata
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Rysunek 16. Prognoza ludności wg grup produkcyjnych na lata 2013-2035



Podsumowując powyży wykres otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Województwo Zachodniopomorskie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2012 ma medianę różną od krajowej, która wyniosła 38,8 lat. Wiek środkowy (mediana), mówiący o tym, że połowa ludności osiągnęła dany wiek, a druga połowa ten wiek już przekroczyła, w województwie zachodniopomorskim z roku na rok jest coraz wyższy. Mediana wieku kobiet w 2012 r. dla województwa zachodniopomorskiego wyniosła 40,8 lat (w 2011 r.- 40,5 lat), a

mężczyzn 37,5 lat (w 2011 r.-37,1 lat). Mieszkańcy miast byli starsi, ich wiek środkowy w omawianym roku wyniósł 40,2 lat, na wsi-36,6 lat.

Wydłużanie się przeciętnego trwania życia oraz wieku środkowego (mediana) ludności, również świadczą o starzeniu się mieszkańców województwa.

Prognozy ludności są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- Populacja w wieku produkcyjnym (18-59/64) zmniejszy się.
- Nastąpi wzrost ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza.
- Zmniejszenie podaży rąk do pracy proporcjonalnie zmniejszy popyt na usługi transportu publicznego.
- W wyniku spadku dzietności zmniejszy się liczba młodych pasażerów na liniach kursujących ze wsi do miast, a także na liniach dowożących dzieci do szkoły.
- Liczba pasażerów na liniach kursujących do Szczecina nie powinna ulec zmianie z uwagi na istotne znaczenie tego miasta dla mieszkańców powiatu.
- Liczba pasażerów na liniach kursujących do Zespołu Elektrowni Dolna Odra nie powinna ulec zmianie mimo prognozowanego spadku liczby ludności w powiecie, ponieważ Elektrownia jest największym pracodawcą na terenie powiatu i nawet niekorzystne zmiany demograficzne nie zmienią natężenia liczby pasażerów na tych trasach.

Podsumowując, skutkiem tych zmian demograficznych będzie:

- Zmniejszenie liczby biletów ulgowych dla osób uczących się.
- Wzrost liczby osób w wieku emerytalnym spowoduje większe zapotrzebowanie na bilety ulgowe/darmowe przejazdy dla tej grupy społeczeństwa.
- Linie pomiędzy miastem Gryfino, a Zespołem Elektrowni Dolna Odra, jak również miastem Szczecin nie powinny zmniejszyć liczby kursów gdyż stanowią one środek transportu dla osób pracujących w przedsiębiorstwie.
- Ogólna liczba kursów w powiecie nie powinna zostać zmniejszona, nawet, jeśli bierzemy pod uwagę najbardziej negatywny wariant prognozy demograficznej. Zmniejszenie liczby kursów spowoduje spadek sprzedaży biletów, a co za tym idzie dochodów poszczególnych przewoźników i przyczyni się do tego, że mieszkańcy powiatu zrezygnują z komunikacji publicznej i przesiądą się do samochodów, a poszczególne linie staną się nierentowne, co poskutkuje ich zamknięciem i spowoduje, że mniej majątni mieszkańcy powiatu, nie posiadający samochodu nie będą mieli jak dojechać do miejsc użyteczności publicznej takich jak: szpitale, szkoły, urzędy czy centra handlowe.

3.6. Infrastruktura przystankowa

W 2013 roku w Powiecie Gryfińskim zlokalizowane były 354 przystanki przy drogach powiatowych, z których korzystają autobusy przewoźników posiadających zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów pasażerskich wydane przez Starostę Powiatu Gryfińskiego i inne organy władzy samorządowej sąsiednich jednostek administracji terenowej.

Najwięcej przystanków funkcjonuje w gminie Gryfino (75), w gminie Chojna (59) i w gminie Trzcińsko-Zdrój (48). Najmniejszą liczbę przystanków posiada gmina Cedynia (18).

Wszelkie dane dotyczące liczby i rozmieszczenia przystanków w Powiecie Gryfińskim zostały sporządzone na podstawie Projektu uchwały Rady Powiatu w Gryfinie w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem jest Powiat Gryfiński, warunków i zasad korzystania oraz stawek opłat za korzystanie z tych przystanków.

Tabela 15. Przystanki w Powiecie Gryfińskim

L.p.	Gminy Powiatu Gryfińskiego	Ludność	Liczba przystanków przy drogach powiatowych	Liczba mieszkańców gminy na 1 przystanek
1.	Banie	6599	41	161
2.	Cedynia	4478	18	249
3.	Chojna	14077	59	239
4.	Gryfino	32138	75	428
5.	Mieszkowice	7477	26	288
6.	Moryń	4433	26	171
7.	Stare Czarnowo	3850	35	110
8.	Trzcińsko-Zdrój	5683	48	118
9.	Widuchowa	5611	26	216
Razem		84346	354	239

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego

Wskaźnik liczby mieszkańców gminy przypadającej na jeden gminny przystanek ilustruje dostępność mieszkańców poszczególnych gmin do sieci infrastruktury transportu publicznego. Najmniejsza liczba osób na przystanek przypada w gminach Trzcińsko-Zdrój (118) i Stare Czarnowo (110). Najwięcej mieszkańców przypada na jeden przystanek w gminie Mieszkowice (288) i gminie Gryfino (428).

Pewną próbą oszacowania intensywności autobusowego ruchu pasażerskiego, a także dostępności do infrastruktury drogowej jest liczba kursów dobowych realizowanych przez autobusy wykonujące przewozy regularne na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego na wszystkich przystankach w danej miejscowości. **Analiza ta dotyczy transportu pasażerskiego realizowanego na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego.**

Miejscowości nie posiadające gminnych identyfikatorów statystycznych zostały włączone do sąsiedniej większej miejscowości w tym samym powiecie (np. Piaskowo do Piaseczna, Kuropatniki do Krzymowa, Wilkoszyce do Chojny, Pastuszka do Krzypnicy, Babinek do Lubanowa, Gajki do Steklina, Zaborze do Włodkowic, Skotnica do Nowego Objezierza, Lubiczyn do Widuchowej i Tarnogórki do Lubicza).

Tabela 16. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Gryfińskim

L.p.	Gminy Powiatu Gryfińskiego	Ludność	Liczba dobowych kursów na 1 przystanku	Liczba mieszkańców / Liczba kursów dobowych na 1 przystanku
1.	Banie	6599	568	11,6
2.	Cedynia	4478	31	144,5
3.	Chojna	14077	90	156,4
4.	Gryfino	32138	1537	20,9
5.	Mieszkowice	7477	0	0
6.	Moryń	4433	44	100,8
7.	Stare Czarnowo	3850	130	29,6
8.	Trzcińsko-Zdrój	5683	66	86,1
9.	Widuchowa	5611	571	9,8

Największa liczba autobusów w ciągu doby zatrzymuje się na przystankach w gminie Gryfino. Kolejne gminy pod względem liczby autobusów zatrzymujących się na przystankach to Widuchowa i Banie. Druga co do wielkości gmina w powiecie tj. Chojna charakteryzuje się niewielką liczbą kursujących autobusów. Jest to wynikiem tego, iż gmina posiada połączenie kolejowe i usytuowana jest na trasie kursów między powiatowych. Najrzadziej w ciągu dnia autobusy komunikacji publicznej przyjeżdżają na przystanki w gminie Moryń i gminie Cedynia. Komunikacja publiczna funkcjonująca na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego nie funkcjonuje na terenie gminy Mieszkowice.

Jeśli odniesiemy ten wskaźnik kursoprzystanków do liczby mieszkańców to okaże się, że największa ich liczba znajduje się w jednej z najludniejszych gmin Chojna, a także gminie Cedynia, Moryń i Trzcińsko-Zdrój. Oznacza to, że w tych gminach występuje najmniejsza podaż transportu pasażerskiego.

3.7. Zapotrzebowanie na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w perspektywie do 2025 roku

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajdą w strukturze społecznej mieszkańców województwa w ciągu najbliższych 12 lat.

Poniższa tabela pokazuje, jak kształtować się będzie ludność Powiatu Gryfińskiego w bieżącym roku. Na potrzeby tego opracowania skorzystano z danych Głównego Urzędu Statystycznego, a także przyjęto stosowne podziały wiekowe, które odpowiadają grupom sprzedaży biletów (normalne, ulgowe, emeryckie). Co za tym idzie mają one odpowiadać grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- Uczniowie i studenci: 0-24 lata
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Tabela 17. Liczba ludności według grup wiekowych w Powiecie Gryfińskim w 2013 roku

Przedział wiekowy	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
0-24	23 888	12 279	11 609
25-60/25-65	47 560	25 331	22 229
60+/65+	11 785	3 413	8 372

Obecna liczba ludności determinuje popyt na usługi transportu publicznego w Powiecie Gryfińskim. Na podstawie tabeli można zaobserwować przewagę mężczyzn w wieku produkcyjnym nad kobietami, która wynosi 3102 osoby. Natomiast w wieku poprodukcyjnym widać przewagę kobiet nad mężczyznami, która wynosi 4959. Liczba dzieci, osób uczących się i studentów jest proporcjonalna dla obu płci.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność Powiatu Gryfińskiego do roku 2025 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Tak jak we wcześniejszych rozdziałach przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

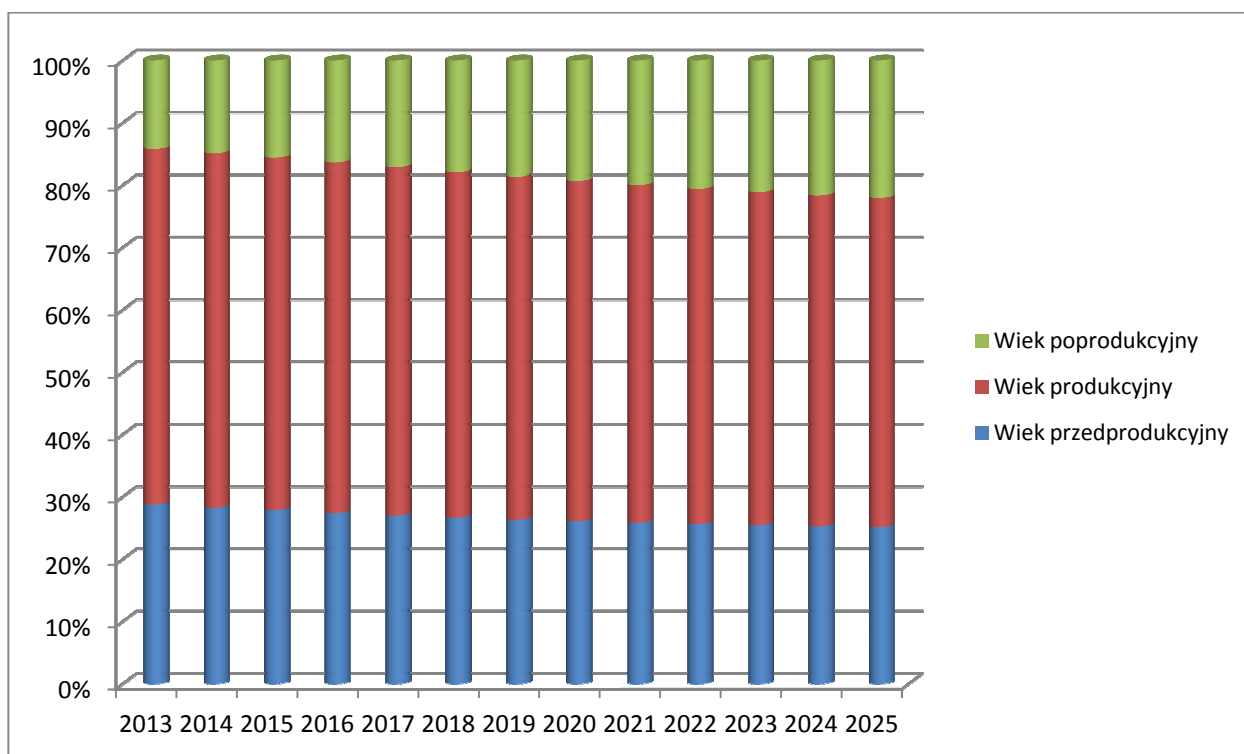
- Uczniowie i studenci: 0-24 lata
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Tabela 18. Liczba ludności według grup wiekowych w Powiecie Gryfińskim

Przedział wiekowy	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
0-24	20 364	10 506	9 858
25-60/25-65	43 138	22 850	20 288
60+/65+	17 853	6 419	11 434

W 2025 roku zgodnie z prognozami spadek liczby ludności w wieku 0-24 wyniesie 14,8% w porównaniu do roku 2013. Dla grupy ludności w wieku produkcyjnym w 2025 roku również prognozowany jest spadek, który wyniesie 9,3% w stosunku do roku bieżącego. Natomiast dla ludności w wieku poprodukcyjnym przewiduje się wzrost o 51,5% w porównaniu do roku obecnego.

Rysunek 17. Prognoza ludności dla Powiatu Gryfińskiego od 2013 do 2025 roku



Na podstawie prognoz liczba osób uczących się w szkołach gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych na terenie Powiatu Gryfińskiego w poszczególnych latach będzie wynosiła w:

- 2014 roku: **5 432**
- 2015 roku: **5 222**
- 2016 roku: **5 036**

- 2017 roku: **4 873**
- 2018 roku: **4 731**
- 2019 roku: **4 626**
- 2020 roku: **4 624**
- 2021 roku: **4 644**
- 2022 roku: **4 694**
- 2023 roku: **4 824**
- 2024 roku: **4 930**
- 2025 roku: **5 043**

Według GUS w Szczecinie dla młodzieży uczącej się na terenie Powiatu Gryfińskiego prognozuje się spadek aż do roku 2020. Pociągnie to za sobą konieczność likwidacji pojedynczych klas i oddziałów w gimnazjach, liceach oraz technikach, co będzie skutkowało kilkunastoprocentowym zmniejszeniem popytu na przewozy szkolne. Sytuacja ulegnie poprawie od 2021 roku, jednakże liczba młodzieży nie wzrośnie do poziomu z 2013 roku, co spowoduje konieczność trwałą konieczność zmniejszenia liczby kursów autobusów przewożących dzieci do szkół.

Na podstawie prognoz liczba ludności studiującej na terenie Powiatu Gryfińskiego w poszczególnych latach będzie wynosiła w:

- 2014 roku: **8 174**
- 2015 roku: **7 897**
- 2016 roku: **7 622**
- 2017 roku: **7 353**
- 2018 roku: **7 022**
- 2019 roku: **6 717**
- 2020 roku: **6 438**
- 2021 roku: **6 173**
- 2022 roku: **5 978**
- 2023 roku: **5 732**
- 2024 roku: **5 597**
- 2025 roku: **5 457**

Według GUS w Szczecinie na terenie Powiatu Gryfińskiego prognozuje się spadek ogólnej liczby studentów. Będzie to skutkowało mniejszą ilością osób podróżujących koleją i autobusami do Szczecina. Spowoduje to także zmniejszenie refundacji dla przewoźnika za bilety ulgowe, które musi zwracać organizator transportu w Powiecie.

Na podstawie prognoz liczba ludności pracującej na terenie Powiatu Gryfińskiego w poszczególnych latach będzie wynosiła w:

- 2014 roku: **44 626**
- 2015 roku: **44 443**
- 2016 roku: **44 184**
- 2017 roku: **43 802**
- 2018 roku: **43 506**
- 2019 roku: **43 151**
- 2020 roku: **42 803**
- 2021 roku: **42 454**
- 2022 roku: **42 099**
- 2023 roku: **41 763**
- 2024 roku: **41 388**
- 2025 roku: **41 063**

Według GUS w Szczecinie na terenie Powiatu Gryfińskiego prognozuje się spadek liczby osób pracujących. Będzie to skutkowało mniejszą ilością osób podróżujących głównie autobusami do miejsc pracy zlokalizowanych na terenie powiatu i poza nim. Jednakże zmniejszenie liczby podróży na liniach nie powinno skutkować zmniejszaniem ilości kursów w ciągu doby, lub też likwidacją nierentownych linii. Takie decyzje spowodują, że osoby pracujące nie mogąc dojechać na czas do pracy będą przesiadać się do samochodów, co w efekcie doprowadzi do zmniejszenia opłacalności kursów i ich likwidacji. Będzie to niekorzystne nie tylko dla osób pracujących, których nie stać lub którym nie opłaca się podróż samochodem, ale też dla pozostałej części ludności, która podróżuje komunikacją publiczną do szkoły, na zakupy do lekarza lub urzędu.

Na podstawie prognoz liczba ludności w wieku emerytalnym na terenie Powiatu Gryfińskiego w poszczególnych latach będzie wynosiła w:

- 2014 roku: **12 341**
- 2015 roku: **12 913**
- 2016 roku: **13 520**

- 2017 roku: **14 159**
- 2018 roku: **14 780**
- 2019 roku: **15 390**
- 2020 roku: **15 905**
- 2021 roku: **16 405**
- 2022 roku: **16 841**
- 2023 roku: **17 227**
- 2024 roku: **17 574**
- 2025 roku: **17 853**

Według GUS w Szczecinie na terenie Powiatu Gryfińskiego prognozuje się wzrost liczby osób w wieku emerytalnym w porównaniu do roku 2014 aż o 44,6%. Będzie to skutkowało większą ilością osób podróżujących na liniach do ośrodków miejskich. Wynikiem takiej sytuacji demograficznej będą również większe dopłaty do biletów ulgowych dla emerytów, co jest istotne dla organizatora transportu w Powiecie. W odpowiedzi na taką sytuację demograficzną najważniejsze będzie utrzymanie dotychczasowej siatki połączeń, aby ludzie starsi mieli swobodny dojazd do szpitali i ośrodków zdrowia, do miejsc użyteczności publicznej, a także do obiektów handlowych.

Czynniki, które będą wpływały na wielkość przewozów w tym przewozów o charakterze użyteczności publicznej można podzielić na dwie grupy: zewnętrzne i wewnętrzne.

Do czynników wewnętrznych należy przede wszystkim wielkość przewożonych obecnie pasażerów oraz jakość oferty przewoźników dla pasażerów. Wielkość pasażerskich przewozów na terenie powiatu Gryfińskiego w roku 2012 przedstawiała się następująco:

Tabela 19. Ilość pasażerów przewiezionych na terenie Powiatu Gryfińskiego w 2012 r.

Na podstawie biletów jednorazowych			Na podstawie biletów miesięcznych			RAZEM
PKS w Szczecinie	PKS w Myśliborzu	Ber-Trans	PKS w Szczecinie	PKS w Myśliborzu	Ber-Trans	
120 181	5 939	99 483	2 135	44 864	2 218	274 820

Źródło: Zbiorcza analiza sytuacji rynkowej w zakresie przewozów osób w Powiecie Gryfińskim w roku 2012.

Przy określaniu wielkości przewozów w okresie do 2025 roku zakładamy, że jakość oferty nie będzie się pogarszała, ale stopniowo poprawiała. Taka sytuacja wynika z dużego wsparcia Unii Europejskiej we współfinansowaniu projektów infrastrukturalnych. Dlatego jakość przewozów powinna się poprawiać, co może skutkować większym zainteresowaniem pasażerów szczególnie kołowym transportem publicznym. W związku z tym do określania wielkości potoków pasażerów do roku 2025 przyjęto założenie, że czynniki wewnętrzne będą wpływały neutralnie na tą wielkość, ponieważ poprawa oferty nie spowoduje dalszego odpływu pasażerów. Jednakże należy pamiętać, że finansowanie przewozów pochodzi głównie ze środków własnych jednostki oraz ze środków budżetu państwa.

Natomiast do czynników zewnętrznych należy przede wszystkim rozwój motoryzacji, a w tym szczególnie ilość posiadanych samochodów oraz liczba mieszkańców, co jest prezentowane poniżej:

Tabela 20. Prognoza liczby samochodów oraz liczby mieszkańców

	2015	2020	2025
Prognoza liczby samochodów (szt.)	43 229	46 773	50 607
Prognoza liczby mieszkańców (osoby)	82 902	82 247	80 964

Źródło: GUS

Biorąc pod uwagę powyższe dane, które pokazują spadek ludności oraz zwiększanie się liczby samochodów wydaje się zasadne przyjęcie również spadku zapotrzebowania na drogowe przewozy pasażerskie. Dlatego dla określenia tego popytu przyjęto założenie jego spadku o 2% w każdym okresie prognozowania.

W związku z powyższym wielkość przewozów pasażerskich w roku 2015 powinna się kształtować na poziomie około 269.324 osób rocznie, w roku 2020 powinno to być około 263.938 osób rocznie, a w 2025 roku 258.659 osób rocznie.

Prognoza kosztów przewozów pasażerskich

Prognoza kosztów przewozów pasażerskich została oparta na analizie przejazdów szkolnych i znacznego udziału osób uczących się w ogólnej liczbie podróżujących komunikacją zbiorową.

W 2012 roku przewoźnicy na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego przewozili dziennie średnio 1224 pasażerów. Młodzież podróżująca na podstawie biletów miesięcznych, szkolnych w liczbie 552 średnio dziennie stanowiła 45% wszystkich korzystających z usług transportu pasażerskiego. Zakładając, że wszyscy przewoźnicy w roku 2012 przewieźli 274.820 pasażerów to można przyjąć, zachowując powyższy wskaźnik udziału, że liczba młodzieży korzystająca z usług transportu publicznego wyniosła 123.938 osób. Przyjmując prognozę spadku liczby młodzieży o 7% w 2025 roku można oszacować ogół młodzieży podróżujących do szkół na poziomie 115.000. Mimo tego spadku praca przewozowa przewoźników wykonujących przewozy regularne osób utrzyma się na dotychczasowym poziomie.

Spadek populacji młodzieży ponadgimnazjalnej może skutkować jedynie zamknięciem oddziałów lub klas w istniejących szkołach, lecz nie spowoduje zamknięcia samych szkół. Dotychczasowa sieć połączeń, między miejscem zamieszkania a szkołą zostanie utrzymana. Obecnie kursy szkolne (S, S1, S2, S3, S4, S5) o długości 261.975 kilometrów stanowią 24, 3% całej pracy przewozowej odbywającej się na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego (1.076.266 kilometrów) w 2012 roku.

Tabela 21. Praca przewozowa odbywająca się na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego w 2012 r.

L.p.	Rodzaj kursu	Przebieg w km	Udział w przewozach %
1.	Wszystkie kursy	1.076.266	75,7
2.	Kursy w dni nauki szkolnej (S, S1, S2, S3, S4, S5)	261.975	24,3

Źródło: Obliczenia własne

Rysunek 18. Praca przewozowa odbywająca się na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego w 2012 r.

Zgodnie z art. 1 ust. 2 Ustawy jednym z ważniejszych elementów organizowania transportu publicznego jest określenie zasad finansowania regularnego przewozu osób w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

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

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

Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, szczególnie w centrach miast, a także, poprzez poprawę, jakości świadczonych usług przez transport publiczny (częstotliwość, punktualność, komfort).

Tak jak już było powiedziane we wcześniejszych rozdziałach obowiązek organizowania i finansowania gminnego transportu publicznego spoczywa na gminie. Natomiast w przypadku transportu publicznego ponad gminnego realizowanego na terenie powiatu jego finansowanie odbywa się na podstawie przychodów ze sprzedaży biletów oraz refundacji z tytułu honorowania biletów ulgowych.

3.8. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową

Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową dotyczą głównie gęstości zaludnienia w Powiecie Gryfińskim. Winna być ona silnie skorelowana z gęstością sieci przystanków autobusowych. Przystanki autobusowe znajdują się we wszystkich gminach Powiatu: najwięcej przystanków znajduje się w gminie Gryfino, gdzie gęstość sieci przystanków na 1 km² (0,29) o 50% przekracza wartość średnią dla Powiatu, wynoszącą 0,19 przystanku na 1 km² (p/km²). Najmniejszą gęstość przystanków ma gmina Cedynia oraz dwie gminy: Mieszkowice i Widuchowa.

Zamieszczona tabela przedstawia szczegółowo dane charakteryzujące w przybliżeniu dostępność infrastruktury komunikacyjnej dla mieszkańców Powiatu Gryfińskiego. W większości przypadków gęstość zaludnienia poszczególnych gmin odpowiada poniekąd gęstości sieci przystankowej (oscyluje wokół 1).

Tabela 22. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Gryfińskim

L.p.	Gminy Powiatu Gryfińskiego	Gęstość zaludnienia (os/km ²)	Względna gęstość zaludnienia (zeskalowanej do miasta Gryfino)	Liczba przystanków	liczba przystanków na 1 km ²	Stosunek gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia
1.	Banie	32,0	0,14	41	0,20	1,40
2.	Cedynia	24,7	0,11	18	0,10	0,90
3.	Chojna	42,4	0,19	59	0,18	0,94
4.	Gryfino	126,5	0,56	75	0,29	0,52
5.	Mieszkowice	31,3	0,14	26	0,11	0,78
6.	Moryń	35,5	0,16	26	0,21	1,32
7.	Stare Czarnowo	25,2	0,11	35	0,23	2,04

8.	Trzcіńsko-Zdrój	33,4	0,15	48	0,28	1,90
9.	Widuchowa	26,7	0,12	26	0,12	1,04
	Średnio Powiat Gryfiński	45,1	0,25	354	0,19	0,76

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Gryfińskiego

Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma kierunek przewozów do i z Gryfina, Starego Czarnowa, Szczecina.

Na linii kolejowej nr 273 zlokalizowanych jest 13 stacji kolejowych. Do najważniejszych obszarów zgłaszających popyt na komunikację publiczną mają stacje kolejowe: Gryfino, Dolna Odra i Chojna.

Tabela 23. Stacje kolejowe w Powiecie Gryfińskim

L.p.	Stacje kolejowe w Powiecie Gryfińskimi
1.	Daleszewo Gryf.
2.	Czepino
3.	Gryfino
4.	Dolna Odra
5.	Pocholęta
6.	Widuchowa - Stacja
7.	Krzywin Gryf.
8.	Lisie Pole
9.	Chojna
10.	Godków
11.	Witnica Choj.
12.	Bielin
13.	Mieszkowice

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatu Gryfińskiego

Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych w Powiecie Gryfińskim powinny uwzględniać plany zagospodarowania przestrzennego gmin wchodzących w jego skład jak również uwarunkowania przestrzenne województwa zachodniopomorskiego. Wszystkie postulaty zawarte w strategiach dla gmin i województwa zostały przedstawione poniżej. Należy zaznaczyć, że założenie Planu Transportowego dla

Powiatu Gryfińskiego nie kolidują w żaden sposób z założeniami zawartymi w strategiach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych jednostek administracyjnych.

Kierunki rozwoju infrastruktury drogowej i przestrzennej Powiatu Gryfińskiego w Strategii Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

1. Promocja i Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CTC-Rout 65
2. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej
3. Transgraniczne przedsięwzięcia turystyczne (wspólnie z Niemcami):
 - Budowa rowerowego szlaku „Żelaznej Kurtyny”
 - Rozbudowa międzynarodowego szlaku nadbałtyckiego R10 (Trasa Hanzeatycka)
 - Rozbudowa szlaków turystycznych na Międzyodrzu (infrastruktura turystyki kajakowej, stacje wodne, pomosty, nabrzeża)

Dotyczy gminy Gryfino i Widuchowa oraz terenów Parku Krajobrazowego Dolnej Odry i Cedyńskiego Parku Krajobrazowego.

4. Budowa obwodnic miejscowości w ciągu głównych dróg krajowych nr 13, 20, 22, 23, 26, 31.

Dotyczy przebiegu poszczególnych dróg min. na terenie Powiatu Gryfińskiego.

5. Modernizacja dróg wojewódzkich prowadzących do granicy z Niemcami na Odrze i/lub do węzłów drogi S3: nr 115, 120, 122 i 124.

Dotyczy dróg min. w Powiecie Gryfińskim.

6. Modernizacja międzynarodowych linii kolejowych E 59 i CE 59.

Dotyczy odcinków linii kolejowej przebiegających przez teren Powiatu Gryfińskiego.

7. Modernizacja zabudowy hydrotechnicznej w celu osiągnięcia parametrów V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin- Zatoń Dolna, zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka Kanału Odra-Hawela.

Lokalizacja/obszar działania: Cedyń, Chojna, Gryfino, Mieszkowice, Widuchowa.

8. Odbudowa nabrzeży i przystani rzecznych na potrzeby ruchu pasażerskiego na obszarze Gryfina.

Kierunki rozwoju infrastruktury drogowej i przestrzennej Powiatu Gryfińskiego w Strategii Zagospodarowania Przestrzennego Gmin

1. Gmina Cedynia

- Budowa obejścia drogowego miasta Cedynia w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 124 (przebieg obejścia drogowego miejscowości Cedynia i na odcinku Cedynia i Osinów Dolny).
- Budowa nowych ciągów pieszych na planowanych terenach rekreacji.
- Budowa parkingów w miejscowościach rekreacyjnych oraz w pobliżu miejsc najczęściej odwiedzanych przez turystów.
- Podejmowanie działań służących uzeglownieniu Odry.

2. Gmina Chojna

- Najbardziej predysponowane do rozwoju miasta tereny zlokalizowane są w kierunku południowo-zachodnim wzdłuż ulicy Narciarskiej, łączącej centrum miasta Chojna z osiedlem mieszkaniowym na lotnisku, o bardzo dobrych warunkach gruntowo-wodnych.
- Przeprowadzenie scalenia gruntów w środkowym odcinku ulicy Narciarskiej w Chojnie umożliwiając lokalizację zespołu handlowo-usługowego.
- Obszar przeznaczony pod zorganizowaną działalność inwestycyjną to teren byłego lotniska w Chojnie- ma on pełnić funkcję mieszkaniową o niskiej intensywności zabudowy z funkcją usługową nieuciążliwą, a także Krajnik Dolny.
- Tereny wyznaczone dla rozwoju funkcji turystycznej w sąsiedztwie jezior: Mętno, Narost, Jelenin i Stoki oraz nad Odrą w Krajniku Dolnym (przystań żeglarska).

3. Gmina Gryfino

- W obszarze miasta Gryfino wytyczone są następujące kierunki rozwoju zabudowy techniczno-produkcyjnej: utrzymanie istniejącego zainwestowania, rozwój nowej zabudowy i obiektów- w północnej części miasta, w rejonie ul. Flisaczej, Łącznej, Fabrycznej, w południowej części miasta, w rejonie ul. Łużyckiej.
- Na obszarze gminy Gryfino wytyczone są następujące kierunki rozwoju zabudowy techniczno-produkcyjnej: utrzymanie istniejącego zainwestowania, wykorzystanie rezerw terenowych na terenie Zespołu Elektrowni „Dolna Odra” i jego otoczenia w obrębie miejscowości: Krajnik, Nowe Czarnowo,
- Na obszarze gminy Gryfino wytyczone są następujące kierunki rozwoju nowej zabudowy i obiektów: w planowanej strefie produkcji i usług w rejonie miejscowości Gardno, w otoczeniu drogi krajowej Nr 31 w rejonie miejscowości Pniewo.

- Dla terenów miasta Gryfino ustalone są następujące kierunki działań: rozbudowa urządzeń sportowych w sąsiedztwie Ośrodka Sportu i Rekreacji, rozbudowa obiektów usługowych na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, koncentracja usług w rejonie kwartałów nadodrzańskich w zabudowie wznoszonej w ramach „Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Gryfino”.
- Dla obszaru gminy Gryfino ustalone są następujące kierunki działań: rozwój zabudowy usługowej w rejonie zorganizowanej działalności inwestycyjnej usługowo-handlowej w sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej S3, pomiędzy terenem MOP a zjazdem z autostrady na obszar gminy, w otoczeniu miejscowości Gardno, realizacja boisk sportowych dla obsługi miejscowej ludności (Borzym, Czepino, Dołgie, Nowe Czarnowo, Stare Brynki, Krzypnica), realizacja remiz strażackich (postuluje się połączenie funkcji z upowszechnianiem kultury) we wsiach liczących ponad 250 mieszkańców i we wsiach turystycznych (Borzym, Chwarstnica, Drzenin, Pniewo, Sobiemyśl, Steklno, Stare Brynki, Wirów, Żabnica),
- Dla obszaru miasta Gryfino wyznaczone są następujące kierunki rozbudowy systemu komunikacji drogowej: budowa obwodnicy po wschodniej stronie miasta dla drogi krajowej K31, relacji Szczecin - Kostrzyn, budowa obwodnicy miejscowości Wełtyń w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 120.
- Regulacja koryta Odry.
- Dla obszaru gminy Gryfino wyznaczone są następujące kierunki rozwoju komunikacji rowerowej i pieszej: rozwój systemu tras rowerowych w oparciu o drogi gminne i powiatowe o niskim natężeniu ruchu i odpowiedniej, utwardzonej nawierzchni na terenach otwartych gminy, przy odpowiednim ich oznakowaniu, prowadzenie odcinków tras rowerowych na terenach zabudowanych poszczególnych miejscowości jako urządzonych i oznakowanych ścieżek rowerowych, wyposażonych oddzielną jezdnię z odpowiednią nawierzchnią i bezkolizyjne skrzyżowania z ruchem pojazdów samochodowych, wykorzystanie do budowy tras rowerowych przebiegów wyłączonego z użytkowania linii kolejowych.

4. Gmina Mieszkowice

- Dla obszaru miasta Mieszkowice wyznaczone są następujące kierunki rozwoju zabudowy techniczno-produkcyjnej: południowa i północna część miasta.
- Dla obszaru miasta Mieszkowice wyznaczone są następujące kierunki rozwoju komunikacji: budowa obejścia drogowego miejscowości Mieszkowice- w ciągu drogi krajowej Nr 31
- Działania zmierzające do dostosowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów IV-V klasy, ale z uwzględnieniem regionalnych potrzeb i możliwości, a także wcześniejszego osiągnięcia na wybranych odcinkach rzeki wyższych parametrów, odpowiadających wymogom międzynarodowym.
- Dla obszaru gminy Mieszkowice wyznaczone są następujące kierunki rozwoju komunikacji: wytyczenie gminnego odcinka „Trasy Nadodrzańskiej”- ścieżki rowerowej o znaczeniu krajowym, z możliwością powiązania jej z siecią ścieżek rowerowych Republiki Federalnej Niemiec za

pośrednictwem dawnego mostu kolejowego w Siekierkach w sąsiedniej gminie Cedynia, prowadzenie odcinków tras rowerowych na terenach zabudowanych poszczególnych miejscowości jako urządzonych i oznakowanych ścieżek rowerowych, wyposażonych w oddzielną jezdnię z odpowiednią nawierzchnią.

- Dla obszaru gminy Mieszkowice wyznaczone są następujące kierunki rozwoju komunikacji kolejowej: przebudowa układu torowego stacji Mieszkowice oraz dróg w jej otoczeniu, przebudowy wiaduktu kolejowego nad drogą wojewódzką Nr 126 w Mieszkowicach.

5. Gmina Moryń

- Dla obszaru gminy Moryń wyznaczone są następujące kierunki rozwoju zabudowy techniczno-produkcyjnej: rozwój nowej zabudowy i obiektów w północnej części miasta Moryń i w miejscowościach Moryń Dwór, Witnica, Klępicz.
- Dla obszaru Gminy Moryń w odniesieniu do nowych zadań inwestycyjnych studium ustala: budowę drogi wewnętrznej służącej obsłudze terenów eksploatacji surowców mineralnych w rejonie Obrębu Przyjezierze II, połączonej z drogą wojewódzką nr 125, budowę łącznika umożliwiającego połączenie dróg powiatowych nr 1410Z (Moryń- Ładkowo) i nr 1428Z (Gozdowice - Moryń) z drogą wojewódzką Nr 125.
- Dla obszaru gminy Moryń wyznaczone są następujące kierunki rozwoju komunikacji rowerowej i pieszej: budowa ścieżki pieszo- rowerowej „Promenada Wielkiego Raka” stanowiącej część trasy okrężnej „Wielki Rak” wokół Jeziora Morzycko, budowa szlaku Tysiąca Jezior o znaczeniu regionalnym, którego odcinek przebiega przez obszar gminy w ciągu nieczynnej linii kolejowej Młynary - Klępicz, prowadzenie odcinków tras rowerowych na terenach zabudowanych poszczególnych miejscowości jako urządzonych i oznakowanych ścieżek rowerowych, wyposażonych w oddzielną jezdnię z odpowiednią nawierzchnią.

6. Gmina Trzcianko Zdrój

- Działalność gospodarcza w gminie będzie prowadzona w południowej i wschodniej części miasta Trzcianka-Zdrój, wykorzystując możliwości transportowe (kolejowe i drogowe). Zagospodarowanie w/w. terenów wymaga stopniowego przekształcenia i ograniczenia istniejącej zabudowy mieszkaniowej.
- Lokalizacja usług nieuciążliwych i rzemiosła w miejscowościach takich jak: Góralice, Piaseczno, Stołeczna, Rosnowo, Gogolice oraz na terenie miasta Trzcianko-Zdrój (strefa mieszkaniowo - rzemieślnicza, strefa działalności gospodarczej) na zasadzie zabudowy towarzyszącej zabudowie mieszkaniowej.
- W strefie turystycznej jez. Strzeszów, po stronie wschodniej planuje się umiejscowienie nietrwałych form zagospodarowania rekreacyjnego: plaża, kąpielisko, pole namiotowe, tereny rekreacji czynnej.
- Na wschodnim brzegu jez. Miejskiego planuje się lokalizację indywidualnej zabudowy rekreacyjnej z usługami towarzyszącymi.

- Rozwój zabudowy letniskowej na zasadzie funkcji uzupełniającej planowany jest w miejscowościach: Tchórzno, Klasztorne, Chełm Dolny, Strzeszów, Dobropole.
- Planuje się wprowadzenie lecznictwa wypoczynkowego w mieście Trzcińsko-Zdrój.

7. Gmina Stare Czarnowo

- Na obszarze gminy Stare Czarnowo planuje się lokalizację ogólnodostępnych miejsc postojowych z tablicami informującymi o walorach i ofercie turystycznej (usługi noclegowe, gastronomiczne, rekreacyjne itp.) we wsiach zlokalizowanych w parku oraz w Kołbaczu.
- Rozwój ścieżek rowerowych.

8. Gmina Widuchowa

- Na obszarze miejscowości Polesiny planuje się zagospodarowanie obszaru w celach turystyczno-letniskowych. W północnej części wsi (pod lasem) istnieją korzystne tereny pod rozwój budownictwa letniskowego.
- Na obszarze miejscowości Kłodowo planuje się zagospodarowanie Terenu na północ od jeziora Kłodowskiego na dalszy rozwój budownictwa letniskowego.
- Tereny między wsią a jeziorem Kiełbice planuje się przeznaczyć pod działki rekreacyjne bądź ośrodek sportowo-rekreacyjny.
- Udrożnienie drogi wodnej na Odrze.
- Planuje się trwałe wydzielenie trasy rowerowej z drogi krajowej na odcinku ul. Tatrzańskiej ponieważ przez teren miejscowości Widuchowa przebiega Międzynarodowa Nadodrzańska Trasa Rowerowa - drogą powiatową nr 1363Z w ciągu ulic Nadodrzańska i Mostowa, ulicami: Mieszka I-go, Żeromskiego, Bulwary Rybackie w kierunku ul. Tatrzańskiej, ulicą Tatrzańską w ciągu drogi krajowej Nr 31.

Powiązania z Analizą możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

Wyżej wskazany dokument zawiera szereg istotnych działań, których celem jest utworzenie w przyszłości na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego systemu zintegrowanych połączeń pasażerskich, opartych na:

- skoordynowanym rozkładzie jazdy, uwzględniającym połączenia wykonywane wszystkimi rodzajami środków transportu na omawianym obszarze,
- dogodnych węzłach przesiadkowych,
- wspólnym bilecie, umożliwiającym w ramach jednej taryfy korzystanie z połączeń komunikacyjnych wewnątrz całej sieci połączeń,

- wspólnych rozwiązaniach organizacyjno-technicznych, dotyczących zarządzania flotą oraz obsługi systemu biletowego,
- jednolitym systemie informacji pasażerskiej.

Dokument zawiera również postulaty niezbędne do wdrożenia w celu realizacji Zintegrowanego Metropolitalnego Systemu Pasażerskich Przewozów Zbiorowych:

- likwidacja konkurencji (głównie cenowej - w odniesieniu do stosowania odrębnych taryf biletowych) pomiędzy przewoźnikami na rzecz konkurencji jakościowej,
- utworzenie w strukturze samorządu terytorialnego nowej jednostki - organizatora, który przejmie od gmin obowiązki decyzyjne dotyczące publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie minimalnych standardów świadczenia usług, które będą spełnione przez każdego przewoźnika wykonującego przewozy na zlecenie organizatora,
- wypracowanie sprawiedliwych mechanizmów podziału przychodów dla poszczególnych przewoźników.

4. Finansowanie usług przewozowych

4.1. Finanse organizatora

Funkcjonowanie transportu publicznego w Powiecie Gryfińskim finansowane jest z przychodów pochodzących ze sprzedaży biletów oraz refundacji.

Przewozy realizowane przez autobusowych przewoźników prywatnych finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy prywatni z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Gryfina, szczególnie w okolice dworca PKP i PKS.

Najwięksi przewoźnicy autobusowi w powiecie Gryfińskim to PKS w Myśliborzu sp. z o.o. oraz PKS w Szczecinie sp. z o.o.

Poniższa analiza prezentuje stan finansów wybranych przewoźników autobusowych działających na terenie powiatu. Ma ona na celu pokazanie czy któryś z przewoźników jest na tyle stabilny, że mógłby w przyszłości obsługiwać połączenia o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Gryfińskiego.

PKS w Szczecinie sp. z o.o. jest największym przewoźnikiem autobusowym na terenie powiatu gryfińskiego. Kapitał zakładowy spółki wynosi 873.000 zł.

Wyniki finansowe PKS-u w Szczecinie w latach 2009-2010 przedstawiały się następująco:

Tabela 24. Struktura rachunku wyników PKS w Szczecinie

Rachunek zysków i strat	2009	2010
A. Przychody netto ze sprzedaży	16 330 618,88	16 861 159,19
B. Koszty działalności operacyjnej	18 792 203,63	22 175 737,41
C. Zysk (strata) ze sprzedaży (A-B)	- 2 461 584,75	- 5 314 578,22
<i>D. Pozostałe przychody operacyjne</i>	<i>2 476 688,54</i>	<i>11 014 698,48</i>
<i>E. Pozostałe koszty operacyjne</i>	<i>84 509,31</i>	<i>483 645,31</i>
F. Zysk (strata) z działalności operacyjnej (C+D-E)	- 69 405,52	5 216 474,95
<i>G. Przychody finansowe</i>	<i>191 587,48</i>	<i>349 351,05</i>
<i>H. Koszty finansowe</i>	<i>69 366,35</i>	<i>104 058,63</i>
I. Zysk (strata) z działalności gospodarczej (F+G-H)	52 815,61	5 461 767,37
<i>J. Wynik zdarzeń nadzwyczajnych (J.I.-J.II)</i>		
K. Zysk (strata) brutto (I.+J)	52 815,61	5 461 767,37
<i>L. Podatek dochodowy</i>	<i>- 1 266,00</i>	<i>1 102 601,00</i>
N. Zysk (strata) netto (K-L-M)	54 081,61	4 359 166,37

Z powyższego zestawienia widać, że spółka w analizowany okresie wygenerowała zysk, co świadczy o stabilnej pozycji na rynku i dobrze dopasowanej ofercie przewozowej do potrzeb rynku. Takie wyniki powodują, że spółka będzie mogła realizować w przyszłości bezpiecznie przewozy.

Natomiast w przypadku bilansu struktura jego przedstawiała się jak w tabeli nr 25:

Tabela 25. Struktura bilansu PKS-u w Szczecinie

Bilans	2009	2008
A. Aktywa trwałe	4 039 483,51	4 667 180,51
B. Aktywa obrotowe	5 261 423,30	5 663 046,31
Aktywa razem	9 300 906,81	10 330 226,82
A. Kapitał (fundusz) własny	6 110 094,64	6 056 013,03
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	873 000,00	873 000,00
IV. Kapitał (fundusz) zapasowy	5 183 013,03	823 846,66
VIII. Zysk (strata) netto	54 081,61	4 359 166,37
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	3 190 812,17	4 274 213,79
I. Rezerwy na zobowiązania	83 473,52	336 231,95
II. Zobowiązania długoterminowe	186 270,38	600 598,86
III. Zobowiązania krótkoterminowe	2 813 479,78	3 225 338,73
IV. Rozliczenia międzyokresowe	107 588,49	112 044,25
Pasywa razem	9 300 906,81	10 330 226,82

Powyższe zestawienie również pokazuje stabilną strukturę finansowania działalności. To wynika po pierwsze z faktu, że w roku 2009 kapitał własny w całości finansował majątek trwały a po drugie kapitały własne stanowiły prawie 66% całości struktury finansowania. Jest to wskaźnik pokazujący bezpieczną strukturę finansowania, ponieważ pożądana wartość tego wskaźnika nie powinna być mniejsza aniżeli 40%.

PKS w Myśliborzu sp. z o.o. jest również bardzo istotnym przewoźnikiem autobusowym na terenie powiatu gryfińskiego. Kapitał zakładowy spółki wynosi 833.000 zł

Wyniki finansowe PKS-u w Myśliborzu w latach 2009-2010 przedstawiały się następująco:

Tabela 26. Struktura rachunku wyników PKS w Myśliborzu

Rachunek zysków i strat	2010	2009
A. Przychody netto ze sprzedaży	18 055 993,41	17 681 545,63
B. Koszty sprzedanych produktów, towarów i materiałów	17 347 690,22	16 005 621,09
F. Zysk (strata) ze sprzedaży (C-D-E)	- 1 003 059,94	- 84 516,57
G. Pozostałe przychody operacyjne	262 123,40	161 550,89
H. Pozostałe koszty operacyjne	237 137,76	124 762,41
I. Zysk (strata) z działalności operacyjnej (F+G-H)	- 978 074,30	- 47 728,09
J. Przychody finansowe	137 938,54	213 892,71
K. Koszty finansowe	2 469,99	47,69
L. Zysk (strata) z działalności gospodarczej (I+J-K)	- 842 605,75	166 116,93
M. Wynik zdarzeń nadzwyczajnych (M.I.-M.II)		
N. Zysk (strata) brutto (L.-+M)	- 842 605,75	166 116,93
O. Podatek dochodowy	- 136 408,00	72 850,00
R. Zysk (strata) netto (N-O-P)	- 706 197,75	93 266,93

Jak widać z powyższego zestawienia, że spółka w roku 2010 odnotowała stratę netto w wysokości 706,2 tys. zł. Wobec zysku w wysokości 93,3 tys. zł rok wcześniej. Z pewnością w latach następnych należałoby dążyć do zbilansowania działalności spółki a w tym szczególnie działalności przewozowej, aby nie przynosiła straty.

Natomiast struktura bilansu przedstawiała się jak poniżej:

Tabela 27. Struktura bilansu PKS-u w Myśliborzu

Bilans	2010	2009
A. Aktywa trwałe	6 735 503,86	6 656 330,79
B. Aktywa obrotowe	5 218 886,24	4 951 510,26
Aktywa razem	11 954 390,10	11 607 841,05
A. Kapitał (fundusz) własny	8 427 270,06	9 131 595,76
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	833 000,00	833 000,00
II. Kapitał (fundusz) zapasowy	1 957 071,17	1 957 071,17
III. Kapitał z aktualizacji wyceny	1 872,05	
IV. Pozostałe kapitały rezerwowe	6 341 524,59	6 248 257,66
V. Zysk (strata) netto	- 706 197,75	93 266,93
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	3 527 120,04	2 476 245,29
I. Rezerwy na zobowiązania	631 805,00	814 585,00
II. Zobowiązania długoterminowe	1 111 489,88	
III. Zobowiązania krótkoterminowe	1 714 712,38	1 590 267,32
IV. Rozliczenia międzyokresowe	69 112,78	71 392,97
Pasywa razem	11 954 390,10	11 607 841,05

Pomimo wygenerowania straty netto w roku 2010 w wysokości 706,2 tys. zł., to struktura finansowania przewoźnika wyglądała bezpiecznie. W roku 2010 kapitały własne spółki stanowiły aż ponad 70% całości źródeł finansowych, co świadczy o bardzo stabilnej i bezpiecznej strukturze finansowania. Pożądana wielkość tego wskaźnika zgodnie z literaturą przedmiotu nie powinien być niższy od 40%. Również fakt, że kapitał własny plus zobowiązania długoterminowe w całości finansują majątek trwałe potwierdzają również bezpieczną strukturę finansowania, co świadczy o małym ryzyku funkcjonowania spółki.

System sprzedaży biletów

System sprzedaży biletów zależy od rodzaju umowy jaką organizator publicznego transportu zbiorowego zawiera z operatorem na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

- **umowa typu brutto - organizator ponosi ryzyko przychodowe prowadzonej działalności przewozowej**

W przypadku zawarcia umowy typu „brutto” między organizatorem reprezentującym jednostkę samorządu terytorialnego i operatorem świadczącym usługi przewozu pasażerskiego ryzyko nie zrealizowania zaplanowanych przychodów obciąża organizatora. Do obowiązków organizatora należy sprzedaż biletów i gromadzenie przychodów z tego tytułu. Ryzyko rynkowe jest po stronie samorządu, natomiast przewoźnik ma zagwarantowany poziom przychodów w postaci zapisanej w umowie zapłaty za świadczone usługi przewozowe. Przychody z tytułu sprzedaży biletów stanowią własność organizatora publicznego transportu zbiorowego. Operator otrzymuje wynagrodzenie na podobnym poziomie, niezależnie od liczby przewożonych pasażerów i utargów z biletów. W sytuacji, gdy wielkość przychodów ze sprzedaży biletów ulega zmniejszeniu, deficyt jest pokrywany ze środków organizatora publicznego transportu zbiorowego. W kontrakcie typu brutto organizator podejmuje działania na rzecz utrzymania stałego poziomu wpływów lub jego zwiększenia. Wynagrodzenie operatora pokrywać będzie poziom kosztów, który nie będzie pomniejszany o przychody ze sprzedaży biletów.

- **umowa typu netto - gdzie ryzyko rynkowe jest przeniesione na operatora**

W przypadku zawarcia tzw. umowy netto operatorowi przysługuje wynagrodzenie obejmujące przychody ze sprzedaży biletów oraz rekompensata do obsługiwanej linii za utracone przychody z tytułu stosowaniu ustawowych ulg (przejazdy bezpłatne i ulgowe). Wynagrodzenie zatem będzie kalkulowane w taki sposób aby pokryć koszty świadczonych usług i zagwarantować rozsądny zysk umożliwiający rozwój Operatora a także uwzględnić należną rekompensatę. Obowiązek sprzedaży biletów spoczywa na operatorze i w przypadku nie osiągnięcia zaplanowanego poziomu ich sprzedaży operator ponosi stratę. Czynności związane z promocją usług i utrzymaniem pożądanego standardu usług są domeną operatora, którego celem jest m.in. zwiększanie wielkości przychodów ze sprzedaży biletów. Organizator zaś, może być z tych działań zwolniony.

Zakłada się, iż stawka jednostkowa dopłaty do przewozów będzie niższa w przypadku kontraktów typu netto, ze względu na przeniesienie ryzyka przychodowego na operatora.

Należy mieć na uwadze również Art.8 ust.2 Ustawy o cenach z dnia 5 lipca 2001 r. (j.t. Dz. U. z 2013 r. poz. 385), który przyjmuje brzmienie: Rada powiatu może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Podsumowując źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem
- środki z budżetu państwa.

Do źródeł finansowania, o których mowa powyżej, należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe.

4.2. Finansowanie inwestycji

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. Na lata 2007-13 Polska otrzymała z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym stała się największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

Tabela 28. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 dla Polski będzie na podobnym albo większym poziomie w porównaniu do stanu obecnego, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników takich jak PKS Myśliborzu czy PKS w Szczecinie, aby dokonać odnowy taboru samochodowego celem oferowania bardziej konkurencyjnej oferty dla podróżnego, a zarazem zwiększenia przychodów dla przewoźnika.

Podsumowując można stwierdzić, że w okresie objętym planem transportowym należy przynajmniej utrzymać obecną sytuację finansową przewoźników działając w kierunku zbilansowania działalności przewozowej, czyli zrównoważeniem przychodów i kosztów tej działalności. Ponadto w celu szybszego rozwoju i poprawy jakościowej oferty przewoźnika z myślą o pasażerach należy wykorzystać silne wsparcie finansowe Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020.

4.3. 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.

1. POBIERANIE OPŁAT

Podstawowym sposobem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest **pobieranie opłat w związku z realizacją usług**. Chodzi tu przede wszystkim o wpływy uzyskane ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów a także z działalności dodatkowej.

W zależności od przyjętego modelu wpływy z tych opłat będą przysługiwały albo organizatorowi albo bezpośrednio operatorowi.

2. PRZEKAZANIE REKOMPENSATY

Drugi sposób finansowania polega na **przekazaniu rekompensaty**. Zgodnie z definicją ustawową są to środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 4 ust. 1 pkt. 15). Na tym m.in. polega różnica pomiędzy operatorem a przewoźnikiem. Przewoźnik, który świadczy usługi przewozowe prowadzi swoją działalność na własne ryzyko a jej koszty pokrywa jedynie z wpływów ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych oraz działalności dodatkowej. Operatorowi przysługuje natomiast dodatkowo rekompensata przyznawana na zasadach określonych w ustawie oraz w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Zgodnie z artykułem 50 ustawy można rozróżnić rekompensatę z trzech tytułów. Inaczej mówiąc ustawa rozróżnia trzy rodzaje rekompensaty.

Pierwsze dwa rodzaje dotyczą **rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem:**

- ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów bądź,

- uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze danego organizatora.

Do dnia 31 grudnia 2016 r. wszystkie podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są zobowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (art. 87 Ustawy). Do tego czasu finansowanie ulgowych przejazdów odbywa się na dotychczasowych zasadach, co oznacza że zarówno operatorzy jak i przewoźnicy mają prawo do dofinansowania do tych ulg.

Sytuacja ulegnie zmianie od dnia 1 stycznia 2017 r. Od tego momentu obowiązek stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów będzie spoczywał tylko na operatorach. Wynika to również z zapisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*, zgodnie z którymi uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej. W związku z realizacją tego obowiązku operatorom będzie przysługiwała rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Wydatki na sfinansowanie tej straty są pokrywane z budżetu państwa (art. 56 ust. 1 Ustawy). **Taka część rekompensaty będzie przysługiwała każdemu operatorowi bez względu na tryb w jakim zostanie wybrany.**

Ulgi ustawowe wprowadza nie tylko ustawa *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów*, lecz także inne ustawy, w szczególności:

- ustawy z dnia 9 maja 1996 r. *o wykonywaniu mandatu posła i senatora*;
- ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. *o szkolnictwie wyższym*;
- ustawy z dnia 7 września 1991 r. *o systemie oświaty*;
- ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w RP* (i analogiczne postanowienia dotyczące innych kościołów);
- ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. *o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego*;
- ustawy z dnia 29 maja 1974 r. *o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin*;
- ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. *o weteranach działań poza granicami państwa*;
- ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. *o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych*.

Z kolei przewoźnicy komercyjni od 1 stycznia 2017 roku nie będą zobowiązani do stosowania ustawowych uprawnień do biletów ulgowych. Tacy przedsiębiorcy, którzy nie zostaną wybrani operatorami a będą chcieli świadczyć usługi przewozowe mogą wprowadzić różne ulgi na bilety (mogą również stosować ulgi ustawowe) ale będą to już tzw. ulgi komercyjne. Przewoźnikom nie będzie przysługiwała za to rekompensata, ponieważ prowadzą oni działalność na własne ryzyko finansowe.

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

Na mocy ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* organizatorzy, w ramach prowadzonej polityki społecznej mogą przyznać dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym grupom społecznym np. rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym, pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie w powrocie do miejsca zamieszkania.

Jeżeli organizator zdecyduje się na wprowadzenie dodatkowych uprawnień do ulgowych przejazdów w powiatowych przewozach pasażerskich będą one musiały zostać przyjęte uchwałą Rady Powiatu Gryfińskiego a operator będzie miał obowiązek ich stosowania (art. 50 a).

Kolejną formą jest **rekompensata z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.**

Procedurę sposobu otrzymania rekompensaty opisuje art. 52-54. Rodzaj przyznanej rekompensaty oraz jej wielkość jest uzależniona od trybu, w jakim został wybrany operator, co zostanie omówione szerzej w następnym punkcie opracowania.

3. UDOSTĘPNIENIE ŚRODKÓW TRANSPORTU

Trzecim z wymienionych sposobów finansowania jest **udostępnienie operatorowi środków transportu na realizację przewozów.**

Wymienione sposoby finansowania nie stanowią katalogu zamkniętego, co oznacza, że są możliwe również inne. To na jaki sposób finansowania zdecyduje się organizator będzie konsekwencją trybu, w jakim dokona on wyboru operatora oraz postanowień umowy.

4.4. Tryb wyboru operatora a sposób finansowania

Starosta Powiatu ma za zadanie przygotować i przeprowadzić postępowanie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W tym celu musi dokonać wyboru operatora dla sieci komunikacyjnej całego powiatu w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednio zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych*- chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).

Zgodnie z ustawą o *publicznym transporcie zbiorowym* organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego. Obecnie odchodzi

się od tej formy działania poprzez przekształcenie samorządowego zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego.

Przepisy ustawy pozostawiają organizatorowi swobodę w wyborze operatora. Może on zatem zdecydować, czy będzie realizował samodzielnie swoje zadania (zakład budżetowy), czy powierzy je podmiotowi wewnętrznemu (bezpośrednie zawarcie umowy z pominięciem procedury przetargowej), czy osobie trzeciej (na drodze prawa zamówień publicznych lub przyznania koncesji).

1. 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.

2. 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 koncesjonodawcy.

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 to zapewnienia taboru zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ.

Płatność koncesjonodawcy 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).

3. 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.

Obecnie Starostwo Powiatowe nie posiada udziałów w firmach transportowych, które mogłyby być uznane za podmioty wewnętrzne, w rozumieniu ww. definicji. Nie mniej jednak ich ewentualne powołanie w przyszłości np. w formie spółek kapitałowych opisanych szczegółowo w Kodeksie spółek handlowych, umożliwi zastosowanie tej formy umowy bezpośredniej przy wyborze operatora.

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 gryfińskiego. 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.

Istnieje jeszcze możliwość zakupu udziałów Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej przez Organizatora. Posiadanie udziałów w zależności od ilości procentowej daje możliwość np. wyboru zarządu, wpływu na podejmowane decyzje w spółce. Nie wiąże się to z ryzykiem ponoszenia odpowiedzialności za długi przedsiębiorstwa. Należy pamiętać, że taka inwestycja jest opłacalna tylko wtedy, gdy działalność przedsiębiorstwa/spółki przynosi stałe zyski, a linie przez nią obsługiwane są rentowne. Jest to o tyle istotne, że w wyniku zadłużenia lub spadku rentowności Organizator- w naszym przypadku Starosta Gryfiński nie odnotuje żadnych dochodów. Innymi słowy- pieniądze zainwestowane w zakup udziałów przedsiębiorstwa/spółki nie zwrócą się. Poruszona tu kwestia wymaga odrębnej analizy w zakresie opłacalności ekonomicznej. Zasadniczo Powiat nie może prowadzić działalności gospodarczej wykraczającej poza zadanie o charakterze użyteczności publicznej- art. 6 ust.2 Ustawy o Samorządzie Powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r. (Dz.U.2013.595), co oznacza że niedopuszczalne

byłoby tworzenie przez nie spółek prawa handlowego poza sferą użyteczności publicznej oraz przystępowanie do nich.

Podsumowując należy stwierdzić, że Powiat Gryfiński może stworzyć spółkę prawa handlowego lub przystąpić do niej pod warunkiem, że będzie ona realizowała cele o charakterze użyteczności publicznej. Nie jest możliwe zakupienie udziałów w jakimś przedsiębiorstwie przewozowym jeżeli będzie ono świadczyło tylko usługi komercyjne. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej, powinny stanowić przeważającą działalność spółki, natomiast działalność komercyjna może być prowadzona jedynie dodatkowo.

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 Gryfińskim, 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.

4.5. Formy dofinansowania ze strony gminy do linii użyteczności publicznej

Gminy mają możliwość współfinansowania regularnych przewozów osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanych przez wyższy szczebel samorządowy.

Należy wyjaśnić, że co do zasady przekazywanie do realizacji zadań publicznych przez jednostki samorządu terytorialnego może następować „w dół” tzn. przez wyższy szczebel jednostki samorządu terytorialnego na szczebel niższy. W świetle obowiązujących przepisów ustaw ustrojowych, nie ma możliwości przekazania przez gminę swojego zadania do realizacji powiatowi czy województwu na podstawie zawartego porozumienia administracyjnego, jak to jest dopuszczone w przypadku porozumień w ujęciu horyzontalnym, czyli między dwoma bądź więcej gminami (art. 74 ustawy o sg).

Jednakże w omawianym przypadku może mieć zastosowanie art. 10 ustawy o sg, który w zakresie współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego w ust. 2 przewiduje, że gminy (związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego) mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej.

Zgodnie z art. 47 ustawy z dnia 13 listopada 2003r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.) ust. 1 jednostka samorządu terytorialnego może udzielać dotacji innym jednostkom samorządu terytorialnego na dofinansowanie realizowanych przez nie zadań. Natomiast ust. 2 wskazuje, że wysokość dofinansowania określa, w drodze uchwały, organ stanowiący tej jednostki samorządu terytorialnego, która udziela dotacji.

Kwestię tą reguluje również ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. 2009 Nr 157 poz. 1240). Zgodnie z zapisami art. 220 ust. 2 podstawą udzielenia pomocy finansowej innej jednostce samorządu terytorialnego w formie dotacji celowej jest umowa. Podstawowe elementy wspomnianej umowy określa z kolei art. 250. Ten sam akt prawny w art. 216 ust. 2 pkt. 5 stanowi, że pomoc finansowa dla innych jednostek samorządu terytorialnego powinna być określona odrębną uchwałą podjętą przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego.

W tym miejscu należy podkreślić, że gminy mają możliwość współfinansowania regularnych przewozów osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanych przez wyższy szczebel samorządowy.

Warunkiem uruchomienia poniżej wymienionych linii jest dofinansowanie ze strony poszczególnych gmin:

- **Linia nr 9U Widuchowa-Gryfino** wymaga dofinansowania ze strony gmina Widuchowa
- **Linia nr 10U Banie-Chojna** wymaga dofinansowania od gminy Banie, gminy Chojna oraz gminy Trzcińsko-Zdrój
- **Linia nr 11U Chojna-Mieszkowice** wymaga dofinansowania ze strony gminy Cedynia, gminy Mieszkowice i gminy Chojna

WNIOSKI

W związku z powyższym w przypadku autobusowych przewozów pasażerskich na terenie powiatu gryfińskiego na liniach określonych jako linie o charakterze użyteczności publicznej rekomendowanym rozwiązaniem wyboru operatora po 31.12.2016 roku jest tryb koncesji.

Koncesja oznacza, iż operator (koncesjonariusz) przejmuje całość lub zasadniczą część ryzyka związanego ze świadczeniem usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Brak przeniesienia na podmiot prywatny tego ryzyka wskazuje na to, iż omawiana czynność stanowi zamówienie publiczne a nie koncesję.

Zastosowanie trybu koncesyjnego przy wyborze operatora nie wyklucza udziału organizatora w finansowaniu realizacji powierzonego zadania, jednak poziom przekazywanych płatności nie powinien prowadzić do pokrycia całości lub znacznej części kosztów realizacji powierzonego zadania.

W trybie przetargowym wynagrodzenie operatora nie jest uzależnione od liczby pasażerów korzystającej z usługi przewozowej, bowiem otrzymuje on wynagrodzenie określone w umowie bez względu na popyt. Natomiast w przypadku trybu koncesji na usługi wynagrodzenie w zasadniczej części jest uzależnione od tego popytu.

W okresie objętym planowaniem nie zakłada się bowiem wypłaty rekompensat z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług operatorom na liniach autobusowych, które są określone jako linie o charakterze użyteczności publicznej.

4.6. Interpelacja nr 903 Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie organizacji transportu zbiorowego w gminach i powiatach

Jak wynika z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn .zm.) organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy jest ta gmina albo:

- gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami - w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.

W związku z powyższym należy wskazać, że gmina jest organizatorem przewozów pasażerskich o charakterze stricte lokalnym (gminnym), zaspokajających „codzienne” potrzeby przewozowe gminnej społeczności. Niezbędne dla mieszkańców danej gminy przewozy mogą być przez nią zapewnione samodzielnie bądź w wyniku podjęcia współdziałania z gminami sąsiadującymi, które może przyjąć formę porozumienia międzygminnego albo związku międzygminnego.

Jednakże należy podkreślić, że zarówno w przypadku zawarcia przez zainteresowane gminy porozumienia międzygminnego, jak również utworzenia związku międzygminnego organizowane przez współdziałające gminy przewozy mają na celu zaspokajanie podstawowych, koniecznych w przekonaniu mieszkańców tych gmin potrzeb przewozowych.

Jeśli natomiast chodzi o przewozy, dla których organizatorem jest powiat, to w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powiatowymi przewozami pasażerskimi są zasadniczo przewozy wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice powiatu, inne niż przewozy gminne. Są to przewozy, których celem jest zaspokajanie niezbędnych potrzeb przewozowych mieszkańców danego powiatu (bądź powiatów w przypadku zawarcia porozumienia powiatów bądź utworzenia związku powiatów). Jednakże przewozy powiatowe mają charakter ponadgminny.

Należy wyjaśnić, że w przypadku niezapewnienia przewozów gminnych przez gminę samodzielnie lub też w wyniku zawarcia porozumienia czy utworzenia związku międzygminnego powiat nie jest zobligowany do zorganizowania przewozów, których celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych poszczególnych gmin. W takiej sytuacji powiat nie ma również obowiązku dofinansowania przewozów w gminach, które nie zawarły porozumienia bądź nie przystąpiły do związku międzygminnego. Oznacza to, że w przypadku braku porozumienia między gminami obowiązek organizacji przewozów między gminami nie przechodzi z mocy prawa na powiaty i nie powstają w stosunku do samorządów powiatowych zobowiązania organizacyjne i finansowe w tym zakresie. Nie znajduje więc uzasadnienia pogląd, że przedmiotowa ustawa nakłada na powiaty obowiązek dofinansowania transportu w gminach, które nie utworzyły związku lub porozumienia.

Inną kwestią jest możliwość podjęcia przez jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla np. gmin z powiatem, współdziałania w zakresie dofinansowania przewozów. Jednakże należy podkreślić, że to zagadnienie nie jest regulowane ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. W tym zakresie zastosowanie mają w szczególności przepisy:

- a) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- b) ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym
- c) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego
- d) ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków 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 od kosztów transportu związanych z dostępem do układu transportowego i charakterystykami dostępu do układu transportowego i charakterystykami właściwych im sieci transportowych.

Podsumowując system transportu w Powiecie Gryfińskim tworzą trzy podsystemy:

- System komunikacji autobusowej- najczęściej wybierany środek transportu. Jest to uwarunkowane układem sieci transportowej w Powiecie- sieć drogową jest najlepiej rozwinięta i zaspokaja potrzeby mieszkańców powiatu. Przewaga transportu zbiorowego nad transportem indywidualnym w powiecie wynosi zaledwie 12%.
- System komunikacji indywidualnej- samochód. Jest wybierany prawie że tak często co autobus ze względu na dobrze rozwiniętą sieć drogową, szybkość, komfort i brak konieczności dokonywania przesiadek.
- System połączeń kolejowych- pociąg jest wybierany jako trzeci środek przez mieszkańców powiatu. Jest to uwarunkowane południkowym przebiegiem linii kolejowej przez zachodnią część powiatu.

Podsumowując, obecny podział zadań przewozowych- w 60% należy on do transportu zbiorowego, pozostałe 40% do transportu indywidualnego.

Postanowienia polityki transportowej wpływające 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 i stolicach poszczególnych gmin, co korzystnie wpłynie na płynność ruchu komunikacyjnego na wyżej wymienionych 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, albo 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:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,

- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (pomiędzy gminami), 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.:

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

Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Spadek przewozów w 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. do 18, czy do 20, a po tej godzinie linie te w tych obszarach obsługiwane byłyby przez 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. 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:

- uprawnień i kompetencji,
- majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
- środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia.

Biorąc pod uwagę układ sieci transportowej w Powiecie Gryfińskim 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.

Badania ankietowe w Powiecie Gryfińskim pokazały, że najczęściej wybieranym środkiem transportu przez mieszkańców powiatu jest autobus. Respondenci uzasadnili swój wybór bezpośredniością

połączenia i ceną biletu, dlatego też należy podjąć działania w celu utrzymania takiej sytuacji. Jednym z nich jest zachowanie obecnej siatki połączeń i odpowiednia synchronizacja rozkładów jazdy w całym powiecie, a w szczególności w miejscach gdzie znajdują się strategiczne węzły przesiadkowe. Należy też pamiętać o roli jaką odgrywa cena biletu w momencie wyboru środka transportu. Jeśli podwyżka cen jest nieunikniona należy przełożyć ją na jakość taboru i częstotliwość kursowania. Warto mieć na uwadze fakt iż drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu w Powiecie jest samochód, dlatego też należy dostosować komunikację autobusową do potrzeb mieszkańców powiatu aby obecny podział wyboru środków transportu pozostał niezmienny.

6. Zasady organizacji rynku przewozów

6.1. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Przepisy nowej ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym- na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku-Starosty Gryfińskiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy Oddziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 **wybór operatora** może nastąpić w jednym z trzech trybów opisanych w niniejszym dokumencie w rozdziale dotyczącym finansowania.

W przypadku Powiatu Gryfińskiego 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.

Ustawa reguluje termin oraz sposób ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w przewidzianym trybie (art. 23).

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej

określonych w planie transportowym.

Sama ustawa jedynie w sposób ogólny określa prawa i obowiązki organizatora i operatora. Ich szczególnym źródłem jest umowa, dlatego istotne jest odpowiednie przygotowanie postanowień tej umowy. Najważniejsze elementy umowy określa art. 25 ustawy. Projekt umowy powinien zostać dołączony do specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Od 1 stycznia 2017 r. po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator powinien wydać operatorowi zaświadczenie zgodnie z art. 28 ustawy. W przypadku przewoźników obowiązkowe będzie dokonanie zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu osób. Przedsiębiorca będzie mógł wykonywać ten przewóz dopiero po otrzymaniu od organizatora potwierdzenia takiego zgłoszenia (art. 30 i n.). Do tego czasu obowiązują dotychczasowe przepisy dotyczące zezwoleń.

6.2. Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011r.) definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. W przypadku Powiatu Gryfińskiego organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest powiat **a)** na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, **b)** któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - a na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku powiatu - Starosta.

Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego zostały określone w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011r.) Należy do nich:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego
 - systemu informacji dla pasażera
- ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka

samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora

- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

6.3. Struktura właścicielska podmiotów realizujących transport publiczny

Komunikacja publiczna, której linie obsługują oprócz Powiatu Gryfińskiego również powiaty sąsiednie (myśliborski, pyrzycki, policki, miasto Szczecin) jest realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego oraz Prezydenta Miasta Szczecin, przez pięciu przewoźników autobusowych:

1. „Paan-bus” Sp. z o.o., Szczecin,
2. „KRAJAN” Jan Krawczuk, Szczecin
3. PKS w Szczecinie Sp. z o.o.
4. PKS w Myśliborzu Sp. z o.o.
5. WEKTOR Robert Iżak, Chojna

„Przewozy Regionalne” spółka z o.o. są największym w Polsce przewoźnikiem kolejowym wykonującym przewozy pasażerskie w ramach obowiązku służby publicznej. Przedsiębiorstwo należy obecnie do samorządów wszystkich województw.

Zgodnie z rozkładem jazdy pociągów 2012/2013 codziennie na trasy wyjeżdżało średnio 1715 pociągów kategorii REGIO, 61 InterREGIO i 14 REGIOekspresów. W 2012 roku przewoźnik przewiózł 101,02 mln pasażerów.

Liczba udziałów poszczególnych samorządów województw w kapitale zakładowym Przewozów Regionalnych prezentuje poniższa tabela.

Tabela 29. Struktura własnościowa samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

L.p.	Województwo	Liczba udziałów	Udział procentowy w kapitale zakładowym
1.	Dolnośląskie	112 464	7,3%
2.	kujawsko-pomorskie	89 355	5,8%
3.	Lubelskie	84 733	5,5%
4.	Lubuskie	55 462	3,6%
5.	Łódzkie	87 815	5,7%
6.	małopolskie	98 599	6,4%
7.	mazowieckie	207 982	13,5%
8.	opolskie	52 381	3,4%
9.	podkarpackie	75 490	4,9%
10.	podlaskie	58 543	3,8%
11.	pomorskie	109 383	7,1%
12.	śląskie	141 735	9,2%
13.	świętokrzyskie	46 218	3,0%
14.	warmińsko-mazurskie	81 652	5,3%
15.	wielkopolskie	149 439	9,7%
16.	zachodniopomorskie	89 355	5,8%

Źródło: *Raport Roczny PR Sp. z o.o. 2012 r.*

Przewozy Regionalne Sp. z o.o. obsługują kolejowy transport pasażerski Powiatu Gryfińskiego ponad 20 połączeniami kolejowymi w ciągu doby.

PKS w Szczecinie sp. z o.o. jest największym przewoźnikiem autobusowym na terenie powiatu gryfińskiego. Kapitał zakładowy spółki wynosi 873.000 zł. Największym udziałowcem spółki jest pan Henryk Kazimierz Leszczyński, który posiada 1.572 udziały o wartości 786.000 zł, co daje ponad 90% łącznego kapitału.

PKS w Myśliborzu sp. z o.o. jest również bardzo istotnym przewoźnikiem autobusowym na terenie powiatu gryfińskiego. Kapitał zakładowy spółki wynosi 833.000 zł. Największymi udziałowcami są:

1. Śliwiński Romuald który posiada 382 udziały o łącznej wartości 191.000 zł co daje 22,9% łącznego kapitału
2. Dutkiewicz Jarosław, który posiada 490 udziałów o łącznej wartości 245.000 zł co daje 29,4% łącznego kapitału
3. Śliwiński Grzegorz, który posiada 419 udziałów o łącznej wartości 209.500 zł co daje 25,2% łącznego kapitału

6.4. Określenie zasad budowania sieci przystanków i ich standaryzacja

W najogólniejszym ujęciu dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa istotne czynniki: pierwszy to czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz drugi, czyli średni czas oczekiwania na pojazd transportu publicznego w danym kierunku. Według niektórych innych metodologii pomiaru stosuje się pewne wagi, wyrażane w dodatkowym czasie oczekiwania w zależności od niezawodności danego środka lokomocji. Im bardziej niezawodny środek lokomocji, tym ten czas jest mniejszy.

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, przyjmując średnią prędkość pieszego na poziomie około 5 km/h.

Sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów.

W tym przypadku należy pamiętać, że przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z mniej uczęszczanych tras, obsługi ważnych punktów powiatu (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków powinno zostać poprzedzone badaniami marketingowymi w celu prawidłowego rozpoznania rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej (oprócz sieci przystanków, badania ułatwią również prawidłowe wyznaczenie układu tras i przebiegu linii).

W kwestii odległości pomiędzy kolejnymi przystankami, w centrach miast lub w rejonach z zabudową wielorodzinną, powinna ona wynosić około 300 - 400 metrów. Mniejsze odległości między przystankami znajdują uzasadnienie jedynie w przypadkach, kiedy sprawa dotyczy dwóch przystanków zlokalizowanych po dwóch stronach rozległego węzła komunikacyjnego, np. ronda o dużej średnicy, gdzie przystanek można wyznaczyć zarówno przed, jak i za rondem. W przypadku terenów o zabudowie jednorodzinnej lub industrialnej, optymalne odległości między przystankami kształtują się na poziomie 500 - 700 metrów, a w rejonach słabo zaludnionych, w dzielnicach peryferyjnych, co 700 - 1200 metrów. Jeśli nie ma potrzeb wyznaczania przystanków np. na drodze prowadzącej przez łąki lub lasy, gdzie praktycznie nikt nie zgłasza postulatów przewozowych, odległości pomiędzy kolejnymi przystankami mogą być znacznie większe i sięgać nawet 3 km.

Warto mieć na uwadze, że odległości pomiędzy przystankami są istotną determinantą wyznaczania prędkości komunikacyjnej na poszczególnych częściach trasy.

Odległość pomiędzy miejscem zamieszkania a przystankiem wynosząca 2 km jest akceptowalna.

Minimalna liczba mieszkańców, która stanowi uzasadnienie lokalizacji przystanku autobusowego jest 1000 osób mieszkających w odległości nie większej niż 300 m.

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a pozostałymi celami codziennej podróży. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu drogowym na danym obszarze oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

6.5. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System 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:

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

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.

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

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:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- Zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- Zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera powinny być zlokalizowane w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim na Dworcu PKP i PKS w Gryfinie i Chojnie.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

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:

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

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 odchyłeń 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 Gryfińskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnych w perspektywie najbliższych kilku lat. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Gryfińskiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

6.6. Udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom infrastruktury przystankowej

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, w tym wypadku Radę Powiatu.

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

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

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

Sformułowanie zawarte w w/w artykule „mogą być” sugeruje, że opłaty nie muszą być pobierane przez organizatora. 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 zróżnicowanie w zakresie poboru opłat w wypadku przewoźnika i operatora poprzez zwolnienie tego drugiego z obowiązku uiszczania stosownej opłaty może zostać uznane za dyskryminujące traktowanie przewoźnika, oba podmioty są bowiem przedsiębiorcami realizującymi przewozy pasażerskie i korzystającymi na równych zasadach z określonych obiektów przystankowych. Przywoływana powyżej ustawa daje możliwość zróżnicowania opłat ze względu np. na lokalizację przystanku jednak nie może prowadzić do dyskryminacji operatorów bądź przewoźników korzystających z danego obiektu na takich samych zasadach.

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

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

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

7. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach użyteczności publicznej

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

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

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,

- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

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

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

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „park and ride”, dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

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

Podsumowując:

Obecnie oferowany standard usług przewozowych charakteryzują poniższe wielkości:

- a) punktualność kursowania autobusów kształtuje się na poziomie około 70 % i wykazuje bardzo duże zróżnicowanie w różnych porach dnia, jak i pomiędzy kolejnymi dniami,
- b) średni czas podróży w relacji praca - dom na podstawie badań ankietowych i badań potoków pasażerskich wynosi do 30 minut, oczywiście w przypadku kontynuacji podróży innym środkiem transportu czas ten ulega wydłużeniu,
- c) 4 osoby/m² powierzchni przeznaczonej do stania,
- d) przesiadkowość na poziomie ca 0,4 przesiadki/podróż.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

- a) pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
- b) średnim czasem podróży,
- c) liczbą przesiadek,
- d) długością trasy podróży,
- e) bardzo wnikliwą analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery tlenkiem węgla czy tlenkiem azotu).

Standard techniczny pojazdów i sposób ich oznakowania

Sposób oznakowania pojazdów jest jednym z elementów strategii marketingowej. Aby przedsiębiorstwo 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 przedsiębiorstwa) 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 ArrivaBus, Polski Express czy Koleje Mazowieckie.

Wydaje się konieczne wdrożenie jednolitego systemu identyfikacji wizualnej, obejmującego przede wszystkim kolorystykę taboru. Barwy taboru komunikacji publicznej są bowiem jednym z

najważniejszych elementów identyfikujących powiat), z tego względu, że są widoczne na ulicach i współtworzą wizerunek powiatu.

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 Gryfiński, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróżnych przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
- Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin (co najmniej z normą EURO 3), jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 30. 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	Planowana od 2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

7.1. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Gryfińskim

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Gryfińskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016 - 2019,

2. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego - 19.X.2010r. (Uchwała XLV/530/10),
3. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku,
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018-2023,
5. Roczna Ocena Jakości Powietrza dla Województwa Zachodniopomorskiego, Raport za rok 2010 oraz 2011,
6. Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2008-2009,
7. Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w 2010 roku,

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Gryfińskiego na lata 2008-2011,

C. Dokumenty na poziomie gminnym

1. Wieloletnie programy inwestycyjne dla Miasta i Gminy Gryfino,
2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Gryfino,
3. Plan Rozwoju Lokalnego dla Gminy Gryfino,
4. Lokalny Program Rewitalizacji dla Miasta Gryfino 2005-2006 i 2007-2013,
5. Strategia sukcesu Miasta i Gminy Gryfino,
6. Programu Usuwania Wyrobów Zawierających Azbest dla Gminy Gryfino na lata 2009 - 2032 - Aktualizacja I,
7. Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Gryfino - Aktualizacja I,
8. Waloryzacja Przyrodnicza Gminy Gryfino (operat generalny).
9. Program Ochrony Środowiska Gminy Cedynia
10. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Chojna
11. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Mieszkowice
12. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Moryń 2010-2013
13. Program Ochrony Środowiska Gminy Trzcińsko Zdrój 2004-2015
14. Plan Gospodarki Odpadami Gminy Trzcińsko Zdrój 2004-2015
15. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Banie
16. Program Ochrony Środowiska Gminy Stare Czarnowo
17. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Widuchowa

Stan czystości powietrza atmosferycznego w Powiecie Gryfińskim

Zgodnie z danymi uzyskanymi z WIOŚ Szczecin na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 1999-2006 emisja zanieczyszczeń gazowych znacznie spadła. Największy spadek nastąpił w przypadku dwutlenku siarki (ponad 60%), mniejszy natomiast dla dwutlenku azotu (24,4%) i pyłu (56%). Znaczny spadek emitowanych zanieczyszczeń do powietrza ma związek przede wszystkim z inwestycjami proekologicznymi realizowanymi w ostatnich latach w sektorze energetycznym np. instalacja odsiarczająca i odpylająca w Elektrowni Dolna Odra S.A. w Nowym Czarnowie.

Poniższa tabela przedstawia wyniki pomiarów emisji w Powiecie Gryfińskim wykonanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Tabela 31. Rodzaje i wielkość emisji w strefie Powiatu Gryfińskiego w latach 2007 - 2008 [Mg/rok]

Powiat Gryfiński	Punktowa		Powierzchniowa		Liniowa		Suma	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Emisja SO ₂	11.495	12.305	295	282	3	3	11.793	12.590
Emisja NO ₂	11.905	11.498	167	251	913	922	12.985	12.671
Emisja CO	655	872	5.384	735	2.362	3.061	8.401	4.668

Źródło: Inspekcja Ochrony Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie

Zgodnie z informacją o stanie środowiska z października 2009 r. jakość powietrza nie pogorszyła się, całkowita emisja w/w związków w 2008 r. uległa nieznaczniemu zmniejszeniu. Jedynie emisja dwutlenku siarki zwiększyła się o 797 Mg. Znaczny udział w emisji zanieczyszczeń powietrza tlenkiem węgla mają źródła liniowe czyli transport samochodowy.

W wyniku rocznej oceny jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim dokonanej dla roku 2010 do opracowania programów ochrony powietrza wskazano strefę zachodniopomorską ze względu na przekroczenie standardu jakości powietrza przez 24-godzinne stężenia pyłu PM₁₀. Wg oceny WIOŚ wyniki nie oznaczają, że przekroczenia pyłu mają miejsce na całym obszarze strefy. Wyodrębnione w ocenie WIOŚ obszary przekroczeń wymagają działań na rzecz poprawy jakości powietrza. Zalicza się do nich: obszar miasta Szczecinek, **obszar wsi Widuchowa (w powiecie gryfińskim)**, **obszar miasta Gryfino oraz obszar miasta Myślibórz**, ze względu na przekroczenie poziomu docelowego przez średnioroczne stężenie benzo(a)pirenu. Przekroczenia dotyczą obszarów miasta Szczecinek i **obszaru wsi Widuchowa**.

Zanieczyszczenia powietrza w Powiecie Gryfińskim

Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń na terenie powiatu gryfińskiego jest Elektrownia „Dolna Odra” w Nowym Czarnowie emitująca zanieczyszczenia powstające przy spalaniu węgla kamiennego. Przy zmniejszającej się emisji zanieczyszczeń energetycznych większego znaczenia nabierają zanieczyszczenia pochodzące z sektora komunalnego, zakładów usługowych, indywidualnych gospodarstw oraz komunikacji samochodowej. Na jakość powietrza na terenie powiatu, przy przeważających zachodnich i południowo-zachodnich wiatrach, mają również wpływ zanieczyszczenia transgraniczne.

W skład Powiatu Gryfińskiego wchodzi dziewięć gmin o charakterze głównie turystyczno-rolniczym. W gminach tych głównym problemem jest emisja zanieczyszczeń ze spalania węgla kamiennego w kotłowniach i paleniskach indywidualnych oraz słaby rozwój sieci ciepłej i gazowej.

Emisja hałasu do środowiska

Na terenie Powiatu Gryfińskiego występują dwie drogi krajowe mające wpływ na hałas komunikacyjny. Droga nr 31 przebiegająca przez gminy Mieszkowice, Moryń, Chojna, Widuchowa i Gryfino oraz droga nr 26 przebiegająca przez gminę Trzcińsko-Zdrój oraz Chojna. Szacunkowe dane dotyczące natężenia ruchu i jego struktury przedstawione przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w

Szczecinie w odniesieniu do dróg krajowych wskazują, że ich natężenie kształtuje się w przedziale od 1000 do 12000 pojazdów na dobę. W ich otoczeniu znajdują się tereny wymagające ochrony przed hałasem, na których występują przekroczenia wartości dopuszczalnych. Dotyczy to szczególnie przebiegu drogi przez miejscowości, gdzie w bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się zabudowa mieszkaniowa.

Kolejna kategoria dotyczy dróg wojewódzkich. Według danych Zarządu Dróg Wojewódzkich natężenie ruchu dobowego kształtuje się na poziomie od 1000 do 5000 pojazdów na dobę. Przy takim natężeniu ruchu zasięg oddziaływania akustycznego jest nieduży. Brak jest danych dotyczących natężenia ruchu na drogach powiatowych oraz gminnych. Należy jednak spodziewać się, że będzie on jeszcze mniejszy niż na drogach krajowych i wojewódzkich. Z tego względu na drogach tej kategorii uciążliwość akustyczna może występować lokalnie.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w 2005 roku wykonała pomiary hałasu na drodze krajowej nr 31 województwa zachodniopomorskiego. Wykonane pomiary wykazały, że na terenach zabudowy mieszkaniowej podlegającej ochronie przed hałasem, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie dróg krajowych, przy braku odpowiednich zabezpieczeń akustycznych (np. ekranów akustycznych), występują przekroczenia poziomu dopuszczalnego dźwięku zarówno w porze dziennej jak i nocnej.

Wyniki pomiarów okresowych hałasu w środowisku wykonywanych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2005 prezentuje poniższa tabela.

Tabela 32. Wyniki pomiarów hałasu na drodze krajowej nr 31

Lp.	Pora pomiarów	Wartości równoważnego poziomu dźwięku A (zmierzone) [dB]
1	Dnia (6.00-22.00)	63,1
2	Nocy (22.00-6.00)	53,1

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Szczecinie

Omawiając zagadnienie emisji hałasu do środowiska w przypadku Powiatu Gryfińskiego należy zwrócić uwagę na hałas przemysłowy.

Elektrownia Dolna Odra S.A. w Nowym Czarnowie jest to jeden z największych emitorów hałasu w Powiecie Gryfińskim. Wojewoda Szczeciński w związku z podwyższoną emisją hałasu ustanowił dla elektrowni strefę ochronną, decyzje wygasły jednak w 2005 roku. Do tego czasu Elektrownia Dolna Odra wykonała szereg działań, mających na celu ograniczyć emisję hałasu. Opracowano w tym celu „Ocenę akustycznego oddziaływania na środowisko Elektrowni Dolna Odra” oraz „Studium ochrony przed hałasem dla Elektrowni Dolna Odra”. Zgodnie z powyższymi opracowaniami przygotowano określone projekty techniczne np. w 2006 roku na terenie Elektrowni Dolna Odra zostały zamontowane ekrany akustyczne. Ponadto zgodnie z rozporządzeniem Wojewody Zachodniopomorskiego nr 121/2006 z dnia 14.11.2006 roku, dla Elektrowni Dolna Odra S.A. ustanowiono obszar ograniczonego użytkowania.

W gminach Powiatu Gryfińskiego istnieje dość duża ilość zakładów stanowiących potencjalne zagrożenia dla środowiska w zakresie emisji hałasu. Szczególnie może to mieć odniesienie do zakładów produkcji przemysłowej i spożywczej. Pod hasłem zakładów produkcyjno - usługowych mogą również znajdować się takie, których działalność może powodować degradację klimatu akustycznego na terenach wymagających spełniania norm akustycznych. Część podmiotów gospodarczych posiada decyzje oraz pozwolenia na emisję hałasu do środowiska wydaną na podstawie kontroli przeprowadzonej przez WIOŚ, w wyniku których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Dla podmiotów gospodarczych posiadających ważne decyzje lub pozwolenia na emisję hałasu mogą być stosowane sankcje administracyjne w przypadku nie wywiązywania się z obowiązku ograniczenia ponadnormatywnej emisji hałasu do środowiska.

Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

W Powiecie Gryfińskim są podejmowane następujące działania w celu wspomaganie i rozpowszechniania edukacji ekologicznej:

- a) opracowywanie powiatowych i gminnych programów edukacji ekologicznej,
- b) wspieranie projektów edukacji ekologicznej realizowanych przez różne instytucje,
- c) szkolenie przedstawicieli administracji publicznej, organizacji pozarządowych oraz przedsiębiorców w zakresie przepisów o dostępie do informacji o środowisku,
- d) egzekwowanie wiedzy o środowisku i jego ochronie od wszystkich pracowników sektora publicznego oraz zapewnienie doskonalenia tej wiedzy
- e) edukacja ekologiczna społeczności szkolnych gimnazjów, rodziców uczniów oraz mieszkańców środowisk lokalnych województwa zachodniopomorskiego, mająca uświadomić wpływ indywidualnych, codziennych zachowań na stan środowiska naturalnego, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ograniczania ilości wytwarzanych odpadów, ich selektywnej zbiórki i recyklingu.
- f) podejmowanie sezonowych akcji ekologicznych takich jak Sprzątanie Świata, Dni Ziemi, które stawiają sobie one za cel ochronę przyrody, ostrzegają przed zagrożeniami, uświadamiają szkodliwość niektórych zachowań człowieka.

Z punktu widzenia ekologii istotnym punktem są trasy rowerowe z których mogą korzystać zarówno turyści jak i mieszkańcy.

Szlakiem który przebiega przez większość gmin Powiatu jest Szlak Zielonej Odry, który prowadzi przez Chlebowo, Stare Brynki, Gryfino, Krajnik Dolny, Krajnik Górny, Zatoń Dolną, Piasek, Bielinek, Lubiechów

Dolny, Cedynię, Osinów Dolny, Stary Kostrzynek, Starą Rudnicę, Siekierki, Stare Łysogórki, Gozdowice, Stary Błeszyn, Czelin, Kłósów.

Każda z gmin Powiatu posiada wytyczone trasy i szlaki rowerowe.

Wpływ transportu publicznego na środowisko

Niekorzystne skutki transportu odczuwa zarówno środowisko przyrodnicze, jak i społeczeństwo, któremu powszechny rozwój tego sektora umożliwił swego czasu przekroczenie istotnej bariery rozwoju cywilizacyjnego, przy czym efekty te różnią się w zależności od poziomu rozwoju gospodarczego, stopnia zaawansowania i wykorzystania różnych sektorów transportu, położenia geograficznego (w tym klimatu), a także wrażliwości elementów środowiska.

Niezwykle istotnym zagadnieniem w obliczu współczesnych zagrożeń ze strony transportu jest zapobieganie ich występowaniu, a gdy nie jest to możliwe - ograniczanie ich presji na środowisko oraz skali i zasięgu negatywnych skutków. Odpowiednie działania powinny być prowadzone na szczeblach administracji rządowej, samorządowej, jak również w sektorze prywatnym. Niezbędne jest wprowadzanie właściwych regulacji prawnych i administracyjnych, zapewnianie odpowiednich środków finansowych i potencjału ludzkiego dla rozwoju nowych technologii, planowanie przestrzenne, racjonalne projektowanie i utrzymywanie infrastruktury, a także edukowanie społeczeństwa i racjonalizacja zadań transportu. Transport przyczynia się do degradacji środowiska naturalnego i negatywnie oddziałuje na samego człowieka. W skali Unii Europejskiej jest źródłem niemal 54% całkowitej emisji tlenków azotu, 45% tlenku węgla, 23% niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) oraz 23% pyłów PM₁₀ i 28% pyłów PM_{2,5} (cząstek stałych o średnicy odpowiednio 10 i 2,5 µm). Odpowiada również za ponad 41% emisji prekursorów ozonu troposferycznego oraz 23% emisji CO₂ i niemal 20% innych gazów cieplarnianych.

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie. Wielkość oddziaływania transportu kolejowego na środowisko i bezpieczeństwo jest nieporównanie mniejsza, aniżeli w transporcie drogowym.

Skala problemów wynikających z działalności transportu skłania do pilnego ograniczenia jego wpływu na środowisko przyrodnicze i społeczne. Działania zaradcze związane z ograniczaniem i eliminowaniem zagrożeń wynikających z działalności transportu należy prowadzić jednocześnie na 3 płaszczyznach: edukowania społeczeństwa, zapobiegania występowaniu zagrożeń i przeciwdziałania skutkom, którym nie udało się zapobiec. Powinny one polegać na jednoczesnym wdrażaniu wielu rozwiązań pozwalających maksymalizować szansę osiągnięcia założonego celu - ograniczenia ingerencji transportu w środowisko przyrodnicze (degradacja i zanieczyszczenie), jak i społeczne (zdrowie i bezpieczeństwo) - przy realizowaniu zapisów Europejskiej Polityki Transportowej i Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025. Wśród najważniejszych powinny znaleźć się takie działania, jak zwiększanie udziału kolei i transportu wodnego w podziale zadań przewozowych czy rozwijanie transportu inter- i multimodalnego. Powinny być wprowadzane preferencje (podatkowe, prawne, administracyjne) dla pojazdów zasilanych alternatywnymi źródłami energii, zaś z eksploatacji należy wyłączać pojazdy niespełniające wymogów

bezpieczeństwa i/lub ochrony środowiska. Odpowiednie zarządzanie ruchem na obszarze powiatu miastach powinno obejmować wyprowadzanie ruchu ciężkiego z obszarów najgęściej zaludnionych i jego koncentrację na obwodnicach i obszarach pozbawionych istotnych walorów przyrodniczych. Należy również ograniczać ruch pojazdów indywidualnych w centrach miast, wprowadzając strefy ruchu uspokojonego, opłaty za wjazd do centrum, podnosząc opłaty za parkowanie i kładąc nacisk na rozwój systemów zarządzania ruchem oraz sprawną i punktualną komunikację publiczną połączoną z parkingami typu P+R.

Preferowanie energooszczędnych i mało obciążających środowisko środków transportu

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury
- zwiększenie liczby pojazdów o mniejszej emisji spalin,
- zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem.
- poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami przyniesie znaczące efekty ekologiczne.

Na podstawie danych od przewoźników wykonujących kursy pasażerskie na podstawie zezwoleń Starosty Gryfińskiego stwierdzono, że w 2012 r. dziennie przewieziono 1224 pasażerów na 106 kursach. Można założyć, że średnio na jeden autobus obsługujący jeden kurs przypadało 12 osób. (warto przy tym jednak pamiętać, że w godzinach szczytu porannego autobusy niektórych linii są zapełnione w 100%).

Przyjmując, że w jednym samochodzie podróżuje średnio 1,5 osoby można stwierdzić, że jeden autobus komunikacji publicznej w Powiecie Gryfińskim równoważy 10-20 samochodów osobowych. To pokazuje, o ile transport publiczny zmniejsza natężenie ruchu w mieście oraz o ile zmniejsza wielkość emisji spalin do środowiska naturalnego.

Zrównoważony rozwój systemu transportu zakłada, że podział zadań przewozowych powinien kształtować się według proporcji 75% komunikacja publiczna i 25% transport indywidualny. Wydaje się jednak, że całkowicie akceptowalnym celem byłoby dążenie do uzyskania proporcji 50% : 50%. Zawsze jednak decyzja o wyborze podróży środkiem prywatnym albo środkiem publicznym należy do osoby podróżującej. Na wybór wpłynie przede wszystkim, jakość warunków podróżowania oraz koszty.

Jakość warunków podróżowania samochodem osobowym jest wyższa niż podróżowania autobusem komunikacji publicznej. Wynika to przede wszystkim z:

- większej prędkości podróży,
- swobody wyboru czasu rozpoczęcia podróży niezależnie od rozkładów jazdy przewoźnika,
- większego komfortu podróży,
- większej prywatności i bezpieczeństwa osobistego,

- przejazdem z miejsca na miejsce,
- możliwości wygodnego przewiezienia bagażu.

Także koszt przejazdu samochodem osobowym w porównaniu z przejazdem środkiem komunikacji publicznej jest często niższy, zwłaszcza w przypadku podróży większej liczby osób.

Zatem dla zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- atrakcyjna cena biletu
- komfort podróżowania.

Natomiast koszt publicznych usług przewozowych zależy od wysokości opłat za korzystanie z komunikacji. Wysokość tych opłat zależy z kolei m.in. od ekonomiczności środka transportu, jakim wykonywane są usługi publiczne, dlatego dobór taboru dla transportu publicznego powinien być optymalną wypadkową zastosowania kryterium maksymalnej ochrony środowiska i ekonomiczności eksploatacji pojazdu.

7.2. Rola Planu Transportowego w Ochronie Środowiska

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

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej jakości powietrza w mieście,
- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrach miast,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miast,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację istniejących dróg i ulic oraz rozbudowę istniejących obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,

- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- 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.

Zgodnie z opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie przedmiotowy projekt Planu Transportowego nie zalicza się do dokumentów dla których przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest obligatoryjne.

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

Określenie zasad zapewniających dostęp osób niepełnosprawnych i 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:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - 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,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - 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 lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją miejską 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: - zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:

- przeszkody przestrzenne:
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyły na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w tramwajach oraz zmniejszenie różnicy poziomów między peronami przystankowymi a podłogą w autobusach do kilku centymetrów,
- przeszkody organizacyjne:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa- miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- zlikwidowanie barier w pojazdach komunikacji miejskiej:

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

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

Określenie zapotrzebowania na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych (niewidomych, niedosłyszących) w systemie komunikacji publicznej Powiatu Gryfińskiego

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb wszystkich pasażerów jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Biorąc pod uwagę, że wśród wszystkich autobusów, jakimi dysponują przewoźnicy tylko 1 autobus jest niskopodłogowy.

Z przedstawionych w tym rozdziale informacji wynika, że wszystkie autobusy należy wyposażyć w dodatkowe elementy ułatwiające podróżowanie zwłaszcza osobom niepełnosprawnym. Chodzi m. in. o system informacji dźwiękowej wewnętrznej i zewnętrznej oraz kierunkowe wyświetlacze elektroniczne czy elektroniczne tablice informacji wewnętrznej.

W dalszej perspektywie program modernizacji taboru przewoźników funkcjonujących w Powiecie Gryfińskim powinien, jak dotychczas, być nastawiony na doposażenie komunikacji miejskiej w nowe autobusy nisko wejściowe (niska podłoga w pierwszych i drugich drzwiach autobusu) w podziale na autobusy 12-metrowe, autobusy przegubowe oraz - najprawdopodobniej - autobusy o długości od 7 do 10 metrów, umożliwiając pozyskanie autobusów charakteryzujących się ponadto m.in.:

- posiadaniem takich elementów, niezbędnych zwłaszcza dla obsługi osób starszych i niepełnosprawnych (niewidomych, niedosłyszących), jak:
 - tablice elektroniczne zewnętrzne z numerem linii oraz kierunkiem jazdy,
 - tablice elektroniczne wewnętrzne z numerem linii, kierunkiem oraz trasą przejazdu i wykazem kolejnych przystanków (w tym przypadku dopuszczalne są tablice klasyczne),
 - głosowa zapowiedź kolejnych przystanków wewnątrz autobusu,
- ekonomicznym silnikiem zasilanym ekonomicznym i ekologicznym paliwem,
- automatyczną skrzynią biegów, szczególnie przydatną w ruchu miejskim z częstym ruszaniem i zatrzymywaniem się oraz wolnym jeżdżeniem w godzinach szczytu,

- układem drzwi 2-2-2, 2-2-2-2 lub 1-2-0 (w przypadku autobusów 10-metrowych i krótszych), czyli bez ostatnich drzwi, w celu utrudniania przejazdu bez biletu (przy takim układzie drzwi, poza godzinami szczytu, pierwsze służyć do wejścia, a drugie do wyjścia z pojazdu).
- eliminacją uciążliwego hałasu i wygodnymi siedzeniami,
- zabezpieczeniem przed pożarem w komorze silnikowej.

oraz dodatkowo:

- klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy,
- wewnętrznym automatem biletowym.
- zabudowaną kabiną kierowcy, zapewniającą większy poziom prywatności i bezpieczeństwa

W długiej perspektywie czasowej, cały tabor autobusowy obsługujący komunikację publiczną w Powiecie Gryfińskim powinien spełniać powyższe wymagania.

7.4. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Rozbudowana sieć korytarzy komunikacyjnych będzie sprzyjała rozwojowi systemu parkingów pozwalających na podróżowanie w oparciu o zasadę „Park & Ride”. W Powiecie Gryfińskim daje się zauważyć niedostatek miejsc parkingowych głównie w Gryfinie.

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itp. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

Aby produkt był w stanie wygrać konkurencję musi być bardziej atrakcyjny dla potencjalnych klientów od pozostałych - kluczem do sukcesu jest zdefiniowanie transportu publicznego jako produktu, który musi konkurować z innymi formami przemieszczania się, a zwłaszcza z motoryzacją indywidualną. Argumenty odwołujące się do kwestii ekologicznych nie są w stanie przekonać szerokiej rzeszy mieszkańców do wyboru autobusu, jako środka codziennej lokomocji.

O jego atrakcyjności decyduje nie tylko cena, komfort jazdy czy czas przejazdu, ale również szeroko rozumiana dostępność. Dostępność jest bardzo istotną kwestią, często niedocenianą.

Samochód parkuje często w pobliżu domu, natomiast do transportu publicznego trzeba dojść, nierzadko pokonując jezdnię, czy - co jest coraz bardziej modne - ogrodzenie osiedla. Przebudowa nieprzyjaznych transportowi publicznemu struktur urbanistycznych, których efektem jest oddalenie siedzib ludzkich od przystanków, jest skomplikowana i kosztowna.

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. Wydaje się, że maksymalna droga dojścia do przystanków autobusowych nie powinna przekraczać 300 m a do przystanków i stacji kolei regionalnych 500 m.

Pojęcie drogi dojazdu nie jest tożsame z obszarem znajdującym się w promieniu 300, czy 500 m. Powinno się określić tzw. „współczynnik wydłużenia drogi” (jest on dłuższy od promienia danego obszaru).

Minimalna liczba mieszkańców, która stanowi uzasadnienie lokalizacji przystanku autobusowego jest 1000 osób mieszkających w odległości nie większej niż 300 m.

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrami miast, siedzibami gmin, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

Tabela 33. Liczba przystanków autobusowych w Powiecie Gryfińskim

L.p.	Gminy Powiatu Gryfińskiego	Gęstość zaludnienia (os/km ²)	Względna gęstość zaludnienia (zeskalowanej do miasta Gryfino)	Liczba przystanków	liczba przystanków na 1 km ²	Stosunek gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia
1.	Banie	32,0	0,14	41	0,20	1,40
2.	Cedynia	24,7	0,11	18	0,10	0,90
3.	Chojna	42,4	0,19	59	0,18	0,94
4.	Gryfino	126,5	0,56	75	0,29	0,52
5.	Mieszkowice	31,3	0,14	26	0,11	0,78
6.	Moryń	35,5	0,16	26	0,21	1,32
7.	Stare Czarnowo	25,2	0,11	35	0,23	2,04
8.	Trzcińsko-Zdrój	33,4	0,15	48	0,28	1,90
9.	Widuchowa	26,7	0,12	26	0,12	1,04
	Średnio Powiat Gryfiński	45,1	0,25	354	0,19	0,76

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Powiatu Gryfińskiego

Zamieszczona powyżej tabela przedstawia szczegółowo dane, które pokazują dostępność infrastruktury komunikacyjnej dla mieszkańców Powiatu Gryfińskiego. Jak widać w większości przypadków gęstość zaludnienia poszczególnych gmin odpowiada gęstości sieci przystankowej. Dysproporcje widoczne na podstawie tabeli są spowodowane dużą powierzchnią poszczególnych gmin, a co za tym idzie stosunkiem liczby przystanków do obszaru gmin. Najlepszym stosunkiem gęstości sieci przystanków do gęstości zaludnienia charakteryzuje się gmina Stare Czarnowo, która jest rozległą jednostką terytorialną, ale posiada najniższy wskaźnik gęstości zaludnienia w Powiecie Gryfińskim. Najgorzej natomiast

prezentuje się gmina Gryfino, jednakże w tym przypadku spowodowane jest to dużą gęstością zaludnienia gminy i małą ilością przystanków jak na tak duży obszar.

8. Sieć komunikacyjna Powiatu Gryfińskiego, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Sieć użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym to usługi:

- organizowane przez władze publiczne,
- mające znaczenie dla społeczeństwa, a w szczególności dla uboższych ekonomicznie warstw społecznych,
- dostępne dla wszystkich warstw społecznych.

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.

Realizowanie celów użyteczności publicznej nie oznacza, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne i konsumowane powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytworzenia. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenia usług na rzecz organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu.

Przyjmuje się następujący model kształtowania sieci połączeń transportowych o charakterze użyteczności publicznej:

- ustala się dwa węzły przesiadkowe w miastach Gryfino i Chojna,
- siedziby gmin znajdujące się w południowej części powiatu będą posiadały bezpośrednie połączenie z Chojną, natomiast siedziby gmin znajdujące się w północnej części powiatu będą posiadały bezpośrednie połączenie z Gryfinem
- dodatkowo linia autobusowa Gryfino-Chojna zostanie objęta użytecznością publiczną co pozwoli skomunikować północną i południową część powiatu.
- alternatywą dla połączenia autobusowego Gryfino-Chojna będzie linia kolejowa nr 273 która zostanie objęta użytecznością publiczną w Planie Transportowym dla Województwa Zachodniopomorskiego.

- warianty rozkładu jazdy dla linii planowanych do objęcia użytecznością publiczną będą podzielone na okres szkolny i okres wakacyjny aby odpowiednio dostosować liczbę połączeń do potrzeb mieszkańców.
- W ramach konsultacji społecznych dodatkowo uwzględniono następujące połączenia: Widuchowa-Marwice- Pacholęta- Czarnówko- Gryfino (linia 9U); Banie-Baniewice- Swobnica-Grzybno- Strzeszów- Trzcińsko-Zdrój- Chojna (linia 10U); Cedynia- Chojna- Osinów Dolny- Stary Kostrzynek- Stara Rudnica- Siekierki- Stare Łysogórki- Gozdowice- Mieszkowice (linia 11U).

Pozostałe linie użyteczności publicznej nie ujęte w planie transportowym na obszarze co najmniej dwóch gmin mogą być uznane za linie o charakterze użyteczności publicznej na podstawie zawartych porozumień pomiędzy gminami lub poprzez utworzenie związku międzygminnego.

Tabela 34. Linie użyteczności publicznej- kursy w okresie szkolnym

Lp.	Numer linii	Od	Do	Przez	Km	Wariant I Okres Szkolny					
						Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
						roboczy szkolny TAM	roboczy szkolny POWRÓT	Sobota w roku szkolnym TAM	Sobota w roku szkolnym POWRÓT	Niedziela w roku szkolnym TAM	Niedziela w roku szkolnym POWRÓT
1.	1U	Stare Czarnowo	Gryfino	Glinna, Żeliszawiec, Gardno, Wełtyń	28	4	4	3	3	2	2
2.	2U	Banie	Gryfino	Tywica, Rożnowo, Stekno, Pniewo	24,9	5	5	3	3	2	2
3.	3U	Widuchowa	Gryfino	Dębogóra, Nowe Czarnowo, Pniewo	19,6	5	5	4	4	2	2
4.	4U	Chojna	Gryfino	Lisie Pole, Krzywin, Widuchowa, Pniewo	Liczba połączeń zależna od liczby połączeń w transporcie kolejowym						
					41,9	4	4	3	3	2	2
5.	5U	Cedynia	Chojna	Orzechów, Mętno	19,9	4	4	3	3	2	2
6.	6U	Trzcińsko-Zdrój	Chojna		13,1	4	4	3	3	2	2
7.	7U	Moryń	Chojna	Przyjezierze, Mirowo, Godków	17,1	4	4	3	3	2	2
8.	8U	Mieszkowice	Chojna	Witnica	21,2	4	4	2	2	2	2
9.	9U	Widuchowa	Gryfino	Marwice, Pacholęta, Czarnówko	36,8	2	2	1	1	1	1
10.	10U	Banie	Chojna	Baniewice, Swobnica, Grzybno, Strzeszów, Trzcińsko-Zdrój	43,1	4	4	2	2	1	1

11.	11U	Chojna	Mieszkowice	Cedynia, Osinów, Kostrzynek, Siekierki, Gozdowice	37,3	4	4	2	2	1	1
-----	-----	--------	-------------	---	------	---	---	---	---	---	---

Tabela 35. Linie użyteczności publicznej- kursy w okresie wakacyjnym

Lp.	Numer linii	Od	Do	Przez	Km	Wariant II Okres Wakacyjny					
						Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
						roboczy wakacyjny TAM	roboczy wakacyjny POWRÓT	Sobota w okresie wakacyjnym TAM	Sobota w okresie wakacyjnym POWRÓT	Niedziela w okresie wakacyjnym TAM	Niedziela w okresie wakacyjnym POWRÓT
1.	1U	Stare Czarnowo	Gryfino	Glinna, Żeliszewiec, Gardno, Wetłyn	28	3	3	2	2	1	1
2.	2U	Banie	Gryfino	Tywica, Rożnowo, Steklino, Pniewo	24,9	5	5	3	3	2	2
3.	3U	Widuchowa	Gryfino	Dębogóra, Nowe Czarnowo, Pniewo	19,6	5	5	3	3	2	2
4.	4U	Chojna	Gryfino	Lisie Pole, Krzywin, Widuchowa, Pniewo	Liczba połączeń zależna od liczby połączeń w transporcie kolejowym						
					41,9	4	4	3	3	2	2
5.	5U	Cedynia	Chojna	Orzechów, Mętno	19,9	3	3	2	2	1	1
6.	6U	Trzciańsko-Zdrój	Chojna		13,1	3	3	2	2	1	1
7.	7U	Chojna	Moryń	Przyjezierze, Mirowo, Godków	17,1	3	3	2	2	1	1
8.	8U	Mieszkowice	Chojna	Witnica	21,2	3	3	2	2	1	1
9.	9U	Widuchowa	Gryfino	Marwice, Pacholęta, Czarnówko	36,8	2	2	1	1	1	1
10.	10U	Banie	Chojna	Baniewice, Swobnica, Grzybno, Strzeszów, Trzciańsko-Zdrój	43,1	3	3	2	2	1	1

11.	11U	Chojna	Mieszkowice	Cedynia, Osinów, Kostrzynek, Siekierki, Gozdowice	37,3	3	3	2	2	1	1
-----	-----	--------	-------------	---	------	---	---	---	---	---	---

Zaproponowana liczba połączeń jest minimalną liczbą kursów jakie powinny być realizowane na poszczególnych liniach. W momencie ogłoszenia przetargu na wybór operatora w jednym z trybów liczba ta może ulec zmianie.

Wybór powyższych linii spowodowany jest ich największym potencjałem komunikacyjnym: są to linie, którymi podróżuje największa liczba pasażerów, są one także liniami o największym znaczeniu dla Powiatu. Linie te stanowią ważny kręgosłup komunikacyjny powiatu i zlikwidowanie ich oznaczałoby całkowite odcięcie poszczególnych gmin wchodzących w jego skład.

Pozostałe połączenia będą mogły nadal istnieć lub będą mogły zostać utworzone na mocy porozumień zawartych przez Wójtów i Burmistrzów poszczególnych gmin.

W przypadku gdy wymienione powyżej linie autobusowe miałyby obejmować inne miejscowości niż te wymienione w wykazie to jest to możliwe poprzez porozumienie poszczególnych gmin w kwestii dopłat do linii.

Linia: Widuchowa - Gryfino przez Marwice, Pacholeta, Czarnówko, stanowi wyjątek. Warunkiem jej utworzenia będzie współorganizowanie linii przy pomocy gminy Widuchowa. Formy dofinansowania do linii ze strony gminy zostały opisane w rozdziale 4.2.

Poniższa tabela pokazuje poszczególne kursy wraz z godzinami odjazdów pociągów ze stacji kolejowej w Gryfinie. Rozkład jazdy obowiązuje od 3 marca 2014 do 13 grudnia 2014 roku.

Tabela 36. Rozkład jazdy pociągów z Gryfina

Godzina	Od	Do	Numer pociągu
01:00	Gryfino	Szczecin Główny	88337
04:42	Gryfino	Szczecin Główny	88641
05:46	Gryfino	Szczecin Główny	88385
06:03	Gryfino	Szczecin Główny	88621
06:20	Gryfino	Szczecin Główny	88621
06:41	Gryfino	Kostrzyn	88520
06:49	Gryfino	Szczecin Główny	88403
07:21	Gryfino	Szczecin	88623

		Główny	
07:50	Gryfino	Szczecin Główny	88405
08:37	Gryfino	Zielona Góra	87500
08:51	Gryfino	Szczecin Główny	88625
10:27	Gryfino	Szczecin Główny	78601
13:09	Gryfino	Zielona Góra	87504
14:06	Gryfino	Chojna	89670
14:46	Gryfino	Szczecin Główny	88527
15:06	Gryfino	Kostrzyn	88522
15:45	Gryfino	Szczecin Główny	88627
16:09	Gryfino	Rzepin	87506
16:47	Gryfino	Szczecin Główny	88643
17:31	Gryfino	Szczecin Główny	78605
17:54	Gryfino	Kostrzyn	88524
18:16	Gryfino	Szczecin Główny	88631
18:49	Gryfino	Szczecin Główny	88529
19:28	Gryfino	Szczecin Główny	78607
20:41	Gryfino	Kostrzyn	88530
23:16	Gryfino	Chojna	89627

Poniższa tabela pokazuje poszczególne kursy wraz z godzinami odjazdów pociągów ze stacji kolejowej w Chojnie. Rozkład jazdy obowiązuje od 3 marca 2014 do 13 grudnia 2014 roku.

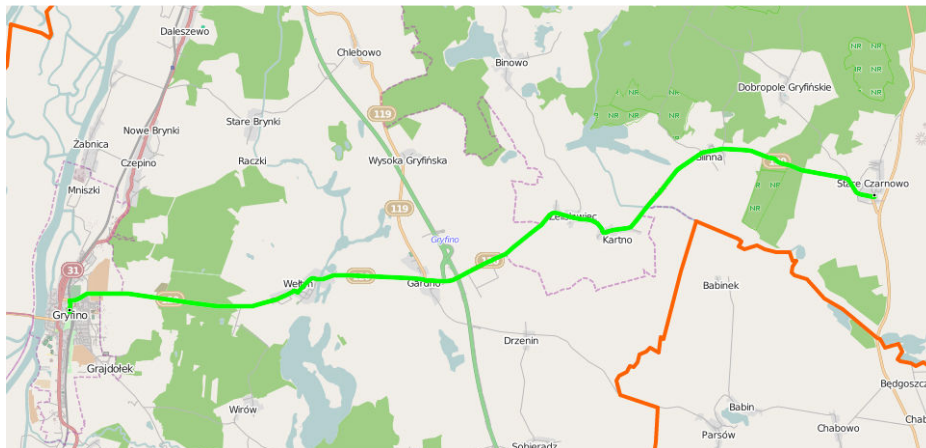
Tabela 37. Rozkład jazdy pociągów z Chojny

Godzina	Od	Do	Numer pociągu
04:02	Chojna	Szczecin Główny	88641
05:05	Chojna	Szczecin Główny	88385
06:08	Chojna	Szczecin Główny	88403
07:09	Chojna	Szczecin Główny	88405
07:28	Chojna	Kostrzyn	88520
09:24	Chojna	Zielona Góra	87500
09:47	Chojna	Szczecin	78601

		Główny	
13:56	Chojna	Zielona Góra	87504
14:05	Chojna	Szczecin Główny	88527
15:53	Chojna	Kostrzyn	88522
16:06	Chojna	Szczecin Główny	88643
16:50	Chojna	Szczecin Główny	78605
16:57	Chojna	Rzepin	87506
18:09	Chojna	Szczecin Główny	88529
18:41	Chojna	Kostrzyn	88524
18:47	Chojna	Szczecin Główny	78607
21:28	Chojna	Kostrzyn	88530

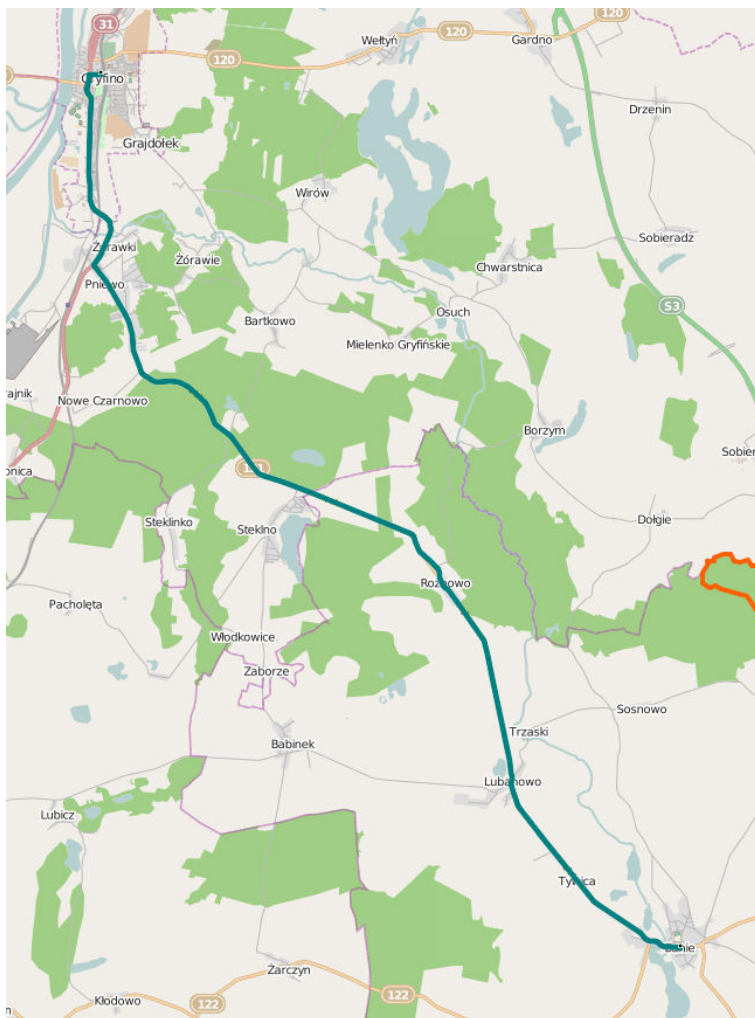
W dalszej części rozdziału znajdują się mapy przedstawiające linie użyteczności publicznej zaznaczone kolorem żółtym.

Mapa 18. Linia 1U: Stare Czarnowo- Gryfino



Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

Mapa 19. Linia 2U: Banie- Gryfino



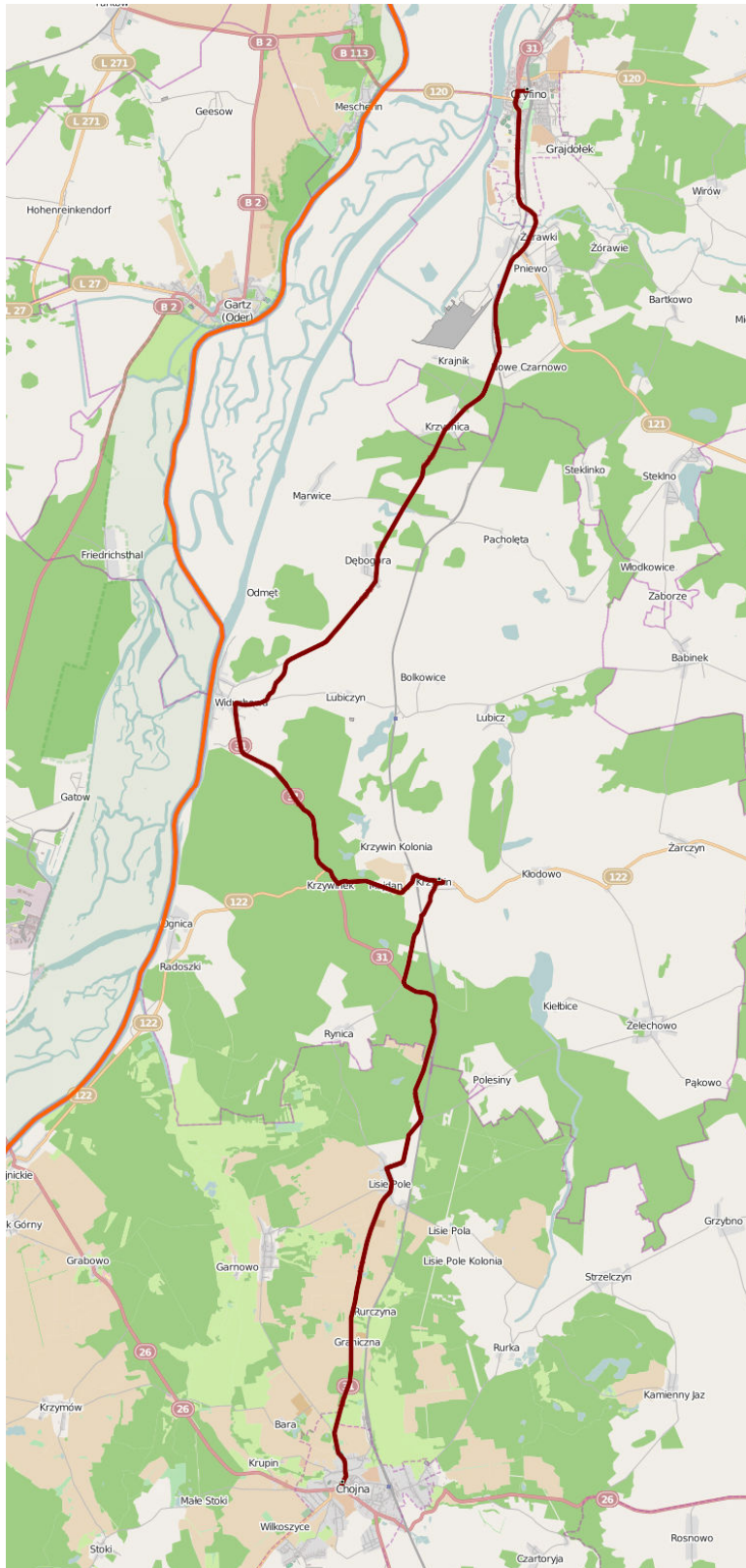
Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

Mapa 20. Linia 3U: Widuchowa- Gryfino



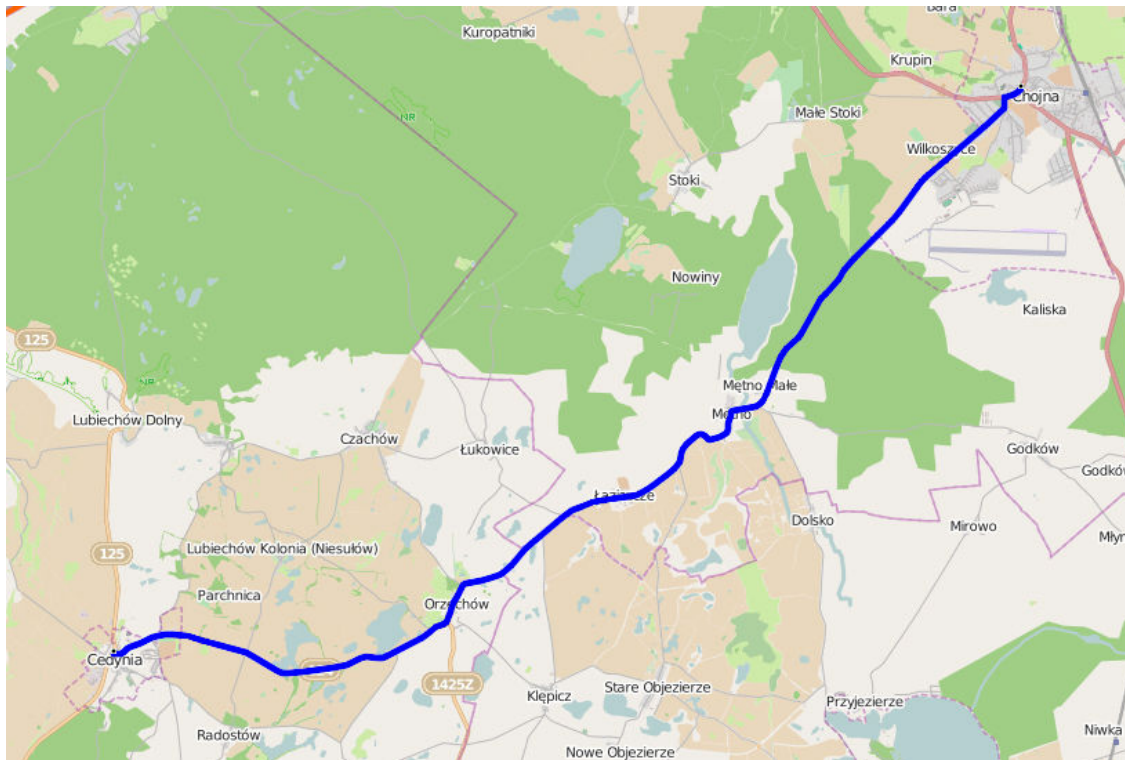
Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

Mapa 21. Linia 4U: Chojna- Gryfino



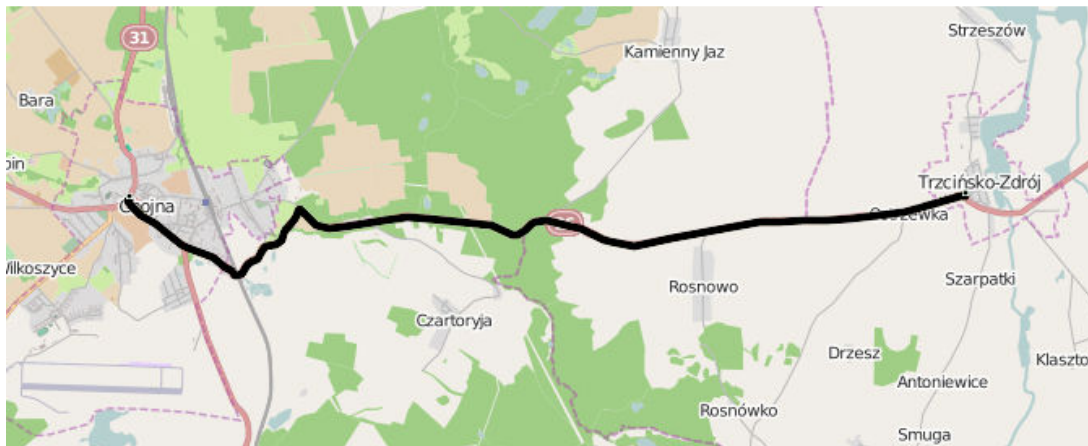
Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

Mapa 22. Linia 5U: Cedynia- Chojna



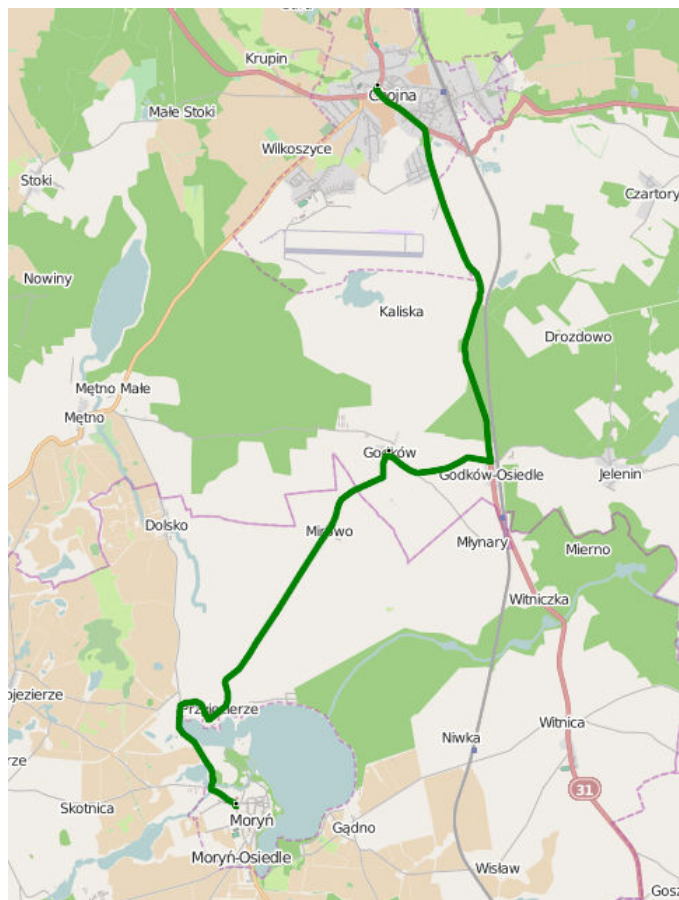
Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

Mapa 23. Linia 6U: Trzcіńsko-Zdrój- Chojna



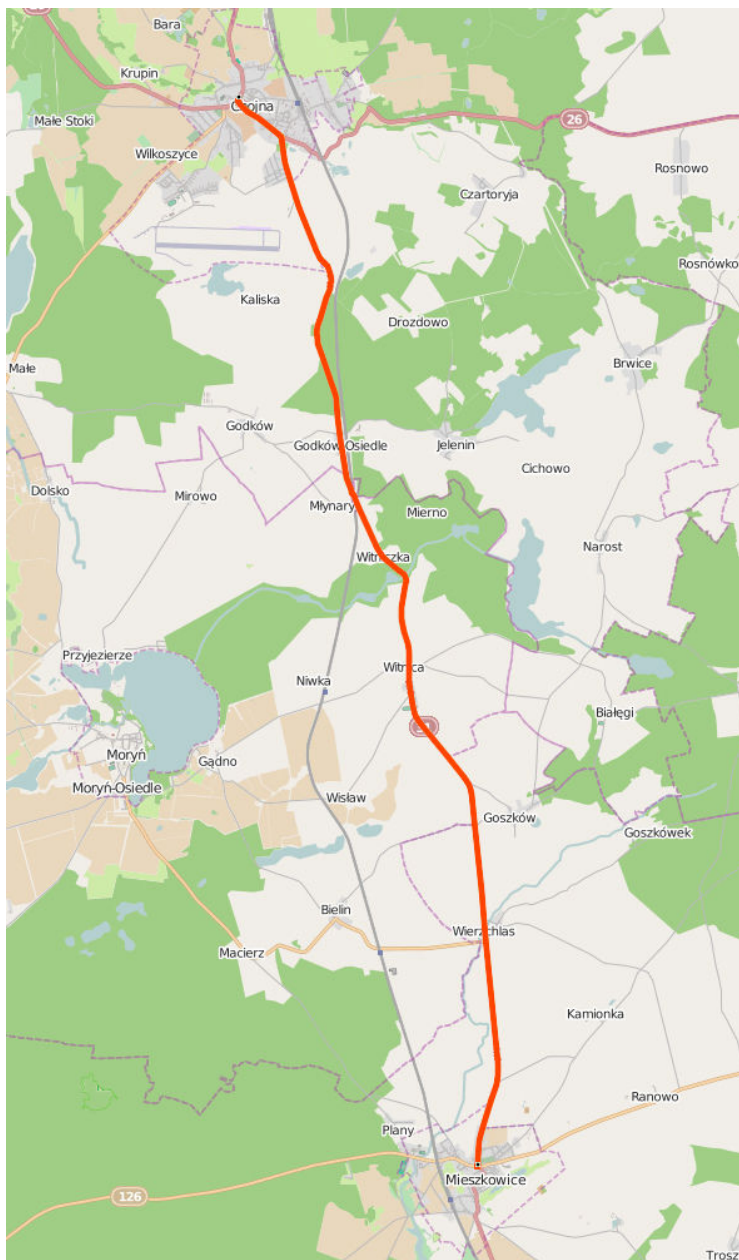
Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

Mapa 24. Linia 7U: Moryń- Chojna



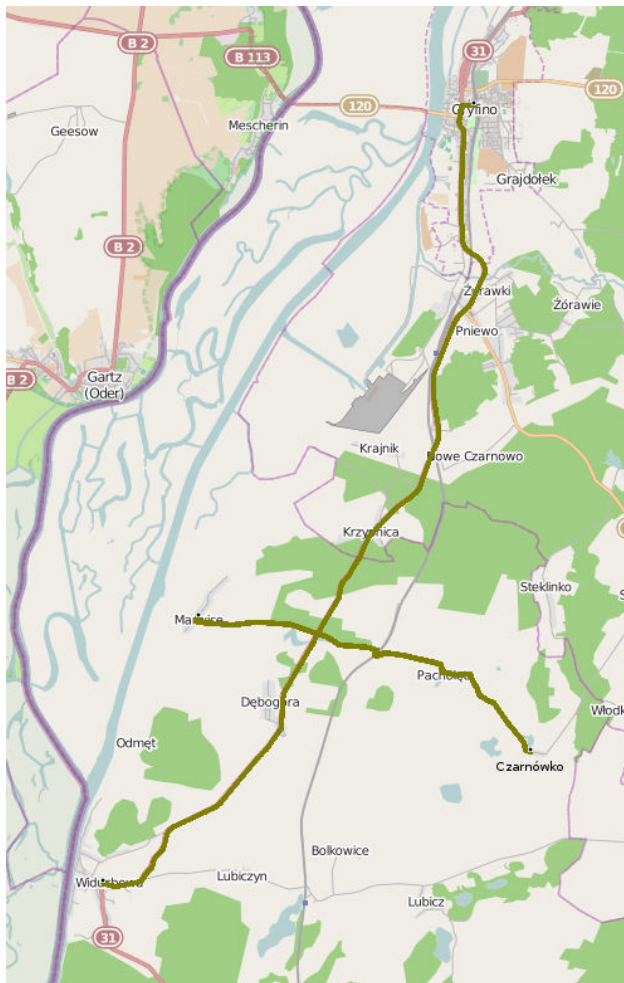
Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

Mapa 25. Linia 8U: Mieszkowice- Chojna

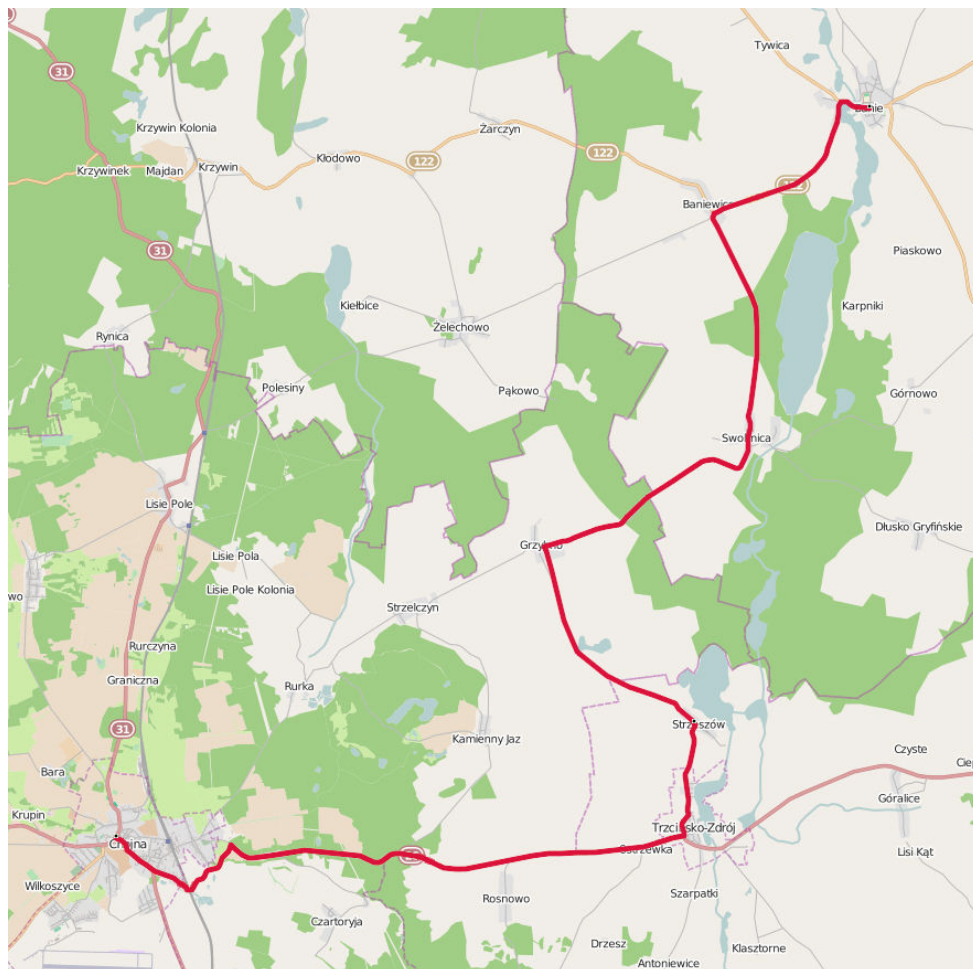


Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

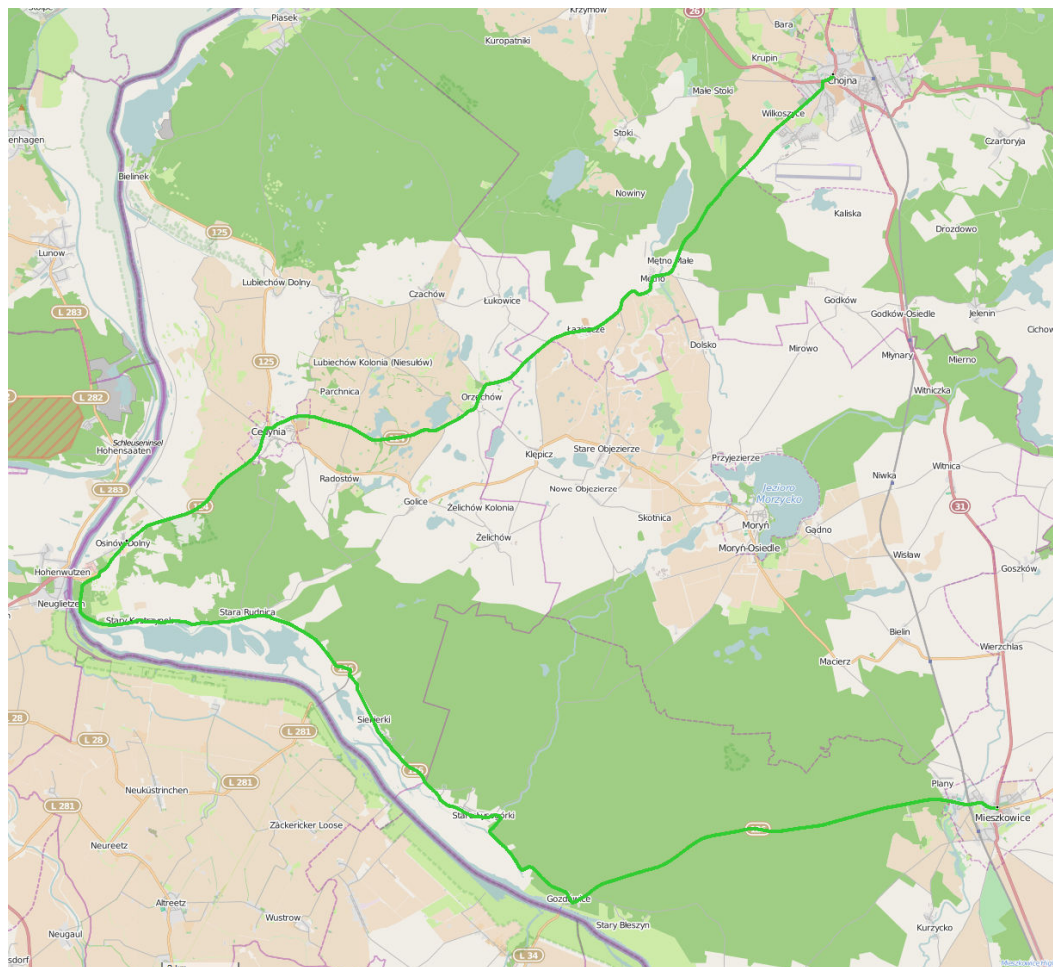
Mapa 26. Linia 9U: Widuchowa- Gryfino



Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

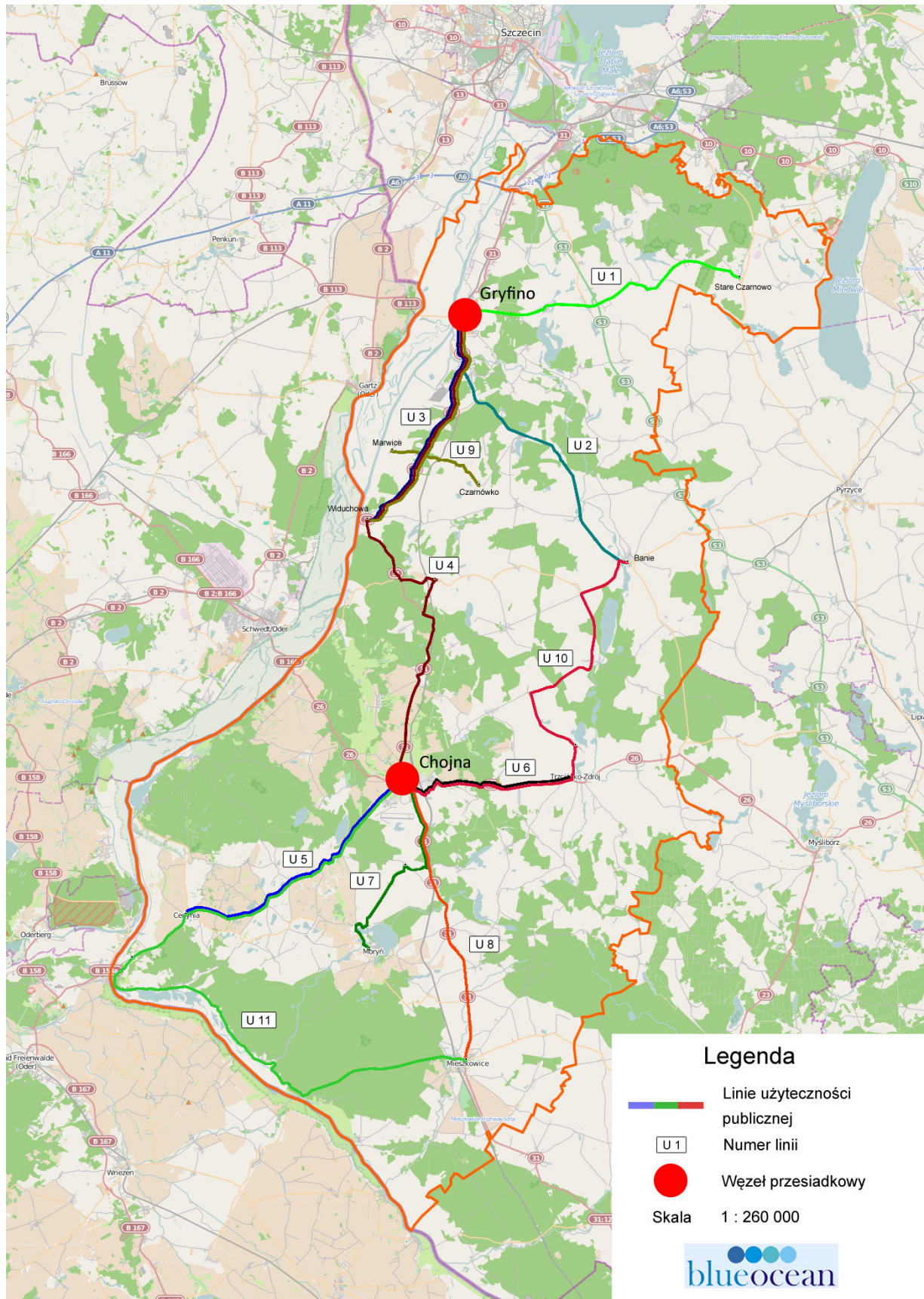
Mapa 27. Linia 10U: Banie- Chojna

Źródło: Opracowanie własne na podkładzie "© autorzy OpenStreetMap"

Mapa 28. Linia 11U: Chojna- Mieszkowice

Źródło: Opracowanie własne na podkładzie “© autorzy OpenStreetMap”

Mapa 29. Linie użyteczności publicznej



Źródło: Opracowanie własne na podkładzie © autorzy OpenStreetMap

8.1. Uwarunkowania wynikające z Planu Transportowego dla Województwa Zachodniopomorskiego

Planowana sieć komunikacyjna Województwa Zachodniopomorskiego która ma zostać objęta użytecznością publiczną:

- wariant 1: w skład planowanej sieci komunikacyjnej wejdą:

-linie komunikacyjne, które będą łączyły Szczecin ze wszystkimi miastami będącymi siedzibami powiatów, w transporcie kolejowym - o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa oraz w transporcie drogowym na trasie łączącej Szczecin z Pырzycami i Myśliborzem, gdzie brakuje bezpośredniej linii kolejowej łączącej te ośrodki miejskie,

-linie komunikacyjne w transporcie kolejowym, które będą łączyły miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów (o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa).

-połączenia międzywojewódzkie w transporcie kolejowym, po zawarciu odpowiednich porozumień pomiędzy Województwem Zachodniopomorskim i sąsiednimi województwami (dodatkowo zastrzega się możliwość zawarcia porozumienia na organizację połączenia międzywojewódzkiego w transporcie drogowym łączącego Szczecin i Gorzów Wielkopolski przez Myślibórz),

-połączenia kolejowe ze Szczecina do Republiki Federalnej Niemiec realizowane w strefie transgranicznej (w kierunku Tantow i Grambow).

Na podstawie powyższych założeń Powiat Gryfiński będzie posiadał połączenia kolejowe objęte użytecznością publiczną na trasach:

- **Szczecin- Chojna**
- **Gryfino- Stargard Szczeciński**

Oznacza to, że pasażerowie podróżujący na wyżej wymienionych liniach będą mogli zakupić ulgowe bilety na przejazd koleją, a przewoźnik będzie mógł wystąpić do właściwego organu o wyrównanie kosztów poniesionych w wyniku sprzedaży biletów ulgowych.

- wariant 2: w skład planowanej sieci komunikacyjnej wejdą:

-wszystkie linie i połączenia komunikacyjne wymienione w wariantcie 1,

-linie komunikacyjne w transporcie drogowym, które będą łączyły miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów (o ile obecnie funkcjonują pomiędzy nimi regionalne przewozy autobusowe i brakuje bezpośrednich lub sprawnie funkcjonujących pośrednich połączeń kolejowych pomiędzy nimi).

N podstawie powyższych założeń Powiat Gryfiński będzie posiadał połączenia objęte użytecznością publiczną:

Kolejowe:

- **Szczecin- Chojna**
- **Gryfino- Stargard Szczeciński**

Autobusowe:

- **Gryfino- Myślibórz**

Oznacza to, że pasażerowie podróżujący na wyżej wymienionych liniach będą mogli zakupić ulgowe bilety na przejazd koleją i autobusami, a przewoźnicy będą mogli wystąpić do właściwego organu o wyrównanie kosztów poniesionych w wyniku sprzedaży biletów ulgowych.

Po przeanalizowaniu Planu Transportowego dla Powiatu Gryfińskiego i Planu Transportowego dla Województwa Zachodniopomorskiego można stwierdzić zgodność obydwu dokumentów.

9. Analiza badań ankietowych

9.1. Dobór próby badanych oraz miejsc przeprowadzenia badań preferencji i zadowolenia pasażerów transportu publicznego

Badania ankietowe zostały przeprowadzone zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia i służyć miały poznaniu zwyczajów dotyczących codziennych podróży, a także preferencji i stopnia zadowolenia pasażerów z usług przewoźników oferujących publiczne usługi transportu zbiorowego.

Wyniki przeprowadzonych badań zadowolenia klienta pozwoliły na dokonanie analizy oczekiwań i stopnia satysfakcji klientów w zakresie, jakości świadczonej usługi przewozowej w komunikacji zbiorowej Powiatu Gryfińskiego.

Badania zostały przeprowadzone wśród pracowników zakładów pracy (w tym urzędów, instytucji, ośrodków zdrowia itp.) zlokalizowanych w Powiecie Gryfińskim i zatrudniających 10 i więcej osób. Zwrócono się do pracowników, którzy mieszkają w Powiecie Gryfińskim, lecz poza gminą, w której znajduje się siedziba ich zakładu pracy. Dobór próby badawczej wśród pracowników zakładów pracy został oparty na liście zakładów pracy przygotowanej przez Powiatowy Urząd Pracy w Gryfinie.

Możliwość odpowiedzi na pytania ankiety mieli również uczniowie i pracownicy szkół ponadgimnazjalnych:

- 1) Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 w Gryfinie,
- 2) Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 w Chojnie
- 3) Zespół Szkół Ogólnokształcących w Gryfinie,
- 4) Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Mieszkowicach
- 5) Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy w Chojnie

Tabela 38. Dobór próby badawczej wśród pracowników zakładów pracy

Lp.	Zakłady pracy wg przedziałów zatrudnienia, szkoły ponadgimnazjalne	% zakładów wybranych do badania	% pracowników wybranych do badania
1	od 10 do 29 osób	10 %	90
2	od 30 do 59 osób	10 %	90
3	od 60 do 99 osób	20 %	90
4	powyżej 100 osób	30 %	90
5	szkoły ponadgimnazjalne	100%	20

Źródło: Specyfikacja warunków zamówienia

Ponadto zostały przeprowadzone badania w dni robocze w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego na najważniejszych przystankach Powiatu Gryfińskiego. Miejsca badań zostały dobrane w taki sposób, aby populację badaną stanowili pasażerowie, którzy zawsze, czasami lub rzadko korzystają z usług przewoźników publicznych oczekujący na przystankach autobusowych lub w ich okolicach.

Wielkość próby oszacowano zgodnie ze sztuką badań statystycznych przyjmując następujące założenia:

- poziom ufności-0,95
- błąd maksymalny-0,04
- wielkości populacji 84 tys. mieszkańców.
- minimalna próba reprezentatywna 600 osób
- próba poddana badaniom 683 osób

Struktura próby badawczej (683); szkoły-350, zakłady pracy-153, przystanki autobusowe-180 (w grupie szkoła jest kilkunastoprocentowa grupa pracowników pracujących w szkołach).

9.2. Metodyka badań

Ankieta składała się z pytań dotyczących zwyczajów codziennych podróży:

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?

- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/wysiada ?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech, jakości lokalnego transportu zbiorowego w Powiecie Gryfińskim.

Ankietowani wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący. Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami, jakości usług przewozowych.

Tabela 39. Zestawienie cech usług przewozu

	<i>Cecha usługi przewozu</i>	<i>Poziom oczekiwań</i>	<i>Ocena, usług</i>	<i>jakości</i>
1.	Punktualność kursowania pojazdów			
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów			
3.	Bezpieczeństwo podróży			
4.	Warunki podróżowania			
5.	Warunki oczekiwania na przystankach			
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej			
7.	Cena biletu			
8.	Bezpośredniość połączenia			
9.	Kultura kierujących			
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)			
11.	Kontrola biletowa			

Źródło: Opracowanie własne

Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego a w ocenie, jakości uważa, iż jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

9.3. Wyniki badań

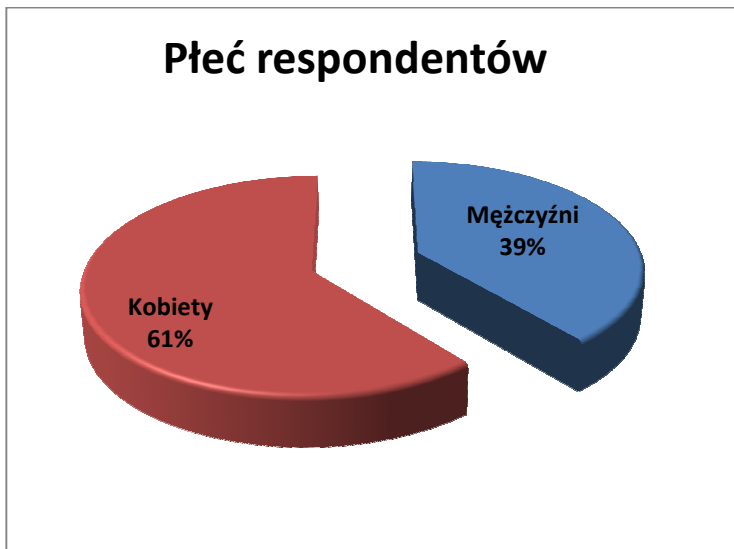
Charakterystyka badanych

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwi przedstawienie respondentów ze względu na płeć, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej rysunki charakteryzujące próbę badawczą pasażerów.

a. Płeć respondentów

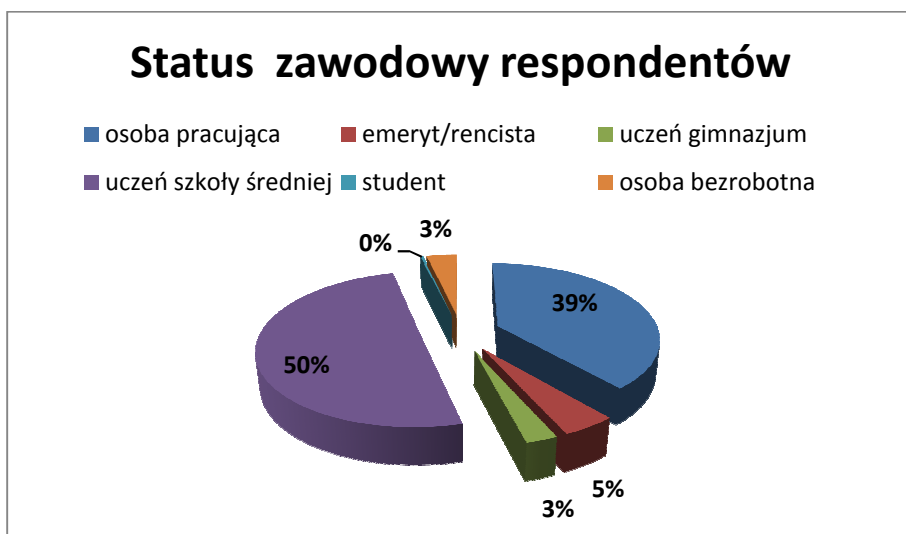
Profil płeć respondentów przechyla się w stronę kobiet ze względu na przewagę kobiet w szkołach ponadgimnazjalnych. Większość respondentów pochodziła ze wszystkich, pięciu szkół wskazanych przez Starostwo Powiatowe w Gryfinie.

Rysunek 19. Płeć Respondentów

**b. Status zawodowy respondentów**

Ze względu na specyfikację Istotnych Warunków wśród badanych dominują uczniowie szkół średnich i stanowią połowę tej grupy. Osoby pracujące w charakterze pracowników najemnych stanowią drugą największą grupę respondentów (ponad 1/3 przebadanych). Emeryci i osoby bezrobotne to grupy kilkuprocentowe w profilu respondentów (odpowiednio 5% i 3%).

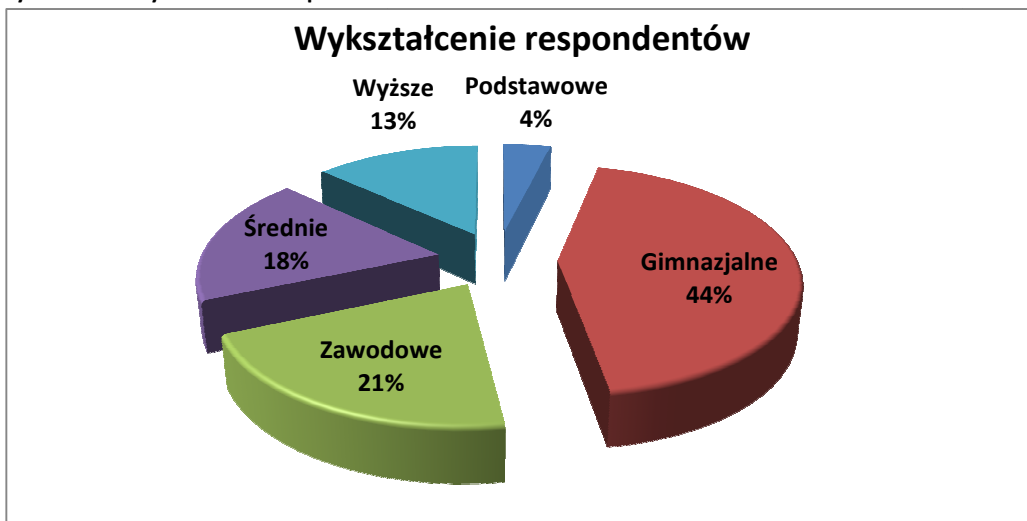
Rysunek 20. Status zawodowy respondentów



c. Wykształcenie respondentów

Połowa populacji poddanej badaniom to uczniowie szkół ponadgimnazjalnych. Relatywnie niski udział osób z wykształceniem średnim i zawodowym może prowadzić do wniosku o wysokim bezrobociu wśród tych grup pracowników. Udział osób z wyższym wykształceniem (13%) odpowiada poniekąd ogólnopolskiemu wskaźnikowi (17,5% dla populacji powyżej 13 roku życia).

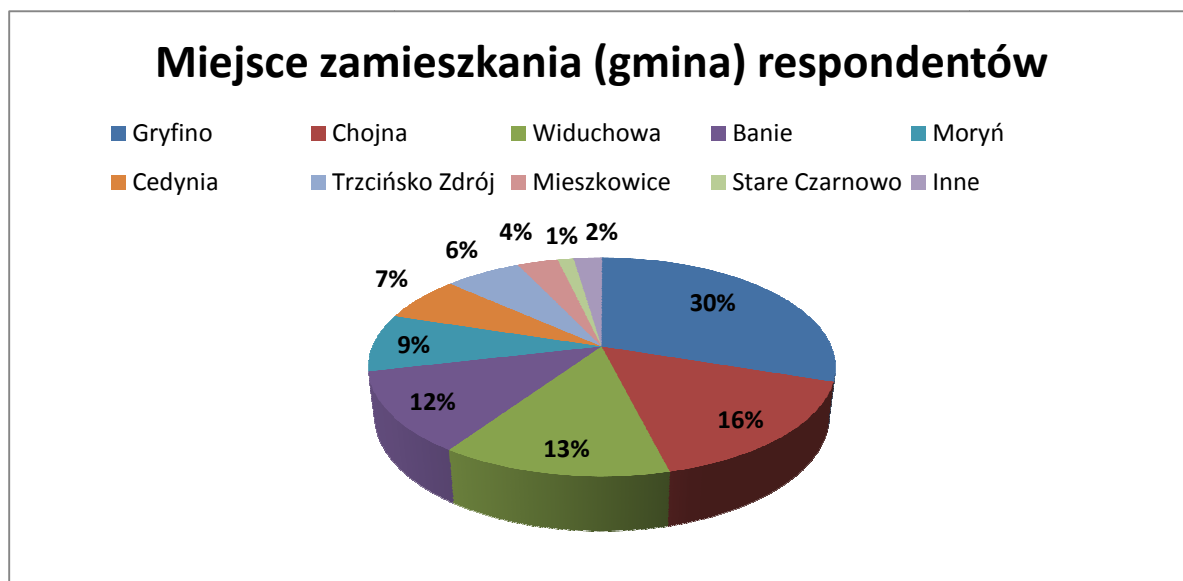
Rysunek 21. Wykształcenie respondentów



d. Miejsce zamieszkania

Najwięcej respondentów pochodziło z gminy Gryfino, Chojna i Widuchowa.

Rysunek 22. Miejsce zamieszkania (gmina) respondentów



*Kategoria inne na wykresie oznacza wszystkich respondentów pochodzących z poza powiatu.

Tabela 40. Miejsce zamieszkania respondentów

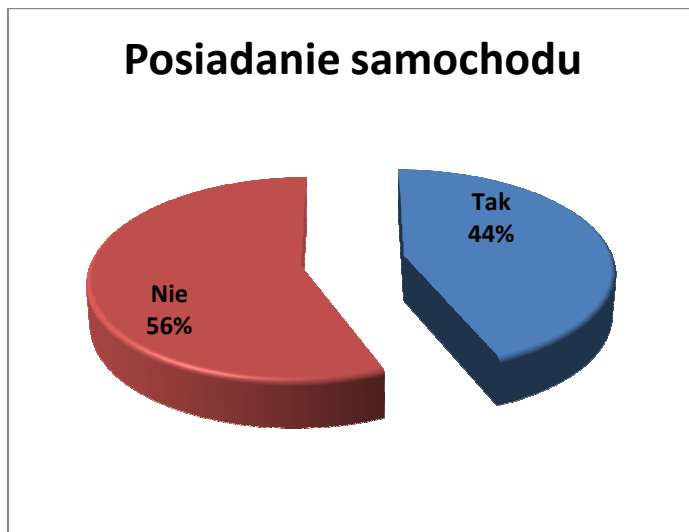
Miejsce Zamieszkania (Gmina)	Liczba respondentów
Gryfino	205
Chojna	109
Widuchowa	91
Banie	81
Moryń	58
Cedynia	46
Trzcińsko Zdrój	43
Mieszkowice	23
Stare Czarnowo	9
Szczecin	5
Dębno	3
Stare Objezierze	2
Boleszkowice	1
Kołbaskowo	1
Pniewo	1
Police	1
Pyrzyce	1
Stargard Szczeciński	1

Źródło: Opracowanie własne

e. Posiadanie samochodu

Profil respondenta ze względu na posiadanie samochodu własnego silnie determinuje kwestie zapotrzebowania na komunikację publiczną. Ponad połowa respondentów skazana jest na środki transportu publicznego ze względu na brak samochodu. Wśród posiadaczy samochodu są osoby również korzystające z transportu publicznego.

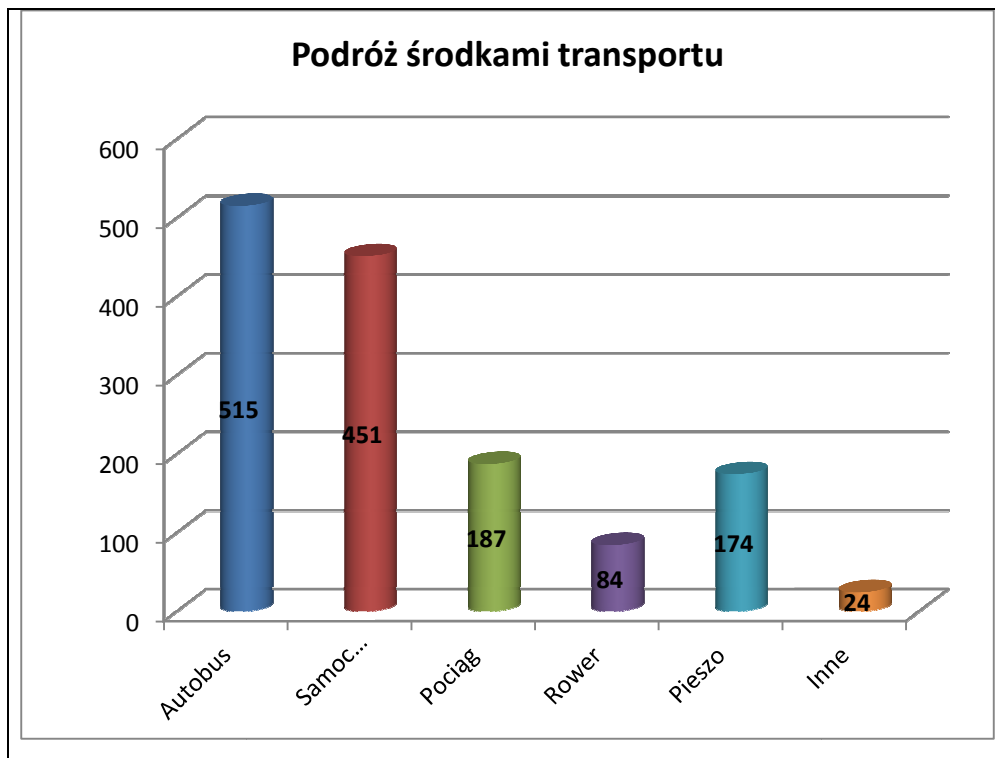
Rysunek 23. Posiadanie samochodu



f. Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu jest autobus. Relatywnie wysoki odsetek respondentów korzysta z własnego samochodu. Wskaźnik ten osiąga swój wysoki poziom również ze względu na zwyczaj podwożenia młodzieży przez rodziców do szkoły. Pociąg jest wybierany, jako środek transportu relatywnie rzadko. Wynika to z faktu, że Powiat Gryfiński jest obsługiwany wyłącznie przez jedną linię kolejową (Nr 273) przebiegającą południkowo przez obszar powiatu.

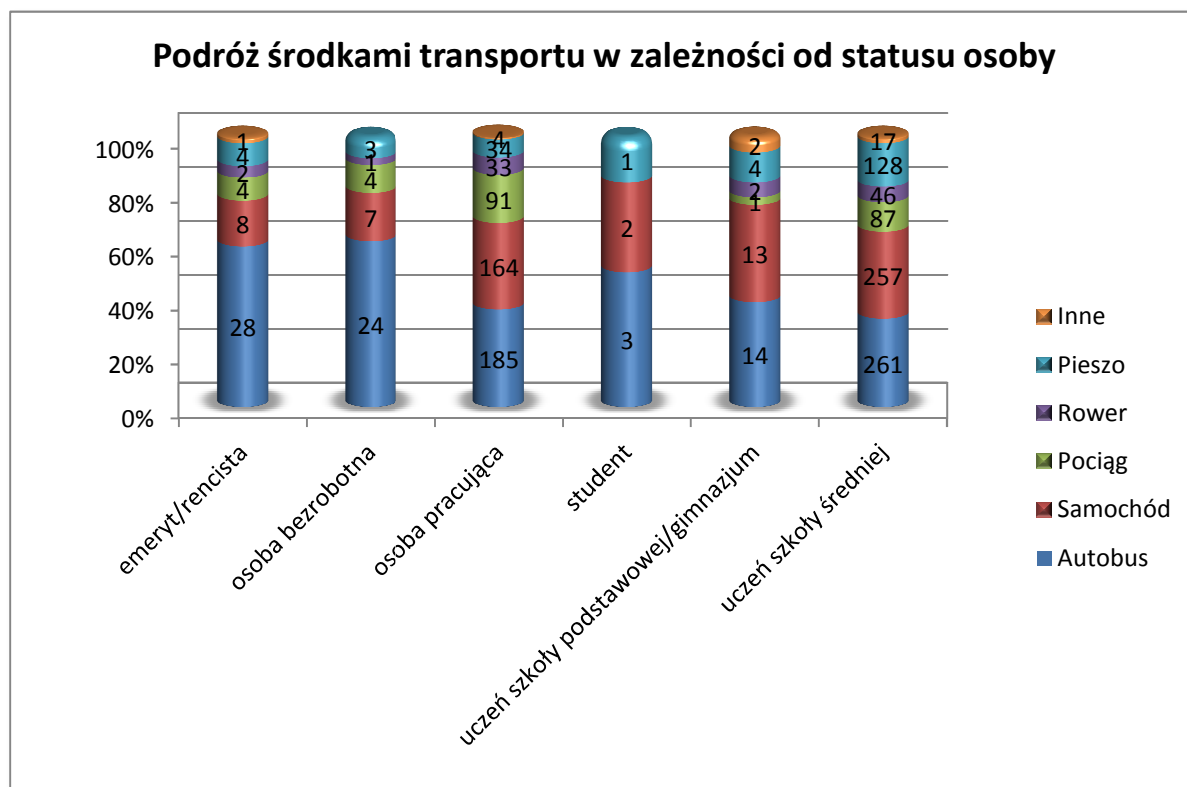
Rysunek 24. Podróż środkami transportu



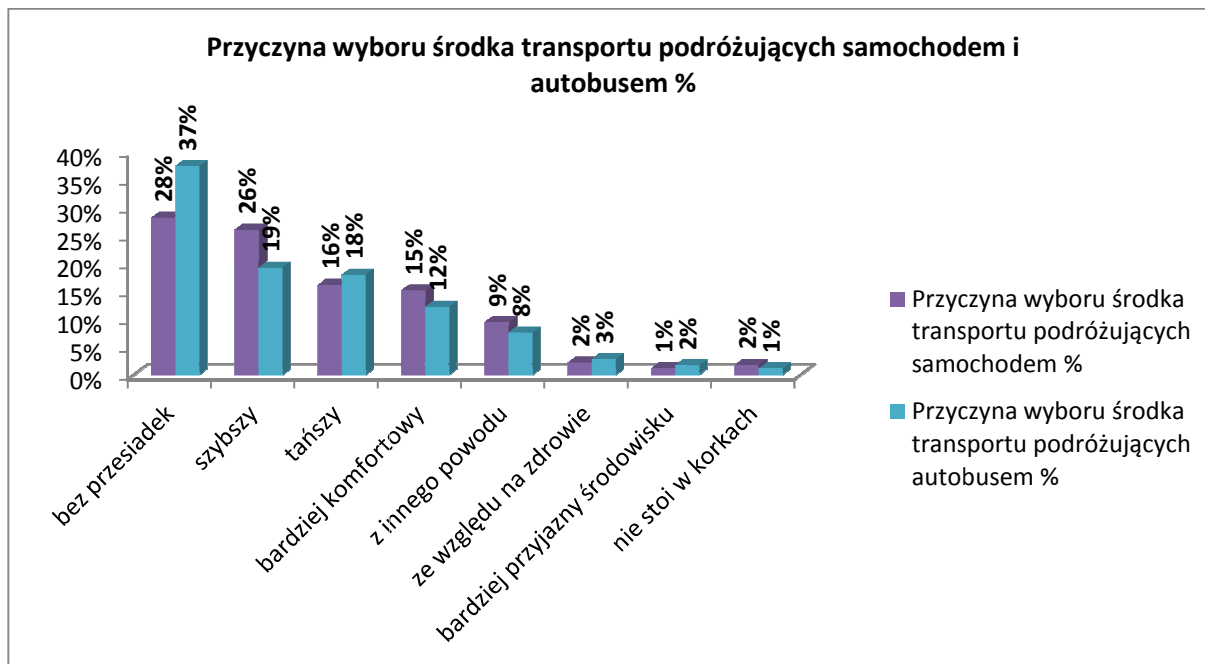
Analiza dokonywanych wyborów przez respondentów środków transportu wskazuje, iż najczęściej korzysta się z autobusu. Jest on podstawowym środkiem transportu dla emerytów, osób bezrobotnych i studentów. Osoby pracujące tylko nieznacznie częściej korzystają z usług autobusowych przewoźników publicznych niż z własnego samochodu.

Młodzież ucząca się w gimnazjum i w szkołach ponadgimnazjalnych w jednakowym stopniu korzysta z autobusu i samochodu osobowego (przywożeni są przez rodziców). Trzecie miejsce, co do ważności środków transportu zajmuje pociąg. Jest on istotny przede wszystkim dla osób pracujących i uczniów szkół ponadgimnazjalnych.

Rysunek 25. Podróż środkami transportu w zależności od statusu osoby



Rysunek 26. Przyczyna wyboru środka transportu podróżujących samochodem i autobusem %



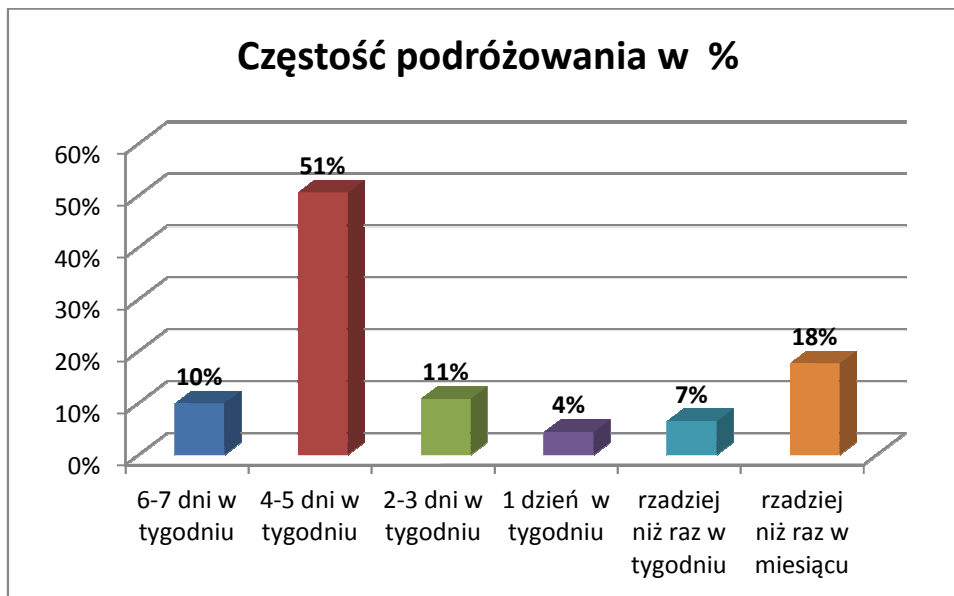
Respondenci wybierający samochód i autobus, jako najpopularniejszy środek transportu wyjaśniają swoją decyzję faktem, iż odbywają podróż bez przesiadek (28%, 37% odpowiednio) i ze względu na szybkość podróży (26%, 19% odpowiednio). Prawie jednakowy odsetek respondentów (16%, 18%) uznał, że zarówno autobus i samochód jest środkiem tańszym.

Takie czynniki jak „ środek transportu przyjazny środowisku „ oraz „ nie stoi w korkach „ nie miały prawie żadnego wpływu na ich wybór.

g. Częstość podróżowania

Respondenci Powiatu Gryfińskiego najczęściej codziennie (4-5 dni w tygodniu) podróżują komunikacją zbiorową do pracy, szkoły, na zakupy. Z transportu publicznego korzysta przynajmniej raz w tygodniu ponad 75% respondentów. Do sporadycznego korzystania (rzadziej niż 1 raz w miesiącu) przyznało się jedynie około 18% respondentów.

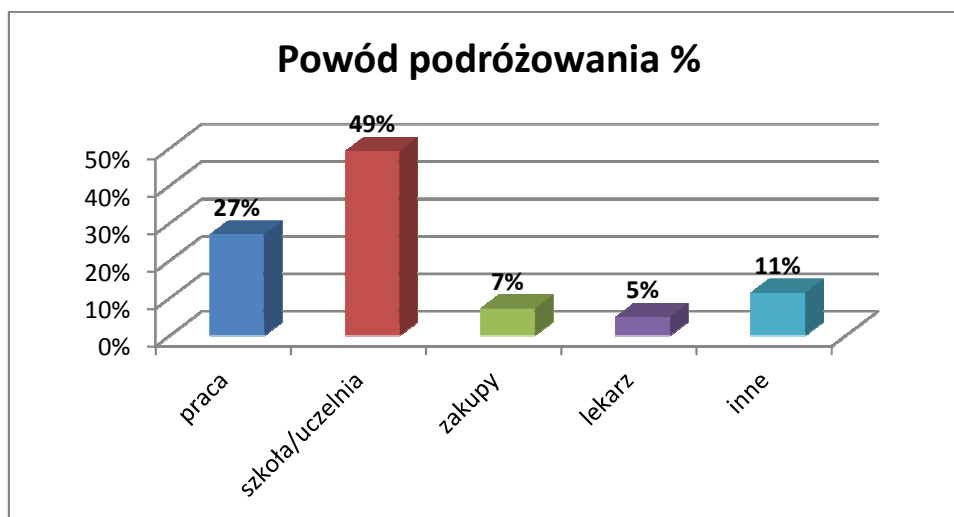
Rysunek 27. Częstość podróżowania



h. Powód podróżowania

Powód podróżowania silnie skorelowany jest ze statusem zawodowym i częstością podróżowania. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty natomiast emeryci jeżdżą głównie na wizytę do lekarza lub do obiektów handlowych.

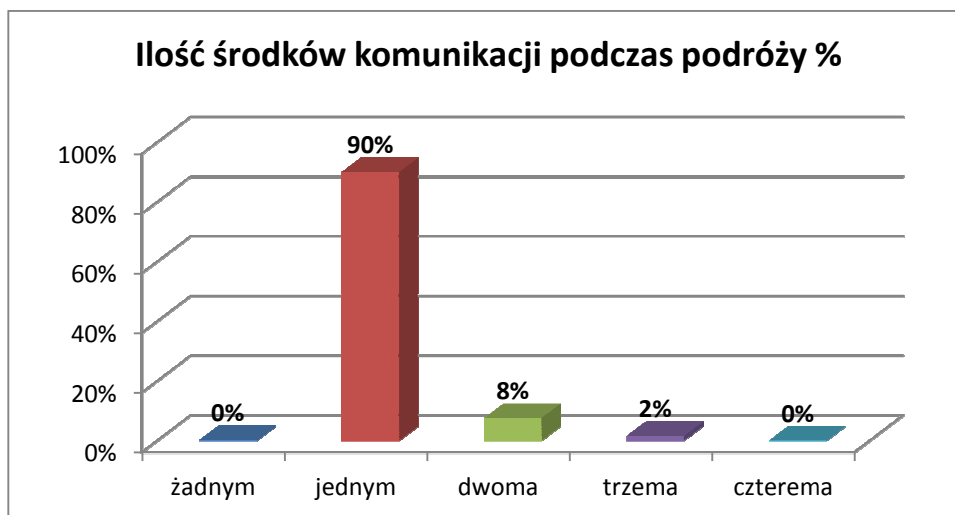
Rysunek 28. Powód podróżowania %



i. Liczba środków transportu podczas podróży

Wśród respondentów ponad 90% korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz jedynie 7,6% zapytanych o zwyczaje podróżowania.

Rysunek 29. Ilość środków komunikacji podczas podróży %



j. Najczęściej wybierane relacje komunikacyjne respondentów badań.

Rysunek 30. Liczba najczęstszych połączeń komunikacyjnych



Najbardziej transportowo użytkowane są relacje w granicach miasta Gryfino, a także Chojna-Moryń, Banie-Gryfino, Chojna-Gryfino, Chojna-Trzcińsko-Zdrój, Cedynia-Chojna, Gardno-Gryfino, Chojna-Mieszkowice oraz Chojna-Godków i Chojna-Szczecin.

Wyżej wymienione relacje transportowe są realizowane przez respondentów, zgodnie z wyszczególnionymi w ankiecie środkami transportu, za pomocą samochodu, autobusu, pociągu, roweru lub pieszo.

9.4. Preferencje pasażerów

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

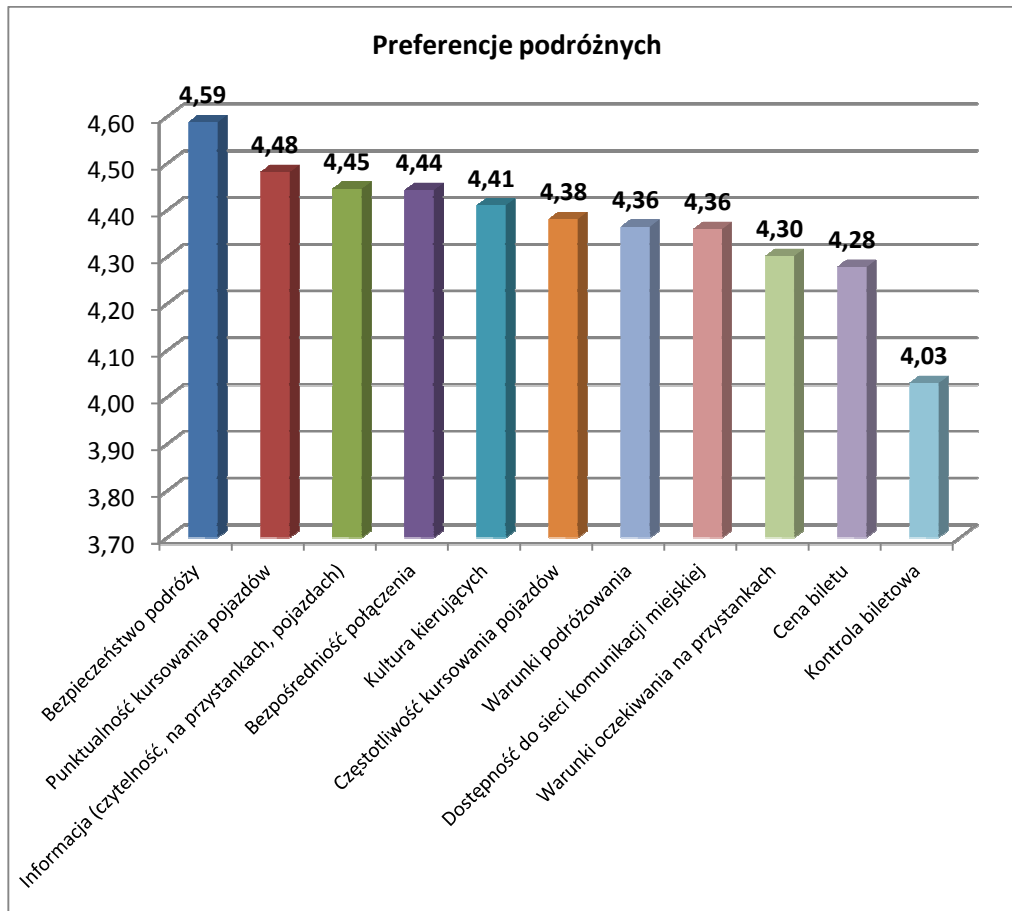
Tabela 41. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/ Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	4,48	2
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,38	6
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,59	1
4.	Warunki podróżowania	4,36	7
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,30	9
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,36	8
7.	Cena biletu	4,28	10
8.	Bezpośredniość połączenia	4,44	4
9.	Kultura kierujących	4,41	5
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,45	3
11.	Kontrola biletowa	4,03	11
Średni poziom preferencji		4,36	

Źródło: Opracowanie własne

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,59) na drugim miejscu punktualność kursowania pojazdów (4,48) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano kontrolę biletów (4,03) i cenę biletu (4,28).

Rysunek 31. Preferencje podróżnych



9.5. Ocena, jakości usług transportowych

Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w Powiecie Gryfińskim.

Tabela 42. Wyniki w zakresie ocen usług przewozowych

	Cecha usługi przewozu	Ocena, jakości usług	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	3,38	4
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,77	10
3.	Bezpieczeństwo podróży	3,67	1
4.	Warunki podróżowania	3,18	7
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	2,84	9
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,12	8
7.	Cena biletu	2,67	11

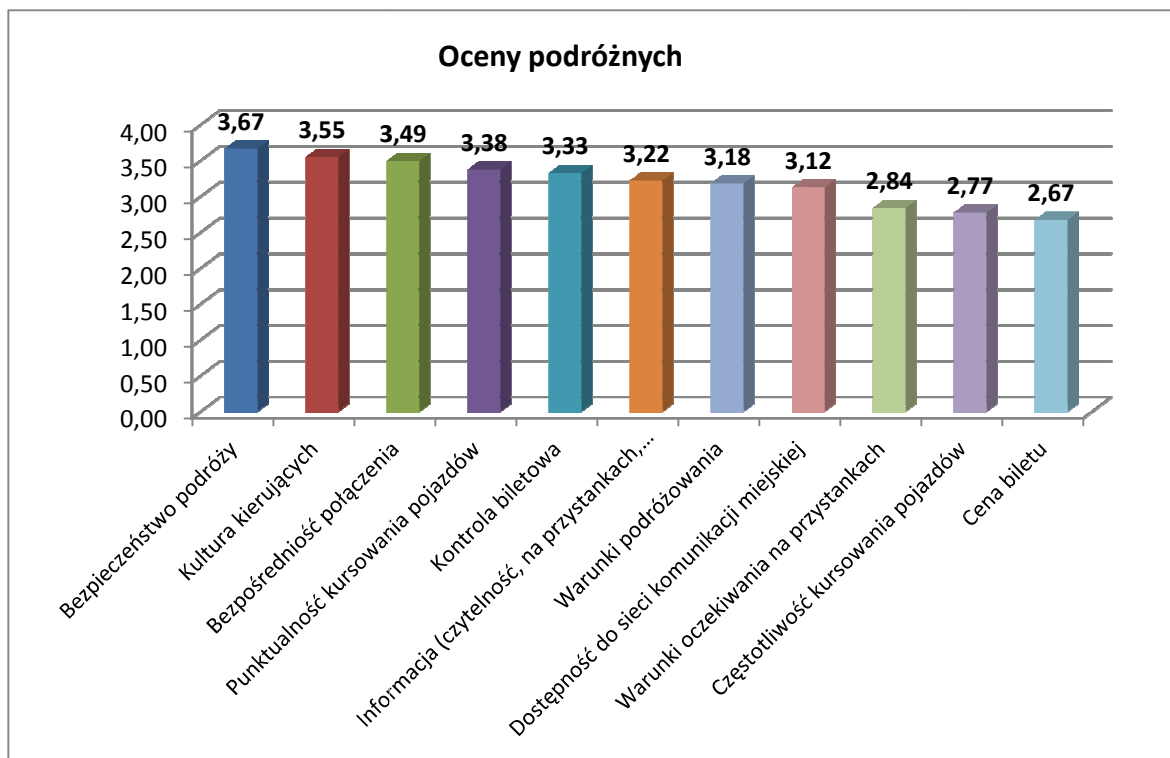
8.	Bezpośredniość połączenia	3,49	3
9.	Kultura kierujących	3,55	2
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,22	6
11.	Kontrola biletowa	3,33	5
Średni poziom oceny, jakości usług		3,18	

Źródło: Opracowanie własne

Pasażerowie najbardziej usatysfakcjonowani są z powodu bezpieczeństwa podróży (3,67) natomiast na drugim miejscu znalazła się kultura kierujących (3,55), a na kolejnym miejscu bezpośredniość połączenia (3,49).

Najniższą ocenę w oczach respondentów uzyskała cena biletu (2,67) i częstotliwość kursowania pojazdów (2,77).

Rysunek 32. Oceny podróży



Wyniki badań w zakresie preferencji i oceny usług przewozowych wyznaczają prognozę potrzeb pasażerów. Cechy usług przewozowych, którym pasażerowie nadali najwyższą rangę (bezpieczeństwo podróży, punktualność kursowania pojazdów, bezpośredniość połączenia) oraz najwyższe oceny, jakości usług (bezpieczeństwo podróży, kultura kierujących, bezpośredniość połączenia) wyznaczają kierunki działań dla władzy samorządowej organizującej transport publiczny i dla podmiotów realizujących przewozy pasażerskie (operatorzy).

9.6. Luki jakościowe, preferencje, versus oceny respondentów

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów, a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów, a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 43. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje podróży	Ocena, jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5,00	4,48	3,38	1,11	1,62
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5,00	4,38	2,77	1,61	2,23
3	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,59	3,67	0,92	1,33
4	Warunki podróżowania	5,00	4,36	3,18	1,18	1,82
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,30	2,84	1,46	2,16
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,36	3,12	1,24	1,88
7	Cena biletu	5,00	4,28	2,67	1,61	2,33
8	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,44	3,49	0,95	1,51
9	Kultura kierujących	5,00	4,41	3,55	0,86	1,45
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,45	3,22	1,23	1,78
11	Kontrola biletowa	5,00	4,03	3,33	0,70	1,67

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,61)
- Cena biletu (1,61)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Kontrola biletowa (0,70)
- Kultura kierujących (0,86)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Cena biletu (2,33)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,23)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Bezpieczeństwo podróży (1,33)
- Kultura kierujących (1,45)

Znaczenie (ranga cechy) oraz wielkość luk jakościowych względnej i bezwzględnej umożliwia postawienie prognoz, co do przyszłych oczekiwań pasażerów. Uczestnicy ankiety podając, że największa różnica między oczekiwaniami (preferencjami), a oceną rzeczywistą usługi przewozu dotyczy częstotliwości kursowania pojazdów (1,61) i cena biletu (1,61) wskazywali, że w przyszłości spodziewają się zwiększenia częstotliwości kursowania i relatywnego obniżenia cen biletu. Można stwierdzić, że w przypadku nie spełnienia wspomnianych oczekiwań niezadowolenie pasażerów może skutkować rezygnacją z transportu publicznego na rzecz transportu indywidualnego.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Gryfińskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Skomunikowanie komunikacji kołowej z kolejową.
- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu.
- Rozwój infrastruktury drogowej w szczególności tras szybkiego ruchu.
- Zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej. Takie działania przyczyni się do zahamowania spadku popytu na usługi transportu publicznego.
- Stworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych.
- Utrzymanie obecnej siatki połączeń, a jeśli będzie taka możliwość także jej rozbudowa.
- Stopniowe wdrażanie Systemu Informacji Pasażerskiej na terenie Powiatu.
- Stopniowe unowocześnianie taboru.

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zintegrowanego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Zachodniopomorskiego.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

2. Regularne prowadzenie badań, co 2-3 lata:
 - a. wielkości popytu oraz przekrojowej struktury popytu
 - b. rentowności kursów wykonywanych przez publicznych przewoźników działających na terenie powiatu
3. Prowadzenie badań dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym, co 3-4 lata.
4. Po aktualizacji Krajowego Planu Transportowego przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.

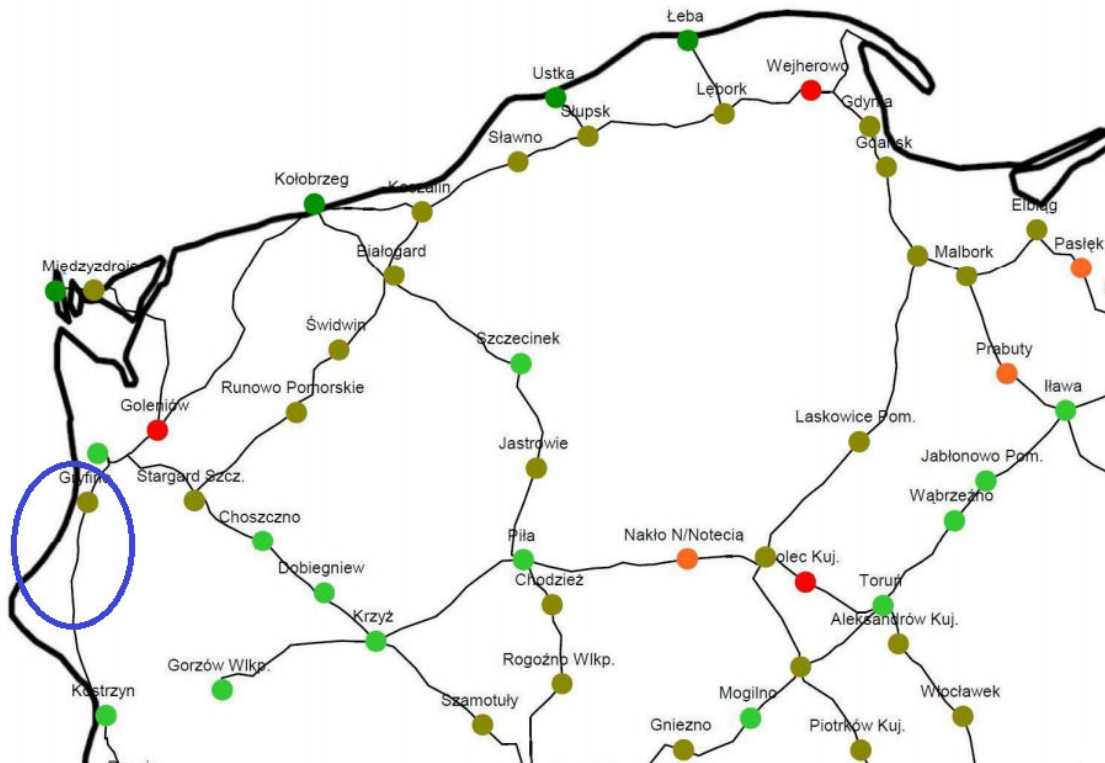
5. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
6. Uwzględnianie potrzeb osób niepełnosprawnych.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Powiecie Gryfińskim, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tabela 44. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Efektywność ekonomiczna transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wskaźnik odpłatności usług (%) ➤ Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę (%) ➤ Przychody z innych źródeł (powierzchnia reklamowa, itp.) ➤ Amortyzacja taboru/koszty ogólne (%)
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Węzeł komunikacyjny-dworzec PKP/PKS
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	<p>Dostępność podmiotowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Udział % pojazdów niskopodłogowych w taborze operatorów i przewoźników <p>Dostępność przestrzenna:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Liczba przystanków na 1 km²
Produkt: taryfa, jakość, czas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dostępność zakupu biletów ➤ Wspólna taryfa biletowa ➤ Wspólny bilet ➤ Częstotliwość kursowania: ➤ Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze (%)
Rozkład jazdy - Skomunikowanie	Synchronizacja rozkładów jazdy komunikacji krótkobieżnej z dalekobieżną (pociągi, autobusy)
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Udział % transportu kolejowego w przewozach ➤ Uprzywilejowanie transportu publicznego
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin

Mapa 30. Wykorzystanie potencjału demograficznego- stan obecny



Legenda:

- bardzo złe
- złe
- średnie
- dobre
- bardzo dobre