

PROJEKT DO KONSULTACJI

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA
GMINY DRAWSKO POMORSKIE NA
LATA 2019-2028



DRAWSKO POMORSKIE
listopad 2018

Spis treści

I. WSTĘP	4
I.1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	4
I.2. Metodologia tworzenia planu transportowego	7
II. CHARAKTERYSTYKA GMINY DRAWSKO POMORSKIE.....	9
II.1. Informacje ogólne	9
II.2. Demografia i uwarunkowania społeczno-gospodarcze	11
II.2.1. Liczba ludności, gęstość zaludnienia oraz stopień urbanizacji w gminie Drawsko Pomorskie	11
II.2.2 Struktura wiekowa mieszkańców gminy.....	18
II.2.3 Rynek pracy.....	21
II.2.4. Migracja w gminie Drawsko Pomorskie	22
II.2.5. Prognozy demograficzne.....	23
II.2.6. Podsumowania i wnioski.....	24
II.3. System transportowy w gminie Drawsko Pomorskie	25
II.3.1. Infrastruktura kolejowa	25
II.3.2. Istniejąca sieć drogowa	25
II.3.3 Infrastruktura przystankowa.....	28
II.3.4 Indywidualny transport	36
II.3.5. Publiczny transport zbiorowy.....	36
II.3.6. Podsumowanie i wnioski.....	37
III. Analiza planów transportowych organizatorów wyższego szczebla	39
III.1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Drawskiego.....	39
III.2. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego	41
III.3. Plan ministra właściwego do spraw transportu	42
IV. Uwarunkowania środowiskowe w gminie Drawsko Pomorskie.....	43
IV.1. Formy ochrony przyrody w gminie Drawsko Pomorskie	43
IV.2. Wpływ planu transportowego na środowisko w gminie	47
V. Generatory ruchu w gminie Drawsko Pomorskie	49
VI. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie w czasie.....	52
VI.1. Zmiany w zależności od dnia tygodnia	52
VI.2. Zmiany w zależności od pory dnia.....	52

VII. Badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie.....	54
VIII. Zasady organizacji rynku przewozów	75
VIII.1. Organizator w publicznym transporcie zbiorowym	75
VIII.2. Wybór operatora	75
IX. Wyznaczenie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej	78
X. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego	81
X.1. Źródła i formy finansowania publicznego transportu zbiorowego	81
X.2. Przewidywane koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie.....	82
XI. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	85
XI.1. Pożądany standard usług przewozowych – informacje ogólne.....	85
XI.2. Pożądany standard pojazdów wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	87
XI.2.1. Pożądany standard pojazdów a ochrona środowiska.....	87
XI.2.2. Dostęp do transportu dla osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo.....	88
XI.2.3. Standard wyposażenia taboru w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	89
XII. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie w kolejnych latach.....	90
XII.1. Kierunek rozwoju.....	90
XII.2. Modernizacje i budowy nowych przystanków komunikacyjnych.....	90
XII.3. Integracja taryfowo-biletowa	92
XII.4. Planowany system informacji pasażerskiej.....	93
XIII. Aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	95
XIV. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Drawsko Pomorskie	96
Spis tabel	98
Spis wykresów.....	100
Spis map	102

I. WSTĘP

I.1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym /Dz. U. z 2018 r. poz. 2016/ - dalej zwaną również „ustawą”, zostały określone zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Polski oraz w strefie transgranicznej. Ustawa wprowadziła m.in. pojęcia organizatora publicznego transportu zbiorowego jak i operatora publicznego transportu zbiorowego, przez które należy rozumieć:

1) **organizator publicznego transportu zbiorowego** (dalej zwany również „organizatorem”) – 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” w myśl 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) nr 1107/70 (zwane dalej również „rozporządzeniem 1370/2007”);

2) **operator publicznego transportu zbiorowego** (zwany dalej „operatorem”) – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej z zakresu przewozu osób, który zawarł z organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Organizatorem publicznego transportu jest między innymi:

- 1) gmina – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, lub której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego w drodze porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie.
- 2) związek międzygminny - na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.

Ponadto organizatorami są także powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo oraz minister właściwy do spraw transportu (w zależności od zasięgu przewozów i obszaru działania).

Ustawodawca nałożył na organizatora obowiązek realizacji trzech zasadniczych działań (zgodnie z art. 8 ustawy):

1) planowanie rozwoju transportu;

2) organizowanie publicznego transportu zbiorowego;

3) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Prawidłowa realizacja pierwszego z tych zadań warunkuje sukces przy wykonywaniu pozostałych. Głównymi narzędziami przewidzianymi do kompleksowego zaplanowania rozwoju publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze są właśnie plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwane także skrótowo „planami transportowymi”. Opracowanie planu transportowego jest obligatoryjne m.in. dla:

- 1) gminy liczącej przynajmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, lub której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego w drodze porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie przynajmniej 80 000 mieszkańców – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 2) związku międzygminnego obejmującego obszar zamieszkiwany przynajmniej przez 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących ten związek międzygminny,

jeżeli taka gmina lub związek międzygminny planują organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (art. 9 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy).

Ustawodawca dopuścił również, aby plan transportowy mógł zostać opracowany przez organizatora właściwego dla obszaru zamieszkiwanego przez mniejszą liczbę mieszkańców niż określona powyżej.

Zauważyć należy w tym miejscu, że pomimo różnych opinii i stanowisk, w obecnie obowiązującym prawie nie ma podstaw, aby linie o charakterze użyteczności publicznej zostały wyznaczone w formie innej niż poprzez zapisy Planu transportowego. Pojawiły się stanowiska sugerujące – dla organizatorów niespełniających kryteriów ludnościowych określonych w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy - możliwość wyznaczenia takich linii w uchwałach właściwych organów, jednak problematyczne byłoby wskazanie podstaw prawnych takich uchwał. Wątpliwości budziłby w takim przypadku również sposób ustalania, która linia ma posiadać status linii o charakterze użyteczności publicznej. Niewątpliwą zaletą wyznaczania linii użyteczności publicznej poprzez Plany transportowe jest właśnie to, że plany te zawierają szczegółową analizę obszaru, którego dotyczą, jego demografii (w tym zmian na przestrzeni lat), gospodarki, potrzeb mieszkańców w zakresie transportu, sieci komunikacyjnej, itd. Ponadto dokumenty te podlegają konsultacjom społecznym, co umożliwia stronie społecznej partycypowanie w ich tworzeniu. Dlatego też Plan transportowy jest narzędziem, które w sposób przejrzysty i obiektywny pozwoli na wyznaczenie linii o charakterze użyteczności publicznej i w pełni uzasadnionym jest jego opracowanie - w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – nawet przez gminę liczącą mniej niż 50 000 mieszkańców.

Co również istotne plany transportowe opracowywane przez organizatorów różnych szczebli powinny wzajemnie się uzupełniać i nie wykluczać, zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy o

publicznym transporcie zbiorowym. Modelowo uchwalanie planów transportowych powinno odbywać się w następujący sposób:

**PLAN TRANSPORTOWY MINISTRA WŁAŚCIWEGO
DO SPRAW TRANSPORTU**



**PLAN TRANSPORTOWY DLA WOJEWÓDZTWA
OPRACOWYWANY PRZEZ MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA**

Z UWZGLĘDNIENIEM PLANU TRANSPORTOWEGO
MINISTRA WŁAŚCIWEGO DO SPRAW TRANSPORTU
(PLAN UCHWALANY PRZEZ SEJMIK WOJEWÓDZTWA)



**PLAN TRANSPORTOWY DLA POWIATU/ZWIĄZKU POWIATÓW
OPRACOWYWANY PRZEZ WŁAŚCIWEGO**

STAROSTĘ/ZARZĄD ZWIĄZKU
Z UWZGLĘDNIENIEM PLANU TRANSPORTOWEGO
UCHWALONEGO PRZEZ SEJMIK WOJEWÓDZTWA
(PLAN UCHWALANY PRZEZ RADĘ POWIATU/ZWIĄZEK POWIATÓW)



**PLAN TRANSPORTOWY OPRACOWANY DLA GMINY/ZWIĄZKU
MIĘDZYGMINNEGO PRZEZ WŁAŚCIWEGO WÓJTA/BURMISTRZA/
PREZYDENTA/ZARZĄD ZWIĄZKU**

Z UWZGLĘDNIENIEM PLANU TRANSPORTOWEGO
UCHWALONEGO PRZEZ RADĘ POWIATU/ZWIĄZEK POWIATÓW
LUB SEJMIK WOJEWÓDZTWA

Docelowo wyżej wskazany schemat miał zapewniać kontynuowanie i uporządkowanie działań pomiędzy kolejnymi, niższymi szczeblami administracji. W praktyce dochodzi jednak niekiedy do sytuacji, w których to organy niższego stopnia w pierwszej kolejności uchwalają plany transportowe, a dopiero później organy wyższego stopnia. W takim przypadku może zaistnieć potrzeba aktualizacji planów, po opublikowaniu planu transportowego przez organ wyższego szczebla.

Plany transportowe, przed uchwaleniem, wymagają uzgodnienia z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar ich właściwości (art. 13 ust. 1-3 ustawy). Po opracowaniu projektu Planu transportowego, na podstawie art. 46-49 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 ze zm.), należy również wystąpić do regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz wojewódzkiego państwowego inspektora sanitarnego właściwych dla obszaru planu o uzgodnienie w zakresie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (lub też o odstąpienie od konieczności sporządzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko). Na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym projekt Planu należy także poddać konsultacjom

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

Fundamentalnym celem opracowania Planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportu publicznego na danym terenie oraz jego zrównoważony rozwój uwzględniający potrzeby osób niepełnosprawnych, ograniczonych ruchowo lub wykluczonych, ochronę środowiska oraz sytuację przestrzenną. Rozwój ten pozytywnie wpłynie zarówno na jakość życia mieszkańców jak i na sytuację gospodarczą i społeczną obszaru objętego planem.

Wyżej wymienione cele powinny być stopniowo osiąmane w szczególności poprzez:

- ✓ **diagnozę słabych punktów funkcjonowania transportu zbiorowego na terenie, dla którego jest sporządzany plan transportowy, a następnie ich stopniowe usuwanie lub ograniczanie,**
- ✓ **ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i na zdrowie ludzi,**
- ✓ **poprawienie dostępności transportowej i jakości podróżowania publicznym transportem,**
- ✓ **dostosowanie systemu publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo,**
- ✓ **poprawienie bezpieczeństwa osób korzystających z transportu,**
- ✓ **skoordynowanie gminnych przewozów pasażerskich z przewozami organizowanymi przez organizatorów innych szczebli (umożliwienie dokonywania przesiadek bez konieczności długiego oczekiwania).**

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostki samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego (art. 9 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

I.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Tworzenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opiera się głównie o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W myśl tych aktów prawnych plan transportowy składa się z części graficznej oraz tekstowej.

- **część planistyczna** - przewiduje finansowanie oraz rozwój transportu, całą ofertę przewozową oraz standard świadczonych usług, kierunki w jakich ma w przyszłości zmierzać rozwój publicznego transportu zbiorowego;

- **część diagnostyczna** – opisuje się w niej w szczególności sytuację społeczno gospodarczą na terenie danego organizatora publicznego transportu zbiorowego, istniejącą sieć komunikacyjną oraz ocenę potrzeb przewozowych i preferencji dotyczących wyboru środków transportu.

Podczas opracowywania niniejszego dokumentu korzystano z materiałów udostępnionych przez Gminę Drawsko Pomorskie, danych statystycznych z Głównego Urzędu Statystycznego, a także z informacji udostępnianych przez Powiatowy Urząd Pracy w Drawsku Pomorskim, Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, a także przez przedsiębiorców zajmujących się transportem zbiorowym na terenie właściwości Gminy Drawsko Pomorskie.

Projekt Planu transportowego należy poddać pod konsultacje społeczne, w celu poinformowania mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie o zawartych w tym planie rozwiązaniach i działaniach dotyczących publicznego transportu zbiorowego. Informację o opracowanym projekcie Planu podaje się do publicznej wiadomości poprzez miejscową prasę, Biuletyn Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

Celem konsultacji społecznych jest umożliwienie stronie społecznej wniesienia uwag i opinii co do treści projektu Planu transportowego. Uwagi i opinie wniesione w trakcie trwania konsultacji powinny zostać rozpatrzone przez organ sporządzający ten dokument i uwzględnione w tym dokumencie w przypadku, gdy zostaną uznane za zasadne.

Plany transportowe uzgadniać należy z sąsiednimi organami w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar ich właściwości, jeżeli takie linie są planowane do utworzenia.

II. CHARAKTERYSTYKA GMINY DRAWSKO POMORSKIE

II.1. Informacje ogólne

Gmina Drawsko Pomorskie to gmina miejsko-wiejska położona w powiecie drawskim, w południowo-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. Do 31 grudnia 2018 r. gmina ta od wschodu graniczy z gminą Złocieniec, od północy z gminami Ostrowice, Brzeżno i Łobez, od zachodu z gminą Węgorzyno i Ińsko, a od południa z gminą Kalisz Pomorski. Zgodnie natomiast z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 07 sierpnia 2018 r. w sprawie zniesienia gminy Ostrowice oraz ustalenia granic gminy Drawsko Pomorskie i gminy Złocieniec (Dz. U. z 08 sierpnia 2018 r. poz. 1527), od 01 stycznia 2019 r. zniesiona zostaje gmina Ostrowice, a do dotychczasowego obszaru gminy Drawsko Pomorskie zostaną włączone obręby ewidencyjne Borne, Dołgie, Donatowo, Grzybno, Jelenino, Ostrowice i Przytoń z obszaru zniesionej gminy Ostrowice. W ten sposób gmina Drawsko Pomorskie od 01 stycznia 2019 r. graniczyła będzie także z gminą Świdwin i Połczyn Zdrój.

Głównym ośrodkiem i stolicą gminy jest miasto Drawsko Pomorskie skupiające większość mieszkańców.

Mapa nr 1: Położenie gminy Drawsko Pomorskie w powiecie drawskim (do 31 grudnia 2018 r.)



Źródło: opracowanie własne

Mapa nr 2: Położenie gminy Drawsko Pomorskie w powiecie drawskim (od 01 stycznia 2019 r.)



Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z danymi zawartymi w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 grudnia 2017 r. gminę zamieszkiwało 16 252 osoby, co czyniło ją najludniejszą spośród wszystkich gmin powiatu drawskiego (przeszło 28% ludności powiatu). Powierzchnia gminy Drawsko Pomorskie do końca grudnia 2018 r. wynosi 344,17 km², co stanowi 19,5% powierzchni powiatu drawskiego. Po przyłączeniu w jej granice od dnia 01 stycznia 2019 r. części obrębów ze znoszonej gminy Ostrowice, powierzchnia gminy Drawsko Pomorskie wzrasta do 409,75 km² (23,2% powierzchni powiatu drawskiego).

Północna, środkowa i wschodnia część gminy leży na obszarze mezoregionu Pojezierza Drawskiego (makroregion Pojezierza Zachodniopomorskiego), zaś południowa jej część w mezoregionie Równiny Drawskiej (makroregion Pojezierze Południowopomorskie). Cechą charakterystyczną gminy Drawsko Pomorskie jest niezwykle zróżnicowana rzeźba terenu oraz bogactwo rzek i jezior – pozostałości po ostatnim zlodowaczeniu i cofającym się lądolodzie. Południowe tereny gminy zajmuje poligon drawski – jeden z największych poligonów w Europie.

Gmina Drawsko Pomorskie jest oddalona od większych miast, w tym od Szczecina, Piły i Koszalina o około 100 km, a od Poznania o około 180 km. Najbliższe lotniska znajdują się w Goleniowie (ok. 70 km) i w Poznaniu (ok. 180 km). Około 100 km na wschód od gminy znajduje się granica polsko-niemiecka. Podobna odległość dzieli Drawsko Pomorskie od Morza Bałtyckiego (na północ).

II.2. Demografia i uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Na popyt na usługi komunikacyjne (a także na zmiany w preferencjach i zachowaniach komunikacyjnych) ogromny wpływ mają czynniki społeczno-gospodarcze, w tym w szczególności:

- liczba ludności i struktura wiekowa mieszkańców (w tym zmiany dotyczące tych zagadnień na przestrzeni lat)
- aktywność zawodowa mieszkańców (status zawodowy)
- aktywność edukacyjna, w tym liczba uczniów/studentów
- gęstość zaludnienia i stopień urbanizacji
- liczba zarejestrowanych pojazdów

W kolejnych podrozdziałach opisana została sytuacja społeczno-gospodarcza w gminie Drawsko Pomorskie, w tym analizie poddano wyżej wymienione czynniki. Analizą tą objęto okres ostatnich kilku lat (5-10 lat), co pozwoli zaobserwować kierunek zmian w poszczególnych kwestiach.

Co istotne, i o czym wspomniano już w poprzednim rozdziale, w dniu 07 sierpnia 2018 r. wydane zostało Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie zniesienia gminy Ostrowice oraz ustalenia granic gminy Drawsko Pomorskie i gminy Złocieniec (Dz. U. z 08 sierpnia 2018 r. poz. 1527). Na mocy tego rozporządzenia od 01 stycznia 2019 r. zniesiona zostaje gmina Ostrowice, a do dotychczasowego obszaru gminy Drawsko Pomorskie zostają włączone obręby ewidencyjne Borne, Dołgie, Donatowo, Grzybno, Jelenino, Ostrowice i Przytoń z obszaru zniesionej gminy Ostrowice. Oczywiście mieszkańcy tych obrębów z datą 01 stycznia 2019 r. stają się mieszkańcami gminy Drawsko Pomorskie. Przewidywanym efektem powyższego jest zwiększenie liczby ludności gminy Drawsko Pomorskie (o około 7%) wynikające jednak wyłącznie z przejścia nowych obszarów i mieszkańców, nie zaś z obserwowanych tendencji demograficznych. Przejęcie tych nowych terenów nie powinno istotnie wpłynąć na zmiany i tendencje demograficzne na analizowanym obszarze.

II.2.1. Liczba ludności, gęstość zaludnienia oraz stopień urbanizacji w gminie Drawsko Pomorskie

Z danych przedstawionych w Tabeli nr 1 jednoznacznie wynika, że na przestrzeni ostatnich lat nieustannie zmniejszała się liczba ludności zamieszkującej gminę Drawsko Pomorskie. W 2010 r. liczba ta wynosiła 16832 i była najwyższa w całym analizowanym dziesięcioleciu. W każdym kolejnym roku następował stopniowy jej spadek. Na dzień 31 grudnia 2017 r. liczba ludności zamieszkującej gminę Drawsko Pomorskie wynosiła już 16252, co oznacza ogólny spadek w stosunku do 2013 r. aż o 3,45%.

W gminie Drawsko Pomorskie wyraźnie zarysowywały się również dysproporcje w liczbie ludności z podziałem na mężczyzn i kobiety. W 2013 r. gminę zamieszkiwało 8550 kobiet i 8068 mężczyzn, co stanowiło odpowiednio 51,45% i 48,55% ogółu liczby ludności.

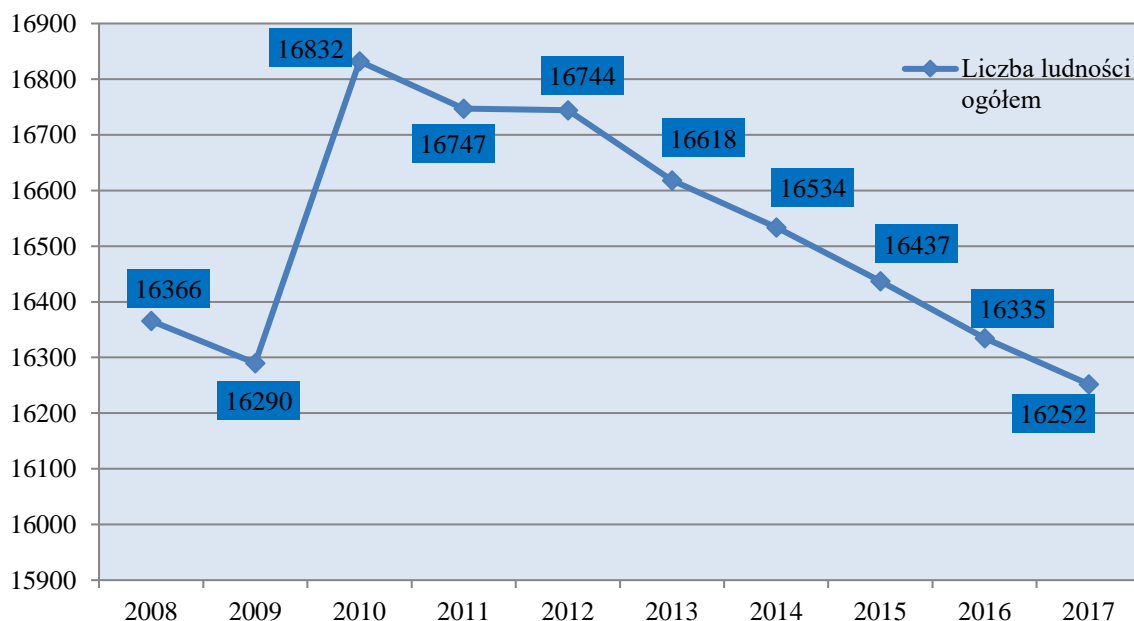
Podobnie te proporcje układały się pod koniec 2017 r., kiedy to kobiety stanowiły 51,39% ogółu ludności gminy, a mężczyźni zaś 48,61%.

Tabela nr 1: Zmiany liczby ludności gminy w latach 2008 – 2017

Rok	Liczba ludności			Zmiana w ogólnej liczbie ludności w stosunku do roku poprzedniego (w %)	Gęstość zaludnienia (ludność na 1 km ²)
	ogółem	w tym kobiety	w tym mężczyźni		
2008	16366	8379	7987	-	48
2009	16290	8347	7943	-0,46	47
2010	16832	8584	8248	3,33	49
2011	16747	8553	8194	-0,50	49
2012	16744	8563	8181	-0,02	49
2013	16618	8550	8068	-0,75	48
2014	16534	8498	8036	-0,51	48
2015	16437	8434	8003	-0,59	48
2016	16335	8380	7955	-0,62	47
2017	16252	8352	7900	-0,51	47

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres nr 1: Zmiany liczby ludności gminy w latach 2008 – 2017



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na przestrzeni lat 2008 – 2017 zmniejszała się również ilość osób przypadających na 1 km² powierzchni gminy (gęstość zaludnienia) – z 49 osób/km² w latach 2010-2012 do 47 osób/km² w 2017 r. Z gmin sąsiednich jedynie gmina Złocieniec i gmina Łobez były gęściej zaludnione (odpowiednio 78 osób/km² i 62 osoby/km²). Pozostałe 5 gmin zamieszkiwało poniżej 30 osób/km² (przedział od 15 do 28 osób/km²), jednak są to w większości gminy wiejskie, natomiast teren gminy miejsko-wiejskiej Kalisz Pomorski w znacznej części

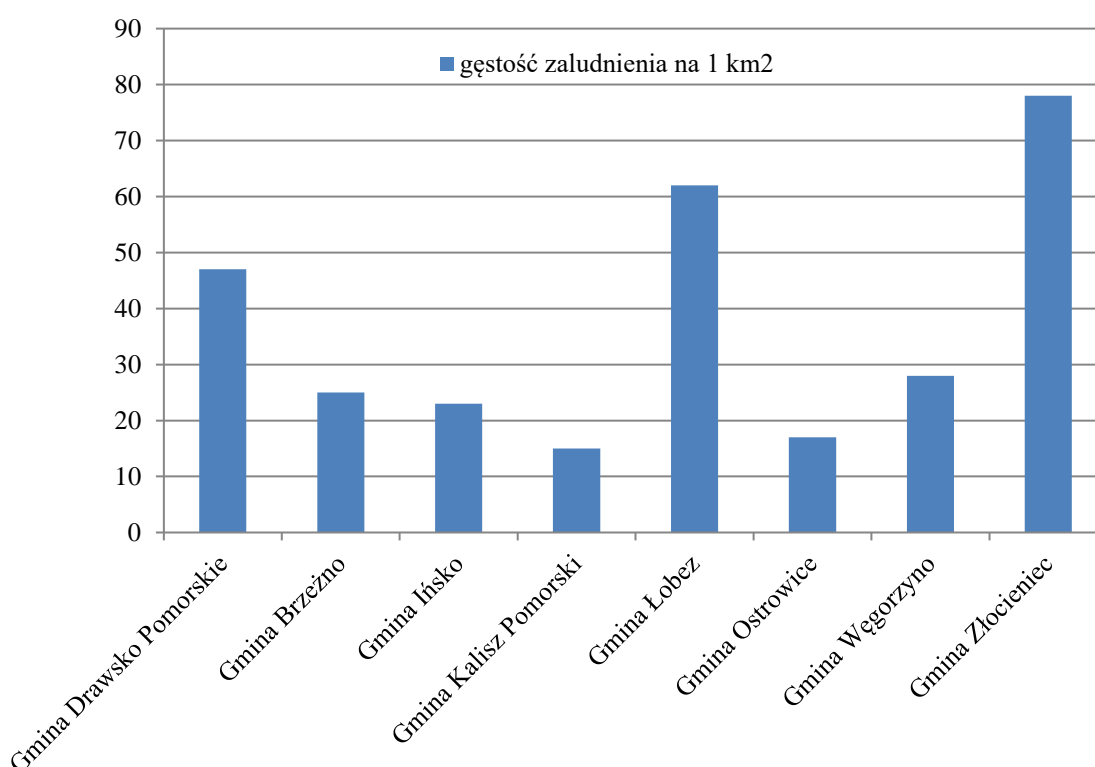
znajduje się w granicach poligonu wojskowego (Poligonu Drawskiego) - część ta stanowi tereny niezamieszkałe.

Tabela nr 2: Gęstość zaludnienia w porównaniu z sąsiednimi gminami (stan na XII.2017)

Lp.	Nazwa gminy	Gęstość zaludnienia (ludność na 1 km ²)
1.	Drawsko Pomorskie	47
2.	Brzeżno	25
3.	Ińsko	23
4.	Kalisz Pomorski	15
5.	Łobez	62
6.	Ostrowice	17
7.	Węgorzyno	28
8.	Złocieniec	78

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres nr 2: Gęstość zaludnienia (stan na XII.2017)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Jak już wspomniano, w związku z wydanym w dniu 07 sierpnia 2018 r. Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie zniesienia gminy Ostrowice oraz ustalenia granic gminy Drawsko Pomorskie i gminy Złocieniec, gmina Drawsko Pomorskie przejmuje w swe granice część znoszonej gminy Ostrowice wraz z mieszkańcami. W związku z powyższym od 01 stycznia 2019 r. przewidywane jest zwiększenie liczby ludności zamieszkującej gminę (przypuszczalnie o około 7%) przy jednoczesnym spadku gęstości zaludnienia (przejmowane tereny były znacznie mniej zaludnione). Dokładne dane w tej kwestii pojawią się jednak dopiero w trakcie 2019 r. po opublikowaniu danych statystycznych przez Główny Urząd Statystyczny.

W poniższej tabeli nr 3 zaprezentowano z kolei liczbę ludności z podziałem na poszczególne miejscowości położone w gminie Drawsko Pomorskie wg stanu na kwiecień 2016 r. Jak wynika z tej tabeli najbardziej zaludnionymi miejscowościami (oprócz Drawska Pomorskiego) były wg stanu na kwiecień 2016 r. Gudowo, Jankowo, Łabędzie, Rydzewo, Suliszewo i Zarańsko. Każda z tych miejscowości liczyła wtedy więcej niż 300 mieszkańców. W okresie tym w Cianowie, Gajewie, Olchowcu, Zbrojewie i Roztokach mieszkało mniej niż 10 mieszkańców.

Tabela nr 3: Liczba ludności w miejscowościach gminy Drawsko Pomorskie (stan na kwiecień 2016 r.)

Lp	Nazwa miejscowości	Liczba ludności
1	Cianowo	5
2	Dalewo	116
3	Gajewo	7
4	Gajewko	58
5	Golina	-
6	Gudowo	416
7	Jankowo	521
8	Karwice	24
9	Konotop	146
10	Krzynno	15
11	Kumki	49
12	Lasocin	37
13	Linowno	298
14	Łabędzie	375
15	Mielenko Drawskie	221
16	Nętno	170
17	Olchowiec	1

18	Oleszno	187
19	Roztoki	3
20	Rydzewo	314
21	Suliszewo	604
22	Ustok	19
23	Woliczno	128
24	Zagozd	259
25	Zagórki	51
26	Zbrojewo	6
27	Zarańsko	574
28	Ziemsko	40
29	Żółdowo	65
30	Żółcin	24
31	Żółte	98

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Drawsko Pomorskie

Od 01 stycznia 2019 r. w granice administracyjne gminy Drawsko Pomorskie wchodzi kolejne 15 miejscowości ze znoszonej gminy Ostrowice. Z danych uzyskanych z Urzędu Gminy w Ostrowicach wynika, że na dzień 31 grudnia 2017 r. miejscowości te były zamieszkane łącznie przez 1185 osób. Wykaz tych miejscowości wraz z ilością mieszkańców wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r. został zamieszczony w poniższej tabeli nr 4.

Tabela nr 4: Liczba ludności w miejscowościach przejmowanych w granice gminy Drawsko Pomorskie od 01 stycznia 2019 r. (stan na 31 grudnia 2017 r.)

Lp	Nazwa miejscowości	Liczba ludności
1	Borne	99
2	Dołgie	144
3	Donatowo	33
4	Grzybno	14
5	Jelenino	150
6	Jutrosin	38
7	Karpno	8
8	Kiełpin	1
9	Kolno	6
10	Ostrowice	489

11	Przystanek	1
12	Przytoń	162
13	Szczytniki	31
14	Tęczyn	2
15	Węglin	7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z Urzędu Gminy Ostrowice

Dane z tabeli nr 3 i tabeli nr 4 mają bardzo istotne znaczenie dla planowania publicznego transportu zbiorowego. Dane te pozwolą bowiem na ustalenie jak najefektywniejszych tras linii o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym (obsługa jak największej liczby mieszkańców gminy), a także będą miały wpływ na ustalenie dobowej ilości kursów obsługujących daną linię. Dane te pozwalają wyznaczyć obszary o potencjalnie większym zapotrzebowaniu na przewozy w publicznym transporcie zbiorowym.

Co warto również zauważyć, ludność gminy Drawsko Pomorskie w znacznym stopniu skoncentrowana jest w granicach administracyjnych jedyne miasta – Drawska Pomorskiego - i w ostatnich latach odsetek osób mieszkających w tym mieście stale rósł. W 2008 r. stosunek ludności zamieszkującej miasto do ogółu ludności gminy wynosił 69,90%, natomiast pod koniec roku 2017 wynosił już 71,82%. Nieustannie zmniejszał się przy tym odsetek osób zamieszkujących obszary wiejskie gminy. Zmniejszanie się liczby ludności na obszarach wiejskich w konsekwencji może powodować w przyszłości obniżanie zapotrzebowania na publiczny transport zbiorowy. Osoby mieszkające na wsi są bowiem uzależnione od transportu znacznie bardziej niż osoby mieszkające w niewielkim ośrodku miejskim takim jak Drawsko Pomorskie, w którym znajdują się ważniejsze lokalne obiekty użyteczności publicznej (szkoły, urzędy, szpital, itp.) oraz większość zakładów pracy (tzw. generatory ruchu).

Zmiany w zakresie zmian stosunku ludności zamieszkującej miasto do ogółu ludności zamieszkującej gminę w okresie od 2008 – 2017 roku obrazuje umieszczona poniżej Tabela nr 5.

Tabela nr 5: Stopień zurbanizowania w gminie

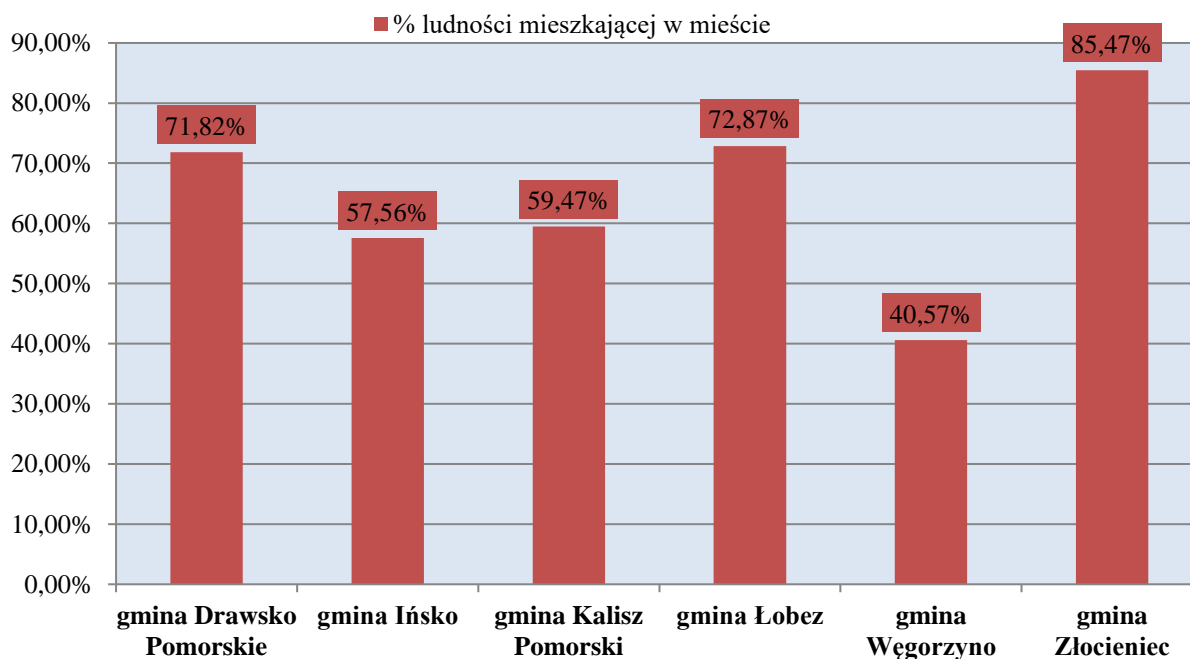
Rok	Liczba ludności na wsi	Liczba ludności w miastach	Stosunek ludności zamieszkującej miasta do ogółu ludności gminy (stopień urbanizacji)
2008	4927	11439	69,90%
2009	4905	11385	69,89%
2010	4926	11906	70,73%
2011	4830	11917	71,15%
2012	4849	11895	71,04%
2013	4740	11878	71,48%

2014	4706	11828	71,54%
2015	4656	11781	71,67%
2016	4611	11724	71,77%
2017	4580	11672	71,82%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W porównaniu do sąsiednich gmin miejsko-wiejskich gmina Drawsko Pomorskie charakteryzuje się dość wysokim stopniem urbanizacji (71,82% na koniec 2017 r.). Najniższym odsetkiem osób mieszkających w mieście – spośród analizowanych gmin miejsko-wiejskich - odznacza się gmina Węgorzyno, gdzie współczynnik ten wynosił na koniec 2017 r. 40,57%. W gminach Kalisz Pomorski i Ińsko wyniósł on kolejno 59,47% i 57,56%. Gmina Łobez miała ten wskaźnik o nieco ponad 1% wyższy niż gmina Drawsko Pomorskie (72,87%). Najwyższym odsetkiem osób mieszkających w mieście mogła się pochwalić gmina Złocieniec – 85,47%. Powyższe dane przedstawiono na wykresie nr 3.

Wykres nr 3: Porównanie stopnia zurbanizowania gminy Drawsko Pomorskie z sąsiednimi gminami miejsko-wiejskimi



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

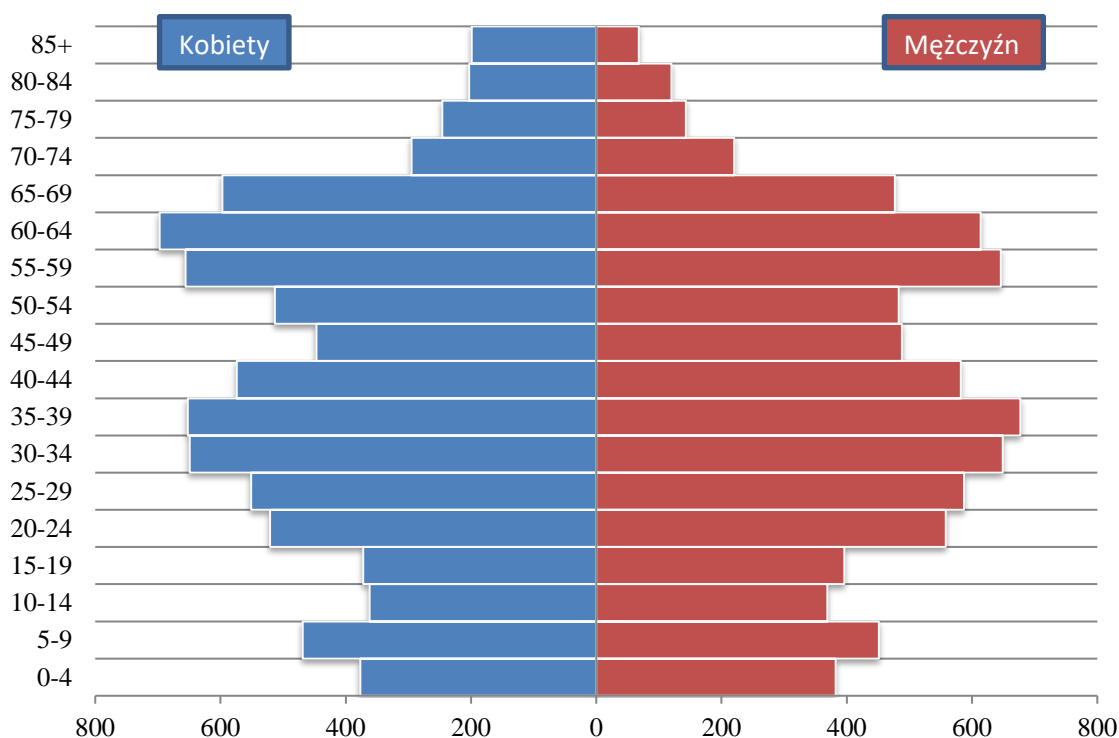
Oczywiście od 01 stycznia 2019 r., po przejęciu w granicę gminy Drawsko Pomorskie części obrębów wiejskich znoszonej gminy Ostrowice, przewiduje się spadek udziału ludności mieszkającej w mieście w stosunku do całkowitej liczby ludności. Dokładne dane na ten temat będą jednak znane po opublikowaniu danych statystycznych przez Główny Urząd Statystyczny.

II.2.2 Struktura wiekowa mieszkańców gminy

Poznanie struktury wiekowej społeczności zamieszkującej obszar właściwości danego organizatora publicznego transportu zbiorowego, pozwala na lepszą ocenę zapotrzebowania na organizację linii o charakterze użyteczności publicznej, ale także na efektywniejsze ułożenie rozkładów jazdy na tego typu liniach. Ważne jest także przeanalizowanie zmian w tej strukturze na przestrzeni ostatnich lat.

Strukturę wiekową mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie z podziałem na kobiety i mężczyzn obrazuje wykres nr 4. Do analizy poddano dane dotyczące gminy Drawsko Pomorskie wg stanu na 2016 r.

Wykres nr 4: Piramida wieku mieszkańców gminy wg stanu na 2016 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

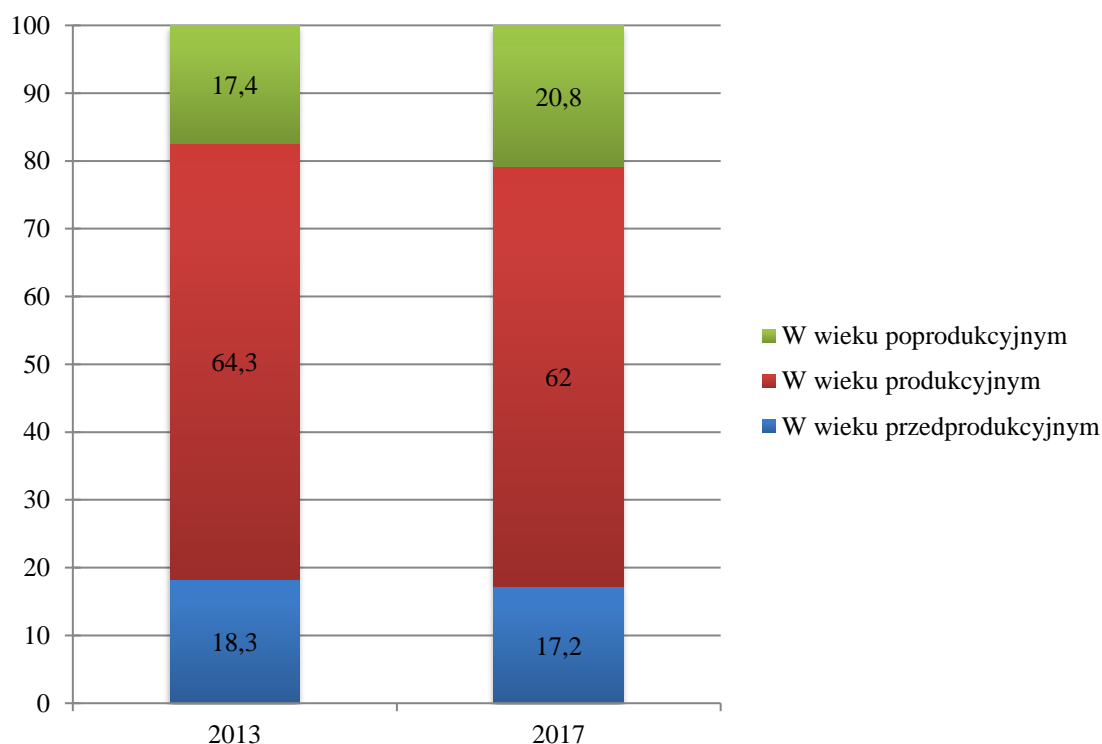
Strukturę wiekową mieszkańców wg grup ekonomicznych obrazuje natomiast tabela nr 6. Dane zawarte w tej tabeli ukazują niekorzystne zmiany w strukturze wiekowej mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie, jeśli chodzi o ich aktywność zawodową (przynależność do jednej z grup ekonomicznych). W 2013 r. liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym wynosiła 3045, w wieku produkcyjnym 10686, natomiast w wieku poprodukcyjnym 2887. Dla porównania pod koniec 2017 r. liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym zmalała o 8% (do 2801 osób) co świadczy o mniejszym przyroście naturalnym i ta tendencja utrzymuje się przez pięć analizowanych lat. Liczba ludności w wieku produkcyjnym zmalała natomiast o 5,7% (do 10081 osób), zaś liczba ludności w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się względem 2013 r. aż o 16,7% (3370 osób).

Tabela nr 6: Struktura wiekowa mieszkańców gminy wg grup ekonomicznych w latach 2013-2017

Rok	Ogółem	Wiek		
		Przedprodukcyjny (17 lat i mniej)	Produkcyjny	Poprodukcyjny
2013	16618	3045	10686	2887
2014	16534	2998	10495	3041
2015	16437	2928	10352	3157
2016	16335	2858	10212	3265
2017	16252	2801	10081	3370

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres nr 5: Proporcje w strukturze wiekowej mieszkańców gminy wg grup ekonomicznych w roku 2013 i roku 2017



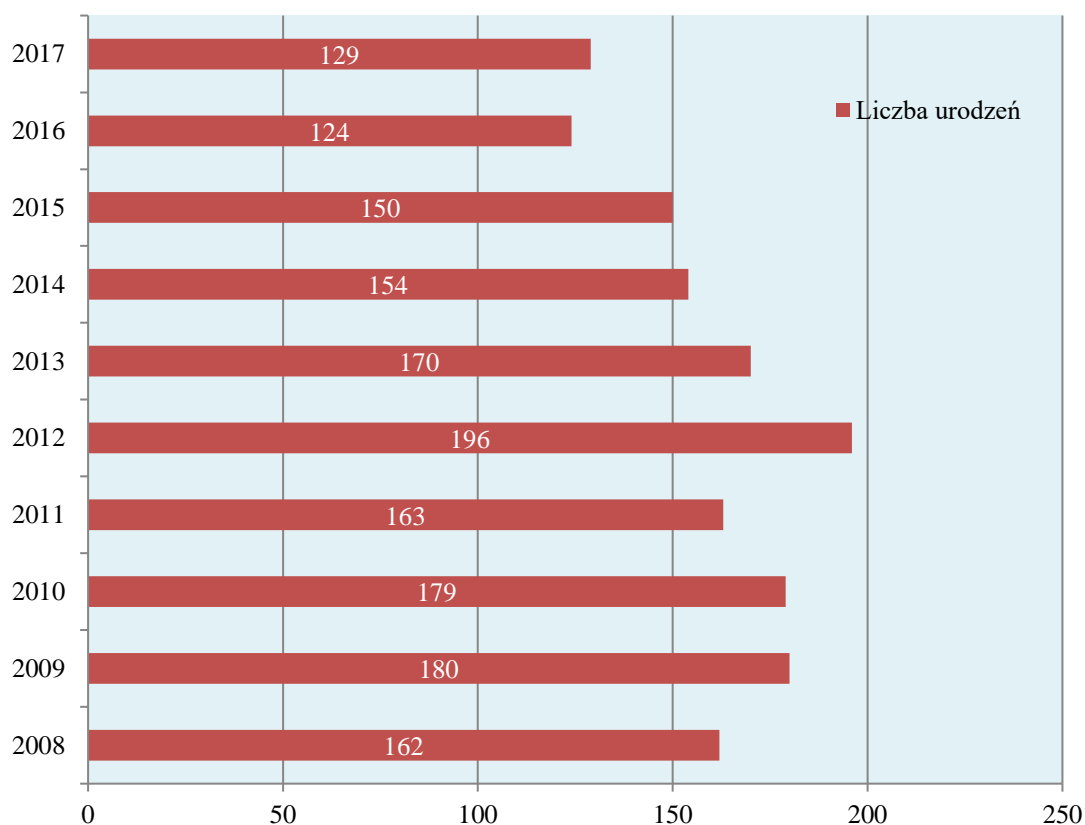
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższa sytuacja w gminie Drawsko Pomorskie wpisuje się w obserwowany nie tylko w Polsce, ale i w całej Europie trend starzenia się społeczeństw. Jest to niezwykle cenna informacja przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego, ponieważ utrzymanie się tej zależności będzie powodowało na przestrzeni kolejnych lat stopniowy spadek liczby podróży obowiązkowych (szkoła, praca), natomiast wzrastać będzie liczba podróży okazjonalnych (np. na zakupy czy do placówek służby zdrowia).

W kolejnych latach może z tej przyczyny dojść również do zmiany udziału podróży publicznym transportem zbiorowym w godzinach szczytu i poza godzinami szczytu.

W przewozach o charakterze użyteczności publicznej może dojść także zapewne w przyszłości do zmniejszenia popytu na bilety ulgowe związane z przejazdami szkolnymi (ulgi dla osób uczących się), a większy odsetek stanowić będą bilety ulgowe dla emerytów i rencistów. Poparciem powyższego stwierdzenia są również dane Głównego Urzędu Statystycznego, z których wynika, że od 2012 roku w gminie Drawsko Pomorskie nastąpił drastyczny spadek liczby urodzeń – ze 196 w roku 2012 do 129 w 2017 roku (spadek o przeszło 34%). Dane dotyczące urodzeń żywych w gminie Drawsko Pomorskie na przestrzeni lat 2008-2017 przedstawiono na poniższym wykresie nr 6.

Wykres nr 6: Liczba urodzeń żywych w latach 2008-2017 w gminie Drawsko Pomorskie



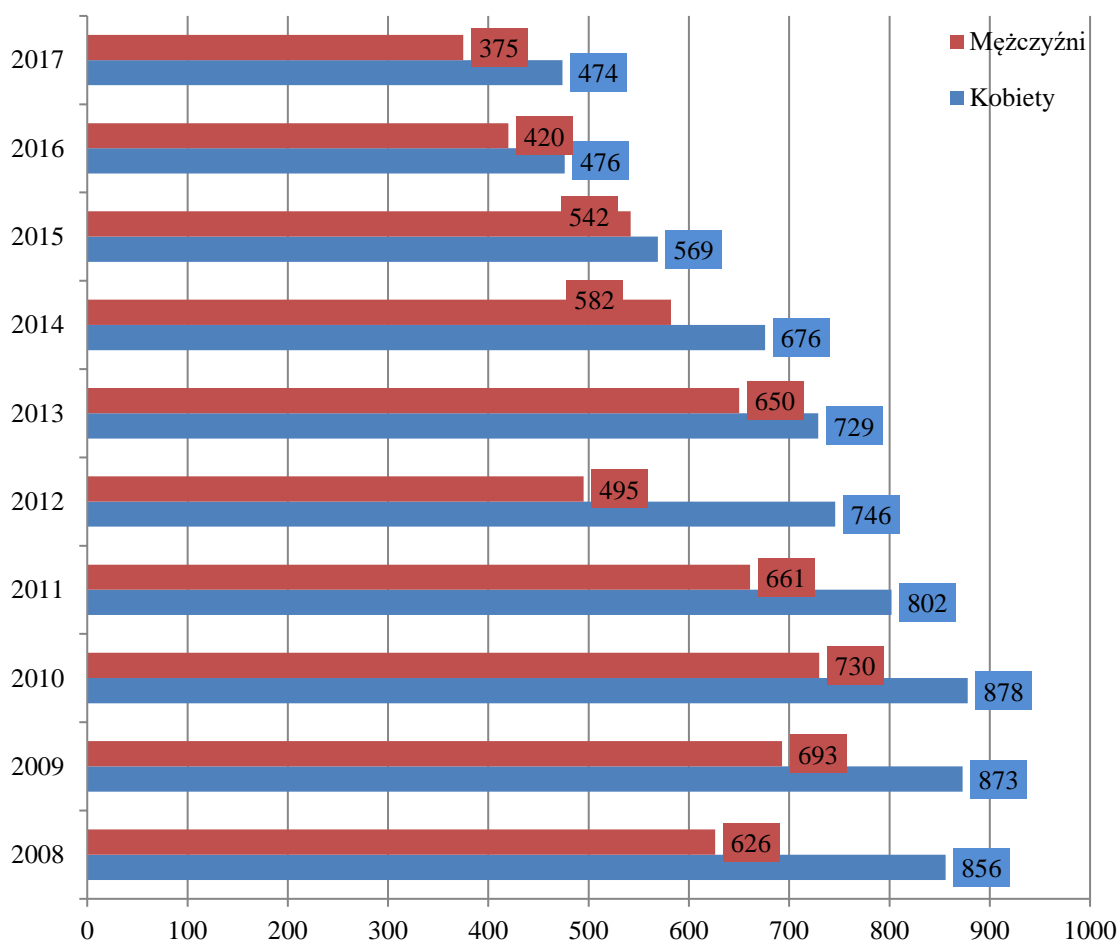
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rosnąca liczba podróży incydentalnych kosztem podróży obligatoryjnych z pewnością będzie powodowała trudności w planowaniu i organizowaniu publicznego transportu zbiorowego, szczególnie poprzez utratę pewnej regularności przepływu pasażerów oraz ich rozdrobnienie w czasie. Podróże do pracy czy do szkoły odbywają się bowiem z większą regularnością, a szczyt komunikacyjny przy takich podróżach jest skumulowany w godzinach 06.00-09.00 oraz 14.00-16.00. Podróże incydentalne są znacznie bardziej rozłożone w czasie i co najistotniejsze dla takich podróży ciężko jest wskazać „godziny szczytu”

II.2.3 Rynek pracy

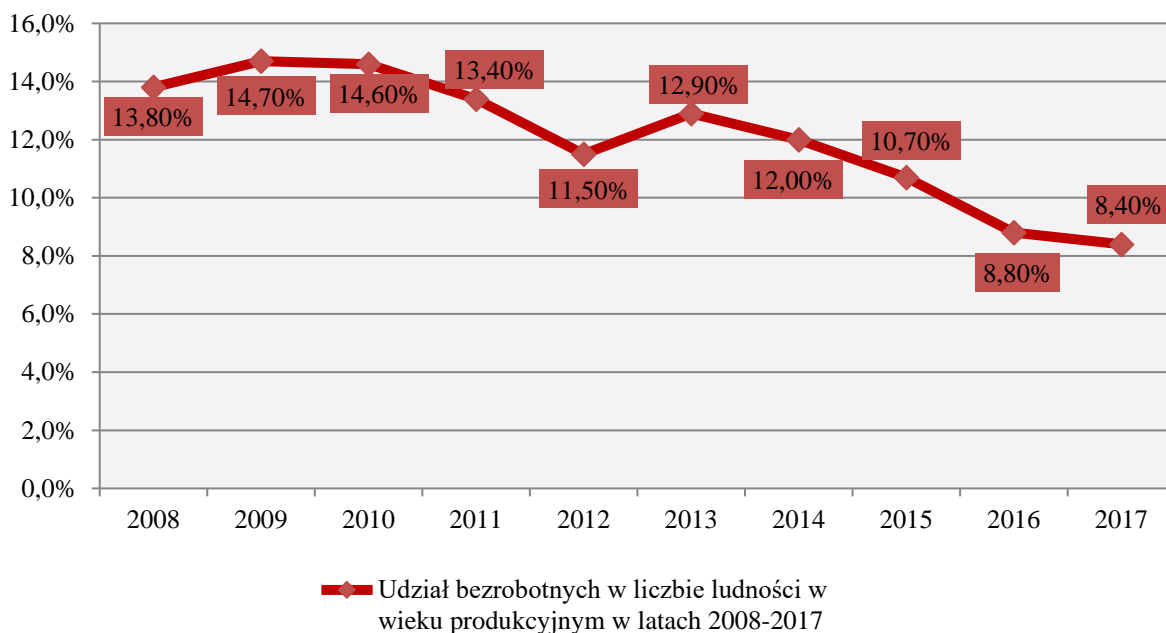
Wskaźnik bezrobocia jest jedną z wartości, które określają sytuację ekonomiczną ludności, która zamieszkuje dany obszar. W gminie Drawsko Pomorskie można zauważyć na przestrzeni dziesięciu lat iż bezrobocie zarówno wśród mężczyzn jak i wśród kobiet stopniowo spadało. Podczas, gdy w 2008 r. udział osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wynosił 13,8% (1482 osoby), w roku 2017 wskaźnik ten był na poziomie 8,4% (849 osób bezrobotnych). Problem bezrobocia w gminie Drawsko Pomorskie znacznie częściej dotyka kobiet niż mężczyzn co zostało przedstawione na wykresie 6. Różnica pomiędzy liczbą bezrobotnych kobiet i mężczyzn jest jednak z każdym rokiem niwelowana, chociaż nawet w 2017 r. bezrobotnych kobiet było o przeszło 26% więcej niż mężczyzn.

Wykres nr 7: Liczba bezrobotnych w gminie Drawsko Pomorskie w latach 2008-2017 wg płci (ujęcie ilościowe)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wykres nr 8: Udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w gminie Drawsko Pomorskie w latach 2008-2017



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Powiatowego Urzędu Pracy w Drawsku Pomorskim

II.2.4. Migracja w gminie Drawsko Pomorskie

W poniższej tabeli zawarto informacje dotyczące migracji ludności w gminie Drawsko Pomorskie w latach 2010-2016. Zauważalne na przestrzeni analizowanych lat jest ujemne jej saldo, co oznacza, że większy jest odpływ ludności z terenu gminy niż napływ nowych mieszkańców na teren gminy. Jak wynika z uzyskanych danych ludzie emigrują z gminy Drawsko Pomorskie najczęściej do innych miast.

Tabela nr 7: Saldo migracji ludności w gminie Drawsko Pomorskie (lata 2010-16)

Rok	Napływ				Odpływ				Saldo migracji
	ogółem	z miasta	ze wsi	z zagranicy	ogółem	do miasta	na wieś	za granicę	
2010	162	84	73	5	179	124	48	7	-17
2011	182	86	95	1	265	192	69	4	-83
2012	190	87	97	6	234	164	69	1	-44
2013	201	77	119	5	287	181	76	30	-86
2014	132	63	67	2	209	127	62	20	-77
2015	b/d	56	62	b/d	b/d	115	74	b/d	b/d
2016	194	85	103	6	242	156	85	1	-48

Źródło: Opracowanie własne wg danych GUS

II.2.5. Prognozy demograficzne

W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Drawsko Pomorskie przyjętym uchwałą Nr LI/364/2017 Rady Miejskiej w Drawsku Pomorskim z dnia 30 listopada 2017 r. w sprawie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Drawsko Pomorskie, przedstawiona została długoterminowa prognoza demograficzna oparta na opracowaniu Głównego Urzędu Statystycznego pn. „Prognoza ludności na lata 2014 – 2050”. W studium tym przyjęto, że tendencje demograficzne gminy Drawsko Pomorskie nie będą znacząco odbiegały od prognoz demograficznych dla obszaru wiejskiego powiatu drawskiego, co oznacza, że liczba ludności obszarów wiejskich gminy zmniejszy się o zbliżony wskaźnik procentowy jak liczba ludności obszarów wiejskich powiatu. Podobnie założono, że tendencje demograficzne dla miasta Drawska Pomorskiego będą zbliżone do prognoz dla obszarów miejskich powiatu drawskiego. Sformułowana w tym dokumencie na takiej podstawie prognoza zakładała, że liczba ludności obszarów wiejskich gminy Drawsko Pomorskie będzie systematycznie spadać z 4611 osób w 2016 roku do 3275 osób w roku 2045 (spadek liczby ludności na tych obszarach o niemal 30%). Podobnie zakładało się, że na przestrzeni następnych dekad nastąpi stopniowy spadek liczby ludności zamieszkującej miasto Drawsko Pomorskie – z 11724 osób w 2016 roku do 10384 osób w 2045 roku, co oznaczałoby spadek o około 11,4%.

Szczegółowa prognoza wynikająca ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Drawsko Pomorskie z podziałem na poszczególne lata została zamieszczona w poniższej tabeli.

Tabela nr 8: Prognozowana liczba ludności w gminie Drawsko Pomorskie do 2045 roku wg studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

	2016	2020	2025	2030	2035	2040	2045
Prognozowana liczba ludności na obszarach wiejskich	4611	4465	4273	4060	3818	3552	3275
Prognozowana liczba ludności w mieście	11724	11617	11447	11231	10972	10681	10384

Źródło: Opracowanie własne na podstawie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Drawsko Pomorskie, Prognozy ludności na lata 2014-2050

Co również istotne prognozowane było ciągłe zmniejszanie się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym, a zwiększanie się liczby ludności w wieku poprodukcyjnym na terenie gminy Drawsko Pomorskie, co jest tendencją charakterystyczną dla starzejących się społeczeństw.

Zauważyć jednak należy, że powyższe długoterminowe prognozy określone zostały przy pomocy ogólnych założeń i mogą nie znaleźć dokładnego odzwierciedlenia w rzeczywistości. Przy tak niewielkiej społeczności jak ta zamieszkująca gminę Drawsko Pomorskie, zmienne warunkujące strukturę ludności mogą kształtować się w sposób

przypadkowy i są niezwykle trudne do przewidzenia. Nawet pozornie niewiele znaczące czynniki mogą wpłynąć na zmiany w stosunku do prognozy demograficznej.

Warto zwrócić także uwagę, że powyższe założenia i prognozy nie uwzględniały zmian granic administracyjnych gminy Drawsko Pomorskie następujących z dniem 01 stycznia 2019 r., które powodują także zwiększenie liczby ludności na obszarach wiejskich gminy Drawsko Pomorskie. Zapewne jednak tendencje przyjęte w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w zakresie prognoz demograficznych nie ulegną diametralnym odchyleniom przez tą zmianę granic administracyjnych, ponieważ tendencje te zostały ułożone na podstawie prognoz demograficznych dla powiatu drawskiego, którego część stanowi teren istniejącej do 31 grudnia 2018 r. gminy Ostrowice. Przyjąć należy zatem, że liczba ludności gminy Drawsko Pomorskie będzie systematycznie spadać do 2045 roku i to zarówno w mieście jak i na obszarach wiejskich.

II.2.6. Podsumowania i wnioski

Jak wynika z analiz przeprowadzonych w poprzednich podrozdziałach gmina Drawsko Pomorskie jest gminą dotkniętą typowymi dla obecnych czasów zmianami społecznymi takimi jak malejąca liczba urodzeń oraz ogólnie malejąca liczba ludności ją zamieszkującej. Na przestrzeni lat zaobserwować można trend, w którym znacząco wzrastał za to odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym kosztem ludności w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym – starzejące się społeczeństwo. Nieznacznie rósł też odsetek ludności zamieszkującej miasto Drawsko Pomorskie, a malał odsetek osób mieszkających na wsi. Prognozy w tym aspekcie są w dalszym ciągu niekorzystne – zakłada się, że do 2045 roku liczba ludności zamieszkującej obszar gminy Drawsko Pomorskie będzie nieustannie i dosyć znacząco spadać podobnie jak liczba ludności w całym powiecie drawskim. Ponadto w dalszym ciągu postępować będzie proces starzenia się lokalnej społeczności, co spowodowane będzie zmniejszaniem się liczby osób w wieku przedprodukcyjnym, a zwiększaniem się udziału osób w wieku poprodukcyjnym w ogóle ludności.

Obraz danych demograficznych w zakresie liczby ludności, gęstości zaludnienia czy stopnia zurbanizowania nieco rozmywać może zmiana granic administracyjnych gminy Drawsko Pomorskie następująca z dniem 01 stycznia 2019 r., w wyniku której część terenów znoszonych, sąsiedniej gminy Ostrowice, włącza się do gminy Drawsko Pomorskie. Mimo przewidywanego w związku z tym zwiększenia liczby ludności, zmniejszenia gęstości zaludnienia oraz zmniejszenia stopnia zurbanizowania w gminie Drawsko Pomorskie, zakłada się, że obserwowane w ostatnich latach w tych aspektach tendencje zostaną zachowane.

Pozytywnym zjawiskiem jest z kolei znaczące zmniejszenie się bezrobocia w ostatnich latach w gminie Drawsko Pomorskie, a także zmniejszenie dysproporcji w tym aspekcie pomiędzy mężczyznami i kobietami.

Na podstawie powyższych analiz można wysnuć następujące wnioski pod kątem planowania i organizowania publicznego transportu zbiorowego:

- malejąca liczba urodzeń i zmniejszanie się liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym może spowodować zmniejszenie popytu na podróże obowiązkowe (praca, szkoła), natomiast rosnący odsetek osób w wieku poprodukcyjnym może zwiększyć popyt na podróże okazjonalne (lekarz, zakupy, itp.); zmieni to strukturę zapotrzebowania na

poszczególne rodzaje biletów ulgowych (będzie rosło zapotrzebowanie na bilety z ulgą dla emerytów i rencistów, a mała będzie natomiast zapotrzebowanie na bilety z ulgą dla uczniów);

- ww. zmiany mogą powodować utratę pewnej regularności w przepływie pasażerów oraz ich rozdrobnienie w czasie (podróże do pracy i do szkoły są regularne i skumulowane w określonym przedziale godzinowym, czego nie można powiedzieć o podróżach incydentalnych);
- rosnący odsetek osób mieszkających w mieście Drawsko Pomorskie również może wpłynąć na spadek zapotrzebowania na publiczny transport zbiorowy.

II.3. System transportowy w gminie Drawsko Pomorskie

II.3.1. Infrastruktura kolejowa

Przez teren gminy Drawsko Pomorskie przebiega tylko jedna linia kolejowa, tj. linia kolejowa nr 210 łącząca Runowo Pomorskie z Chojnicami. Linia ta w gminie Drawsko Pomorskie przebiega przez 3 miejscowości – Jankowo, Drawsko Pomorskie oraz Suliszewo. Zapewnia ona bezpośrednie połączenie Drawska Pomorskiego ze Szczecinkiem oraz ze Szczecinem. W 2018 roku rozpoczęła się inwestycja polegająca na modernizacji przedmiotowej linii.

II.3.2. Istniejąca sieć drogowa

Sieć dróg stanowi niezwykle istotny element dla publicznego transportu zbiorowego i jego planowania. Od stopnia jej rozwoju i zagęszczenia zależy bowiem dostępność komunikacyjna zarówno w ruchu wewnątrz gminy jako i poza jej granice. Drogi publiczne, zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych /Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 ze zm./, ze względu na swe funkcje w sieci drogowej, podzielone zostały na następujące kategorie:

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

Na terenie gminy Drawsko Pomorskie występuje każda z wyżej wspomnianych kategorii dróg, w tym:

DROGA KRAJOWA NR 20 (DK 20) – o długości około 318 km, będąca główną drogą publiczną przebiegającą przez teren gminy Drawsko Pomorskie, mająca swój początek w Stargardzie przy Węźle „Stargard Wschód” (gdzie łączy się z drogą krajową nr 10), a koniec na Węźle „Gdynia Wielki Kack”, gdzie łączy się z drogą ekspresową nr S6. DK 20 zapewnia więc komunikację Pomorza Zachodniego z Pomorzem Gdańskim, będąc jednocześnie szlakiem turystycznym. Droga ta przez teren gminy Drawsko Pomorskie rozpoczyna swój bieg ok. 2 km na zachód od wsi Woliczno, dalej prowadzi przez miasto Drawsko Pomorskie, i dalej na wschód przez Suliszewo w kierunku sąsiedniego miasta – Złocieńca.

DROGI WOJEWÓDZKIE, W TYM:

- **droga wojewódzka nr 148 (DW 148)** - droga wojewódzka na odcinku Starogard Łobeski – Łobez – Drawsko Pomorskie o długości niemal 34 km; droga ta posiada klasę techniczną G i jest administrowana przez RDW Drawsko Pomorskie;
- **droga wojewódzka nr 162 (DW 162)** – droga wojewódzka na odcinku Rościęcino-Świdwin – Zarańsko o długości ok. 69,5 km; droga ta posiada klasę techniczną G i jest administrowana częściowo przez RDW Drawsko Pomorskie, a częściowo przez RDW Białogard;
- **droga wojewódzka nr 173 (DW 173)** – droga wojewódzka na odcinku Połczyn Zdrój – DK 20 w Drawsku Pomorskim o długości ok. 34,5 km; droga ta posiada klasę techniczną G i jest administrowana częściowo przez RDW Drawsko Pomorskie, a częściowo przez RDW Białogard;
- **droga wojewódzka nr 175 (DW 175)** – droga wojewódzka na odcinku Drawsko Pomorskie – Kalisz Pomorski – Choszczno łącząca drogę krajową nr 20 z drogą krajową nr 10; całkowita długość tej drogi wynosi niespełna 65 km; droga posiada klasę techniczną G i jest administrowana częściowo przez RDW Drawsko Pomorskie, a częściowo przez RDW Pyrzyce.

DROGI POWIATOWE, ZGODNIE Z NIŻEJ ZAMIESZCZONĄ TABELĄ NR 9:

Tabela nr 9: Drogi powiatowe przebiegające przez teren gminy Drawsko Pomorskie (z uwzględnieniem terenu przejmowanego od gminy Ostrowice)

Lp.	Nowy nr drogi	Stary nr drogi	Klasa drogi	Nazwa drogi i jej przebieg	Przebieg drogi	Długość odcinka (w km)
1	4330Z	17307/ 1950Z	L	Zakrzyce – gr. pow. - Łabędzie	11+840-12+712	0,872
2	1951Z	308	L	Lasocin - Przytoń	0+000-8+965	8,965
3	1952Z	309	L	Olchowiec - Zarańsko	0+000-3+745	3,745
4	1953Z	310	L	Zajezerze – gr. pow. - Drawsko	1+384-9+457	8,073
5	1954Z	311	L	dr.1953Z – Jankowo – dr. kraj.149	0+000-3+715	3,715
6	1080Z	320/1955Z	L	Rzeczyno - Łabędzie	16+469-20+122	3,653
7	1956Z*	331	Z	Karpno - Dołgie	0+000 – 6+097	6,097
8	1957Z*	334	Z	Jelenino - Ostrowice	0+000 – 2+731	2,731
9	1958Z*	335	Z	Szczytniki - Ostrowice	0+000 – 2+474	2,474
10	1959Z	336	L	Dalewo - Suliszewo	0+000-3+569	3,569
11	1961Z*	338	Z	Ostrowice – Gronowo - Złocieniec	0+000 – 9+835	9,835
12	1978Z	357	L	Dr.175 - Oleszno	0+368-4+671	4,303
13	1979Z	358	L	Mielenko - Kol. Mielenko	0+000-1+574	1,574
14	1987	365 odc. 369	G	Drawsko Pom. - Lubieszewo- Złocieniec	2+702-18+369	15,667

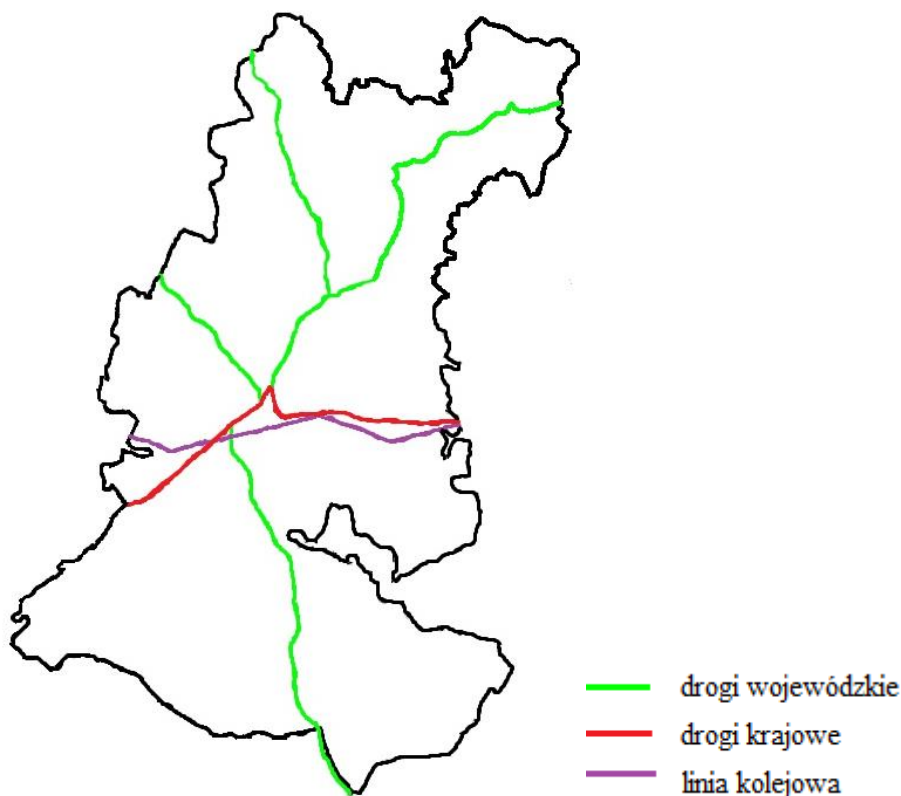
15	1988	366	L	Dr kraj. 20 - Zagórki	0+000-0+664	0,664
16	1989	367	L	Suliszewo - Gudowo	0+000-3+916	3,916
17	1953	Drawsko Pomorskie - miasto	L	Marynarska	9+457-11+303	1,846
18	1987Z			Sobieskiego	0+143-2+702	2,559
19	1978		L	Leśna	0+000-0+368	0,368
20	2026		L	Sikorskiego	0+000-0+309	0,309
21	1987		L	Chrobrego	0+000-0+143	0,143
22	2029		L	Dworcowa	0+000-0+348	0,348
23	2030		L	Zamkowa	0+000-0+258	0,258
24	2031		L	Obrońców Westerplatte	0+000-1+013	1,013
25	2034		L	Kolejowa (55 m oddane Gminie Drawsko I.2014 r.)	0+000-0+573	0,573

* drogi przebiegające przez teren gminy Drawsko Pomorskie od dnia 01 stycznia 2019 r. (data zmiany granic administracyjnych gminy Drawsko Pomorskie)

Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Drawsku Pomorskim

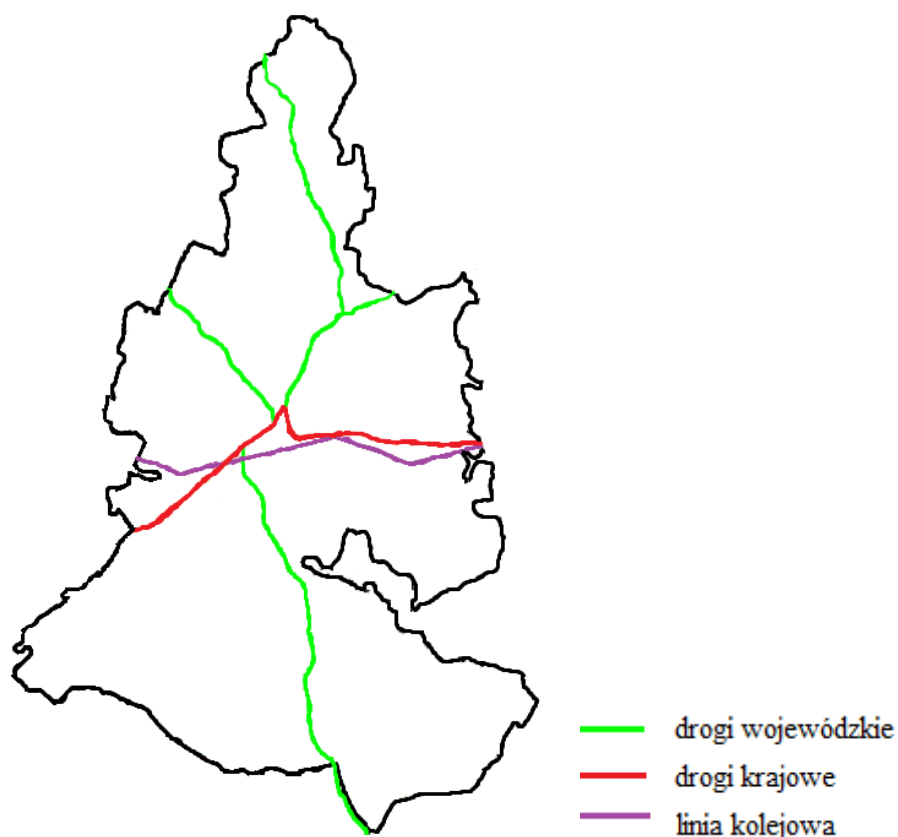
Funkcję uzupełniającą do ww. dróg publicznych kategorii krajowej, wojewódzkiej i powiatowej pełnią drogi kategorii gminnej, których zarządcą jest Burmistrz Drawska Pomorskiego działający w imieniu Gminy Drawsko Pomorskie.

Mapa nr 3: Sieć drogowa i kolejowa gminy Drawsko Pomorskie (drogi wojewódzkie i krajowe) – od 01 stycznia 2019 r.



Źródło: opracowanie własne

Mapa nr 4: Sieć drogowa i kolejowa gminy Drawsko Pomorskie (drogi wojewódzkie i krajowe) – do 31 grudnia 2018 r.



Źródło: opracowanie własne

II.3.3 Infrastruktura przystankowa

Z funkcjonowaniem drogowego publicznego transportu zbiorowego nieodłącznie związana jest infrastruktura przystankowa. To na przystankach podróżujący mogą wsiadać do autobusu i z niego wysiadać. Na omawianym terenie funkcjonują przystanki zarządzane zarówno przez Gminę Drawsko Pomorskie jak i Powiat Drawski i Województwo Zachodniopomorskie.

W tabeli nr 10 przedstawiono wykaz przystanków komunikacyjnych w gminie Drawsko Pomorskie, dla których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Zachodniopomorskie (zgodnie załącznikiem nr 1 do uchwały Nr XIII/250/2016 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 21 czerwca 2016 r. w sprawie zmiany Uchwały Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XXXIV/481/14 z dnia 27 maja 2014 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Zachodniopomorskie oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków).

Tabela nr 10: Wykaz przystanków Województwa Zachodniopomorskiego na terenie gminy Drawsko Pomorskie (z uwzględnieniem terenu przejmowanego od gminy Ostrowice)

Lp	Nr drogi	Miejscowość/ulica	Km lokalizacji	Strona	Numer ewidencyjny przystanku
1	148	Zagozd	26+390	P	22
2	148	Zagozd	26+390	L	23
3	148	Zagozd I	27+166	L	24
4	148	Zagozd I	27+623	P	25
5	148	Gajewko	29+357	L	26
6	148	Gajewko	29+357	P	27
7	148	ul. Gdyńska Drawsko Pom.	33+618	L	28
8	162	Łabędzie	58+832	L	51
9	162	Łabędzie	58+832	P	52
10	162	Rydzewo	63+800	L	53
11	162	Rydzewo	63+844	P	54
12	162	Żółte	66+843	L	55
13	162	Żółte	66+869	P	56
14	173	Ostrowice*	17+090	P	15
15	173	Ostrowice Gm. Oś. Kultury*	17+635	P	16
16	173	Ostrowice Gm. Oś. Kultury**	17+635	L	17
17	173	Kolno*	19+370	L	18
18	173	Kolno*	19+387	P	19
19	173	Borne*	20+650	P	20
20	173	Borne*	20+650	L	21
21	173	Borne Kolonia*	22+105	P	22
22	173	Borne Kolonia*	22+121	L	23
23	173	Dolgie*	24+822	P	24
24	173	Dolgie*	24+822	L	25
25	173	Grzybno*	26+974	P	26
26	173	Grzybno*	26+994	L	27
27	173	Zarańsko	30+200	P	28

28	173	Zarańsko	30+320	L	29
29	173	ul. Polczyńska Drawsko Pom.	32+820	L	30
30	173	ul. Polczyńska Drawsko Pom.	32+930	P	31
31	173	ul. 11 Pułku Piechoty Drawsko Pom.	34+420	P	32
32	173	ul. 11 Pułku Piechoty Drawsko Pom.	34+420	L	33
33	175	Koleśno	1+407	L	01
34	175	Koleśno	1+380	P	02
35	175	Mielenko Drawskie	3+720	P	03
36	175	Mielenko Drawskie	3+750	L	04
37	175	Mielenko kolonia	5+118	P	05
38	175	Mielenko kolonia	5+118	L	06
39	175	Konotop kolonia	8+122	L	07
40	175	Konotop kolonia	8+122	P	08
41	175	Konotop	9+880	L	09
42	175	Konotop	9+900	P	10
43	175	Żołędowo skrzyżowanie	13+406	L	11
44	175	Żołędowo skrzyżowanie	13+406	P	12

* przystanki znajdujące się w granicy gminy Drawsko Pomorskie od dnia 01 stycznia 2019 r. (data zmiany granic administracyjnych gminy Drawsko Pomorskie)

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwały Nr XIII/250/2016 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 21 czerwca 2016 r.

W uchwale Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XXXIV/481/14 z dnia 27 maja 2014 roku w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Zachodniopomorskie oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków określone zostały następujące warunki i zasady korzystania z przystanków zarządzanych przez Województwo:

- z przystanków tych mogą korzystać jedynie operatorzy i przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego;
- korzystanie z przystanków możliwe jest po uzyskaniu zgody Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie; aby uzyskać taką zgodę należy złożyć wniosek, do którego załącza się wykaz przystanków, z których przewoźnik chce korzystać, a także proponowany rozkład jazdy;

- korzystanie z przystanków może odbywać się jedynie w celu realizacji przewozów (wsiadanie i wysiadanie pasażerów);
- zabrania się postoju autobusu na przystanku ponad czas potrzebny do obsługi pasażerów i korzystania z przystanków jako miejsca odpoczynku kierowcy;
- zabrania się umieszczania na przystankach innych informacji lub reklam niż te, które dotyczą rozkładu jazdy
- korzystający z przystanków zobowiązany jest do korzystania z nich w sposób umożliwiający innym przewoźnikom korzystanie z nich na równych prawach, a także do powiadamiania zarządzającego przystankami o zmianie rozkładu jazdy i ilości przystanków, z których korzysta.
- korzystający z przystanków przewoźnicy i operatorzy zobowiązani są do przekazywania informacji dotyczących rozkładów jazdy celem ich zamieszczenia na przystankach uwzględnionych w tych rozkładach jazdy.

W uchwale zastrzeżono, że Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich może odmówić udostępnienia przystanków jeżeli:

- a) zgoda taka ograniczyłaby w znaczny sposób przepustowość tych przystanków;
- b) wydanie zgody na udostępnienie przystanków spowodowałoby zagrożenie dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu drogowego;

W tabeli nr 11 przedstawiono z kolei wykaz przystanków komunikacyjnych w gminie Drawsko Pomorskie, dla których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Drawski (zgodnie załącznikiem nr 1 do uchwały Nr XXXI/220/2017 Rady Powiatu Drawskiego z dnia 19 maja 2017 r. w sprawie określenia przystanków komunikacji na terenie Powiatu Drawskiego oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków).

Uwzględniono przy tym tereny włączane w granice administracyjne gminy Drawsko Pomorskie od znoszonej gminy Ostrowice.

Tabela nr 11: Wykaz przystanków Powiatu Drawskiego na terenie gminy Drawsko Pomorskie (z uwzględnieniem terenu przejmowanego od gminy Ostrowice)

Lp	Nr drogi	Nr przystanku	Strona	Lokalizacja	
				Nazwa przystanku	Kilometraż
1	1951Z	01	L	Lasocin	0+941
		02	P	Lasocin	0+941
		03	L	Tęczyn*	7+756
		04	P	Tęczyn*	7+756
2	1953Z	02	P	Jankowo Małe	4+080
		01	L	Jankowo Małe	4+080
		04	P	Kumki	6+970
		03	L	Kumki	6+970
3	1954Z	02	P	Jankowo skrzyż.	2+401
		01	L	Jankowo skrzyż.	2+426
4	1955Z	01	L	Łabędzie	18+084
		02	P	Łabędzie	18+084
5	1956Z	01	L	Przytoń*	2+044
		02	P	Przytoń*	2+044
6	1957Z	01	L	Ostrowice kol.*	1+620
		02	P	Ostrowice kol.*	1+620
7	1959Z	01	L	Dalewo	0+040
		02	P	Dalewo	0+040
8	1978Z	01	L	Mielenko kolonia	2+024
		02	P	Mielenko kolonia	2+066
9	1987Z	01	L	Gudowo	4+892
		02	P	Gudowo	4+892
		04	P	Gudowo szkoła	5+268
		03	L	Gudowo szkoła	5+302
		06	P	Linowno	8+863
		05	L	Linowno	8+882
10	2031Z	02	P	ul. Obrońców Westerplatte, Drawsko Pom.	0+576

* przystanki znajdujące się w granicy gminy Drawsko Pomorskie od dnia 01 stycznia 2019 r. (data zmiany granic administracyjnych gminy Drawsko Pomorskie)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie uchwały Nr XXXI/220/2017 Rady Powiatu Drawskiego z dnia 19 maja 2017 r. w sprawie określenia przystanków komunikacji na terenie Powiatu Drawskiego oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do ww. uchwały Nr XXXI/220/2017 Rady Powiatu Drawskiego z dnia 19 maja 2017 r. z przystanków zlokalizowanych przy drogach powiatowych Powiatu Drawskiego mogą korzystać operatorzy i przewoźnicy w ramach wykonywania publicznego transportu zbiorowego, po uzyskaniu zgody Zarządu Dróg Powiatowych w Drawsku Pomorskim. Aby taką zgodę uzyskać należy złożyć wniosek do Zarządu Dróg Powiatowych w Drawsku Pomorskim, do którego załączyć należy:

- projekt proponowanego rozkładu jazdy;
- mapę przebiegu linii komunikacyjnej wraz z zaznaczonymi przystankami określonymi w załączonym projekcie rozkładu jazdy.

Korzystający z przystanków operatorzy i przewoźnicy zobowiązani są do każdorazowego powiadamiania zarządzającego przystankami o zamiarze zmiany rozkładu jazdy, w szczególności w przypadkach dotyczących zmiany godzin i dni kursowania oraz zmiany ilości przystanków w ramach posiadanego uzgodnienia – wprowadzenie zmian do rozkładu jazdy uzależnione jest od uzyskania stosownej zgody Zarządu Dróg Powiatowych w Drawsku Pomorskim.

Powiat Drawski nie przewiduje pobierania opłat za korzystanie z przystanków przez operatorów i przewoźników.

Powiat ustalił przy tym następujące zasady korzystania z przystanków:

- ✓ korzystanie z przystanków może odbywać się jedynie w celu realizacji przewozów (wsiadanie i wysiadanie pasażerów);
- ✓ operatorzy i przewoźnicy zobowiązani są do zatrzymywania pojazdu na początku zatoki autobusowej, a w przypadku jej braku w taki sposób, aby nie ograniczać przepustowości i nie blokować przystanku dla innych użytkowników, a także zobowiązani są do podjeżdżania jak najbliżej krawężnika celem umożliwienia wsiadania osobom starszym i niepełnosprawnym (nie dotyczy przystanków bez zatok);
- ✓ zabrania się postoju autobusu na przystanku ponad czas potrzebny do obsługi pasażerów;
- ✓ rozkłady jazdy (wymiary, grafika, sposób montażu) podlega uzgodnieniu z ZDP, przy czym zabrania się umieszczania na przystankach innych informacji lub reklam niż te, które dotyczą rozkładu jazdy;
- ✓ przedsiębiorca korzystający z przystanków zobowiązany jest do korzystania z nich w sposób umożliwiający innym przedsiębiorcom korzystanie z nich na równych prawach, a także do powiadamiania zarządzającego przystankami ZDP o zmianie rozkładu jazdy i ilości przystanków, z których korzysta.

W uchwale zastrzeżono, że Zarząd Dróg Powiatowych może odmówić udostępnienia przystanków jeżeli:

- a) zgoda taka ograniczyłaby w znaczny sposób przepustowość tych przystanków;

- b) wydanie zgody na udostępnienie przystanków spowodowałoby zagrożenie dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- c) przedsiębiorca ma zamiar świadczyć usługi przewozowe na tej samej trasie i w tym samym czasie co inni przedsiębiorcy.

W tabeli nr 12 przedstawiono natomiast wykaz przystanków komunikacyjnych w gminie Drawsko Pomorskie, dla których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Drawsko Pomorskie (zgodnie z uchwałą Nr LI/365/2017 Rady Miejskiej w Drawsku Pomorskim z dnia 30 listopada 2017 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina Drawsko Pomorskie).

Tabela nr 12: Przystanki komunikacyjne zarządzane przez Gminę Drawsko Pomorskie

Lp.	numer drogi	numer przystanku	lokalizacja		
			strona	nazwa przystanku	kilometraż
1.	bez nr droga wewn.	G-01	P	Nętno	0+002
2.	554504z	G-02	L	Zagozd	1+400
		G-03	L	Zagozd	2+150
3.	554520z	G-04	L	Konotop	0+200
4.	bez nr	G-05	L	Woliczno	0+0,90
5.	bez nr droga wewn.	G-06	P	ul. Kupiecka Drawsko Pomorskie	0+035
6.	bez numeru	G-07	P	Dworzec Kolejowy ul. Kolejowa Drawsko Pomorskie	0+100
7.	DK20	G-08	L	Woliczno	57+093
8.		G-09	P	Woliczno	57+218
9.		G-10	L	Jankowo Pomorskie	59+640
10.		G-11	P	Jankowo Pomorskie	59+750
11.		G-14	P	Drawsko Pomorskie	61+746
12.		G-15	L	Drawsko Pomorskie	61+787
13.		G-17	L	Drawsko Pomorskie	65+200
14.		G-18	P	Drawsko Pomorskie	65+950
15.		G-19	L	Drawsko Pomorskie	65+950
16.		G-20	P	Zagórki skrzyżowanie	67+470
17.		G-21	L	Zagórki skrzyżowanie	67+470
18.		G-22	P	Suliszewo	69+250
19.		G-23	L	Suliszewo	69+250
20.		G-24	P	Suliszewo	69+940
21.		G-25	L	Suliszewo	70+130

Źródło: Uchwała Nr LI/365/2017 Rady Miejskiej w Drawsku Pomorskim z dnia 30 listopada 2017 roku

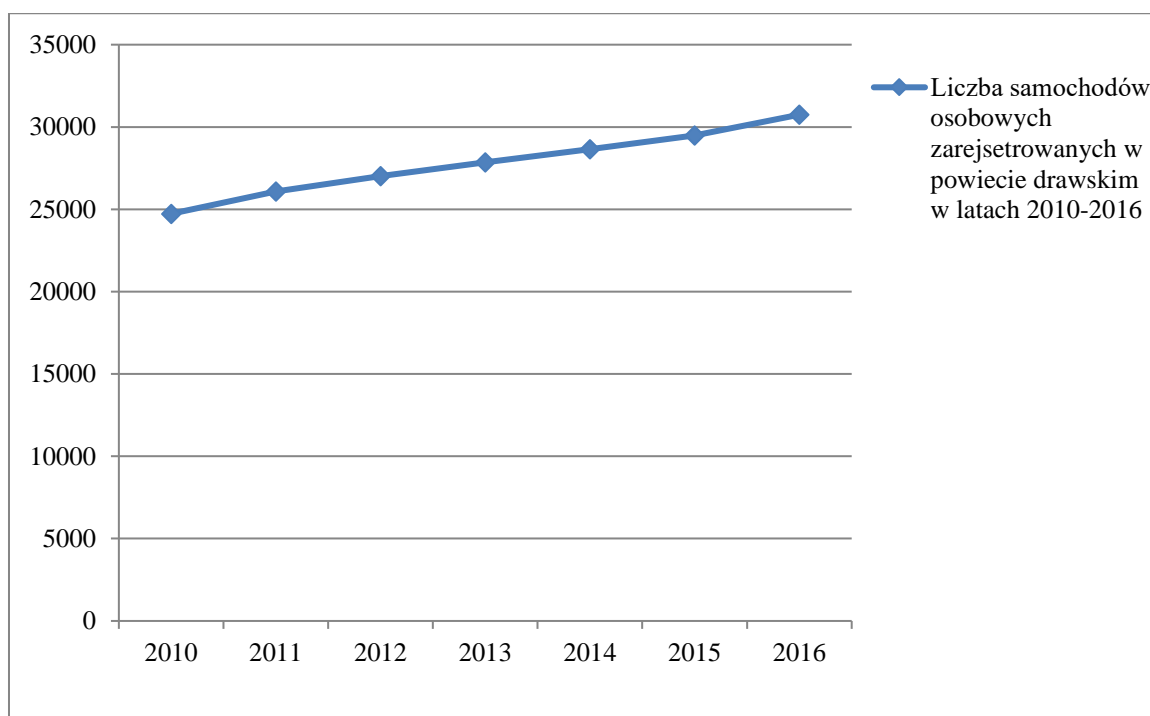
Warunki korzystania z przystanków zarządzanych przez Gminę Drawsko Pomorskie wynikające z uchwały Nr LI/365/2017 Rady Miejskiej w Drawsku Pomorskim z dnia 30 listopada 2017 roku:

1. Z obiektów korzystać mogą wyłącznie podmioty, które włączone są do publicznego transportu zbiorowego oraz podmioty, które uprawnione są do prowadzenia działalności z zakresu przewozu ludzi.
2. Udostępnianie obiektów następuje na podstawie złożonego wniosku, do którego należy dołączyć proponowany rozkład jazdy oraz schemat połączeń komunikacyjnych z wyszczególnioną linią komunikacyjną wraz z przystankami.
3. Odmowa korzystania z obiektów może nastąpić w przypadku gdy:
 - a) uzgodnienie linii komunikacyjnej może spowodować kolizje komunikacyjne bądź zagrożenie dla organizacji ruchu
 - b) uzgodnienie linii komunikacyjnej wpłynie na zakłócenie jej przepustowości
 - c) przewoźnik ma zamiar świadczyć usługi w tym samym czasie na tej samej linii komunikacyjnej co inni przewoźnicy, z którymi organizator ma już podpisaną umowę
4. Warunkiem korzystania z obiektów jest zawarcie umowy na korzystanie z przystanków na terenie gminy Drawsko Pomorskie.
5. W razie zaprzestania działalności przewozowej oraz wprowadzania zmian mających istotny wpływ na informacje zawarte w dokumentach załączonych do wniosku przedsiębiorca przedstawia właścicielowi z 1- miesięcznym wyprzedzeniem.
6. Korzystanie z obiektów może odbywać się wyłącznie z celu przewozów, czyli wsiadania i wysiadania pasażerów. Dłuższe postoje przewidziane są wyłącznie na przystankach początkowych i końcowych, o ile zostały na nich wyznaczone do tego celu miejsca.
7. Przewoźnicy korzystający z obiektów zobowiązani są do:
 - a) zapewnienia aktualnych rozkładów jazdy
 - b) umieszczania tabliczek rozkładów jazdy wewnątrz pojazdu oraz utrzymania ich w odpowiednim stanie technicznym
 - c) korzystania z obiektów w sposób nieutrudniający pracy innym przewoźnikom
8. Przewoźnicy zobowiązani są do korzystania z obiektów wyłącznie w czasie potrzebnym do obsługi pasażerów. Zabrania się postoju na dłuższy okres czasu.

II.3.4 Indywidualny transport

W dzisiejszych czasach naturalną i coraz większą konkurencją dla publicznego transportu zbiorowego jest transport indywidualny. W ostatnich latach znacząco przybywało zarejestrowanych samochodów i choć brak jest informacji odnoszących się w tym aspekcie do gminy Drawsko Pomorskie to warto przeanalizować dane dostępne dla powiatu drawskiego. Otóż jak wynika z danych pozyskanych z Banku Danych Lokalnych GUS w powiecie drawskim w ostatnich latach lawinowo przybywało zarejestrowanych aut osobowych. Jak widać na poniższym wykresie w 2010 r. w powiecie drawskim było zarejestrowanych 24 730 pojazdów osobowych, podczas gdy na koniec 2016 r. zarejestrowanych było ich już 30 747, co oznacza wzrost o ponad 24% w tak krótkim czasie.

Wykres nr 9: Liczba samochodów zarejestrowanych w powiecie drawskim w latach 2010-2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Istnieje zatem realne zagrożenie, że transport indywidualny, jako zapewniający większą mobilność i komfort oraz niezależność, w dalszym ciągu będzie wypierał publiczny transport zbiorowy.

II.3.5. Publiczny transport zbiorowy

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie oparte jest obecnie głównie na powiatowych przewozach pasażerskich i wojewódzkich przewozach pasażerskich, które swym zasięgiem obejmują tę gminę. Sama gmina Drawsko Pomorskie nie organizuje gminnych przewozów w publicznym transporcie zbiorowym

(regularnych przewozów). Organizowane są jedynie przewozy zapewniające dostęp do szkół dla osób uczących się – przewozy regularne specjalne.

Powiat Drawski będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich w 2017 roku zawarł z Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej Złocieniec Sp. z o.o. umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego uruchamiając linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, które w znacznym stopniu obejmują teren gminy Drawsko Pomorskie. Miasto Drawsko Pomorskie jest stolicą powiatu dlatego wiele linii komunikacyjnych tworzonych przez Powiat Drawski rozpoczyna lub kończy swój bieg właśnie w tym mieście.

Dodatkowo przez gminę przebiega linia kolejowa, na której odbywają się regularne przewozy kolejowe, dla których organizatorem jest Województwo Zachodniopomorskie.

Do 31 grudnia 2018 roku obowiązują także zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w publicznym transporcie zbiorowym wydawane przez organizatorów właściwego szczebla.

II.3.6. Podsumowanie i wnioski

Przez teren gminy Drawsko Pomorskie przebiegają cztery drogi kategorii wojewódzkiej i jedna droga kategorii krajowej (droga krajowa nr 20), które zapewniają komunikacyjny dostęp do innych części województwa, w tym do Szczecina czy Koszalina. Oprócz ww. dróg na sieć drogową gminy Drawsko Pomorskie składają się także drogi powiatowe i drogi gminne zarządzane odpowiednio przez Powiat Drawski i Gminę Drawsko Pomorskie.

Mieszkańcy gminy Drawsko Pomorskie mogą podróżować do innych części powiatu i województwa także dzięki jednej istniejącej linii kolejowej, tj. linii kolejowej nr 210 łączącej Runowo Pomorskie z Chojnicami.

Każdy z organizatorów publicznego transportu zbiorowego działających na terenie gminy Drawsko Pomorskie podjął, zgodnie ze swoją właściwością, uchwałę określającą przystanki komunikacyjne udostępniane operatorom i przewoźnikom. W uchwałach tych określono także warunki i zasady korzystania z tych przystanków.

Jeżeli chodzi o dotychczasowe funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Drawsko Pomorskie to ta forma transportu spotyka się z coraz większą konkurencją ze strony transportu indywidualnego. W ostatnich latach lawinowo wręcz przybywało zarejestrowanych samochodów osobowych, przy czym likwidowanych było coraz więcej linii komunikacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym. Nic jednak nie zapowiada szybkiego odwrócenia tej tendencji.

Na dzień dzisiejszy w granicach omawianej gminy przebiegają linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej (autobusowe) organizowane przez Powiat Drawski na

podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a także kolejowa linia komunikacyjna organizowana przez Województwo Zachodniopomorskie. Ponadto wykonywane są przewozy regularne w publicznym transporcie zbiorowym - na podstawie zezwoleń wydanych przez organizatora właściwego szczebla.

III. Analiza planów transportowych organizatorów wyższego szczebla

Jak już wskazano w rozdziale I niniejszego opracowania plany transportowe opracowywane przez organizatorów różnych szczebli powinny wzajemnie się uzupełniać i nie wykluczać, zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Dlatego też tworząc niniejszy dokument należy przeanalizować zapisy obowiązujących planów transportowych opracowanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego wyższego szczebla. Plan transportowy został opracowany zarówno przez Powiat Drawski jak i przez Województwo Zachodniopomorskie czyli przez organizatorów wyższego szczebla w stosunku do Gminy Drawsko Pomorskie.

III.1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Drawskiego

Uchwałą nr XXIII/167/2016 z dnia 21 października 2016 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Drawskiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 06 grudnia 2016 r. poz. 4826) Rada Powiatu Drawskiego przyjęła plan transportowy obowiązujący na terenie powiatu drawskiego. W planie tym założono dwa warianty uruchamiania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej – wariant podstawowy (bezwarunkowy) oraz wariant rozszerzony, w którym uruchomienie wskazanych w nim linii komunikacyjnych będzie warunkowane partycypacją w kosztach ich uruchomienia oraz utrzymania przez jednostki samorządu terytorialnego, przez obszar który przebiegają.

W wariantcie podstawowym założono utworzenie czternastu linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, które przebiegają przez teren gminy Drawsko Pomorskie (w tym tereny przejmowane od znoszonej gminy Ostrowice). Są to następujące linie:

Tabela nr 13: Linie użyteczności publicznej wskazane w planie transportowym powiatu drawskiego (wariant podstawowy)

Lp	Początek linii	Przez	Koniec linii	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – bez okresu wakacyjnego)	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – okres wakacyjny)	Minimalna liczba par kursów (sobota i dni wolne od pracy)
1	Drawsko Pomorskie	Złocieniec, Siemczyno, Niwka	Czaplinek	6	5	2
2	Drawsko Pomorskie	Lubieszewo, Stawno	Złocieniec	3	2	1
3	Drawsko Pomorskie	Suliszewo, Rzęsnica	Złocieniec	6	4	0
4	Drawsko Pomorskie	Zarańsko, Rydzewo, Łabędzie, Rydzewo,	Ostrowice	5	2	1

		Przytoń, Dołgie, Borne, Kolno				
5	Drawsko Pomorskie	Ostrowice, Kolno, Borne, Zarańsko	Złocieniec	2	0	0
6	Drawsko Pomorskie	Koleśno, Konotop, Pomierzyn	Kalisz Pomorski	4	3	1
7	Czaplinek	Siemczyno, Złocieniec, Suliszewo, Drawsko Pomorskie	Zarańsko	1	0	0
8	Drawsko Pomorskie	Grzybno, Dołgie, Kolno, Ostrowice Kolonja	Ostrowice	2	0	0
9	Drawsko Pomorskie	Linowno	Lubieszewo	2	0	0
10	Drawsko Pomorskie	Złocieniec, Czaplinek	Szczecinek	2	2	1
11	Drawsko Pomorskie	Zagozd	Łobez	2	2	0
12	Drawsko Pomorskie	Łabędzie	Świdwin	3	3	0
13	Drawsko Pomorskie	Ostrowice	Połczyn Zdrój	2	2	0
14	Drawsko Pomorskie	Woliczno, Ginawa, Węgorzyno	Resko	1	1	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwały Nr XXIII/167/2016 Rady Powiatu Drawskiego z dnia 21 października 2016 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Drawskiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 06 grudnia 2016 r. poz. 4826)

W wariantcie rozszerzonym wskazano natomiast możliwość uruchomienia dodatkowych czterech linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, które swym zasięgiem obejmowałyby gminę Drawsko Pomorskie. Linie takie przedstawione zostały w poniższej tabeli:

Tabela nr 14: Linie użyteczności publicznej wskazane w planie transportowym powiatu drawskiego (wariant rozszerzony)

Lp	Początek linii	Przez	Koniec linii	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – bez okresu wakacyjnego)	Minimalna liczba par kursów (dni robocze – okres wakacyjny)	Minimalna liczba par kursów (sobota i dni wolne od pracy)
1	Drawsko Pomorskie	Kalisz Pomorski	Dębsko	3	0	0
2	Złocieniec	Bobrowo, Złocieniec, Darskowo, Kosobudy, Złocieniec	Suliszewo	3	0	0

3	Linowo	Lubieszewo, Złocieniec	Bobrowo	3	0	0
4	Nowa Wieś	Motarzewo, Machliny, Miłkowo, Kamienna Góra, Byszkowo, Trzciniec Broczyno – Czaplinek – Bobrowo – Złocieniec – Suliszewo	Gudowo	3	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwały Nr XXIII/167/2016 Rady Powiatu Drawskiego z dnia 21 października 2016 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Drawskiego” (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 06 grudnia 2016 r. poz. 4826)

III.2. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego

Uchwałą Nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24.06.2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego” przyjęto z kolei plan transportowy dla obszaru województwa zachodniopomorskiego. W planie tym wskazane zostało, że podstawą funkcjonowania sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich będzie transport kolejowy i transport drogowy. W transporcie kolejowych zaplanowano utworzenie jednej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej, której zasięg obejmie gminę Drawsko Pomorskie – linia R2: Szczecin – Stargard – Drawsko Pomorskie – Szczecinek.

Zaplanowane zostało również uruchomienie następujących linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przebiegających przez gminę Drawsko Pomorskie:

1) Linia komunikacyjna R73 Świdwin – Drawsko Pomorskie (linia klasy B*)

* Organizacja linii klasy B nastąpi tylko w sytuacji, gdy: suma rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, wpływów z biletów przejazdowych, ewentualne dotacje z innych źródeł (pomoc finansowa udzielona przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla) równoważy koszty uruchomienia danej linii komunikacyjnej. Organizacja linii klasy B możliwa jest niezależnie od powyższego warunku w przypadku istnienia możliwości budżetowych województwa zapewniających pokrycie kosztów funkcjonowania tych linii.

2) Linia komunikacyjna R74 Wałcz – Drawsko Pomorskie (linia klasy C**)

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

III.3. Plan ministra właściwego do spraw transportu

Na dzień sporządzania niniejszego opracowania obowiązuje również „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. (Dz. U. z 11 maja 2018 r. poz. 874) zmienionym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 08 grudnia 2016 r. Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich. Zapisy ww. planu nie są zatem istotne z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy Drawsko Pomorskie.

IV. Uwarunkowania środowiskowe w gminie Drawsko Pomorskie

IV.1. Formy ochrony przyrody w gminie Drawsko Pomorskie

Gmina Drawsko Pomorskie położona jest w obszarze bardzo atrakcyjnym przyrodniczo oraz objętym w większości różnymi formami ochrony przyrody.

Do dnia 31 grudnia 2018 r. teren gminy Drawsko Pomorskie położony jest w granicach następujących form ochrony przyrody:

- Obszar Natura 2000 PLH320023 Jezioro Lubie i Dolina Drawy
- Obszar Natura 2000 PLH320002 Brzeźnicka Węgorza
- Obszar Natura 2000 PLB320008 Ostoja Ińska
- Obszar Natura 2000 PLB320019 Ostoja Drawska
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Pojezierze Drawskie”

Od 01 stycznia 2019 r. część terenu gminy Drawsko Pomorskie (przejęta od znoszonej gminy Ostrowice) obejmowana jest dodatkowo Obszarem Natura 2000 PLH320049 Dorzecze Regi.

Opis form ochrony przyrody występujących na terenie gminy Drawsko Pomorskie:

OBSZARY NATURA 2000 (Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000):

Nadrzędnym celem działania tej formy ochrony przyrody jest zachowanie określonych typów siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin i zwierząt, które uważa się za znaczące dla zachowania dziedzictwa przyrodniczego Europy i zagrożone wyginięciem w Europie. Cel ten ma być stopniowo osiągnięty poprzez wyznaczenie i obejmowanie ochroną obszarów, na których takie gatunki i siedliska występują. Działania w zakresie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej flory i fauny mają służyć zachowaniu lub odtworzeniu różnorodności biologicznej Europy. Dodatkowo państwa członkowskie zobowiązane są do podejmowania w razie potrzeby starań w celu zachowania ekologicznej spójności sieci Natura 2000, w celu utrzymania migracji, rozprzestrzeniania i wymiany genetycznej gatunków.

Do dnia 31 grudnia 2018 r. gminę Drawsko Pomorskie obejmują cztery obszary Natura 2000, tj:

1) Obszar Natura 2000 PLH320023 Jezioro Lubie i Dolina Drawy

obszar o powierzchni 15046,70 ha obejmujący odcinek doliny Drawy i Starej Drawy poniżej jeziora Lubie oraz samo jezioro Lubie, czyli jedno z największych i najgłębszych jezior Pojezierza Drawskiego, przez które przepływa rzeka Drawa. Obszar ten obejmuje również pobliskie łąki i lasy, fragment doliny Studzienicy, z bardzo dobrze rozwiniętymi zjawiskami źródłkowymi oraz najlepiej w regionie wykształconymi płatami grądów, fragmenty Puszczy Drawskiej z rozproszonymi torfowiskami mszarnymi i jeziorkami dystroficznymi, a także płaty wrzosowisk na poligonie drawskim.

2) Obszar Natura 2000 PLH320002 Brzeźnicka Węgorza

obszar o powierzchni 592,16 ha obejmujący dolinę Brzeźnickiej Węgorzy wraz z jeziorami Brzeźniak, Żabice i Wierzno. Brzeźnicka Węgorza swoje źródło ma w jeziorze Studnica i stanowi lewy dopływ rzeki Regi. Brzeźnicka Węgorza na całej swej długości cechuje się ogromem wartości przyrodniczych i krajobrazowych. W górnym odcinku (Kołatka - jezioro Brzeźniak) jest potokiem o dużym spadku, porywistym nurcie i kamienistym dnie, poniżej jeziora Żabice płynie szeroką i głęboką doliną, wzdłuż której występują bardzo bogate florystycznie łągi jesionowo-olszowe, bagienne olsy, żyzne i kwaśne buczyny oraz grądy. Na zboczach dolin oraz nad jeziorami spotkać można liczne źródlika. Rzeka posiada bardzo wysoką klasę czystości o czym świadczy występowanie słodkowodnego krasnorosta (*Hildebrandtia rivularis*). Powyżej jeziora Brzeźniak i na jego brzegach rozciągają się rozległe trzcinowiska, będące miejscem lęgowym dla wielu ptaków.

3) Obszar Natura 2000 PLB320008 Ostoja Ińska

obszar o powierzchni 87 710,9 ha obejmujący swym zasięgiem znaczny fragment Pojezierza Ińskiego, położony na terenie powiatów: choszczeńskiego, drawskiego, łobeskiego i stargardzkiego (trzyście gmin, w tym m.in. gmina Drawsko Pomorskie). Obszar ten jest typowy dla krajobrazu postglacjalnego Pojezierza Ińskiego. Rzeźba terenu została ukształtowana podczas stadiału pomorskiego ostatniego zlodowacenia i charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem form i wysokości względnych - występują trzy zasadnicze jednostki geomorfologiczne i związane z nimi typy krajobrazu: wyniesienia moreny czołowej, sandry i wysoczyznę moreny dennej. Teren odwadniany jest przez rzekę Inę i jej dopływy, jedynie jego północna część odwadniana jest przez Regę. Cechy charakterystyczne ostoi to pofalowany teren, silnie rozczłonkowane lasy, liczne bagna i małe zbiorniki wodne. Lasy porastają blisko 60 % powierzchni. Są to przeważnie świeże lasy liściaste z bukiem i dębem oraz bory mieszane. Znaczący udział mają również lasy siedlisk wilgotnych i bagiennych z olchą i jesionem oraz sosną i brzozą. Stosunkowo niewielką część ostoi pokrywają zbiorowiska łąkowe oraz siedliska wilgotne: trzcinowiska, turzycowiska, roślinność szuwarowa, roślinność torfowisk niskich i przejściowych. Pozostała część to użytki rolne.

4) Obszar Natura 2000 PLB320019 Ostoja Drawska

jedna z największych w kraju ostoi ptaków o łącznej powierzchni 153 906,1 ha, obejmującą najwartościowsze pod względem przyrodniczym i krajobrazowym fragmenty Pojezierza Drawskiego. Według podziału fizykogeograficznego Kondrackiego obszar ten znajduje się na terenie prowincji Nizina Środkowoeuropejska, podprowincji Pojezierza Południowobałtyckiego, w makroregionie Pojezierze Zachodniopomorskie, w mezoregionie Pojezierze Drawskie (od południa obejmuje fragmenty mezoregionów: Równina Drawska i Pojezierze Wałeckie). Obszar ten, ukształtowany geologicznie przez lądolód skandynawski, charakteryzuje się znacznym zróżnicowaniem krajobrazu. Charakterystyczne są formy polodowcowe, w tym wały moreny czołowej, ozy, jary oraz liczne doliny rzek i jeziora w przeważającej ilości o charakterze jezior rynnowych i wytopiskowych. W obszarze tym występują także wąwozy, parowy, bezodpływowe zbiorniki wodne, bagna i torfowiska. Występuje tu ponad 50 jezior różnej wielkości z urozmaiconą linią brzegową, zwykle z wysokimi brzegami porośniętymi lasami bukowymi i łęgami. Z kolei jeziora posiadające niskie brzegi mają dobrze rozwinięte zbiorowiska roślinności wodnej. Niezwykle ważną rolę, łączącą poszczególne części ostoi, odgrywają rzeki, z których największą jest Drawa. Ostoja w ok. 45% pokryta jest lasami, a pozostałą część stanowią pola uprawne oraz łąki i pastwiska. W lasach dominują bory sosnowe z udziałem świerka. Mniejszy odsetek stanowią lasy bukowe, dębowe i olsy.

Od 01 stycznia 2019 r., w wyniku przejęcia części znoszonej gminy Ostrowice, w granice gminy Drawsko Pomorskie wchodzi tereny objęte Obszarem Naturą 2000 PLH320049 Dorzecze Regi.

Obszar Natura 2000 PLH320049 Dorzecze Regi

Obejmujący tereny doliny rzeki Regi oraz jej dopływów – Starej Regi, Brzeźnickiej Węgorzej, Piaskowej, Sępólnej, Uklei, Rekowy i Mołstowej. Sam obszar chroniony zajmuje powierzchnię ok. 14 827 ha. Granice obejmują doliny rzeczne (dno wraz ze zboczami) z wyłączeniem terenów z zabudową, w obrębie których obszar ogranicza się w zasadzie do koryta rzeczno. W niektórych miejscach granice obszaru wychodzą poza dolinę rzeczno w celu włączenia przylegających do doliny wyjątkowo cennych kompleksów siedlisk przyrodniczych zwykle bagiennych lub leśnych (np. kompleks leśny m. Rycerzewkiem i Jeleninem gm. Ostrowice). Dolina rzeczno stanowi mozaikę terenów leśnych i rolniczych, przerwana kilkoma zespołami zwartej zabudowy miejskiej: Świdwina, Łobza, Reska, Gryfic. Sama rzeka przegradzona jest w kilku miejscach zabudową hydrotechniczną, co powoduje, że na ponad 2/3 długości rzeki niedostępna dla ryb wędrownych. W obrębie obszaru w górnej części doliny Regi znajdują się dobrze zachowane kompleksy źródłiskowe, wilgotne i świeże łąki oraz jeziora. Na zboczach doliny często wykształca się kwaśna buczyna i grądy subatlantyckie. W środkowym odcinku dolina przecina tereny morenowe o zróżnicowanej rzeźbie terenu. Na dnie doliny wykształcają się tu miejscami rozległe lasy łąkowe

i torfowiska. Na zboczach dolin liczne są kompleksy źródliskowe. W dolnym biegu Regi dolina przecina tereny głównie rolnicze obejmując duże powierzchnie łąk i zbiorowisk zaroślowych. W rzece występują ryby łososiowate i karpowate reofilne.

OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU:

Obszary chronionego krajobrazu obejmują tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Obszary te obejmują pełne jednostki środowiska naturalnego takie jak doliny rzeczne, ciągi wzgórz, kompleksy leśne, torfowiska, pola wydmowe.

Gmina Drawsko Pomorskie położona jest w granicach jednego obszaru chronionego krajobrazu – Obszar Chronionego Krajobrazu „Pojezierze Drawskie”

Obszar Chronionego Krajobrazu „Pojezierze Drawskie”

obejmuje wschodnie tereny Pojezierza Drawskiego położone w powiatach świdwińskim, drawskim i szczecineckim. Ta forma ochrony przyrody została powołana w 1975 roku i zajmuje powierzchnię 68 450 ha. Tereny obszaru leżą w granicach gmin Drawsko Pomorskie, Ostrowice, Złocieniec, Brzeźno, Szczecinek i Wierzchowo. Celem ochrony na obszarze chronionego krajobrazu „Pojezierze Drawskie” jest zachowanie i ochrona charakterystycznego środowiska przyrodniczego Pojezierza Drawskiego, szczególnie krajobrazu polodowcowego (wzgórza morenowe, liczne jeziora), obszarów leśnych, ekosystemów źródliskowych, torfowiskowych ze stanowiskami gatunków chronionych, rzadkich i zagrożonych. Obowiązuje ochrona szczególnie cennych ekosystemów: wodnych z pasem roślinności przybrzeżnej, leśnych z obowiązkiem zachowania różnorodności biologicznej siedlisk, oraz enklaw zbiorowisk roślinności naturalnej (oczek wodnych, bagienek, torfowisk) w obrębie ekosystemów lądowych. Występują tutaj liczne torfowiska, mokradła, wody rzek i jezior oraz zróżnicowane pod względem gatunkowym i siedliskowym lasy. Są one miejscem bytowania i rozrodu cennych gatunków zwierząt, w tym ryb, płazów, gadów oraz ptaków

Mapa nr 5 Formy ochrony przyrody na terenie gminy Drawsko Pomorskie



Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl

IV.2. Wpływ planu transportowego na środowisko w gminie

Niniejsze opracowanie oraz realizacja zawartych w nim postulatów nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym przede wszystkim nie wpłynie negatywnie na cele zadań ochronnych form ochrony przyrody wymienionych w poprzednim podrozdziale. Działania przewidziane w Planie transportowym nie wyznaczają ram dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko albo mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Głównym założeniem niniejszego planu jest bowiem zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które mogą być realizowane na terenie gminy Drawsko Pomorskie, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Działania zaplanowane w niniejszym dokumencie mają za zadanie zapewnienie mieszkańcom dostępności do obiektów użyteczności publicznej, pracy czy szkoły, poprawę standardów jakości transportu publicznego, dostosowanie taboru do przewozu osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo, uatrakcyjnienie oferty przewozowej i jej integracja oraz zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych. Charakter zaplanowanych działań jest koncepcyjny, oparty głównie o istniejącą infrastrukturę, a także dotyczy przede wszystkim terenów zurbanizowanych i zabudowanych. Co istotne zaproponowane rozwiązania organizacyjne i techniczne prowadzić mają docelowo do zwiększenia udziału bardziej ekologicznego i efektywnego transportu zbiorowego w podróżach lokalnych, kosztem podróży transportem indywidualnym (samochodami osobowymi). Wpłynąć to może na stan środowiska jedynie w sposób korzystny poprawiając jego parametry poprzez ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, ograniczenie hałasu komunikacyjnego, rozładowanie natężenia w ruchu drogowym.

V. Generatory ruchu w gminie Drawsko Pomorskie

Bezpośrednie znaczenie dla planowania publicznego transportu zbiorowego ma rozmieszczenie miejsc, które są częstym celem podróży mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie, takich jak urzędy, szkoły, zakłady pracy czy obiekty związane z kulturą. Ruch w gminie generowany jest w znacznej mierze przez ludzi dojeżdżających do pracy i szkoły oraz do innych obiektów użyteczności publicznej takich jak szpitale, ośrodki zdrowia, centra kultury i rozrywki, a także urzędy. Tego typu miejsca nazywane są generatorami ruchu, a prawidłowa ich identyfikacja pozwala na stworzenie sieci komunikacyjnej przyjaznej dla pasażerów i zaspokajającej w znacznej mierze ich potrzeby przewozowe.

W gminie Drawsko Pomorskie generatory ruchu są skupione w ogromnej większości w granicach miasta Drawska Pomorskiego. To tutaj znajdują się najważniejsze urzędy (w tym także o zasięgu powiatowym), szkoły, najwięcej zakładów pracy, a także obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Oczywiście również na obszarze wiejskim znajdują się generatory ruchu, jednak ich liczba i zagęszczenie nie może się w żadnym razie równać z terenami miejskimi.

W tabeli poniższych tabelach zaprezentowano najważniejsze generatory ruchu z terenu gminy Drawsko Pomorskie z podziałem na rodzaje generatorów.

Tabela nr 15: Generatory ruchu - obiekty użyteczności publicznej

1.	Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim	Pl. Elizy Orzeszkowej 3, Drawsko Pomorskie
2.	Prokuratura Rejonowa w Drawsku Pomorskim	ul. Starogrodzka 20 Drawsko Pomorskie
3.	Sąd Rejonowy w Drawsku Pomorskim	ul. Jasna 3 Drawsko Pomorskie
4.	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Starogrodzka 9 Drawsko Pomorskie
5.	Zakład Wodociągów i Kanalizacji	ul. Podmiejska 3 Drawsko Pomorskie
6.	Urząd Miejski w Drawsku Pomorskim	ul. Gen. Wł. Sikorskiego 43 Drawsko Pomorskie
7.	Komenda Powiatowa Policji	ul. Obr. Westerplatte 3 Drawsko Pomorskie
8.	Centrum Kultury im. Eugeniusza Poniatowskiego Kino Drawa	ul. Dworcowa 2 Drawsko Pomorskie
9.	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. B. Chrobrego 4 Drawsko Pomorskie
10.	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	ul. Jana Sobieskiego 1 Drawsko Pomorskie
11.	Miejsko- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Starogrodzka 9 Drawsko Pomorskie
12.	Poligon wojskowy	Oleszno, Konotop, Ziemsko

13.	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	ul. Gen. Wł. Sikorskiego 30 Drawsko Pomorskie
14.	Urząd Skarbowy	ul. Piłsudskiego 35 Drawsko Pomorskie
15.	Centrum Krwiodawstwa	ul. B. Chrobrego 4 Drawsko Pomorskie
16.	Nadleśnictwo Drawsko	ul. Starogrodzka 30 Drawsko Pomorskie
17.	Poczta	ul. Poczтовая 1 Drawsko Pomorskie

Źródło: opracowanie własne

Tabela nr 16: Generatory ruchu - placówki oświatowe i zdrowia

1.	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Drawsku Pomorskim (szkoły przy ul. Połczyńskiej i Złocienieckiej)	ul. Połczyńska 7 Drawsko Pomorskie
2.	Szkoła Podstawowa nr 1 im. m. jra H. Sucharskiego w Drawsku Pomorskim	ul. Obr. Westerplatte 13 Drawsko Pomorskie
3.	Szkoła Podstawowa nr 2 im. Adama Mickiewicza	ul. Dworcowa 2a Drawsko Pomorskie
4.	Szkoła Podstawowa w Mielenku Drawskim	Mielenko Drawskie 47
5.	Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Nętnie	Nętno
6.	Przedszkole	ul. Obr. Westerplatte 49 Drawsko Pomorskie
7.	Przedszkole	ul. B. Chrobrego 4a Drawsko Pomorskie
8.	Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	ul. Warmińska 1 Drawsko Pomorskie
9.	OREW Gudowo i Przedszkole „Tęczowa Kraina” w Gudowie	Gudowo 15
10.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Zdrowie” Sp. z o.o.	ul. Obr. Westerplatte 1a Drawsko Pomorskie
11.	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Ova-med”	ul. Polna 1 Drawsko Pomorskie
12.	Centrum Sercowo- Naczyniowe w Drawsku Pomorskim	ul. Chrobrego 4 Drawsko Pomorskie
13.	Szpitala Polskie S.A. Drawskie Centrum Specjalistyczne	ul. Chrobrego 4 Drawsko Pomorskie
14.	Fresenius Nephrocare Ośrodek Dializ	ul. Chrobrego 4 Drawsko Pomorskie
15.	Zespół Szkół w Ostrowicach*	Ostrowice

* znajdujące się w gminie Drawsko Pomorskie od 01 stycznia 2019 r.

Źródło: opracowanie własne

Tabela nr 17: Generatory ruchu - zakłady pracy

1.	Albaad Poland Sp. z o.o.	Jankowo
2.	Kabel-Technik-Polska Sp. z o.o.	ul. Podmiejska 3 Drawsko Pomorskie
3.	Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych	Oleszno
4.	STYL-BET Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Jurewicz i Paradowski Spółka jawna	ul. Reintera 6 Drawsko Pomorskie
5.	Koszalińskie Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego S.A. w Szczecinku, Zakład Przemysłu Drzewnego w Drawsku Pomorskim	ul. Toruńska 5 Drawsko Pomorskie
6.	Przedsiębiorstwo Produkcyjno- Usługowo- Handlowe Walerian Grzegorz Fabich	ul. Kłosa 5 Drawsko Pomorskie

Źródło: opracowanie własne

Analiza rozmieszczenia generatorów ruchu pozwala stwierdzić, że znacznie większe potrzeby przewozowe w zakresie transportu powinny występować po stronie osób mieszkających na terenach wiejskich gminy Drawsko Pomorskie, ponieważ to w samym mieście znajduje się większość generatorów ruchu. Z terenu wiejskiego gminy Drawsko Pomorskie jedynie w Mielenku Drawskim, Gudowie, Nętynie oraz w Jankowie (a od 01 stycznia 2019 r. także w Ostrowicach) znajdują się punkty będące generatorami ruchu (szkoły, przedszkole i duży zakład pracy).

VI. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie w czasie

Na zmiany w zapotrzebowaniu na usługi publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie wśród mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie wpływ ma nie tylko rozmieszczenie generatorów ruchu, struktura społeczeństwa czy gęstość zaludnienia, ale także dzień tygodnia, a nawet pora dnia.

VI.1. Zmiany w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na transport publiczny w małych gminach pokroju gminy Drawsko Pomorskie występuje zazwyczaj w dni robocze, tj. od poniedziałku do piątku, kiedy mieszkańcy odbywają codzienne podróże do pracy czy też do szkoły. Są to podróże charakteryzujące się dużą systematycznością i przede wszystkim obligatoryjne. Oczywiście w dni robocze realizowane są także podróże mające za zadanie załatwienie spraw urzędowych czy zrobienie zakupów cechujące się mniejszą regularnością.

Znacznie mniejsze zapotrzebowanie na transport publiczny odnotowywane jest w trakcie weekendów i w okresach świątecznych. Związane jest to ze znacznie mniejszą liczbą podróży obligatoryjnych do pracy czy szkoły. Wiele zakładów pracy w takie dni jest nieczynna oraz praktycznie nie występuje konieczność organizowania dojazdów do szkół. Dodatkowo nie ma możliwości załatwiania spraw urzędowych, gdyż urzędy przyjmują interesantów jedynie w dni robocze.

Podróże, które odbywają się w okresie weekendów i dni świątecznych są nieregularne i rozłożone w czasie.

VI.2. Zmiany w zależności od pory dnia

W gminnych przewozach pasażerskich zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym zmienia się nawet w ciągu doby. Największe potoki pasażerskie występują w godzinach szczytów komunikacyjnych – porannym, czyli w godzinach 06.00-09.00 i popołudniowym, czyli w godzinach 14.00-18.00 - i są związane z podróżami do szkół/zakładów pracy oraz z powrotem do domu ze szkoły/pracy. Zauważyć należy, że szczyt poranny jest bardziej skonsolidowany w czasie, ponieważ zmiany w zakładach pracy rozpoczynają się zazwyczaj o godzinie 06.00-07.00, a lekcje w szkołach o godzinie 08.00-09.00. Szczyt popołudniowy jest z kolei bardziej rozciągnięty w czasie, gdyż godziny zakończenia pracy w różnych zakładach lub godziny zakończenia lekcji w szkołach nie są już tak skonsolidowane.

Wyraźnie zmniejszony popyt na publiczny transport zbiorowy zaobserwować można w okresie pomiędzy szczytami komunikacyjnymi, a także w godzinach wieczornych

i nocnych, kiedy to odbywają się jedynie podróże o charakterze sporadycznym i nieregularnym, jak na przykład podróże w celu załatwienia spraw urzędowych, podróże w celach zdrowotnych czy po prostu podróże na zakupy.

VII. Badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie

Dla prawidłowego zaplanowania i zorganizowania publicznego transportu zbiorowego na określonym terenie, niezmiernie ważne jest poznanie preferencji i zachowań komunikacyjnych osób zamieszkujących ten obszar, czyli potencjalnych klientów tego rodzaju transportu. Pomocne w tym zakresie jest przeprowadzenie badań ankietowych opartych na prostych zamkniętych pytaniach z możliwością jednokrotnego lub wielokrotnego wyboru. Badania takie pozwalają określić zapotrzebowanie na danym obszarze na organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz zadowolenie z dotychczasowego świadczenia usług przewozowych, a także pozwalają ocenić preferencje mieszkańców w zakresie funkcjonowania transportu zbiorowego i standardu usług przewozowych.

Gmina Drawsko Pomorskie dotychczas nie organizowała linii o charakterze użyteczności publicznej ani nie posiada obowiązujących zgód wydanych na wykonywanie przewozów regularnych w swoich granicach. Linie o charakterze użyteczności publicznej oraz zgody na wykonywanie przewozów regularnych, przebiegające m.in. w granicach administracyjnych gminy Drawsko Pomorskie, zostały natomiast wydane/uruchomione przez Powiat Drawski i Województwo Zachodniopomorskie.

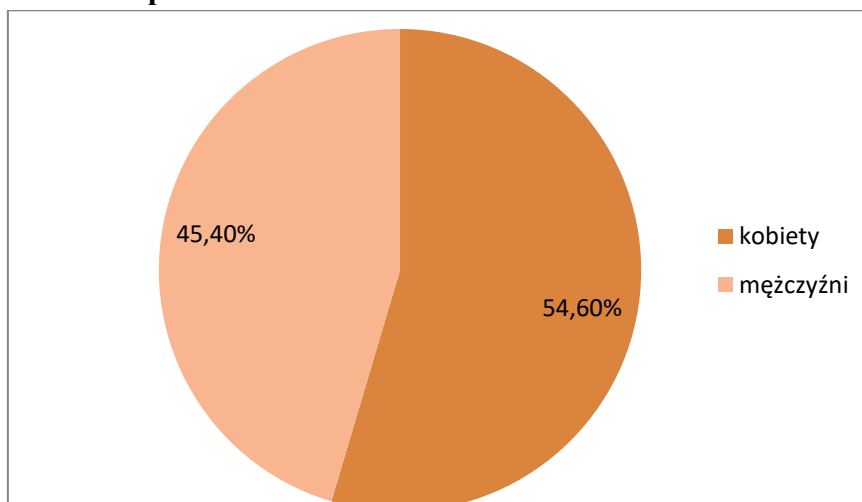
W dniach 14-21 sierpnia 2018 r. zostały przeprowadzone badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie. Badania przeprowadzono na grupie 357 osób. Badanie polegało na bezpośredniej rozmowie z przypadkowo spotkanymi osobami, którym zadawano pytania zawarte na formularzu ankietowym.

Formularz ankietowy składał się z metryczki (5 pytań), w której ankietowany określał swoją płeć, wiek, wykształcenie, status zawodowy i obszar zamieszkania (miasto Drawsko Pomorskie lub obszar wiejski gminy Drawsko Pomorskie).

Dalej w formularzu zostało zawarte 10 pytań dotyczących funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie oraz pozwalających zbadać preferencje i zachowania komunikacyjne respondentów.

W grupie 357 respondentów znalazło się 195 kobiet i 162 mężczyzn, co stanowiło odpowiednio 54,6% i 45,4%. Proporcje te są zgodne z proporcjami w zakresie płci panującymi w gminie Drawsko Pomorskie, którą zamieszkuje nieznacznie więcej kobiet niż mężczyzn. Graficzne ujęcie ankietowanych z podziałem ze względu na płeć zostało przedstawione na poniższym wykresie.

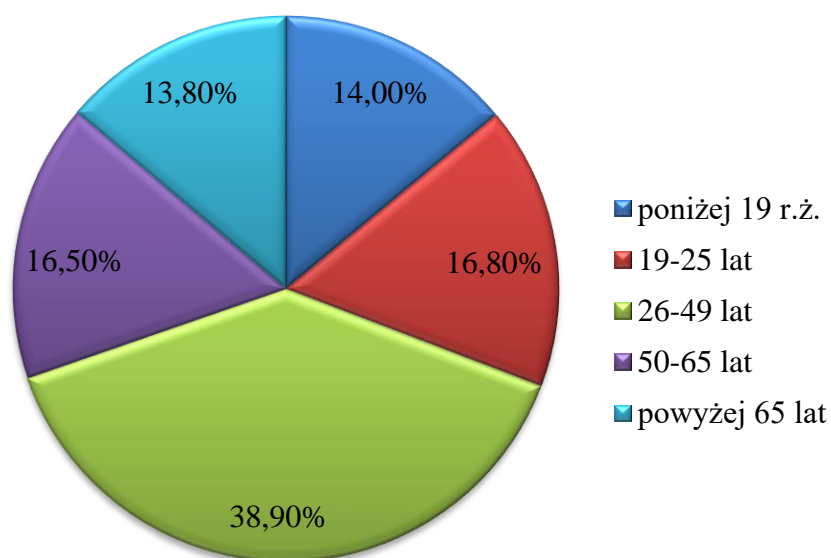
Wykres nr 10: Płeć respondentów



Źródło: opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Wśród badanych najczęściej było osób w wieku 26-49 lat, tj. 139 ankietowanych, co przekłada się na 38,9% z ogółu. Najmniejszą grupę stanowiły z kolei osoby powyżej 65. roku życia – przebadano 49 osób w takim wieku, co stanowiło 13,7% ogółu respondentów. Stosunek osób poniżej 19 roku życia do wszystkich ankietowanych wynosił 14,0%. Szczegółowy przekrój ankietowanych ze względu na wiek został przedstawiony na kolejnym wykresie.

Wykres nr 11: Wiek respondentów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

W trzecim pytaniu metryczki poproszono ankietowanych o określenie swojego wykształcenia przyjmując następujące kategorie:

- 1) podstawowe/gimnazjalne;
- 2) zawodowe;
- 3) średnie;
- 4) wyższe;

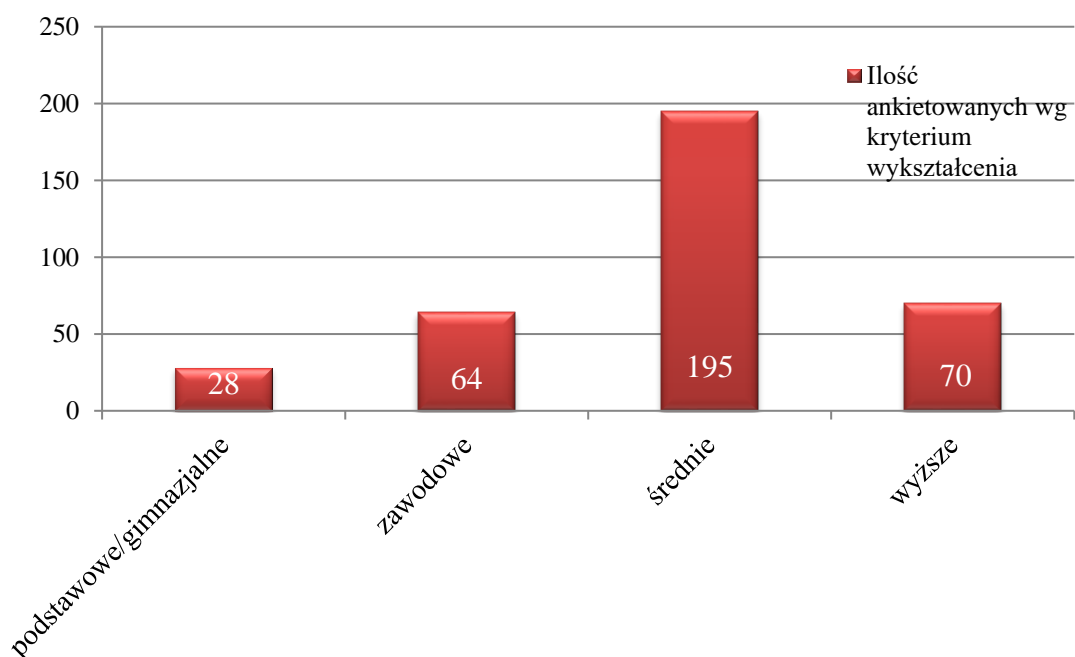
Wykształcenie podstawowe/gimnazjalne zadeklarowało 28 osób. Wykształcenie zawodowe wskazało natomiast 64 ankietowanych. Największa liczba ankietowanych posiada wykształcenie średnie – było takich osób 195, czyli ponad połowa ogółu. Wykształcenie wyższe zostało z kolei oznaczone przez 70 osób. Procentowy układ ankietowanych wg wykształcenia wygląda następująco:

Tabela nr 18: Ankietowani wg wykształcenia

Wykształcenie	Liczba ankietowanych	% udział w ogóle ankietowanych
Podstawowe/gimnazjalne	28	7,9%
Zawodowe	64	17,9%
Średnie	195	54,6%
Wyższe	70	19,6%
Ogółem	357	100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Wykres nr 12: Ilość ankietowanych wg kryterium wykształcenia



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

W kolejnym pytaniu z metryczki ankietowani deklarowali swój status zawodowy. Dla potrzeb zamkniętego pytania z możliwością jednokrotnego wyboru przygotowano do zaznaczenia następujące odpowiedzi:

- 1) uczeń/student;
- 2) osoba bezrobotna;
- 3) emeryt/rencista;
- 4) własna działalności gospodarcza;
- 5) osoba pracująca;

Rozkład odpowiedzi w tym pytaniu prezentował się następująco:

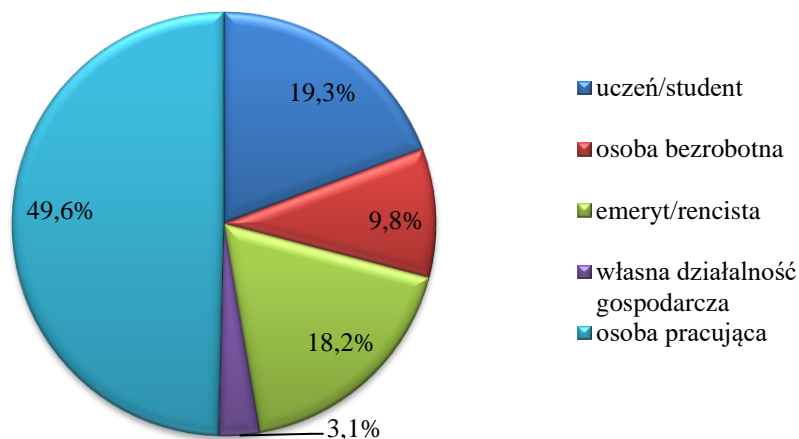
Tabela nr 19: Ankietowani wg statusu zawodowego

Status zawodowy	Liczba ankietowanych	% udział w ogóle ankietowanych
Uczeń/student	69	19,3%
Osoba bezrobotna	35	9,8%
Emeryt/rencista	65	18,2%
Własna działalność gospodarcza	11	3,1%
Osoba pracująca	177	49,6%
Ogółem	357	100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Wśród respondentów największą grupę stanowiły osoby pracujące. Taką odpowiedź wybrało 177 osób (niemal 50% wszystkich ankietowanych). Na zbliżonym do siebie poziomie był procentowy udział w badaniu osób uczących się/studiujących i osób będących na emeryturze/rencie – kolejno 19,3% (69 osób) i 18,2% (65 osób). Osoby bezrobotne stanowiły z kolei 9,8% badanych, czyli taki status zawodowy zadeklarowało 35 osób. Najmniej liczną grupę wśród ankietowanych stanowiły osoby prowadzące własną działalność gospodarczą. Do prowadzenia własnej firmy przyznało się zaledwie 3,1% respondentów (11 osób).

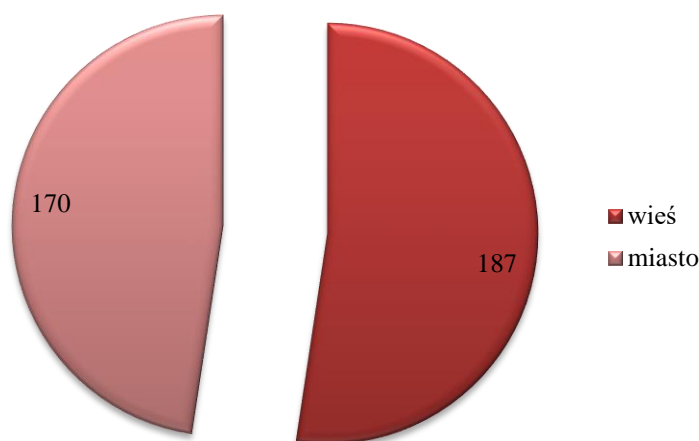
Wykres nr 13: Ankietowani wg statusu zawodowego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

W ostatnim pytaniu metryczki respondenci mieli wskazać czy mieszkają w granicach administracyjnych miasta Drawsko Pomorskiego czy też zamieszkują tereny wiejskie gminy Drawsko Pomorskie. Po analizie ankiet stwierdzono, że nieznacznie więcej osób badanych mieszka poza granicami miasta. Stosunek osób mieszkających na wsi i osób mieszkających w mieście wynosił 52,4% do 47,6% i został zaprezentowany na niżej zamieszczonym wykresie.

Wykres nr 14: Ankietowani wg miejsca zamieszkania (miasto lub wieś)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Podsumowując część wstępną ankiety zauważyć należy, że w badaniu wzięło udział nieznacznie więcej kobiet niż mężczyzn. Większość ankietowanych (ponad połowa) to osoby w wieku produkcyjnym, z wykształceniem średnim, czynne zawodowo (osoby pracujące). W wyniku prowadzonej ankiety przebadano minimalnie więcej osób mieszkających na wsi niż zamieszkujących miasto.

PYTANIA DOTYCZĄCE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W drugiej części ankiety zadano ankietowanym następujące pytania odnoszące się do publicznego transportu zbiorowego.

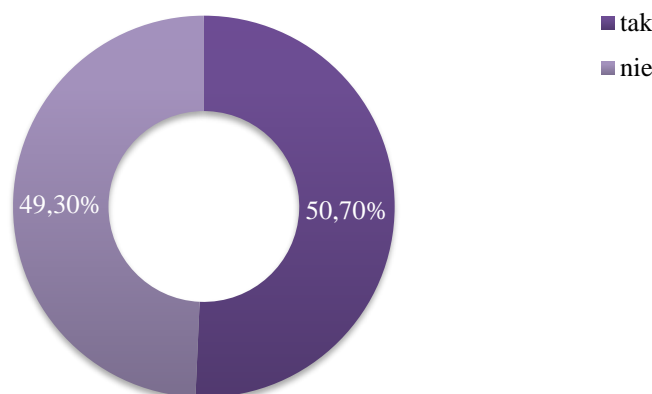
PYTANIE 1.

Czy posiada Pan/Pani własny samochód do codziennego użytku? – pytanie zamknięte jednokrotnego wyboru. Możliwe odpowiedzi TAK lub NIE.

50,7% ankietowanych wskazało, że posiada własny samochód do codziennego użytku, z kolei 49,3% respondentów nie posiada własnego samochodu do codziennego użytku. Tak

duży odsetek osób posiadających indywidualny środek transportu (auto) do codziennego użytku nie powinien być zaskoczeniem biorąc pod uwagę lawinowo wręcz rosnącą liczbę rejestrowanych aut na terenie powiatu drawskiego. Wciąż jednak widać, że na terenie gminy Drawsko Pomorskie są osoby, które nie mają komfortu podróży w każdym czasie własnym samochodem.

Wykres nr 15: Czy posiada Pan/Pani własny samochód do codziennego użytku?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

PYTANIE 2.

Jaki jest najczęściej wybierany przez Pana/Panią środek transportu? – pytanie zamknięte wielokrotnego wyboru. Możliwe odpowiedzi: samochód, pociąg, autobus, rower, pieszo, inaczej.

Odpowiedzi udzielane na niniejsze pytanie korelują z odpowiedziami udzielanymi przez ankietowanych w pytaniu nr 1. Otóż najwięcej osób badanych jako najczęściej wybierany przez siebie środek transportu wskazuje samochód – przeszło 44% takich odpowiedzi, co przekłada się na liczbę 161 wskazań. Co istotne to właśnie osoby, które w pytaniu nr 1 deklarowały posiadanie własnego samochodu do codziennego użytku, w ogromnej większości wskazały na samochód jako najczęściej wybierany przez siebie środek transportu.

Wysoki odsetek osób wybiera również autobus jako najczęstszy środek transportu w codziennej podróży – 28,9%. Pociąg wskazało natomiast 14,3% ankietowanych, zaś rower 10,9%. Zaskakująca jest ilość osób, które wskazały podróż pieszą jako najczęściej wybierany środek transportu – było to 12,9%. Analiza ankiet wykazała, że podróż pieszą jako najczęstszą formę podróżowania wskazywały głównie osoby zamieszkujące teren miasta Drawsko Pomorskiego.

Tylko jedna osoba zaznaczyła, że wybiera najczęściej inny środek transportu (0,3%).

Ujęcie ilościowe (zarówno liczbowe jak i procentowe) udzielonych odpowiedzi na niniejsze pytanie zostało zaprezentowane w tabeli, którą zamieszczono poniżej.

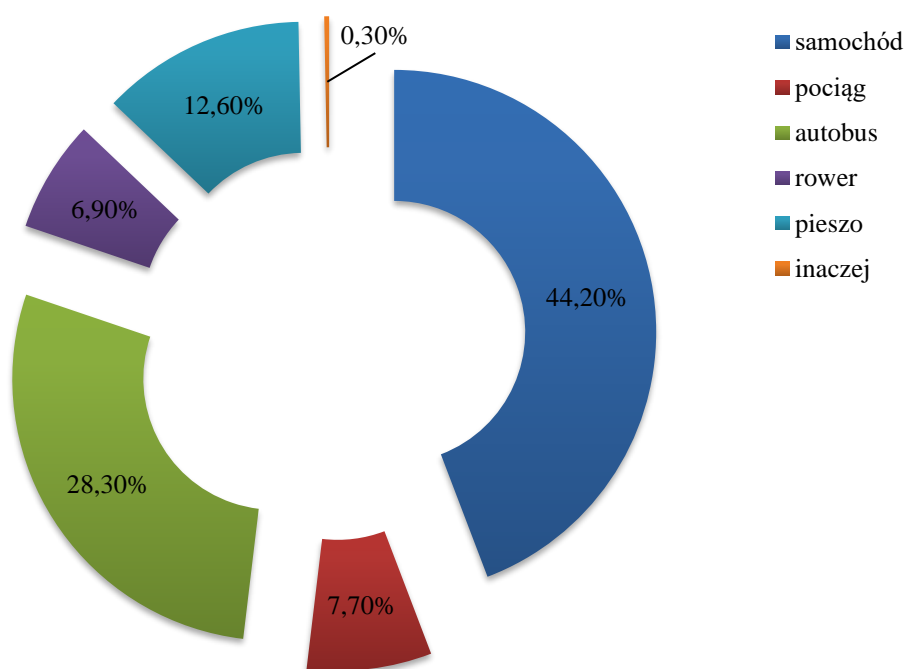
Tabela nr 20: Jaki jest najczęściej wybierany przez Pana/Panią środek transportu?

Środek transportu	Ilość wskazań	% ogółu odpowiedzi
Samochód	161	44,2%
Pociąg	28	7,7%
Autobus	103	28,3%
Rower	25	6,9%
Pieszko	46	12,6%
Inaczej	1	0,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Na poniższym wykresie zaprezentowano w sposób graficzny ujęcie ilościowe udzielanych na pytanie nr 2 odpowiedzi.

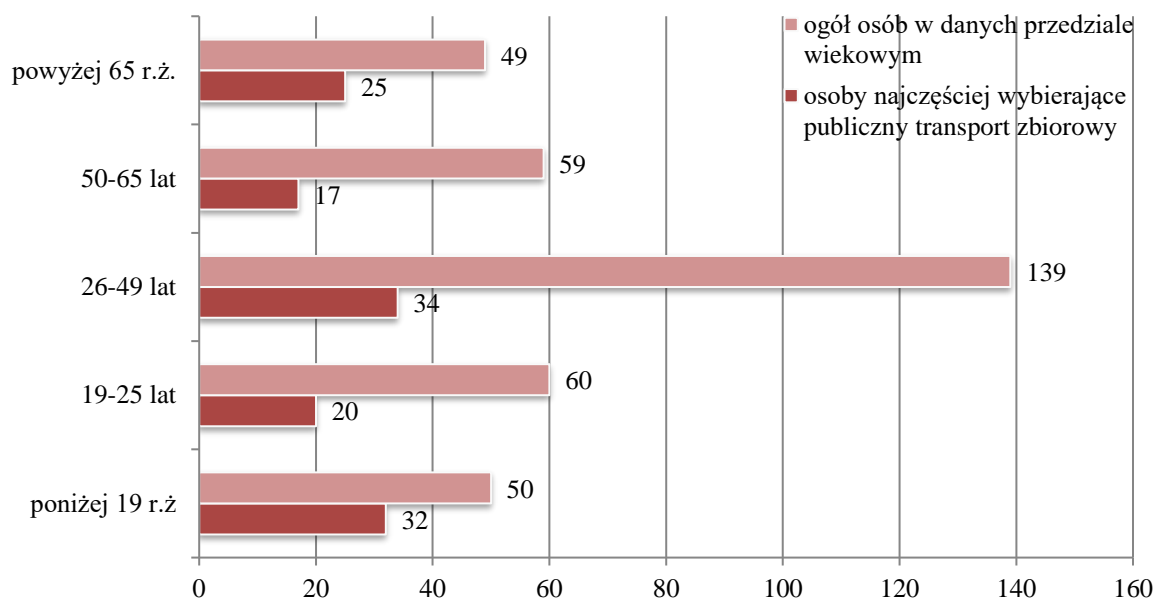
Wykres nr 16: Jaki jest najczęściej wybierany przez Pana/Panią środek transportu?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

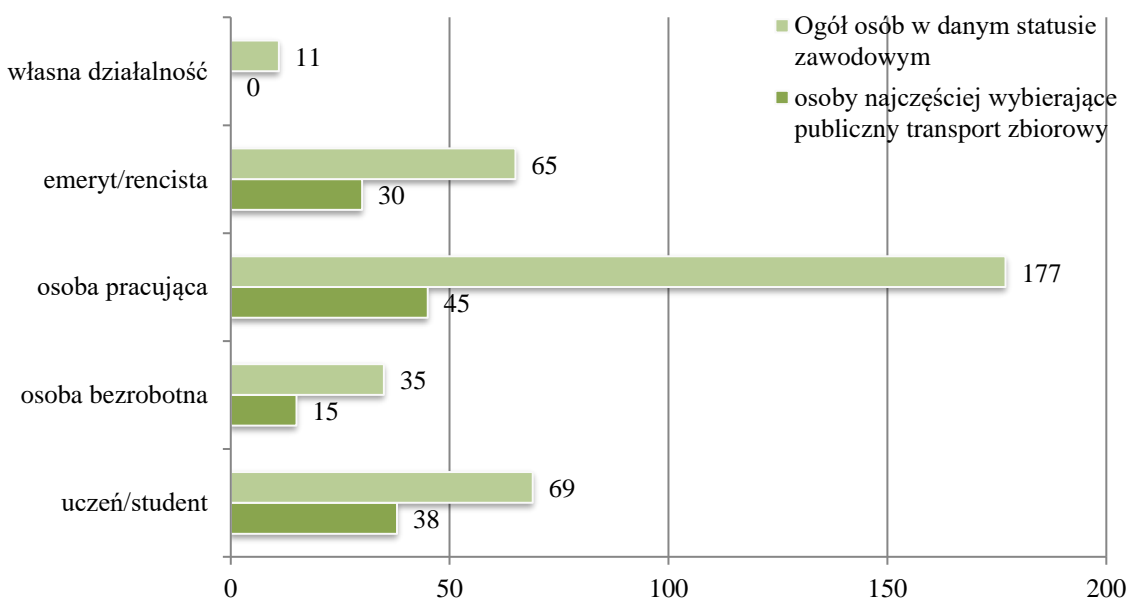
Analizie poddano również odsetek osób w poszczególnych grupach wiekowych, które wskazały środki publicznego transportu zbiorowego jako najczęściej wybierane środki transportu. Wyniki zostały przedstawione na poniższym wykresie.

Wykres nr 17: Najczęściej wybierany środek transportu – pociąg lub autobus (wg grup wiekowych)



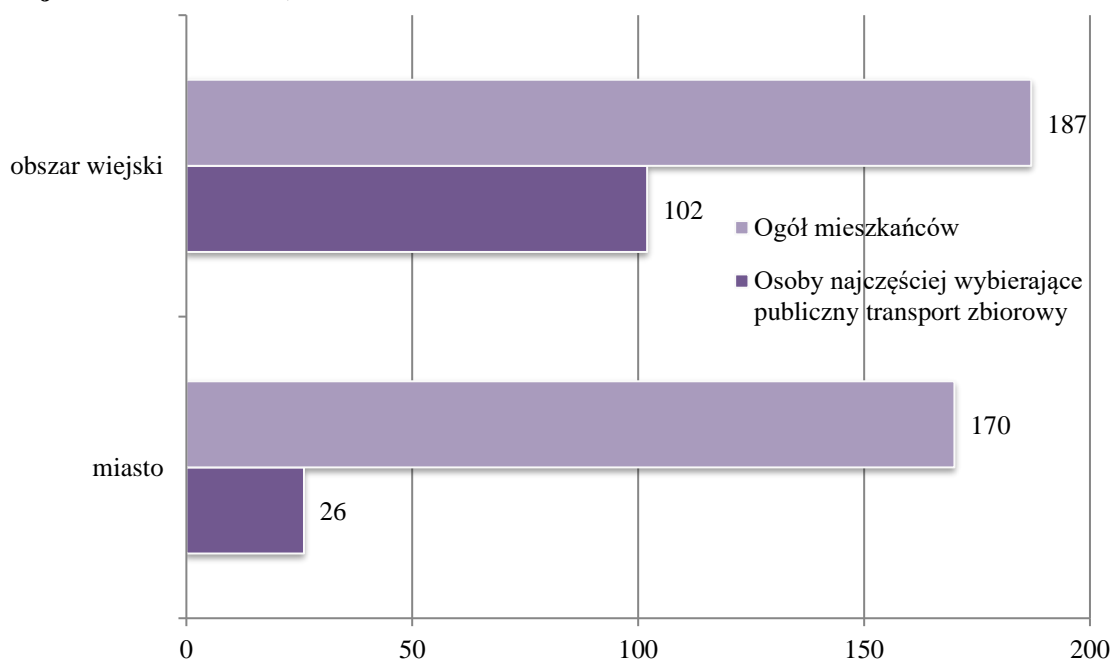
Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Wykres nr 18: Najczęściej wybierany środek transportu – pociąg lub autobus (wg statusu zawodowego)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Wykres nr 19: Najczęściej wybierany środek transportu – pociąg lub autobus (wg miejsca zamieszkania)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Poddając analizie powyższe dane zauważyć można, że znacznie większe zapotrzebowanie na publiczny transport zbiorowy występuje wśród osób mieszkających na obszarach wiejskich gminy Drawsko Pomorskie - niemal 55% ankietowanych spośród tych mieszkających na wsi wskazało, że najczęściej wybiera do podróży środki publicznego transportu zbiorowego. W mieście odsetek ten wyniósł jedynie ok. 15%.

Wyraźny jest też odsetek uczniów i studentów oraz emerytów i rencistów wskazujących na publiczny transport zbiorowy jako najczęstszy wybór w podróży. W tych grupach zawodowych padło odpowiednio 55% i 46% takich wskazań. Dla porównania wśród osób pracujących, choć była to największa grupa ankietowanych, na środki publicznego transportu zbiorowego wskazań było około 25%.

Jeśli spojrzeć na odpowiedzi udzielane przez poszczególne grupy wiekowe to 64% osób poniżej 19 roku życia wskazało, że najczęściej wybiera w podróży środki publicznego transportu zbiorowego. Niższy, choć w dalszym ciągu wysoki odsetek takich wskazań, zaobserwować można w grupie osób powyżej 65 roku życia – niemal 50%. W pozostałych grupach wiekowych odsetek wskazań na publiczny transport zbiorowy jako ten najczęściej wybierany mieści się w przedziale 24-34% (19-25 r.ż. – 33,3%, 26-49 r.ż – 24,5% i 50-65 r.ż – 28,8%).

Podsumowując odpowiedzi na to pytanie można wywnioskować, że proporcjonalnie najczęściej wybierają środki publicznego transportu osoby młode (poniżej 19 roku życia) oraz osoby w podeszłym wieku (powyżej 65 roku życia). Takie środki transportu zdecydowanie częściej wybierają też osoby uczące się i studenci oraz emeryci i renciści. Znacznie więcej

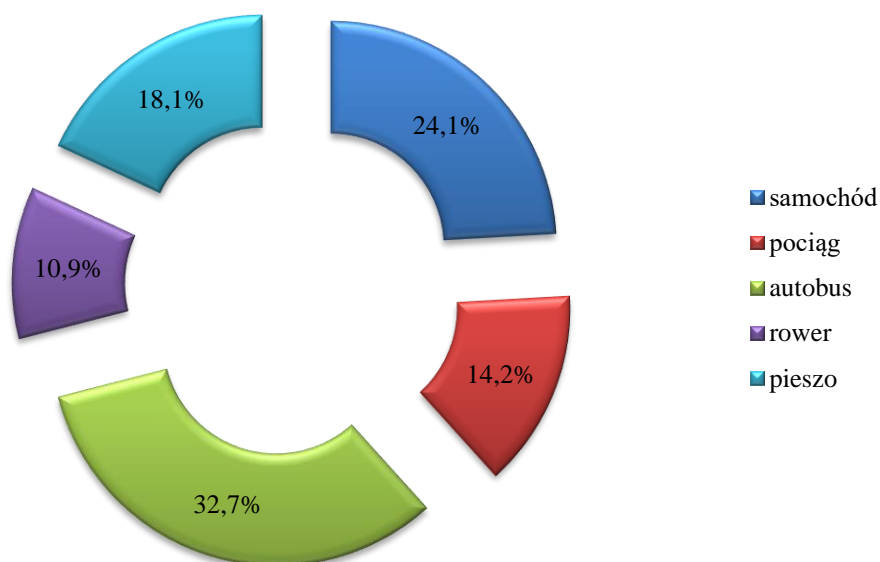
takich wskazań mają na koncie osoby mieszkające na wsi niż te mieszkające w samym Drawsku Pomorskim.

PYTANIE 3.

Jaki jest najczęstszy alternatywnie wybierany przez Pana/Panią środek transportu? – pytanie zamknięte wielokrotnego wyboru. Możliwe odpowiedzi: samochód, pociąg, autobus, rower, pieszo, inny.

Analizując odpowiedzi udzielane na to pytanie stwierdzono, że najwięcej ankietowanych jako najczęstszy alternatywnie wybierany środek transportu wskazuje autobus – 32,7%. Ponownie wysoko znalazł się również samochód – takich wskazań udzielono 24,1%. Niższe miejsca zajmują: pociąg – 14,2% oraz rower – 10,9%. Również w tym pytaniu wysoki jest odsetek odpowiedzi wskazujących na podróż pieszą – taką odpowiedź wskazało 18,1% ankietowanych.

Wykres nr 20: Jaki jest najczęstszy alternatywnie wybierany przez Pana/Panią środek transportu?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

PYTANIE 4.

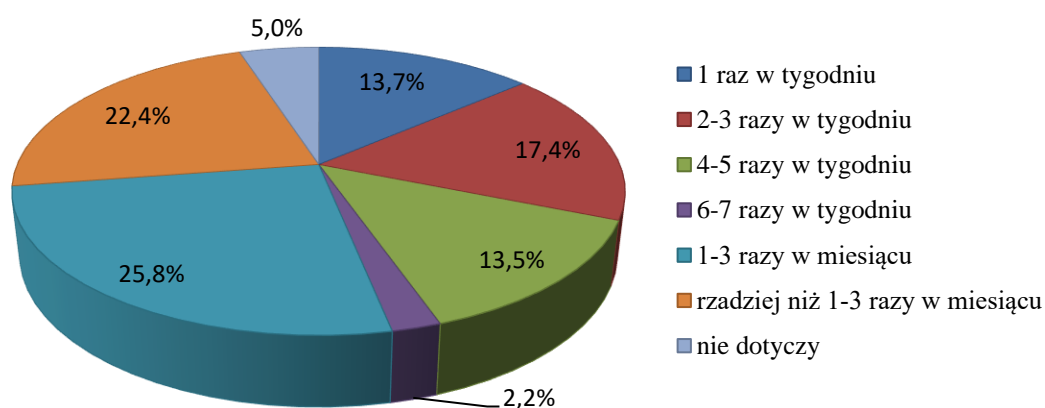
Jak często podróżuje Pan/Pani publicznymi środkami transportu? Pytanie zamknięte jednokrotnego wyboru

W poniższej tabeli zaprezentowano odpowiedzi jakie uzyskano przy przeprowadzaniu ankiet wśród mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie.

Tabela nr 21: Jak często podróżuje Pan/Pani publicznymi środkami transportu?

Częstotliwość podróżowania publicznymi środkami transportu	Ilość odpowiedzi	% ogółu odpowiedzi
1 raz w tygodniu	49	13,7%
2-3 razy w tygodniu	62	17,4%
4-5 razy w tygodniu	48	13,5%
6-7 razy w tygodniu	8	2,2%
1-3 razy w miesiącu	92	25,8%
rzadziej niż 1-3 razy w miesiącu	80	22,4%
nie dotyczy	18	5,0%
Ogółem	357	100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

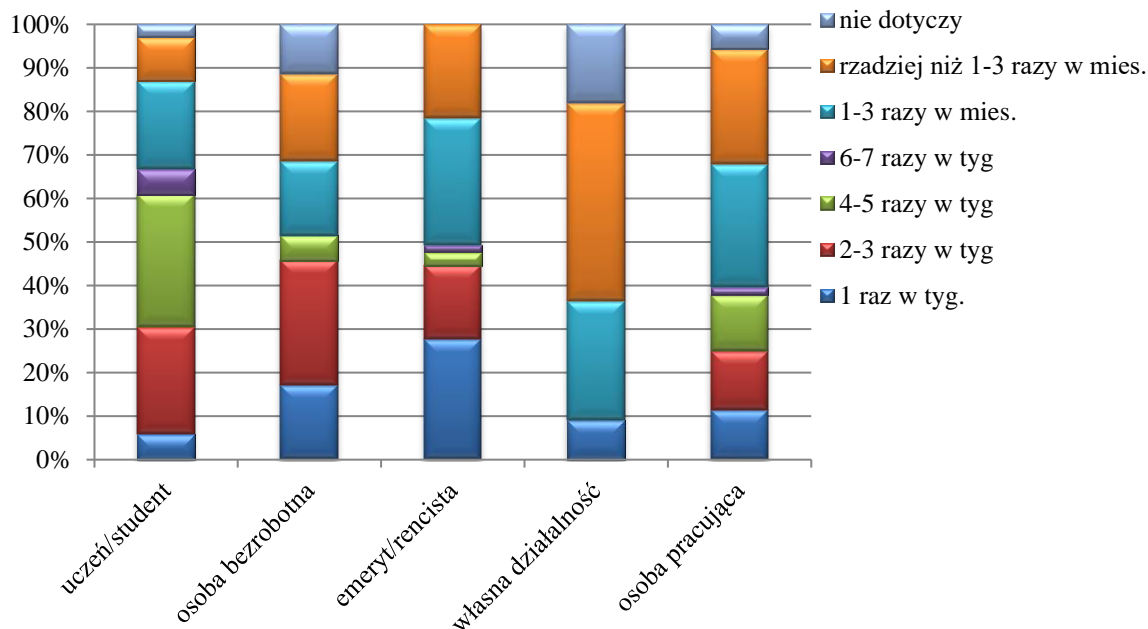
Wykres nr 21: Jak często podróżuje Pan/Pani publicznymi środkami transportu?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Jak widać z powyższego wykresu przeszło 48% ankietowanych korzysta z publicznego transportu zbiorowego jedynie sporadycznie (1-3 razy w miesiącu lub rzadziej). Niewiele mniej osób, bo niemal 45%, korzysta z publicznego transportu zbiorowego przynajmniej 1 raz w tygodniu, jednak nie częściej niż 4-5 razy w tygodniu. Niewielki udział w ogólnej liczbie badanych stanowiły z kolei osoby, które korzystają z publicznego transportu zbiorowego 6-7 razy w tygodniu (zaledwie 2,2%) i które w ogóle nie korzystają z takiego transportu (5,0%).

Na poniższym wykresie przedstawiono natomiast zależność jaka istnieje pomiędzy częstotliwością podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego, a statusem zawodowym respondentów.

Wykres nr 22: Częstotliwość podróżowania a status zawodowy respondentów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Z uzyskanych danych wynika, że nie rzadziej niż 1 raz w tygodniu, ale nie częściej niż 6-7 razy w tygodniu korzysta ze środków publicznego transportu zbiorowego niemal 70% ze wszystkich ankietowanych uczniów i studentów. W żadnej z pozostałych grup nie osiągnął ten odsetek takiego poziomu. Dla porównania wśród osób bezrobotnych nieco ponad 50% korzysta z taką częstotliwością z publicznego transportu zbiorowego, a wśród emerytów i rencistów około 48%. Spośród osób pracujących odsetek ten spada już do poziomu około 38%, a u osób prowadzących własną działalność gospodarczą do poziomu poniżej 10%.

PYTANIE 5.

W jakich godzinach najczęściej Pan/Pani podróżuje?

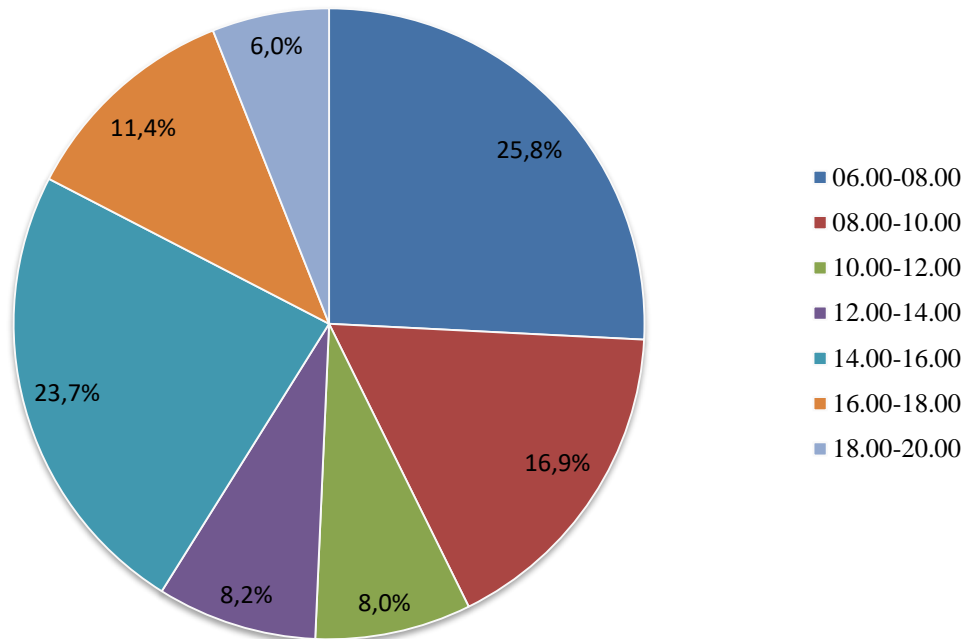
Jest to pytanie zamknięte wielokrotnego wyboru.

W badaniach ankietowych osiągnięto następujące udziały procentowe odpowiedzi dla poszczególnych przedziałów godzinowych w ciągu doby.

- 06.00-08.00 – 25,8%
- 08.00-10.00 – 16,9%
- 10.00-12.00 – 8,0%
- 12.00-14.00 – 8,2%
- 14.00-16.00 – 23,7%

- 16.00-18.00 – 11,4%
- 18.00-20.00 – 6,0%
- 20.00-22.00 – 0,0%
- 22.00-06.00 – 0,0%

Wykres nr 23: Najczęstsze godziny podróżowania (% udzielonych wskazań)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Po analizie odpowiedzi udzielonych na niniejsze pytanie zauważyć można, że w gminie Drawsko Pomorskie zarysowują się bardzo wyraźnie dwa szczyty komunikacyjne w ciągu doby. Pierwszy szczyt komunikacyjny ma miejsce z samego rana w godzinach od 06.00 – 10.00. W tych godzinach podróżuje niemal 43% ankietowanych. Są to głównie podróże do pracy i do szkoły.

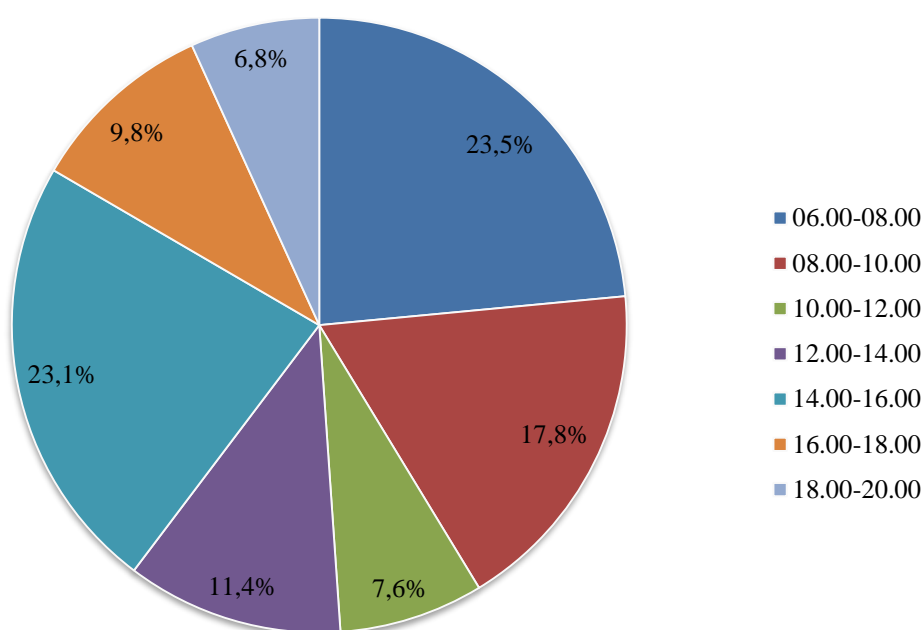
Drugi szczyt komunikacyjny przypada na godziny 14.00-18.00. W tych godzinach najczęściej odbywa swoje podróże przeszło 35% respondentów. Podróże te w większości związane są z powrotami ze szkoły/z pracy do domu.

W godzinach 10.00-14.00 oraz w godzinach 18.00-20.00 widać wyraźny spadek liczby podróży. Żaden z respondentów nie odbywa najczęściej swych podróży w godzinach wieczornych i nocnych, tj. w godzinach 20.00-06.00.

Wśród osób, które w pytaniu nr 2 ankiety jako najczęściej wybierany środek transportu wskazały pociąg lub autobus (środki publicznego transportu zbiorowego), odpowiedzi na pytanie o najczęstsze godziny podróżowania wyglądały następująco:

- 06.00-08.00 – 23,5%
- 08.00-10.00 – 17,8%
- 10.00-12.00 – 7,6%
- 12.00-14.00 – 11,4%
- 14.00-16.00 – 23,1%
- 16.00-18.00 – 9,8%
- 18.00-20.00 – 6,8%
- 20.00-22.00 – 0,0%
- 22.00-06.00 – 0,0%

Wykres nr 24: Najczęstsze godziny podróżowania wśród osób, które wskazały autobus lub pociąg jako najczęściej wybierany środek transportu (% udzielonych wskazań)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Jak widać na powyższym wykresie, osoby które w ankiecie wskazały, że najczęściej wybieranym przez nie środkiem transportu jest autobus lub pociąg, najczęściej odbywają swe podróże w godzinach 06.00-10.00 oraz w godzinach 14.00-16.00, czyli w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym. W porannym szczycie komunikacyjnym swą podróż odbywa ponad 41% takich osób, natomiast w godzinach 14.00-16.00 niewiele ponad 23%.

Zależności wykazane w odpowiedziach na niniejsze pytanie bardzo precyzyjnie wskazują godziny szczytów komunikacyjnych w gminie Drawsko Pomorskie. To w tych właśnie godzinach występuje szczególnie duże zapotrzebowanie na publiczny transport zbiorowy, a także znaczne zagęszczenie podróżnych.

PYTANIE 6.

Jaki jest najczęstszy cel Pani/Pana podróży? Jest to pytanie zamknięte wielokrotnego wyboru z przyjętymi możliwymi odpowiedziami: praca, szkoła, zakupy, sprawy zdrowotne, sprawy urzędowe, inne.

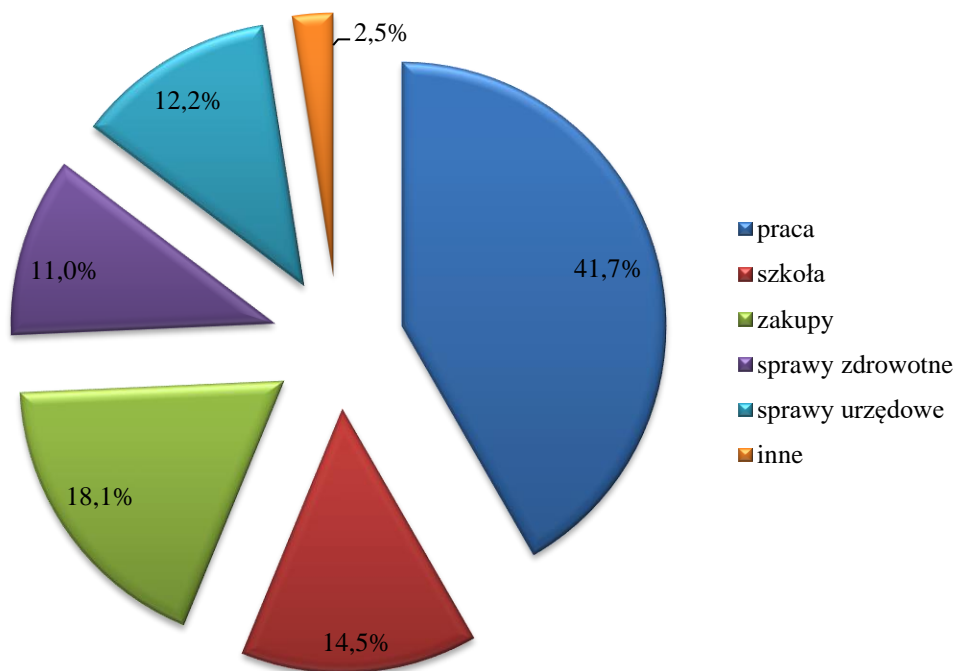
Biorący udział w badaniu ankietowym respondenci w większości udzielali po kilka wskazań w tym pytaniu. Ogólny osiągnięty wynik został przedstawiony w poniższej tabeli (w % udzielonych wskazań).

Tabela nr 22: Najczęstsze cele podróży – % wyniki badań ankietowych

Lp	Cel podróży	% wskazań
1	Praca	41,7%
2	Szkoła	14,5%
3	Zakupy	18,1%
4	Sprawy zdrowotne	11,0%
5	Sprawy urzędowe	12,2%
6	Inne	2,5%
Ogółem		100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Wykres nr 25: Najczęstsze cele podróży - % wyniki badań ankietowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika, że najczęstszym celem podróży ankietowanych jest praca (niemal 42% wskazań). Odpowiedź „szkoła” została wskazana w niemal 15% odpowiedziach. Zakupy, sprawy zdrowotne i sprawy urzędowe uzyskały kolejno 18,1%, 11,0% i 12,2%.

Praca i szkoła są bardzo systematycznymi, regularnymi podróżami, a podróże w relacjach dom-praca/szkoła lub praca/szkoła-dom są skumulowane bardzo intensywnie w godzinach porannych i popołudniowych, co znacząco ułatwia układanie rozkładów jazdy i stworzenie efektywnego publicznego transportu zbiorowego. Osoby podróżujące do/z pracy/szkoły najczęściej podróżują w godzinach 06.00-10.00 i później w godzinach 14.00-18.00.

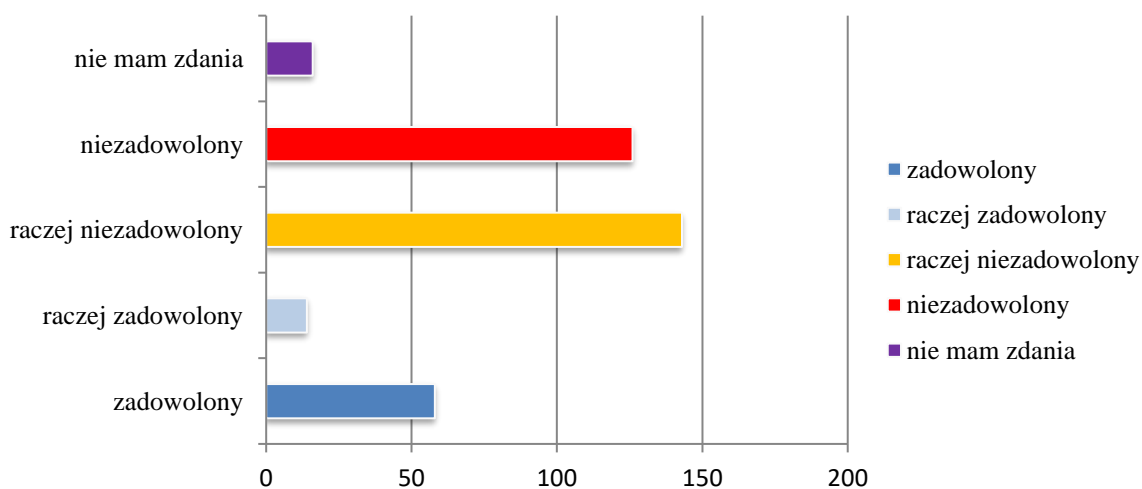
Zakupy, załatwianie spraw urzędowych czy podróże w sprawach zdrowotnych są podróżami incydentalnymi i rozproszonymi w czasie oraz znacznie bardziej zindywidualizowanymi. Trudniej dla takich podróży ustalić zadowalające rozkłady jazdy, zaspokajające potrzeby wszystkich użytkowników publicznego transportu zbiorowego.

PYTANIE 7.

Czy jest Pan/Pani zadowolony/a z obecnego stanu publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie Jest to pytanie zamknięte jednorazowego wyboru z przyjętymi możliwymi odpowiedziami: tak, raczej tak, nie, raczej nie, nie mam zdania.

Odpowiedzi ankietowanych na to pytanie pokazują, że znaczna ich większość nie jest zadowolona z obecnego stanu publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie lub raczej nie jest zadowolona. Aż 126 respondentów (przeszło 35%) wskazało jednoznacznie, że nie podoba im się funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w gminie. Odpowiedź „raczej nie” zaznaczyło z kolei 143 osoby, czyli 40% z wszystkich biorących udział w badaniu. Zadowolonych i raczej zadowolonych jest 72 respondentów, co stanowi niewiele ponad 20% ogółu. Zdania w przedmiotowej sprawie nie ma 16 ankietowanych.

Wykres nr 26: Ocena zadowolenia z obecnego stanu publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

PYTANIE 8.

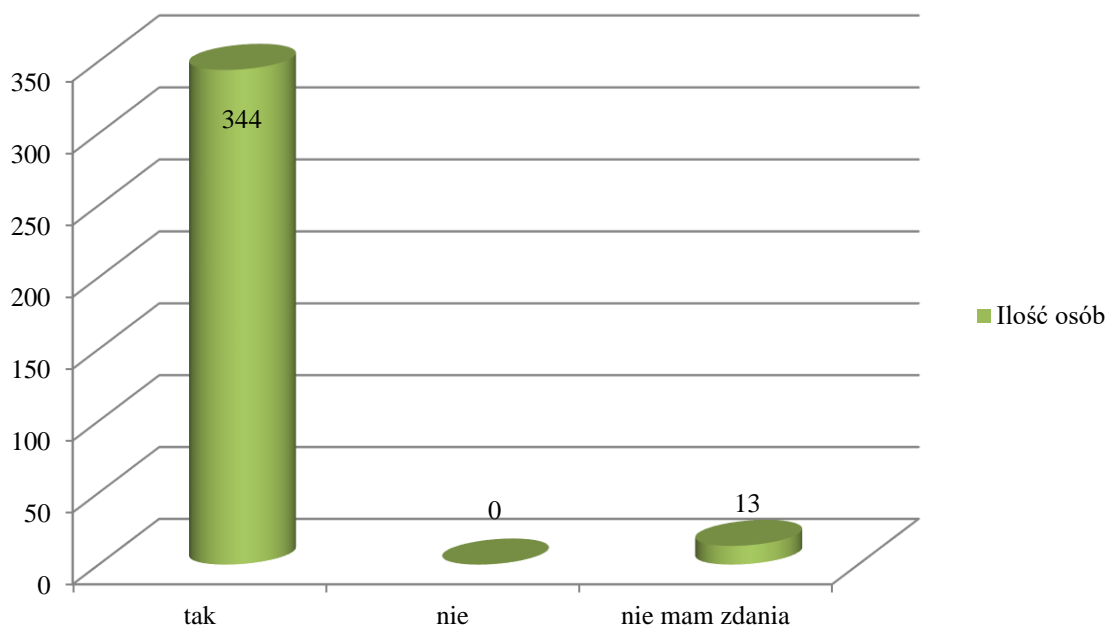
Czy Pana/Pani zdaniem istnieje konieczność uruchomienia w gminie Drawsko Pomorskie autobusowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej?

Jest to pytanie zamknięte jednorazowego wyboru z przyjętymi możliwymi odpowiedziami: tak, nie, nie mam zdania.

Zdecydowana większość respondentów jest zdania, że w gminie Drawsko Pomorskie potrzebne jest uruchomienie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Za takim rozwiązaniem opowiedziały się aż 344 osoby, co stanowi przeszło 96% ogółu respondentów. Żadna z pytanych osób nie zaznaczyła odpowiedzi „nie”, a nie ma zdania w tej sprawie tylko 13 osób.

Wykres poniżej obrazuje w formie graficznej wyniki odpowiedzi ankietowanych na pytanie nr 8.

Wykres nr 27: Czy istnieje konieczność uruchomienia w gminie Drawsko Pomorskie autobusowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

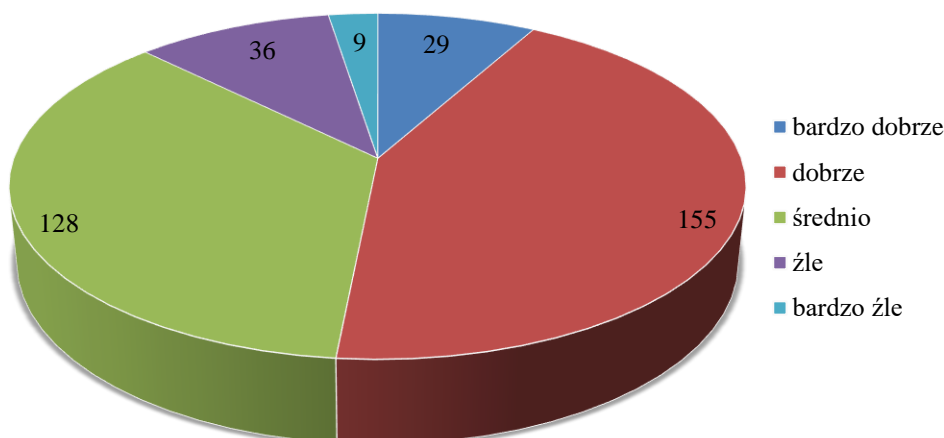
PYTANIE 9.

Jak Pan/Pani ocenia dostępność infrastruktury przystankowej w gminie Drawsko Pomorskie? Jest to pytanie zamknięte jednorazowego wyboru z przyjętą następującą gradacją: bardzo dobrze, dobrze, średnio, źle, bardzo źle.

Spośród 357 ankietowanych aż 184 osoby oceniają dostępność do infrastruktury przystankowej w gminie Drawsko Pomorskie dobrze lub bardzo dobrze. Ocenę średnią wystawiło 128 ankietowanych. Źle lub bardzo źle ocenia dostępność infrastruktury

przystankowej jedynie 45 osób co stanowi zaledwie 12,6% ogółu respondentów. Mając na uwadze całościowy wynik należy przyjąć zatem, że respondenci dobrze oceniają ten aspekt w gminie Drawsko Pomorskie. Wyniki ankiety w formie graficznej zostały przedstawione na poniższym wykresie.

Wykres nr 28: Ocena dostępności infrastruktury przystankowej w gminie Drawsko Pomorskie



Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

PYTANIE 10.

Proszę ocenić jak istotne Pana/Pani zdaniem dla prawidłowego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego są przedstawione poniżej cechy (przyjmuje się skalę ocen od 1 do 5, gdzie 1 oznacza cechę nieistotną, a 5 bardzo istotną).

W ostatnim pytaniu ankietowym respondenci mieli podane 11 cech mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Respondenci zostali poproszeni o ocenienie każdej z tych cech pod względem jej istotności dla efektywnego działania publicznego transportu zbiorowego w skali ocen od 1 do 5. Wystawiane oceny miały być subiektywną opinią ankietowanych. Analiza odpowiedzi udzielanych na to pytanie pozwoli sprawdzić do jakich elementów szczególną uwagę przywiązują użytkownicy publicznego transportu zbiorowego, a jakie elementy są mniej istotne w ich oczach. Takie badanie może wspomóc proces dostosowywania publicznego transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb i oczekiwań mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie, którzy być może będą w przyszłości jego użytkownikami.

Do oceny poddano następujące cechy:

Nazwa cechy
Częstotliwość kursowania
Punktualność
Koszt
Bezpośredniość połączeń
Wygoda podróżowania
Prędkość i czas przejazdu
Bezpieczeństwo
Dostosowanie do osób niepełnosprawnych
Kultura osobista obsługi
Dostępność
Dostęp do informacji (rozkład jazdy, regulamin przewozu, itp)

Średnia ocen respondentów dla każdej z cech została zaprezentowana w tabeli umieszczonej poniżej.

Tabela nr 23: Średnia ocen cech publicznego transportu zbiorowego mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie

Lp	Nazwa cechy	Ocena cechy (od 1 do 5)
1	Częstotliwość kursowania	4,45
2	Punktualność	4,38
3	Koszt	3,97
4	Bezpośredniość połączeń	4,23
5	Wygoda podróżowania	4,21
6	Prędkość i czas przejazdu	4,27
7	Bezpieczeństwo	4,67
8	Dostosowanie do osób niepełnosprawnych	4,26
9	Kultura osobista obsługi	3,98
10	Dostępność	4,18
11	Dostęp do informacji (rozkład jazdy, regulamin przewozu, itp)	4,10

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zebranych ankiet

Kolorem zielonym w powyższej tabeli zaznaczono cechy, które uzyskały najwyższą średnią ocen, czyli te które wg respondentów są najbardziej istotne dla prawidłowego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Tymi cechami są częstotliwość kursowania (średnia 4,45), punktualność (średnia 4,38) oraz bezpieczeństwo, które uzyskało najwyższą średnią na poziomie 4,67.

Z kolei cechy z najniższą średnią ocen (mające najmniejszy – zdaniem ankietowanych - wpływ na prawidłowe funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego) oznaczono kolorem czerwonym. Ankietowani uznali, że najmniejszy wpływ na prawidłowe funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego ma koszt podróży (średnia 3,97) i kultura osobista obsługi (średnia 3,98).

PODSUMOWANIE:

Z wyników przeprowadzonych badań ankietowych wynika, że choć nieco ponad 50% mieszkańców gminy Drawsko Pomorskie posiada własny samochód do codziennego użytku, to jednak w dalszym ciągu wysoki jest też odsetek osób korzystających ze środków publicznego transportu zbiorowego takich jak pociąg czy autobus. Z takich środków transportu proporcjonalnie najczęściej korzystają osoby poniżej 19 roku życia oraz osoby powyżej 65 roku życia, przy czym to osoby z tej młodszej grupy są ich bardziej regularnymi użytkownikami.

Również w grupie uczniów/studentów oraz emerytów/rencistów wysoki jest odsetek osób wskazujących środki publicznego transportu zbiorowego jako najczęściej wybierane środki transportu.

Widać również, że osoby mieszkające na wsi znacznie częściej wskazują pociąg i autobus jako najczęściej wybierane środki transportu w codziennej podróży niż osoby mieszkające w mieście.

Nieco ponad 48% ankietowanych korzysta z publicznego transportu zbiorowego jedynie sporadycznie (1-3 razy w miesiącu lub rzadziej) z kolei niemal 45%, korzysta z niego przynajmniej 1 raz w tygodniu, jednak nie częściej niż 4-5 razy w tygodniu. Osoby, które korzystają z publicznego transportu zbiorowego 6-7 razy w tygodniu stanowią zaledwie 2,2%, a te które w ogóle nie korzystają z takiego transportu 5,0%.

Zestawienie częstotliwości podróżowania ze statusem zawodowym respondentów pozwala potwierdzić, że grupą zawodową najbardziej regularnie korzystającą z publicznego transportu zbiorowego są uczniowie i studenci, z których około 70% wykorzystuje środki takiego transportu nie rzadziej niż 1 raz w tygodniu, ale nie częściej niż 6-7 razy w tygodniu. W żadnej z pozostałych grup nie osiągnął ten odsetek takiego poziomu. Wśród osób bezrobotnych nieco ponad 50% korzysta z taką częstotliwością z publicznego transportu zbiorowego, a wśród emerytów i rencistów około 48%. Spośród osób pracujących odsetek ten spada już do poziomu około 38%, a u osób prowadzących własną działalność gospodarczą do poziomu poniżej 10%.

Większość ankietowanych swoje codzienne podróże odbywa w godzinach 06.00-10.00 i 14.00-18.00, czyli w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (wyjazdy do szkoły/pracy) i w godzinach popołudniowego szczytu komutacyjnego (powroty z szkoły/pracy). W tych godzinach najczęściej odbywa swoje podróże aż 77,8% ogółu ankietowanych.

Najczęstszym celem podróży wśród ankietowanych jest praca (42% wskazań), zakupy (18%) i szkoła (15%). Co istotne z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego praca i szkoła są bardzo systematycznymi i regularnymi podróżami. Podróże te są skumulowane bardzo intensywnie w godzinach porannych i popołudniowych, co znacząco ułatwia układanie rozkładów jazdy. Nie można tego powiedzieć o podróżach na zakupy, w celu załatwiania spraw urzędowych czy w sprawach zdrowotnych - to są podróże incydentalne i rozproszone w czasie.

Ogólny poziom zadowolenia z funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie jest na niskim poziomie. Znaczna większość ankietowanym wskazała, że jest niezadowolona lub raczej niezadowolona z funkcjonowania tego transportu w gminie. 96% ankietowanych jest zdania, że w gminie powinny zostać utworzone linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej.

Znacznie lepszą ocenę wśród badanych ma dostępność do infrastruktury przystankowej. Ponad połowa z ankietowanych ocenia dobrze lub bardzo dobrze ten aspekt, natomiast nieco ponad 1/3 średnio. Niewielu respondentów negatywnie postrzega dostępność do infrastruktury przystankowej w gminie.

Z przeprowadzonych ankiet wynika również, że dla mieszkańców najważniejsze dla prawidłowego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa podróżnym, częstotliwość kursowania autobusów/pociągów i punktualność przyjazdów i odjazdów. Znacznie mniej istotny jest przy tym dla respondentów koszt podróży (ceny biletów).

VIII. Zasady organizacji rynku przewozów

VIII.1. Organizator w publicznym transporcie zbiorowym

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub związek takich jednostek lub też minister właściwy do spraw transportu zapewniający prawidłowe funkcjonowanie publicznego transportu na obszarze swej właściwości. Zadaniem organizatora jest więc planowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swej właściwości, jego organizowanie oraz zarządzanie nim. Gmina Drawsko Pomorskie pełni funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie gminnych przewozów pasażerskich na swoim obszarze i jej obowiązkiem jest właśnie realizacja ww. zadań.

Zgodnie z art. 7 ust. 4 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określone w tej ustawie zadania organizatora w przypadku Gminy Drawsko Pomorskie wykonuje Burmistrz Drawska Pomorskiego.

Gmina może powierzyć funkcję organizatora związkowi międzygminnemu lub związkowi powiatowo-gminnemu, który staje się wtedy organizatorem na liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej w przewozach na obszarze jednostek samorządu terytorialnego przynależących do tego związku.

VIII.2. Wybór operatora

Zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizowanie publicznego transportu polega m.in. na prowadzeniu postępowania mającego na celu zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Umowa taka zawierana jest pomiędzy Gminą a operatorem publicznego transportu zbiorowego, którym jest samorządowy zakład budżetowy i przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób.

W art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym ustawodawca przesądził, że organizator może dokonać wyboru operatora w drodze trzech trybów:

- 1) w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579);
- 2) w trybie ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920);

- 3) w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czyli w drodze bezpośredniego zawarcia umowy.

Ponadto organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Tryb wyboru operatora przewidziany w art. 19 ust. 1 pkt 3 ustawy (bezpośrednie zawarcie umowy) może mieć zastosowanie tylko w następujących przypadkach:

- ✓ średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie *,

UWAGA:

** Zgodnie z art. 22 ust. 2 ustawy, jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi wymienione w tym punkcie mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2.000.000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600.000 kilometrów rocznie*

lub

- ✓ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

lub

- ✓ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym

lub

- ✓ wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i pkt 2.

To w jakim trybie zostanie wyłoniony operator należy do decyzji właściwego organizatora.

Umowa z operatorem publicznego transportu zbiorowego może zostać zawarta na czas oznaczony nie dłuższy niż 10 lat.

Wybór operatora oraz zawarcie umowy powinny zostać poprzedzone publikacją stosownego ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w jednym z powyższych trybów. Ogłoszenie takie publikuje się w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok;
- 2) sześć miesięcy – w przypadku, gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie

w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie organizatora oraz na jego stronie internetowej.

Powyższe ogłoszenie powinno zawierać następujące informacje:

- nazwę i adres właściwego organizatora;
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia;
- określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy;
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia;
- przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

Dla Gminy Drawsko Pomorskie, ze względu na stosunkowo niewielką przewidywaną średnią roczną wartość umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz ograniczony pod względem przewoźników rynek, zaleca się zawarcie umowy w trybie bezpośrednim, tj. na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym lub w trybie ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920).

IX. Wyznaczenie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej

Gmina Drawsko Pomorskie, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, powinna dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców i w sposób optymalny zaplanować autobusowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej.

Linie takie powinny zostać wyznaczone w szczególności w oparciu o:

- 1) analizę zmian społeczno-gospodarczych w gminie;
- 2) gęstość zaludnienia, liczbę ludności oraz strukturę społeczną;
- 3) lokalizację generatorów ruchu

z uwzględnieniem planów i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a także mając na uwadze zrównoważony rozwój i ochronę środowiska.

W poniższej tabeli wyznaczono linie komunikacyjne, które mogą zostać uruchomione przez Gminę Drawsko Pomorskie jako linie o charakterze użyteczności publicznej, a które zapewniają optymalne skomunikowanie większości miejscowości gminy Drawsko Pomorskie z miastem Drawskiem Pomorskim. Wskazane zostały również linie zapewniające połączenia między powiązаныmi ze sobą miejscowościami.

Decyzja o uruchomieniu i funkcjonowaniu poszczególnych linii o charakterze użyteczności publicznej powinna uwzględniać w szczególności możliwości finansowe Gminy Drawsko Pomorskie oraz rzeczywiste zapotrzebowanie mieszkańców na transport publiczny na danej linii.

W poniższej tabeli zaproponowano również proponowaną minimalną liczbę par kursów/liczbę kursów dla danej linii komunikacyjnej z podziałem na dni robocze poza okresem wakacyjnym, dni robocze w okresie wakacyjnym oraz soboty i dni wolne od pracy.

Tabela nr 24: Linie o charakterze użyteczności publicznej

Nr linii	od/do	Przez	do/od	Proponowana minimalna liczba par kursów/liczba kursów w dni robocze poza okresem wakacyjnym	Proponowana minimalna liczba par kursów/liczba kursów w dni robocze w okresie wakacyjnym	Proponowana minimalna liczba par kursów/liczba kursów w soboty i dni wolne od pracy
1	Drawsko Pomorskie	Suliszewo	Dalewo	3 pary	1 para	0
2	Drawsko Pomorskie	Gudowo	Linowno	3 pary	1 para	0
3	Drawsko Pomorskie	Dalewo – Suliszewo - Gudowo – Linowno – Gudowo – Mielenko Drawskie	Drawsko Pomorskie	3 kursy	1 kurs	0

4	Drawsko Pomorskie	Mielenko Drawskie - Żołędowo - Konotop - Karwice - Oleszno - Ziemsko - Oleszno - Mielenko Kolonja - Mielenko Drawskie	Drawsko Pomorskie	3 kursy	1 kurs	0
5	Drawsko Pomorskie	Woliczno - Jankowo - Kumki - Krzynno - Jankowo Małe	Drawsko Pomorskie	3 kursy	1 kurs	0
6	Drawsko Pomorskie	Jankowo Małe - Krzynno - Kumki - Jankowo - Woliczno - Mielenko Drawskie	Drawsko Pomorskie	3 kursy	1 kurs	0
7	Drawsko Pomorskie	Gajewko	Zagozd	3 pary	1 para	0
8	Drawsko Pomorskie	Zarańsko - Żółte - Rydzewo - Łabędzie - Rydzewo - Nętno - Lasocin - Nętno Rydzewo - Żółte - Zarańsko	Drawsko Pomorskie	3 kursy	1 kurs	0
9	Drawsko Pomorskie	Zarańsko - Grzybno - Dołgie - Borne - Kolno - Jelenino	Ostrowice	3 pary	1 para	0
10*	Ostrowice	(Szczytniki)* - Borne - Dołgie - Przytoń - Rydzewo - Nętno - Rydzewo - Żółte - Zarańsko	Drawsko Pomorskie	3 pary	1 para	0

* Linia nr 10 w zależności od potrzeb może zostać uzupełniona o miejscowości Szczytniki

Źródło: opracowanie własne

Część graficzna niniejszego planu transportowego, na której zostały naniesione ww. linie komunikacyjne została zamieszczona w rozdziale XIV.

Należy jednak pamiętać, że wskazane w powyższej tabeli liczby kursów/par kursów są jedynie proponowane. Brak jest dokładnych danych o zapotrzebowaniu na publiczny transport zbiorowy na poszczególnych liniach, dlatego też częstotliwość kursowania na tych liniach

należy na bieżąco dostosowywać do potrzeb przewozowych oraz do zachowań i postulatów transportowo-komunikacyjnych mieszkańców, a także do możliwości finansowych Gminy Drawsko Pomorskie o czym wspomniano już wyżej. Również tabor wykorzystywany do obsługi tych linii powinien być dobierany adekwatnie do istniejących potrzeb przewozowych, co pozytywnie wpłynie na efektywność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie. Ograniczać należy ilość kursów „pustych”.

X. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego

X.1. Źródła i formy finansowania publicznego transportu zbiorowego

Na chwilę obecną Gmina Drawsko Pomorskie nie organizuje żadnych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. W najbliższym czasie planowane jest jednak uruchomienie takich linii, co wiąże się kosztami przy ich utrzymaniu. Jak przewidział ustawodawca w ustawie 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 takie uprawnienia zostały ustanowione;
 - c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Z kolei źródłami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być przede wszystkim:

- 1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem (Gminy Drawsko Pomorskie);
- 2) środki z budżetu państwa;
- 3) środki przekazane przez inne jednostki samorządu terytorialnego na podstawie odrębnych przepisów (w ramach pomocy finansowej).

Do źródeł finansowania zalicza się również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, proporcjonalnie do poniesionej straty. W ramach rekompensaty, w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c (za poniesione koszty w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego), operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Zgodnie z doświadczeniami rozsądny zysk nie powinien być wyższy niż 6%.

Procedura przekazywania rekompensat

**operator, który poniósł stratę składa wniosek o rekompensatę
w trybie określonym w umowie o świadczenie usług
w zakresie publicznego transportu zbiorowego**

(we wniosku określa się wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007; do wniosku załącza się dokumenty potwierdzające wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów)



organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę do obliczenia rekompensaty



w przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:



występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w p.t.z do wysokości poniesionej z tego tytułu straty



wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:
1) realizacji usług w zakresie p.t.z
2) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w p.t.z. ustanowionych na obszarze właściwości organizatora

X.2. Przewidywane koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie

W poniższej tabeli przedstawiony został szacunkowy roczny koszt uruchomienia i obsługi planowanych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej wskazanych w niniejszym opracowaniu przyjmując, że:

- 1) liczba dni roboczych bez okresu wakacyjnego – 210
- 2) liczba dni roboczych w okresie wakacyjnym – 42
- 3) liczba sobót oraz dni wolnych od pracy – 114
- 4) koszt wozokilometra netto określony na podstawie rozeznania rynku – 4,00 zł netto

Tabela nr 25: Szacunkowy roczny koszt uruchamiania linii

Nr linii	od/do	Przez	do/od	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze poza okresem wakacyjnym	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze w okresie wakacyjnym	Roczny koszt uruchomienia linii w soboty i dni wolne od pracy
1	Drawsko Pomorskie	Suliszewo	Dalewo	40.320,00 zł	2.688,00 zł	0
2	Drawsko Pomorskie	Gudowo	Linowo	45.360,00 zł	3.024,00 zł	0
3	Drawsko Pomorskie	Dalewo – Suliszewo - Gudowo – Linowo – Gudowo – Mielenko Drawskie	Drawsko Pomorskie	85.680,00 zł	5.712,00 zł	0
4	Drawsko Pomorskie	Mielenko Drawskie - Żołędowo – Konotop – Karwice – Oleszno - Ziemsko – Oleszno - Mielenko Kolonia - Mielenko Drawskie	Drawsko Pomorskie	151.200,00 zł	10.080,00 zł	0
5	Drawsko Pomorskie	Woliczno – Jankowo – Kumki – Krzynno - Jankowo Małe	Drawsko Pomorskie	65.520,00 zł	4.368,00 zł	0
6	Drawsko Pomorskie	Jankowo Małe – Krzynno – Kumki - Jankowo – Woliczno - Mielenko Drawskie	Drawsko Pomorskie	85.680,00 zł	5.712,00 zł	0
7	Drawsko Pomorskie	Gajewko	Zagozd	35.280,00 zł	2.352,00 zł	0
8	Drawsko Pomorskie	Zarańsko – Żółte – Rydzewo – Łabędzie – Rydzewo – Nętno - Lasocin - Nętno Rydzewo - Żółte – Zarańsko	Drawsko Pomorskie	105.840,00 zł	7.056,00 zł	0

9	Drawsko Pomorskie	Zarańsko - Grzybno - Dołgie - Borne - Kolno - Jelenino	Ostrowice	120.960,00 zł	8.064,00 zł	0
10*	Ostrowice	(Szczytniki)* - Borne - Dołgie - Przytoń - Rydzewo - Nętno - Rydzewo - Żółte - Zarańsko	Drawsko Pomorskie	156.240,00 zł - bez miejscowości Szczytniki 186.480,00 zł - z miejscowością Szczytniki	10.416,00 zł - bez miejscowości Szczytniki 12.432,00 zł - z miejscowością Szczytniki	0
Ogółem				892.080,00 zł - bez miejscowości Szczytniki 922.320,00 zł - z miejscowością Szczytniki	59.472,00 zł - bez miejscowości Szczytniki 61.488,00 zł - z miejscowością Szczytniki	0

Źródło: opracowanie własne

Koszt wozokilometra będący podstawą do wyliczenia szacunkowych rocznych kosztów uruchomienia poszczególnych linii komunikacyjnych został przyjęty po konsultacji z przewoźnikami wykonującymi przewozy pasażerskie. Nie jest jednak możliwe dokładne określenie kosztów uruchomienia i funkcjonowania poszczególnych linii dopóki nie zostanie poznany faktyczny koszt wozokilometra przy obsłudze tych linii. Aby wyliczyć dokładny koszt uruchomienia i funkcjonowania danej linii konieczna jest również znajomość rozkładów jazdy, w których określone zostaną wszystkie przystanki, na których operator będzie się zatrzymywał – pozwoli to określić dokładną długość trasy.

Dane zamieszczone powyżej stanowią zatem jedynie dane szacunkowe.

XI. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

XI.1. Pożądany standard usług przewozowych – informacje ogólne

Dla prawidłowej realizacji usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej bardzo ważne jest, aby standard i jakość tych usług były w jak największym stopniu zgodne z oczekiwaniami społeczności lokalnej (zamieszkującej teren objęty planem transportowym). Należy pamiętać, że odpowiadający potrzebom mieszkańców publiczny transport zbiorowy i atrakcyjna oferta przewozów są czynnikiem w znaczący sposób wpływającym na popyt na tego typu transport, czyniąc go bardziej konkurencyjnym wobec indywidualnych środków transportu takich jak samochody osobowe.

Badając postulaty transportowe osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego oraz osób, które dotychczas nie korzystały z publicznych środków transportu zbiorowego, lecz mogą stać się potencjalnie jego użytkownikami, można określić słabe strony tej formy transportu i następnie ulepszać ją zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców zwiększając jej jakość i podnosząc standard usług przewozowych.

Zachować przy tym należy równowagę z możliwościami finansowymi organizatora publicznego transportu zbiorowego, czyli w niniejszym przypadku Gminy Drawsko Pomorskie. Podnoszenie standardów i jakości usług powinno także uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju, w tym ograniczać negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne oraz zapewniać jak najszerszy dostęp do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i ograniczonym ruchowo.

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można określić przyjmując następujące kryteria:

- 1) bezpośredniość połączeń komunikacyjnych;
- 2) częstotliwość kursowania;
- 3) punktualność przyjazdów i odjazdów;
- 4) dostępność do poszczególnych linii komunikacyjnych;
- 5) dostępność dla osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo;
- 6) czas podróży do miejsca docelowego;
- 7) koszt podróży;
- 8) komfort podróży;
- 9) czystość pojazdów i przystanków;
- 10) niezawodność.

Podnoszenie jakości i standardu usług transportowych w poszczególnych kryteriach jest możliwe w następujący sposób:

Tabela nr 26: Przykładowe kryteria pozwalające ocenić pożądaný standard usług przewozowych wraz z opisem możliwości podnoszenia standardu

Kryterium	Jak podwyższyć standard w tym zakresie?
Bezpośredniość połączeń komunikacyjnych	Ułożenie sieci komunikacyjnej w sposób ograniczający konieczność przesiadek w podróży do miejsca docelowego
Częstotliwość kursowania	Ustalenie odpowiednich odstępów czasu pomiędzy kolejnymi odjazdami (zależnie od występujących potrzeb)
Punktualność odjazdów i przyjazdów	Ograniczenie liczby odjazdów i przyjazdów przed czasem i po czasie m.in. poprzez odpowiednie ułożenie rozkładów jazdy (uwzględniających rzeczywisty czas przejazdu między kolejnymi przystankami)
Dostępność do poszczególnych linii komunikacyjnych	Budowanie infrastruktury przystankowej w jak najmniejszej odległości od skupisk zabudowy mieszkaniowej oraz w pobliżu obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów będących częstym celem podróży użytkowników publicznego transportu zbiorowego; wykonywanie przejść dla pieszych w pobliżu przystanków i likwidowanie przeszkód komunikacyjnych w drodze do przystanków
Dostępność dla osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo	Wykorzystywanie taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo; zapewnienie pod wiatami przystankowymi miejsc dla osób na wózkach inwalidzkich; wyznaczanie przy przystankach miejsc, z których osoby niepełnosprawne mogą wsiąść do autobusu
Czas podróży do miejsca docelowego	Układanie linii komunikacyjnych w taki sposób, aby pasażer jak najkrócej przebywał w autobusie; dążenie do skracania czasów przejazdów dla podniesienia konkurencyjności
Koszt podróży	Dostosowanie cen do możliwości finansowych pasażerów z uwzględnieniem możliwości finansowych organizatora
Komfort podróży	Nieustanne podwyższanie jakości wykorzystywanego taboru (podwyższanie standardu wyposażenia) oraz przystanków
Czystość przystanków i pojazdów	Utrzymywanie czystości przystanków i pojazdów; przeprowadzanie kontroli w tym zakresie

Niezawodność	Wymiana wyeksploatowanych środków publicznego transportu zbiorowego na nowsze lub nowe
---------------------	--

Źródło: opracowanie własne

XI.2. Pożądany standard pojazdów wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

XI.2.1. Pożądany standard pojazdów a ochrona środowiska

Rozwój transportu drogowego, a w szczególności zwiększająca się ilość indywidualnych środków transportu, negatywnie oddziałują na środowisko naturalne poprzez emisję zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu. W gminie takiej jak gmina Drawsko Pomorskie, która położona jest w granicach wielu form ochrony przyrody, istotne jest zmniejszenie szkodliwości transportu drogowego, szczególnie poprzez ograniczenie podróżowania indywidualnymi środkami transportu na rzecz publicznego transportu zbiorowego. Jednak również publiczny transport zbiorowy powinien stale przechodzić proces modernizacji, w celu dalszego minimalizowania wpływu na przyrodę poprzez m.in. redukcję emisji spalin. Pomocnym narzędziem dla ograniczenia emisji spalin są przepisy przyjmowane zarówno na poziomie krajowym jak i na poziomie Unii Europejskiej. Dla przykładu normy w zakresie emisji spalin jakim powinny odpowiadać fabrycznie nowe pojazdy sprzedawane na terenie Unii Europejskiej, określone zostały w europejskich standardach emisji spalin (tzw. normy EURO). Objęte tymi regulacjami są emisje takich szkodliwych substancji uwalnianych do powietrza jak: tlenek azotu, węglowodór, tlenek węgla oraz cząstki stałe. Od 1993 r. w Unii Europejskiej obowiązywała norma Euro 1, a obecnie jest to już norma Euro 6, która cechuje się znacznie bardziej restrykcyjnymi standardami niż poprzedniczki (Euro 1, 2, 3, 4 i 5). Norma Euro 6 weszła w życie w 2014 r. i dotyczy każdej jednostki taboru wyprodukowanej po 01 stycznia 2014 r.

W celu zmniejszenia emisji spalin do powietrza w taborze można wykorzystywać alternatywny rodzaj paliw, jak na przykład biopaliwa czy gaz, ale także wykorzystywać tabor z napędem elektrycznym czy hybrydowym, które są niemal bezinwazyjne dla środowiska naturalnego

Z uwagi na koszty eksploatacyjne oraz brak odpowiedniej infrastruktury nie planuje się w gminie Drawsko Pomorskie włączenia do obsługi linii o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich taboru z napędem elektrycznym lub hybrydowym. Zalecane jest jednak, aby używany w tych przewozach tabor spełniał normę emisji spalin co najmniej Euro 2, natomiast w przypadku wykorzystywania do realizacji przewozów autobusów fabrycznie nowych wymagane będzie spełnienie normy Euro 6.

Wybrany operator publicznego transportu zbiorowego powinien dążyć do podwyższania jakości używanego taboru pod kątem norm emisji spalin określonych w Dyrektywach Euro, aby do roku 2025 osiągnąć we wszystkich używanych pojazdach co najmniej normę Euro 4.

Operator powinien także obsługiwać linie komunikacyjne środkami transportu adekwatnymi do potoków pasażerskich występujących na danych liniach. Autobusy klasy maxi powinny być wykorzystywane jedynie tam, gdzie występuje znacząca liczba pasażerów lub w godzinach szczytów komunikacyjnych. Należy unikać tzw. „pustych” kursów.

XI.2.2. Dostęp do transportu dla osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo

Publiczny transport zbiorowy powinien być zaplanowany i zorganizowany w sposób niedyskryminujący dla osób niepełnosprawnych i dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Zatem obowiązkiem organizatora jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Należy zadbać o to, żeby zarówno osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich jak i osoby głuchonieme i niewidome czy osoby starsze mogły bez przeszkód korzystać z tego rodzaju transportu.

Jest wiele możliwych rozwiązań, których wdrażanie będzie czyniło publiczny transport zbiorowy przyjaznym dla ww. grupy osób. Takimi rozwiązaniami są np.:

- 1) wykorzystywanie w komunikacji publicznej odpowiedniego taboru niskopodłogowego lub wyposażonego w platformy niwelujące różnice pomiędzy krawędzią przystanku a podłogą autobusu – takie rozwiązanie ułatwi wjazd do autobusu osobom na wózkach inwalidzkich lub osobom z wózkami dziecięcymi;
- 2) wykorzystywanie taboru o odpowiedniej liczbie i szerokości drzwi;
- 3) wykorzystywanie w środkach komunikacji publicznej systemów informacji dźwiękowej i wzrokowej, które pozwolą osobom niewidzącym i niedosłyszącym na identyfikację przystanków;
- 4) likwidacja przeszkód architektonicznych w drodze na przystanki (np. obniżanie krawężników przy przejściach dla pieszych) oraz lokalizowanie przystanków jak najbliżej generatorów ruchu w celu skrócenia długości drogi jaką należy przebyć do celu;
- 5) urządzenie na przystankach komunikacyjnych miejsc dla osób na wózkach inwalidzkich i osób z wózkami dziecięcymi.
- 6) wyznaczanie w pojazdach wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym bezpiecznych miejsc dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych;

XI.2.3. Standard wyposażenia taboru w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Wybrany przez Gminę Drawsko Pomorskie operator publicznego transportu zbiorowego powinien dążyć do tego, aby wykorzystywany przez niego tabor:

- ✓ był przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo oraz wózków dziecięcych (żeby posiadał rampy, wyznaczone miejsca na wózek inwalidzki lub dziecięcy, przycisk dla osób niepełnosprawnych oraz systemy informacji dźwiękowej i wizualnej);
- ✓ był wyposażony w klimatyzację.
- ✓ posiadał widoczną nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz nazwę i logo operatora;
- ✓ był jednolity kolorystycznie.

XII. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie w kolejnych latach

XII.1. Kierunek rozwoju

Podstawowym kierunkiem w rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie powinno być zwiększenie integracji i wzajemnego uzupełnienia z organizatorami na szczeblu powiatowym i wojewódzkim, ale także z organizatorami tego samego szczebla, tj. z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego. Integracja i wzajemne uzupełnianie powinny odbywać się zarówno na płaszczyźnie układania rozkładów jazdy (szczególnie na węzłach przesiadkowych), jak i na płaszczyźnie taryfowo-biletowej, co spowoduje wzrost efektywności publicznego transportu zbiorowego, a tym samym uczyni go bardziej przyjaznym zarówno dla osób korzystających z niego jak i dla środowiska naturalnego. W dalszej perspektywie można również ujednoczyć standardy wyposażenia czy oznakowania pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.

Ważne jest też, aby transport publiczny zapewniał odpowiednią dostępność komunikacyjną mieszkańcom obszaru, którzy z różnych przyczyn nie mogą skorzystać z transportu indywidualnego, a także osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej, dając możliwość dotarcia do szkoły, pracy czy urzędów. Tak zorganizowany publiczny transport zapobiegał będzie wykluczeniu społecznemu i spełniał będzie swoje podstawowe zadanie.

W perspektywie czasu należy dążyć także, aby podwyższać standard jakości usług w publicznym transporcie zbiorowym, szczególnie poprzez odpowiednie podwyższanie standardu wykorzystywanego taboru autobusowego, co podniesie konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego poprzez zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu podróży. Należy również badać realne potrzeby osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego i podejmować próby dostosowywania oferty przewozowej do tych wymagań, aby publiczny transport zbiorowy odpowiadał rzeczywistym potrzebom osób korzystającym z niego.

Istotne jest przy tym, żeby publiczny transport zbiorowy w gminie Drawsko Pomorskie zaspokajał potrzeby transportowe jej mieszkańców w sposób jak najbardziej ekologiczny i jak najmniej uciążliwy dla środowiska naturalnego.

XII.2. Modernizacje i budowy nowych przystanków komunikacyjnych

Niezwykle istotnym elementem mającym wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest infrastruktura przystankowa (przystanki komunikacyjne). Ważne jest, aby przystanki komunikacyjne były łatwo dostępne – żeby znajdowały się w jak najbliższej odległości w relacji dom-przystanek i przystanek–miejsce docelowe. Dojście do przystanku powinno być wolne od przeszkód. Droga do przystanku powinna być łatwa do pokonania bez względu na panujące warunki atmosferyczne, a ewentualne pokonywanie jezdni powinno być

oznaczone i bezpieczne. Przy planowaniu budowy nowych przystanków należy mieć na uwadze także ich rozmieszczanie, aby skracać czas potrzebny na dotarcie do tych przystanków, a przy tym ograniczać konieczność przechodzenia przez jezdnie (co zwiększy bezpieczeństwo).

Zarówno istniejące jak i nowe przystanki powinny posiadać widoczną nazwę (umieszczona w sposób widoczny dla wysiadających pasażerów). Nazwa przystanku powinna znaleźć się również rozkładzie jazdy. Takie rozwiązanie jest dla pasażerów wygodne i czytelne.

Zaleca się, aby w miarę możliwości modernizowane i nowe przystanki wyposażać w miejsca siedzące oraz żeby były one umieszczane pod wiatą chroniącą przed panującymi warunkami atmosferycznymi. Wiata taka powinna składać się z dachu oraz trzech przezroczystych ścian, na których obowiązywałby zakaz wywieszania reklam i plakatów. Taka konstrukcja w upalne dni zapewnia cień, a w dni wietrzne, deszczowe i z padającym śniegiem chroni przed przemoczeniem. Pod wiatą powinno znaleźć się miejsce dla osób na wózku inwalidzkim lub na postawienie wózka z dzieckiem.

Zaleca się również, aby przy każdym przystanku znajdował się kosz na odpady.

Wysokość peronów/krawężników przy przystankach należy dostosowywać do taboru obsługującego linie komunikacyjne. Należy zwracać uwagę, aby przestrzeń pomiędzy krawędzią peronu/krawężnika przy przystankach, a podłogą autobusu była jak najmniejsza i pozbawiona przeszkód, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie pasażerów. Preferowanym rozwiązaniem jest także wskazanie na przystankach miejsc, w których będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo.

ZADANIA ORGANIZATORA W ZAKRESIE PRYZSTANKÓW

Zauważyć należy, że w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym ustawodawca wskazał, że organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. 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, a także na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów (art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7).

Określenie warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego (w niniejszym przypadku przez Radę Miejską w Drawsku Pomorskim).

Jak wskazano w art. 46 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie drogowym, w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora, czyli wskazane w uchwale, o której mowa powyżej. Brak danego przystanku w uchwale uniemożliwi zatem jego umieszczenie w rozkładzie jazdy.

Ustawodawca przewidział także możliwość pobieranie opłat za korzystanie przez przewoźnika i operatora z przystanków lub dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników. Stawkę tej opłaty ustala się w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego, **z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad** (art. 16 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Pobieranie takich opłat przez Gminę Drawsko Pomorskie byłoby jednak nierentowne i powinna ona odstąpić od podejmowania takich czynności. Szacuje się bowiem, że koszty rozliczania i kontroli wpływających wpłat oraz koszty podejmowania niezbędnych kontroli terenowych przewyższyłyby wartość osiąganych z tytułu tych opłat wpływów (stawka za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym wynosić może maksymalnie 0,05 zł).

XII.3. Integracja taryfowo-biletowa

Gmina Drawsko Pomorskie w przyszłości powinna dążyć do integracji taryfowej oraz integracji biletowej z organizatorami publicznego transportu zbiorowego wyższego szczebla czyli z Powiatem Drawskim w zakresie przewozów autobusowych przekraczających granice gminy i z Województwem Zachodniopomorskim w zakresie przewozów autobusowych i kolejowych przekraczających granice powiatu. Gmina Drawsko Pomorskie powinna także ewentualnie dążyć do takiej integracji z innymi gminami organizującymi publiczny transport zbiorowy.

Integracja taryfowa pozwoli pasażerom, bez względu na wybrany środek transportu, zrealizować podróż za określoną, identyczną opłatą. Integracja biletowa pozwoli z kolei na opłacenie podróży tym samym biletem bez względu na wybrany rodzaj publicznego transportu.

Integracja taryfowo-biletowa to szereg zalet, z których najważniejsze to:

- możliwość przemieszczania się różnymi rodzajami środków transportu publicznego, np. autobusem i koleją regionalną, lub też tymi samymi rodzajami środków transportu publicznego, lecz innych operatorów (i organizatorów);
- nie ma konieczności kasowania biletu w każdym ze środków transportu;
- pasażer nie musi znać taryf każdego z operatorów;

- pasażer nie musi kupować biletów osobno na każdy środek transportu (mniej czasu poświęconego na stanie w kolejkach przy kasie czy na szukanie punktu sprzedaży biletów);

Integracja taryfowo-biletowa to przede wszystkim wygoda i oszczędność czasu dla pasażerów. Ważne jest jednak, aby wypracowany system był jak najprostszy i przejrzysty, gdyż system taki z pewnością podniesie konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego. Zalecane jest zatem, aby Gmina Drawsko Pomorskie współpracowała z innymi organizatorami nad wdrożeniem efektywnej integracji taryfowo-biletowej.

XII.4. Planowany system informacji pasażerskiej

Zgodnie z art. 15 ust. 3 pkt. 3 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wykonawca transportu zapewnia warunki funkcjonowania transportu zbiorowego w zakresie:

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

Finalny system informowania osób korzystających z transportu zbiorowego będzie obejmował:

- 1) całościową informację na przystankach
- 2) informację zamieszczoną w Internecie (w tym poprzez aplikacje mobilne wykorzystywane na urządzeniach typu smartfon i tablet)
- 3) informację w pojazdach

Poniższa tabela przedstawia sposób informowania pasażerów publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie.

Tabela nr 27: Sposób informowania pasażerów publicznego transportu zbiorowego

Miejsce publikacji	Sposób informowania
Całościowa informacja na przystankach	<ul style="list-style-type: none"> • rozkład jazdy autobusów w formie tabeli • informacje taryfowe, w tym cennik biletów, informacja o przysługujących ulgach, wykaz opłat dodatkowych • mapa sieci komunikacyjnej • informacja o zmianach w rozkładzie jazdy

	<ul style="list-style-type: none"> informacja o przewoźniku, w tym o sposobie kontaktowania się z przewoźnikiem
Informacje zamieszczone w Internecie	<ul style="list-style-type: none"> rozkład jazdy autobusów wyszukiwarka połączeń autobusowych cennik biletów informacja o zmianach w rozkładzie jazdy system węzłów przesiadkowych regulamin przejazdów informacje taryfowe, w tym cennik biletów, informacja o przysługujących ulgach, wykaz opłat dodatkowych mapa sieci komunikacyjnej
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> kierunek jazdy autobusu informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów oraz dostępne ulgi dla pasażerów regulamin przewozów

Źródło: Opracowanie własne

Informowanie pasażerów na trzech płaszczyznach to rozwiązanie nowoczesne mające na celu przede wszystkim udostępnienie w jak najszybszym czasie i w wielu miejscach informacji o zmianach w rozkładzie jazdy.

XIII. Aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy może być poddawany aktualizacji, jeżeli zaistnieją ku temu uzasadnione potrzeby. Aktualizacja planu wymaga przejścia procedury opisanej w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i podjęcia przez radę miejską stosownej uchwały.

Ewentualna decyzja o przystąpieniu do aktualizacji niniejszego planu transportowego podejmowana będzie na podstawie wyników weryfikacji zapisów tego planu w zakresie obowiązujących przepisów, praktyk czy funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy Drawsko Pomorskie. Zalecana będzie weryfikacja planu transportowego m.in. w sytuacji, gdy zmienią się obecne granice gminy Drawsko Pomorskie.

XIV. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Drawsko Pomorskie

Na poniższej mapie przedstawiono sieć komunikacyjną na terenie gminy Drawsko Pomorskie, na której jest planowana realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej opisanych w niniejszym opracowaniu.

Spis tabel

Tabela nr 1: Zmiany liczby ludności gminy w latach 2008 – 2017	12
Tabela nr 2: Gęstość zaludnienia w porównaniu z sąsiednimi gminami (stan na XII.2017)	13
Tabela nr 3: Liczba ludności w miejscowościach gminy Drawsko Pomorskie (stan na kwiecień 2016 r.)	14
Tabela nr 4: Liczba ludności w miejscowościach przejmowanych w granice gminy Drawsko Pomorskie od 01 stycznia 2019 r. (stan na 31 grudnia 2017 r.)	15
Tabela nr 5: Stopień zurbanizowania w gminie	16
Tabela nr 6: Struktura wiekowa mieszkańców gminy wg grup ekonomicznych w latach 2013-2017	19
Tabela nr 7: Saldo migracji ludności w gminie Drawsko Pomorskie (lata 2010-16)	22
Tabela nr 8: Prognozowana liczba ludności w gminie Drawsko Pomorskie do 2045 roku z uwzględnieniem terenów przejmowanych od gminy Ostrowice	23
Tabela nr 9: Drogi powiatowe przebiegające przez teren gminy Drawsko Pomorskie (z uwzględnieniem terenów przejmowanych od gminy Ostrowice)	26
Tabela nr 10: Wykaz przystanków Województwa Zachodniopomorskiego na terenie gminy Drawsko Pomorskie (z uwzględnieniem terenu przejmowanego od gminy Ostrowice)	29
Tabela nr 11: Wykaz przystanków Powiatu Drawskiego na terenie gminy Drawsko Pomorskie (z uwzględnieniem terenu przejmowanego od gminy Ostrowice)	32
Tabela nr 12: Przystanki komunikacyjne zarządzane przez Gminę Drawsko Pomorskie	34
Tabela nr 13: Linie użyteczności publicznej wskazane w planie transportowym powiatu drawskiego (wariant podstawowy)	39
Tabela nr 14: Linie użyteczności publicznej wskazane w planie transportowym powiatu drawskiego (wariant rozszerzony)	40
Tabela nr 15: Generatory ruchu - obiekty użyteczności publicznej	49
Tabela nr 16: Generatory ruchu - placówki oświatowe i zdrowia	50
Tabela nr 17: Generatory ruchu - zakłady pracy	51
Tabela nr 18: Ankietowani wg wykształcenia	56

Tabela nr 19: Ankietowani wg statusu zawodowego	57
Tabela nr 20: Jaki jest najczęściej wybierany przez Pana/Panią środek transportu?	60
Tabela nr 21: Jak często podróżuje Pan/Pani publicznymi środkami transportu?	64
Tabela nr 22: Najczęstsze cele podróży – % wyniki badań ankietowych	68
Tabela nr 23: Średnia ocen cech publicznego transportu zbiorowego mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie	72
Tabela nr 24: Linie o charakterze użyteczności publicznej	78
Tabela nr 25: Szacunkowy roczny koszt uruchamiania linii	83
Tabela nr 26: Przykładowe kryteria pozwalające ocenić pożądany standard usług przewozowych wraz z opisem możliwości podnoszenia standardu	86
Tabela nr 27: Sposób informowania pasażerów publicznego transportu zbiorowego	93

Spis wykresów

Wykres nr 1: Zmiany liczby ludności gminy w latach 2008 – 2017	12
Wykres nr 2: Gęstość zaludnienia (stan na XII.2017)	13
Wykres nr 3: Porównanie stopnia zurbanizowania gminy Drawsko Pomorskie z sąsiednimi gminami miejsko-wiejskimi	17
Wykres nr 4: Piramida wieku mieszkańców gminy wg stanu na 2016 r.	18
Wykres nr 5: Proporcje w strukturze wiekowej mieszkańców gminy wg grup ekonomicznych w roku 2013 i roku 2017	19
Wykres nr 6: Liczba urodzeń żywych w latach 2008-2017 w gminie Drawsko Pomorskie	20
Wykres nr 7: Liczba bezrobotnych w gminie Drawsko Pomorskie w latach 2008-2017 wg płci (ujęcie ilościowe)	21
Wykres nr 8: Udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w gminie Drawsko Pomorskie w latach 2008-2017	22
Wykres nr 9: Liczba samochodów zarejestrowanych w powiecie drawskim w latach 2010-2016	36
Wykres nr 10: Płeć respondentów	55
Wykres nr 11: Wiek respondentów	55
Wykres nr 12: Ilość ankietowanych wg kryterium wykształcenia	56
Wykres nr 13: Ankietowani wg statusu zawodowego	57
Wykres nr 14: Ankietowani wg miejsca zamieszkania (miasto lub wieś)	58
Wykres nr 15: Czy posiada Pan/Pani własny samochód do codziennego użytku?	59
Wykres nr 16: Jaki jest najczęściej wybierany przez Pana/Panią środek transportu?	60
Wykres nr 17: Najczęściej wybierany środek transportu – pociąg lub autobus (wg grup wiekowych)	61
Wykres nr 18: Najczęściej wybierany środek transportu – pociąg lub autobus (wg statusu zawodowego)	61
Wykres nr 19: Najczęściej wybierany środek transportu – pociąg lub autobus (wg miejsca zamieszkania)	62
Wykres nr 20: Jaki jest najczęstszy alternatywnie wybierany przez Pana/Panią środek transportu?	63
Wykres nr 21: Jak często podróżuje Pan/Pani publicznymi środkami transportu?	64

Wykres nr 22: Częstotliwość podróżowania a status zawodowy respondentów	65
Wykres nr 23: Najczęstsze godziny podróżowania (% udzielonych wskazań)	66
Wykres nr 24: Najczęstsze godziny podróżowania wśród osób, które wskazały autobus lub pociąg jako najczęściej wybierany środek transportu (% udzielonych wskazań)	67
Wykres nr 25: Najczęstsze cele podróży - % wyniki badań ankietowych	68
Wykres nr 26: Ocena zadowolenia z obecnego stanu publicznego transportu zbiorowego w gminie Drawsko Pomorskie	69
Wykres nr 27: Czy istnieje konieczność uruchomienia w gminie Drawsko Pomorskie autobusowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej?	70
Wykres nr 28: Ocena dostępności infrastruktury przystankowej w gminie Drawsko Pomorskie	71

Spis map

Mapa nr 1: Położenie gminy Drawsko Pomorskie w powiecie drawskim (do 31 grudnia 2018 r.)	9
Mapa nr 2: Położenie gminy Drawsko Pomorskie w powiecie drawskim (od 01 stycznia 2019 r.)	10
Mapa nr 3: Sieć drogowa i kolejowa gminy Drawsko Pomorskie (drogi wojewódzkie i krajowe) – od 01 stycznia 2019 r.	27
Mapa nr 4: Sieć drogowa i kolejowa gminy Drawsko Pomorskie (drogi wojewódzkie i krajowe) – do 31 grudnia 2018 r.	28
Mapa nr 5: Formy ochrony przyrody na terenie gminy Drawsko Pomorskie	47
Mapa nr 6: Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Drawsko Pomorskie	97