

Organizacja publicznego transportu zbiorowego w powiecie szczecineckim łącznie z organizacją linii współfinansowanych z Funduszu Rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Powiat Szczecinecki zgodnie z ustawą o samorządzie powiatowym wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym między innymi w zakresie transportu zbiorowego. Powiatowe przewozy pasażerskie to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów.

Zadania te wykonywane są na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475) oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1251).

Przewozy osób w Powiecie Szczecineckim realizowane są przez 3 głównych przewoźników:

- Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej Spółka z o.o z siedzibą: Krupy 77, 76-150 Darłowo
- Ewangeliczny Związek Braterski z siedzibą: ul. Mickiewicza 18, 78 – 400 Szczecinek
- Firma Handlowo – Usługowa ARAN Artur Mikołajczyk z siedzibą: ul. Reymonta 1/2, 78 – 320 Połczyn Zdrój;

Wyżej wymienieni przewoźnicy realizują swoje połączenia na terenie naszego powiatu i posiadają zezwolenia wydane przez Starostę Szczecineckiego.

Dodatkowo na terenie Powiatu Szczecineckiego połączenia realizuje jeszcze dwóch przewoźników na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego i Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Są to: Biuro Turystyczne „Monika” Alina Cześzak z siedzibą: Skotniki 18, 78-400 Szczecinek oraz Baltic Sea Trans z siedzibą: ul. Wodna 30, 64 – 965 Okonek.

Obecnie na terenie Powiatu Szczecineckiego przewozy regularne osób realizowane są na następujących liniach komunikacyjnych na podstawie wydanych 36 zezwoleń przez Starostę Szczecineckiego na przewozy regularne osób w krajowym transporcie drogowy:

1. Szczecinek – Sitno – Jelenino – Silnowo – Piława – Strzeszyn
2. Szczecinek – Kucharowo
3. Krosino – Sulikowo – Białowąs – Stary Chwalim – Barwice
4. Barwice – Stary Chwalim – Białowąs – Krosino
5. Szczecinek – Kucharowo – Kiełpino – Okole – Silnowo – Juchowo
6. Biały Bór – Drzonowo – Bielica – Drężno – Biały Bór – Sępólno Wielkie – Biały Bór
7. Szczecinek – Bielica – Drzonowo – Drężno – Biały Bór
8. Szczecinek – Drężno – Biały Bór – Sępólno Małe – Ryszczewko – Biały Bór
9. Krosino – Łęknica – Piaski

10. Szczecinek – Dałęcinko – Stare Wierzchowo
11. Barwice – Ostroполе – Knyki – Stary Chwalim – Barwice
12. Dzikie – Turowo – Miętkowo – Szczecinek – Mosina – Turowo – Dzikie – Turowo
13. Szczecinek – Turowo – Szczecinek
14. Szczecinek – Omulna – Żółtnica – Wojnowo
15. Spore – Dobrogoszcz – Wierzchowo – Stare Wierzchowo – Spore – Szczecinek
16. Piaski – Barwice – Szczecinek
17. Szczecinek – Barwice – Krosino
18. Szczecinek – Biała – Biały Bór
19. Szczecinek – Turowo – Wilcze Łaski – Dzikie
20. Szczecinek – Gałowo – Wierzchowo
21. Szczecinek – Drężno – Biały Bór
22. Krosino – Białowąs – Stary Chwalim – Barwice
23. Szczecinek – Radacz – Jeziorki – Juchowo – Siłnowo – Juchowo
24. Szczecinek – Gałowo – Spore
25. Szczecinek – Sitno – Jeleń – Krągi – Borne Sulinowo
26. Krosino – Białowąs – Piaski
27. Szczecinek – Radacz – Siłnowo – Łubowo – Borne Sulinowo
28. Turowo – Szczecinek – Turowo
29. Szczecinek – Godzimirz – Buczek – Żółtnica – Omulna – Szczecinek
30. Szczecinek – Żółtnica – Szczecinek
31. Szczecinek – Biały Bór

Z roku na rok przewoźnicy wygaszają najbardziej nierentowne zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych osób. Powiat Szczecinecki próbując wypełniać lukę w nierentownych liniach komunikacyjnych, w 2024 roku, jak co roku od momentu uruchomienia dopłat z ustawy Funduszu przywracania połączeń autobusowych wystąpił do Wojewody Zachodniopomorskiego z wnioskiem o objęcie dopłatą w ramach ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1123) następujących linii komunikacyjnych:

1. Szczecinek – Spore - Wierzchowo
2. Rakowo – Szczecinek
3. Wojnowo – Szczecinek
4. Szczecinek – Radacz – Borne Sulinowo
5. Szczecinek – Grzmiąca – Sucha
6. Szczecinek – Juchowo – Szczecinek
7. Biały Bór - -Bobolice

Poniżej przedstawiono zestawienie kosztów funkcjonowania 7 linii realizowanych przez Powiat Szczecinecki na podstawie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1123)

Kalkulacja kosztów 7 linii komunikacyjnych dofinansowanych z funduszu w roku 2024 r.

Nazwa linii komunikacyjnej	Koszty w 2024 r.
Szczecinek – Spore - Wierzchowo	Okres od 02 01 2024 r. do 31.12.2024 r. 41 184 km 6,11 zł wozokilometr 65 180,96 zł dotacja organizatora 123 552 zł dotacja z funduszu
Rakowo - Szczecinek	Okres od 02 01 2024 r. do 31 12.2024 r. 31 616 km 5,70 zł wozokilometr 45 782,88 zł dotacja organizatora 94 848 zł dotacja z funduszu
Szczecinek - Wojnowo	Okres od 02.01.2024 r. do 31.12 2024 r 23 712 km 6,80 zł wozokilometr 45 007,04 zł dotacja organizatora 71 136zł dotacja z funduszu
Szczecinek – Radacz – Borne Sulinowo	Okres od 02 01.2024 r. do 31.12.2024 r 34 776 km 5,50 zł wozokilometr 63 939,96 zł dotacja organizatora 104 328 zł dotacja z funduszu
Szczecinek – Grzmiąca – Sucha	Okres od 02 01 2024 r. do 31.12 2024 r. 61 472 km 5,65 zł wozokilometr 92 000,08 zł dotacja organizatora 184 416 zł dotacja z funduszu
Szczecinek – Juchowo - Szczecinek	Okres od 02.01.2024 r. do 31.12 2024 r 24 960 km 6,00 zł wozokilometr 43 580,16 zł dotacja organizatora 74 880 zł dotacja z funduszu
Biały Bór – Porost - Bobolice	Okres od 02 01.2024 r. do 31.12.2024 r 19 152 km 6,40 zł wozokilometr 47 116,44 zł dotacja organizatora 57 456 zł dotacja z funduszu
RAZEM:	402607, 52 zł dotacja organizatora 710616 zł dotacja z funduszu

Transport zbiorowy w Powiecie Szczecineckim i nie tylko przeżywa w ostatnim czasie ogromne problemy, gdyż w głównej mierze opiera się na przewozie młodzieży do szkół. Z racji ciągle narastającego niżu demograficznego uczniów jest coraz mniej. Większość z nich po osiągnięciu

pełnoletności zdobywa uprawnienia do prowadzenia samochodu osobowego, a po jego zakupie dojeżdża już codziennie samodzielnie do pracy. W ten sposób od lat komunikacja publiczna utraciła i nadal traci swoje znaczenie przy dojazdach do pracy. Posiadanie pojazdu na terenach wiejskich staje się w praktyce warunkiem uzyskania zatrudnienia – posiadanie tzw. Mobilności i dyspozycyjności (praca na różne zmiany). Również wybór szkoły ponadpodstawowej uwarunkowany jest w głównej mierze nie aspiracjami zawodowymi tylko możliwością dojazdu. W wielu przypadkach uczniowie decydują się na zameldowanie w internacie, mimo, że odległość pomiędzy szkołą a domem nie przekracza 20-30km.

Dane przygotował

GŁÓWNY SPECJALISTA
w Wydziale Komunikacji, Transportu i Energetyki
[Podpis]
dr inż. Piotr Motek