

**UCHWAŁA NR XIV/106/2015
RADY GMINY SULĘCZYNO**

z dnia 23 grudnia 2015 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Sulęczyno na lata 2015-2025”

Na podstawie art.18 ust.2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tj.Dz.U. z 2015 r., poz.1515) w związku z art.9 ust.2 i ust.3, art.12 ust.1 i 2, art.13 ust.3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 roku, Nr 5, poz.13, Nr 228, poz.1368, z 2014 roku, poz.423, poz.915 oraz z 2015 roku, poz.390 i poz.1045) Rada Gminy Sulęczyno uchwała, co następuje:

§ 1. Przyjmuje „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Sulęczyno na lata 2015-2025” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Sulęczyno.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

Przewodniczący Rady Gminy
Sulęczyno

KAZIMIERZ GLINIECKI



**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY SULĘCZYNO
NA LATA 2015 - 2025**

Sulęczyno 14.12.2015

1	Wstęp	4
1.1	Streszczenie dokumentu	4
1.2	Czym jest Plan Transportowy	5
1.2.1	Organizowanie publicznego transportu zbiorowego	5
1.2.2	Koncepcja zrównoważonego rozwoju	7
1.2.3	Plan Transportowy jako element procesu zarządzania	8
1.3	Metodologia tworzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju	9
1.3.1	Podstawy prawne	9
1.3.2	Struktura Planu Transportowego	11
1.3.3	Okres planowania i ewaluacja Planu	12
1.4	Cel opracowania Planu Transportowego	13
1.5	Wizja transportu publicznego	14
1.6	Dokumenty źródłowe	14
1.6.1	Prawodawstwo Unii Europejskiej	15
1.6.2	Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym	16
1.6.3	Dokumenty Województwa Pomorskiego	17
1.6.4	Inne plany, strategie i opracowania	17
1.7	Definicje i określenia	18
1.8	Harmonizacja Planu Transportowego w odniesieniu do dokumentów strategicznych i planów w zakresie organizowania transportu publicznego wyższego szczebla	20
1.8.1	Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce	20
1.8.2	Plany i strategie regionalne	22
1.9	Ocena oddziaływania na środowisko	26
1.10	Konsultacje społeczne	27
2	Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	30
2.1	Przesłanki formalne i merytoryczne	31
2.1.1	Mobilność we współczesnym społeczeństwie	33
2.2	Charakterystyka obszaru objętego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	34
2.2.1	Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne	34
2.2.2	Demografia	37
2.2.3	Czynniki społeczne	41
2.2.4	Ochrona środowiska	45
2.3	Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej	51
3	Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.	54
3.1	Charakterystyka istniejącej sieci	54
3.1.1	Transport kolejowy	55
3.1.2	Transport drogowy	56
3.1.3	Inne formy komunikacji	59
3.2	Charakterystyka planowanej sieci	60
3.2.1	Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Wojewódzkiego	61
3.2.2	Cele i środki polityki transportowej Gminy	63
3.2.3	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej	65
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	66
4.1	Struktura podróży	67
4.1.1	Motywacje podróży	68
4.2	Prognoza popytu	70
4.3	Prognoza podaży	72
5	Finansowanie usług przewozowych	73
5.1	Źródła i formy finansowania usług	73
5.2	Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych	75

6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	76
6.1	Obecny podział zadań przewozowych	76
6.2	Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju	76
6.3	Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych	77
6.4	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi	78
7	Zasady organizacji rynku przewozów	79
7.1	Zadania Organizatora	79
7.2	Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego	82
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	85
8.1	Obecny standard usług.	85
8.2	Pożądany standard usług, planowana oferta	85
8.2.1	Planowane kierunki kształtowania oferty przewozowej	86
8.2.2	Aspekt ochrony środowiska	86
8.2.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	87
8.2.4	Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	87
8.2.5	Polityka kształtowania systemu taryfowego	88
8.2.6	Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów	89
8.2.7	Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń	89
8.2.8	Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej	89
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej	90
9.1	System informacji statycznej	90
9.2	System informacji w mediach elektronicznych	91
9.3	Innowacje	92
10	Weryfikacja i aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	93
11	Spisy	94
11.1	Spis rysunków	94
11.2	Spis tabel	95
12	Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	96

1 Wstęp

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)^[1] wprowadziła zasadniczą zmianę dotychczasowego sposobu funkcjonowania i organizowania przewozów transportem publicznym, poprzez wskazanie organizatorów, jednostki samorządu terytorialnego, właściwe ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów i obligując je do podjęcia, w wielu przypadkach nowych dla nich zadań w sferze usług publicznych zbiorowej komunikacji pasażerskiej, w sposób planowy, zharmonizowany przestrzennie i zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Racjonalizm ekonomiczny wprowadzonych zmian polega przede wszystkim na wprowadzeniu zasad regulowanej konkurencji w sposób zapewniający przejrzystość i efektywność usług publicznych oraz zapewnienie odpowiednich warunków ich funkcjonowania.

1.1 Streszczenie dokumentu

Wprowadzające rozdziały Planu Transportowego, powstałego na zlecenie Gminy Sulęcyno, definiują jego rolę, podstawy formalne opracowania, funkcje które spełnia oraz przytaczają definicje stosowanej w dalszej części terminologii, określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i innych powiązanych dokumentach. Przedstawione są także podstawowe materiały źródłowe wykorzystywane w opracowaniu przedmiotowego Planu.

Właściwy Plan Transportowy pod względem merytorycznym można podzielić na dwie części:

- diagnostyczną, w której prezentowana jest charakterystyka obszaru objętego Planem, uwarunkowania wynikające z nadrzędnych planów i strategii, związane z lokalizacją geograficzną i w przestrzeni komunikacyjnej oraz z istniejącą infrastrukturą transportową. Analizowane są kwestie demograficzne, społeczno-gospodarcze, sieć komunikacyjna, oddziaływanie na środowisko naturalne oraz przeprowadzana jest ocena potrzeb i preferencji przewozowych.
- planistyczną, gdzie projektowane są mechanizmy finansowania rozwoju transportu, planowana jest oferta przewozowa, definiowany jest pożądaný standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów, systemu informacji pasażerskiej oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego i sposoby monitorowania tego rozwoju.

Ostatnim, obligatoryjnym elementem opracowania jest graficzna prezentacja planowanej sieci komunikacyjnej dla obszaru objętego „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęcyno na lata 2015 - 2025”

¹ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16.10.2010, Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.,

1.2 Czym jest Plan Transportowy

Plan Transportowy, a w pełnej formie „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” jest aktem prawa miejscowego, który może zostać uchwalany, dla obszaru swojej właściwości, przez jednostkę samorządu terytorialnego.

Pojęcie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, wprowadzone zostało do przestrzeni polskiego systemu prawnego Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)^[2]. Jego formalny kształt określiło Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 opublikowane w Dz. U. 2011 Nr 117 poz. 684.^[3]

Przedmiotowy plan, określane także dalej jako Plan Transportowy, jest elementem procesu organizowania publicznego transportu zbiorowego przez jednostkę samorządu terytorialnego na obszarze jej właściwości. Z jednej strony Plan odnosi się do aspektu prognozowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym jednocześnie mając na celu zapewnienie jego zrównoważonego rozwoju.

1.2.1 Organizowanie publicznego transportu zbiorowego

W polskiej doktrynie państwowej, unormowanej nadrzędnym aktem jakim jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, z dnia 17. października 1997, opublikowana w Dz.U. 1997; nr 78; poz. 487 w artykule 15 ust 1, wprowadzona została fundamentalna zasada ustrojowa, że „ustrój terytorialny Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia decentralizację władzy publicznej”. W wyniku przeprowadzonych w latach z lat 1990-1998 reform decentralizacyjnych ukonstytuował się w obecnej formie samorząd terytorialny, z jego misją – zaspokajania potrzeb wspólnoty.

Jednostki samorządu terytorialnego jako podmioty, na które delegowano uprawnienia w sferze realizacji zadań publicznych, odpowiadają za świadczenie usług publicznych w zakresie zdefiniowanym przez ustawy kompetencyjne. Na poziomie gminy, w Ustawie o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95 ^[4] powyższe zadanie ujęte zostało w treści art. 7 ust 1: „ zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy”, które w szczególności obejmują zagadnienia organizowania lokalnego transportu zbiorowego (art. 7 ust 1 pkt 4).

Analogiczne prerogatywy zawierają też ustawy: o samorządzie powiatowym z 5 czerwca 1988 r. Dz. U. 1998 Nr 91 poz. 578 ^[5]; Art. 4. 1. Powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym w zakresie (pkt 6) transportu zbiorowego i dróg publicznych; oraz Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r. Dz. U. 1998 Nr 91 poz. 576 ^[6]; Art. 14. 1. Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie (pkt. 10) transportu zbiorowego i dróg publicznych.

² Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16.10.2010, Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.,

³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25.05.2011, Dz. U. 2011 Nr 117 poz. 684

⁴ Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95

⁵ Ustawa o samorządzie powiatowym z 5 czerwca 1988 r. Dz. U. 1998 Nr 91 poz. 578

⁶ Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r. Dz. U. 1998 Nr 91 poz. 576

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

- gmina:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;
- związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
- związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;
- minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

1.2.2 Koncepcja zrównoważonego rozwoju

Drugim, z postulowanych atrybutów Planu Transportowego jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju dla publicznego transportu zbiorowego. Geneza planów i polityk, zrównoważonego rozwoju sięga lat 80 ubiegłego wieku, a jednym z najbardziej znanych dokumentów był raport z 1987 roku przygotowany przez Światową Komisję ds. Ochrony Środowiska i Rozwoju, określaną również mianem raportu Brundtland [7].

Zasada zrównoważonego rozwoju znalazła swe odzwierciedlenie w art. 5 Konstytucji R.P. w treści zapisu iż „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Precyzyjniejszą definicję zasady zrównoważonego rozwoju wprowadziła Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627^[8], gdzie w art. 3 pkt 50 umieszczono zapis [mówiąc] o „zrównoważonym rozwoju – rozumie się przez to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.”

W kontekście organizacji i zarządzania systemami transportu rozwinięcie definicji zrównoważenia oprócz można na formule przyjętej przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu OECD z 2004 roku [9] System zrównoważonego transportu jest to system, który:

- umożliwia spełnienie podstawowej potrzeby dostępu do systemu transportowego przez jednostki i społeczeństwa w sposób bezpieczny i spójny z potrzebami zdrowia ludzkiego i ekosystemów oraz odpowiada wymogom wartości kapitałowych w obrębie danego pokolenia i w skali międzypokoleniowej,
- jest przystępny cenowo, skutecznie funkcjonuje, oferuje wybór środków transportu oraz wspiera prężnie rozwijającą się gospodarkę,
- ogranicza emisje i odpady z uwzględnieniem możliwości planety do ich absorpcji, minimalizuje zużycie zasobów nieodnawialnych, ogranicza konsumpcję zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia, przetwarza i wtórnie wykorzystuje ich komponenty oraz minimalizuje wykorzystanie gruntów, a także ogranicza natężenie hałasu. [10]

Postulat zrównoważonego rozwoju dla systemów publicznego transportu zbiorowego oznacza więc działania zapewniające zachowanie równowagi pomiędzy aspektami społecznymi i gospodarczymi a wymaganiami ochrony środowiska naturalnego. Rozwijając powyższą myśl, transport zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju wiąże się ze spełnieniem trzech postulatów:

- nie może zagrażać długoterminowej równowadze ekologicznej;
- zaspakaja podstawowe potrzeby związane z mobilnością, takie jak dojazd do pracy oraz dostęp do usług prywatnych i publicznych;
- spełnia zasadę równości między- i wewnątrzpokoleniowej, która nie oznacza równości wyników a jedynie równy dostęp do określonego minimalnego poziomu mobilności.

⁷ Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future

⁸ ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627

⁹ ECMT (2004), *Assessment and Decision Making for Sustainable Transport*, OECD Publishing, Paris. www.oecd.org

¹⁰ Zrównoważony transport na poziomie regionalnym jako przedmiot pomiaru wskaźnikowego, Barosz Bartniczak, Zeszyty naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice 2013 str. 12

Warunki te najlepiej zapewnia transport zbiorowy, który nie tylko bardziej odpowiada na wyzwania sfery środowiskowej i społecznej zrównoważonego rozwoju, ale także może być bardziej zrównoważony ekonomicznie niż transport indywidualny [¹¹]

Zrównoważony transport musi odzwierciedlać w równomiernym stopniu zróżnicowane cele gospodarcze, społeczne i środowiskowe, musi się charakteryzować następującymi cechami:

- jego funkcjonowanie musi się przyczyniać do poprawy stanu zdrowia społeczeństwa i podnoszenia poziomu życia;
- musi być preferowana komunikacja zbiorowa;
- muszą być uwzględniane potrzeby pieszych uczestników ruchu, a także rowerzystów;
- na etapie tworzenia strategii, planów, polityki transportowej ważną rolę powinny odgrywać lokalne społeczności;
- ceny energii w transporcie muszą uwzględniać wszystkie koszty (w tym koszty zewnętrzne), co będzie powodować racjonalne decyzje inwestycyjne;
- planując przebieg sieci transportowych należy uwzględniać występowanie obszarów przyrodniczo cennych. [¹²]

Sama Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym także w zbiorze definicji określa zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego, jako proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

1.2.3 Plan Transportowy jako element procesu zarządzania

W treści ustawy z o publicznym transporcie zbiorowym dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z ze zm. ustawodawca powierza w art. 8. organizatorowi do wykonania zadania:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Dostrzegając ponadto dyspozycje wynikające z treści art. 43.1 mówiące o ocenie i kontroli podejmowanych działań, w szczególności w pkt 5:

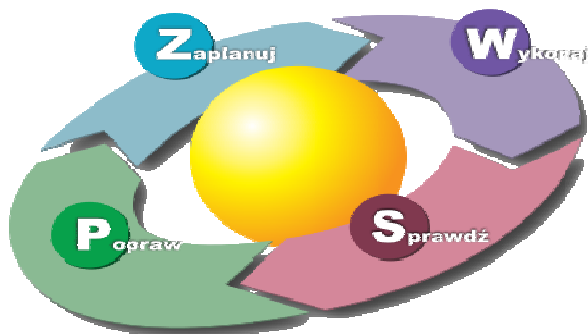
- „analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”

uwidacznia się wpisane w treść ustawy założenie, że definiuje ona klasyczny cykl Deminga P-D-C-A znany z teorii jakości i zarządzania, a nawiązujący do filozofii Kaizen, ustawicznego polepszania, poprawiania procesu zarządzania i produkcji na wszystkich jego szczeblach. Przedsiębiorstwa funkcjonujące na konkurencyjnym rynku, chcące się na nim utrzymać, wśród wszechobecnej rywalizacji, ciągłego rozwoju i postępujących nowoczesnych technologii dawno dostrzegły konieczność poszukiwania oraz wdrażania skutecznych metod także w procesie zarządzania. Obecnie jednym z najpowszechniej stosowanych rozwiązań, wykorzystujących **podejście procesowe**, jest jeden z wariantów cyklu PDCA. Ustawa o

¹¹ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika , Kraków 2015 str. 28

¹² Ibid. str. 12

publicznym transporcie zbiorowym planuje i wdraża do praktyki zarządzania transportem pasażerskim mechanizm ciągłego doskonalenia i poprawiania jakości świadczonych usług publicznych przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i poszanowaniu środowiska naturalnego.



Rys. 1 Schemat cyklu Deminga P-D-C-A
Plan-Do-Check-Act
Zaplanuj-Wykonaj-Sprawdź-Popraw

źródło <https://pl.wikipedia.org/wiki/PDCAcycle-PL>

1.3 Metodologia tworzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

1.3.1 Podstawy prawne

U formalno-prawnych podstaw tworzenia planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego legły zapisy rozdziału drugiego Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W szczególności Art. 9.1.: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje .. gmina..” W dalszej części tego rozdziału określone zostają podmioty odpowiedzialne lub upoważnione do opracowania Planu, sposób jego publikacji określona jego minimalna forma i zakres merytoryczny. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z 15.05.2009, str. 5)¹³] oraz odnosi się i stosuje się z uwzględnieniem przepisów,:

- 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 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1),

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego

- rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.),
- rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim Dz. Urz. UE L 4 z 08.01.1998, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 3;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich, kabotaż morski, Dz. Urz. WE L 364 z 12.12.1992, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2 ;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żegluga śródlądową w Państwie Członkowskim Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 345;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 306
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88;
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1.

Pozostali organizatorzy, poza szczeblem krajowym – „minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, oraz wojewódzkim – „w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich”, mają już tylko fakultatywny obowiązek opracowania planu transportowego: musi zachodzić koincydencja dwóch warunków:

- zamiar organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej -
- oraz kryterium demograficzne, określone odpowiednio dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego i ich związków na poziomach:

- gmina:
 - licząca co najmniej 50.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie conajmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat:

- liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie na mocy Art. 9.2. także mogą, acz nie muszą opracowywać planów transportowych: „Plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców niż określona w ust. 1”. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w ustawie przewozy takie oznaczają „powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze”.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek staje się aktem prawa miejscowego, który jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla Organizatora Dzienniku Urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze Planu.

1.3.2 Struktura Planu Transportowego

Przyjęta struktura Planu Transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan Transportowy określa w szczególności:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem w szczególności:
 - lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
 - gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
 - zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych w tym:
 - źródła finansowania,
 - formy finansowania;
 - rentowność linii komunikacyjnych;

- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym;
- zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
 - ochrony środowiska naturalnego,
 - dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
 - dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:
 - godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
 - obowiązujących opłat za przejazd,
 - obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
 - węzłów przesiadkowych,
 - koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
 - regulaminów przewozu osób;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu Planu Transportowego należy uwzględnić elementy infrastruktury komunikacyjnej:

- stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia wynikające z:
 - Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju,
 - Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa,
 - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy,
 - Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego;

1.3.3 Okres planowania i ewaluacja Planu

Opracowywany Plan Transportowy dla Gminy Sulęcyno, jest pierwszym dokumentem planistycznym w tym zakresie. Wskazówki dotyczące oczekiwanych kierunków rozwoju ujęte zostały w dokumentach strategicznych Gminy, w szczególności Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sulęcyno [¹⁴] i jego aktualizacji z 2010 roku.[¹⁵]. Plany powyższe

¹⁴ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Sulęcyno, Gdańsk, wrzesień 2002

¹⁵ zmiana/aktualizacja Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sulęcyno, Sulęcyno 2010

odnoszą się głównie do aspektu infrastruktury komunikacyjnej postulując szersze skomunikowanie obszarów nowo zasiedlanych w wyniku przestrzennego rozwoju Gminy: „istniejący układ komunikacji publicznej powinien się zwiększać wraz z przestrzennym rozwojem Gminy, zwłaszcza większe tereny inwestycyjne powinny mieć dogodnie połączenie z komunikacją publiczną”. Bazując na doświadczeniach w podobnych, już funkcjonujących rozwiązaniach, uwidacznia się zależność okresu planowania od rodzaju transportu publicznego objętego planem (inwestycje infrastrukturalne np. kolejowe, tramwaje, metro wymagają dłuższej perspektywy planistycznej 10-15 letniej i większej) oraz sposobu kontraktowania usług - dla gmin, w których występuje tylko komunikacja autobusowa i ewentualnie trolejbusowa można przyjąć 5-10-letni okres planowania – zbliżony do zakładanego okresu eksploatacji środków transportu. W przedmiotowym Planie, który nie przewiduje inwestycji z długim horyzontem czasowym realizacji, przyjęty został dziesięcioletni okres projektowania. Niezależnie od tego, ograniczony zbiór danych wejściowych służących do opracowań, implikuje potrzebę weryfikacji i ewentualnych korekt Planu w krótszych, 2-3 letnich okresach. Nie wyklucza to także możliwości korekt i modyfikacji Planu Transportowego w miarę zaistniałych innych potrzeb, w dowolnym momencie czasu, gdy decyzja taka zostanie podjęta przez Organizatora.

1.4 Cel opracowania Planu Transportowego

W chwili obecnej na terenie Gminy Sulęcyno funkcjonuje publiczny transport zbiorowy, za którego organizację odpowiada niezależny operator komercyjny, obsługujący głównie dowozy dzieci i młodzieży do szkół. Jako podstawowy cel opracowania niniejszego Planu Transportowego należy przyjąć zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju uwzględniający rozszerzenie oferty przewozowej na kolejne grupy pasażerów, tak aby transport ten mógł stać się rzeczywistą alternatywą dla transportu indywidualnego. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego Planem Transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska. Założona perspektywa czasowa dla osiągnięcia planowanych celów daje szansę na podjęcie działań nakierowanych na modyfikację i racjonalizację obecnych preferencji komunikacyjnych, skłaniając większą liczbę potencjalnych pasażerów do skorzystania z komunikacji zbiorowej, ograniczając tym samym negatywne wpływy niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej. Tak sformułowany cel nadrzędny Planu Transportowego może być osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych:

- dostosowanie ilości i jakości świadczonych przez transport zbiorowy usług do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;
- stworzenie realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym przez zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego - integracja systemu transportowego w układzie intermodalnym i terytorialnym;
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i warunki życia;
- Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu;
- zapewnienie efektywności ekonomicznej i finansowej przyjmowanych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej - instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów;

- Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego.

1.5 Wizja transportu publicznego

Podstawą planowania transportu w Polsce, jako kraju należącego do Unii Europejskiej, powinno być z jednej strony przekonanie o istotnym znaczeniu mobilności dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszarów zurbanizowanych, z drugiej strony świadomość jej negatywnych następstw w postaci kongestii, wypadków komunikacyjnych i szkód środowiskowych. Od początku integracji europejskiej zdawano sobie sprawę ze związku pomiędzy rynkiem wewnętrznym a transportem. We wczesnym okresie prognozowania, Biała Księga Komisji o „przyszłym rozwoju wspólnej polityki transportowej” z 1992 roku i następujących kolejno dokumentach z 1993 Biała Księga dot. Wzrostu, Konkurencyjności i Zatrudnienia i kolejnej edycji z 2001 Biała Księga: Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010r. : czas wyborów; niezmiennie wskazywano na transport jako zasadniczy element funkcjonowania nowoczesnych gospodarek, który musi stawić czoła ciągłym sprzecznościom pomiędzy społecznością wymagającą ciągle większej mobilności i opinią publiczną, która coraz gorzej znosi ciągle opóźnienia i przeciętną jakość świadczeń, jakie oferują niektóre usługi [¹⁶]. Transport stanowi fundament każdej gospodarki, ponieważ leży u podstaw łańcucha dostaw. Transport ma również kluczowe znaczenie dla wysokiej jakości życia, ułatwiania dostępu do miejsc i zbliżania ludzi do siebie.

Wizją transportu publicznego na obszarze Gminy Sulęcyno jest organizacja, funkcjonowanie i rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, zapewniający jednocześnie dostęp do usług osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej. Organizowany system publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając aspekt ekonomiczny i potrzeby społeczne powinien zaspakajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców gminy, przeciwdziałając powstawaniu obszarów komunikacyjnego wykluczenia.

1.6 Dokumenty źródłowe

Przy opracowywaniu Planu Transportowego korzystano z zapisów aktów prawnych zawartych w prawodawstwie Unii Europejskiej, w tym Dyrektyw i Rozporządzeń, których część została przedstawiona w rozdziale traktującym o podstawach prawnych, oraz uregulowaniach prawnych krajowych, zgodnie z zamieszczonym poniżej wykazem. Dodatkowe materiały uzupełniające zaczerpnięte zostały z krajowych, wojewódzkich i powiatowych planów, strategii rozwoju, opracowań branżowych z zakresu transportu, ochrony środowiska, rynku pracy, dokumentach i informacjach uzyskanych z Urzędu Gminy Sulęcyno oraz dostępnych w bazach danych i stron internetowych GUS, Sejmu, Ministerstw, oraz innych urzędów i instytucji. Część z wymienionych dokumentów, przywołana została w treści opracowywanego Planu, wskazując na zgodność ich zapisów z projektowanymi rozwiązaniami. Przepisy prawne, oraz inne materiały pomocnicze oraz strony internetowe zestawione zostały według legislatury i wagi dla przedmiotu opracowania.

¹⁶ Biała Księga Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010r. : czas wyborów, Bruksela, 12/09/2001-10-08 COM(2001) 370

1.6.1 Prawodawstwo Unii Europejskiej

- rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1),
- rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.),
- rozporządzenie Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim Dz. Urz. UE L 4 z 08.01.1998, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 3;
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich, kabotaż morski, Dz. Urz. WE L 364 z 12.12.1992, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2 ;
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 345;
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 306
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88;
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1.
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego
- Komunikat Komisji Europejskiej w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (2014/C 92/01)
- Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.3.2011 KOM(2011)144
- Zielona Księga, w kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela, dnia 25.9.2007 KOM(2007)
- Komunikat Komisji Europejskiej, EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Bruksela, 3.3.2010 KOM(2010)

1.6.2 Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. o Prawo przewozowe Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447,
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym Dz.U. 1990 Nr 16 poz. 95
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym Dz.U. 1998 Nr 91 poz. 578
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty Dz.U. 1991 Nr 95 poz. 425
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego Dz. U. z 2012 r. poz. 1138
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, 1238
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym Dz. U. z 2012 r. poz. 1151
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego Dz. U. 2011 nr 86 poz. 473;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie wysokości opłat za wydawanie dokumentów związanych z wykonywaniem transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów Dz. U. 2011 nr 40 poz. 205
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy Dz. U. 2012 poz. 451
- Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020
- Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Dz. U. z 2012 r. poz. 252

1.6.3 Dokumenty Województwa Pomorskiego

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Załącznik do uchwały nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze, Załącznik o uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013r.
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 roku
- Raport o Stanie Środowiska w Województwie pomorskim w 2014 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku, 2015

1.6.4 Inne plany, strategie i opracowania

- Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, Załącznik do Uchwały Nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 , Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005
- Prognozy Rozwoju Transportu w Polsce do roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, 2010
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 2013
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 2010
- Wizja Struktury Transportu oraz Rozwoju Sieci Transportowych do roku 2033, KPZK, Z.Taylor, 2008
- Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Gdańsk, 2015
- Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem (aktualizacja opracowania, monitoring zmian)”, Urząd Marszałkowski Woj. Pomorskiego, 2015
- EU Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2014, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2014,
- Assessment & Decision Making for Sustainable Transport, ECMT OECD, Brussels, 2004
- Strategia Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Kartuskiego 2006 – 2015, Kartuzy 2006
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kartuskiego na lata 2015 – 2018 z perspektywą na lata 2019 – 2022, Starostwo Powiatowe w Kartuzach 2014
- Strategia rozwoju Gminy Sulęcyno do 2015 roku, Sulęcyno, 2000
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sulęcyno, 2002
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sulęcyno – zmiana/aktualizacja 2010
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sulęcyno na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 - 2021

1.7 Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne i literaturę branżową i oznaczają:

elementy systemu transportu -

tabor – środki transportu plus siła trakcyjna,

infrastruktura techniczna – drogi, szlaki kolejowe, kanały żeglugowe, dworce, lotniska, porty, system zarządzania – instytucje, kadry, system organizacyjny;

gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;

komunikacja regionalna – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, nie będące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi;

linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:

sieci dróg publicznych albo

liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo

akwenach morskich lub wodach śródlądowych

– wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

mobilność – ruchliwość, zdolność do zmiany miejsca, w kontekście zachowań transportowych – oznacza warunki związane z możliwością podróżowania, takie jak średnia prędkość, straty czasu, zatłoczenia i dostępności do innych rodzajów podróżowania;

operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;

podmiot wewnętrzny – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;

podróże obowiązkowe – podróże realizowane regularnie, związane z codziennymi obowiązkami;

- powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz 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; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- przystanek komunikacyjny** – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- strategia rozwoju transportu** – zbiór programów i działań rozwojowych dla obszaru, na którym funkcjonuje analizowany system transportu;
- struktura transportu (funkcjonalna)** – transport międzynarodowy, transport krajowy, transport regionalny, transport lokalny (metropolitalny, powiatowy, miejski, gminny), transport zakładowy;
- struktura transportu (gałęziowa)** – transport drogowy, transport kolejowy, transport lotniczy, transport wodny: śródlądowy i morski; transport przesyłowy: rurociągowy i taśmowy; transport bliski;
- system transportu** – szeroko pojęty proces przemieszczania osób, ładunków, informacji i energii, za pomocą niezbędnych kapitałów, środków i dróg;
- transport** – zbiór wydzielonych pod względem technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym czynności, których celem jest przemieszczanie ładunków i osób;
- zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- zintegrowany system transportu** – uporządkowany i zespolony system transportu według określonych reguł np. w celu integracji transportu pasażerskiego w ramach różnych struktur transportu;
- zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- zrównoważony rozwój** – proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom.

1.8 Harmonizacja Planu Transportowego w odniesieniu do dokumentów strategicznych i planów w zakresie organizowania transportu publicznego wyższego szczebla

Specyfika planowania, w tym zobowiązanie wynikające z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wymaga aby opracowywany Plan, był zgodny z obowiązującymi aktami prawnymi na poziomie krajowym i międzynarodowym i poprzez postawione cele i działania realizował założenia dokumentów strategicznych opracowanych na wyższym poziomie tzn. regionu i kraju.

1.8.1 Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Zastępująca Strategię Lizbońską Strategia „Europa 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną [¹⁷];
- W ramach ostatniego z wymienionych działań, Strategia przewiduje osiągnięcie celu „20/20/20” w zakresie klimatu i energii:
 - zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w porównaniu do 1990 r.,
 - zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii oraz
 - zwiększenie efektywności energetycznej o 20% .

Osiągnięcie tak postawionych zadań w zakresie transportu, w tym transportu pasażerskiego, odnosi się przede wszystkim do zmniejszenia ilości emitowanych do atmosfery gazów cieplarnianych. Zaplanowane przez Komisję Europejską działania, które mają posłużyć do osiągnięcia tego celu zostały zebrane w Białej Księdze Transportu z 2011 r. [¹⁸]. Wskazuje się w niej między innymi zalecenie do zmniejszenia o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r. i eliminację ich z miast do 2050 r., oraz zasadniczo wyeliminowanie w tym terminie ,w ośrodkach miejskich, negatywnego wpływu procesów logistycznych związanych z emisją CO2 do atmosfery.

Aby tak się stało, musi powstać spójna sieć transportowa, wsparcie ekologicznych form transportu, integracja gałęzi transportu oraz zmniejszenie koncentracji ruchu, obniżenie hałasu i obniżenie poziomu zanieczyszczeń, jakie powoduje on dla środowiska naturalnego. Istotną rolę w realizacji postawionych tak zamierzeń odgrywa organizacja publicznego transportu zbiorowego wynikająca między innymi z odpowiedniego zaplanowania, uwzględniającego zasady zrównoważonego rozwoju. Cele powyższe w zakresie budowy spójnego i efektywnego systemu komunikacji budowanego z poszanowaniem potrzeb minimalizacji negatywnych presji na środowisko zgodne są z celami ustanawianymi w ramach niniejszego Planu.

¹⁷ Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2010, COM (2010) 2020.

¹⁸ Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.3.2011 KOM(2011)144 str. 11

Gmina Sulęcyno jest w zakresie oddziaływania obszaru metropolitalnego Trójmiasta, dla którego w koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030 przewidywane są programy integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich. Polityka Przestrzennego Zagospodarowania Kraju będzie wspomagać integrację obszaru funkcjonalnego z jego rdzeniem poprzez działania o charakterze planistycznym oraz poprzez działania inwestycyjne na rzecz wzmocnienia powiązań funkcjonalnych wewnątrz obszaru funkcjonalnego, w tym poprawę dostępności transportowej. Pożądane jest stworzenie takich warunków do zarządzania przestrzenią w ramach obszarów funkcjonalnych, aby lokalizacja przedsiębiorstw w powiązanych sektorach, funkcji usługowych, przestrzeni publicznych następowała w sposób uporządkowany w określonych strefach, które ze sobą współpracują, co wyzwala synergię...

W wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego zostaną wyznaczone obszary funkcjonalne największych polskich miast wskazanych w KPZK 2030, opracowane plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju. Plany i strategie powinny uwzględniać przede wszystkim: koncepcję zrównoważonej mobilności w obrębie tych obszarów, .. Szczególne znaczenie będą miały działania służące poprawie dostępności transportowej wewnątrz obszarów funkcjonalnych, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy. Dzięki wprowadzeniu zintegrowanych planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wdrożone zostaną zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów) [¹⁹]

Charakterystyka układu komunikacyjnego Województwa Pomorskiego z ulokowanym peryferyjnie ośrodkiem centralnym powoduje, że istotny obszar osadnictwa cechuje się dużymi i bardzo dużymi poziomami dostępności czasowej. Z tego też względu dla obszaru objętego opracowaniem zastosowanie ma cel 3.1.4. koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju - Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast. Rozbudowa infrastruktury transportowej umożliwi oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na inne ośrodki, co ma duże znaczenie dla zwiększania konkurencyjności polskich regionów jako spójnych jednostek terytorialnych. Dla wykorzystania różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni niezbędne jest kształtowanie sieci transportowych i koordynowanie realizacji polityk sektorowych. Zostanie zrealizowany kompleksowy program działań na rzecz poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, wzmocnienia ośrodków subregionalnych, rozwijania naturalnego potencjału obszarów wiejskich. Dzięki przenikaniu zasobów z najważniejszych ośrodków wzrostu (miast wojewódzkich) do pozostałych terytoriów, w tym ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z największych polskich miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.[²⁰] - cel realizowany jest także w planowanych działaniach wynikających z przedmiotowego opracowania.

Analogiczną zbieżność celów strategicznych koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju z celami przyjmowanymi w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęcyno wskazać można w zakresie celu 3.2.2. - Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego i 3.2.3. - Utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego. Odnosząc się do polityki transportowej Państwa na lata 2006-2025 [²¹] w skazać można na zgodność opracowania, z różnymi poziomami spełnienia postulatów, ze wszystkimi szczegółowymi celami w nim wymienianymi:

¹⁹ koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030, Załącznik do uchwały nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (poz. 252) str. 80

²⁰ Ibid. str. 106

²¹ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005 str. 10

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki;
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego;
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego;
- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym;
- Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków;
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

1.8.2 Plany i strategie regionalne

1.8.2.1 Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego

W Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego wizją regionu w docelowym roku planowania 2020 roku jest region:

- trwałego wzrostu, w którym uruchamiane i wykorzystywane są zróżnicowane potencjały terytorialne dla wzmocnienia i równoważenia procesów rozwojowych;
- unikatowej pozycji, dzięki aktywności społeczeństwa obywatelskiego, silnemu kapitałowi społecznemu i intelektualnemu, racjonalnemu zarządzaniu zasobami środowiska, gospodarczemu wykorzystaniu potencjału morza oraz inteligentnym sieciami infrastrukturalnym i powszechnemu stosowaniu technologii ekoefektywnych.

Jednym z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 jest Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (RPO WP). Tematyczny zakres oraz logika interwencji RPO WP są zdeterminowane zapisami sześciu Regionalnych Programów Strategicznych (RPS) w tym w zakresie transportu (Mobilne Pomorze).

Zgodność Planu Transportowego dla obszaru Gminy Sulęcyno z celami Programu Strategicznego Województwa Pomorskiego występuje w zakresie:

Celu strategicznego 3. - Atrakcyjna przestrzeń

zapewnienie elementarnych warunków dla stabilnego, długofalowego i zrównoważonego rozwoju. stworzenie podstaw dla wysokiej mobilności mieszkańców, ... w oparciu o efektywnie funkcjonujące (inteligentne) sieci i systemy infrastrukturalne sprzyjające przestrzennemu równoważeniu procesów rozwojowych

poprzez

- pełne włączenie regionu w transeuropejskie sieci transportowe i energetyczne;
- wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego i znaczenia indywidualnej mobilności aktywnej;
- wzrost udziału transportu intermodalnego w przewozach towarowych;
- wzrost efektywności energetycznej i rozwój rozproszonej generacji.

Jako kluczowe dla procesu planowania wyróżnić cele operacyjne 3.1 - Sprawny system transportowy, wyzwanie strategiczne 5 - Dostępność transportowa, wybór strategiczny - Transport zbiorowy; dostępność peryferyjnych części regionu oraz kluczowych węzłów multimodalnych.

W efekcie tego działania oczekiwany jest:

- rozwinięty transport zbiorowy cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta;
- nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem;
- rozwinięte powiązania drogowe Trójmiasta z ośrodkami regionalnym i subregionalnymi położonymi najdalej od stolicy województwa, a także między miastami powiatowymi a ośrodkami gminnymi;
- węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu;
- mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Planowane obszary strategicznej interwencji Regionalnego Planu Operacyjnego dotyczą m.in. działań i priorytetów **P1.1 - Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego i P1.2 - Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja**, które w rozwinięciu szczegółowym są z jednej strony odpowiedzią na wyzwania związane z zatłoczeniem dróg, wysoką ceną paliw, niedostatkiem miejsc parkingowych w miastach i innymi niedogodnościami indywidualnej motoryzacji, a z drugiej strony wynikają z troski o osoby, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamożne). Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego oznacza:

- spójną, sprawnie działającą i bezpieczną liniową i węzłową infrastrukturę transportu zbiorowego;
- koordynację zarządzania transportem zbiorowym pozwalającą na pełne skomunikowanie transportu zbiorowego kolejowego z autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym;
- dopasowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb jego użytkowników (rozkład jazdy, systemy informacji pasażerskiej itp.);
- ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Jakość usług publicznego transportu zbiorowego jest istotnym czynnikiem przyczyniającym się do zwiększenia udziału liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego względem indywidualnego transportu samochodowego. W bezpośredni sposób przyczynia się to do wzrostu jego efektywności ekonomicznej, a przede wszystkim środowiskowej – poprzez zmniejszenie natężenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu indywidualnego. Działania podnoszące jakość transportu zbiorowego będą polegać na:

- zakupie lub modernizacji taboru regularnego transportu zbiorowego;
- rozwoju innowacyjnych systemów służących zarządzaniu ruchem ulicznym oraz transportem zbiorowym.

Zaprogramowanym przedsięwzięciom inwestycyjnym towarzyszyć powinny działania poprawiające efektywność zarządzania transportem zbiorowym, przejawiające się:

- skoordynowanymi działaniami organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie planowania rozwoju transportu, organizowania publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzania publicznym transportem zbiorowym;
- integracją systemową (taryfowo-biletową);
- prowadzeniem działań obejmujących promocję transportu zbiorowego i propagowanie indywidualnej mobilności aktywnej.

Kolejne działania programu Operacyjnego - **1.2.2. Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego** dotyczą:

- Projektów z zakresu telematiki, poprawiających funkcjonowanie transportu publicznego na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach;
- oraz w taborze:
 - systemy sygnalizacji akustycznej,
 - systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przez autobusy, trolejbusy, tramwaje (sygnalizacja akomodacyjna),
 - systemy dystrybucji i identyfikacji biletów,
 - systemy nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego,
 - systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy on-line,
 - systemy monitorowania bezpieczeństwa.

Dodatkowo wskazać można jeszcze na zbieżne z celami ustanawianymi niniejszym Planem Transportowym działania **1.2.3. Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej**

- integracja systemowa (taryfowo-biletowa);
- koordynacja rozkładów jazdy linii obsługiwanych przez poszczególnych organizatorów.

i działanie **1.2.4. Promocja transportu zbiorowego** - Kampanie informacyjne, promocyjne, edukacyjne.

1.8.2.2 Dokumenty powiatowe i gminne

W Strategii Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Kartuskiego na lata 2006 – 2015^[22] wizja rozwoju regionu powstała w nawiązaniu do wcześniejszych programów planistycznych Województwa Pomorskiego - Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013. Planowane działania w zakresie rozwoju transportu i komunikacji publicznej znalazły swoje odzwierciedlenie m.in. w celach **1.3 Poprawa dostępności powiatu** i w uszczegółowieniu **1.3.5. poprawa dostępności do środków transportu publicznego** co odpowiada wizji niniejszego Planu Transportowego.

Także Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sulęcyno ^[23] i jego aktualizacja z 2010 roku.^[24] identyfikuje cel planistyczny, w zakresie komunikacji publicznej wskazując na potrzebę ekspansji dostępności komunikacji publicznej na nowo zagospodarowywane tereny.

W idei opracowywania i uzgadniania Planu Transportowego przewiduje się hierarchiczną, zstępującą kolejność powstawania kolejnych dokumentów uchwalanych przez kolejne szczeble samorządów w systemie organizacji państwa. Dodatkowo, plany transportowe, które wykraczają poza obszar właściwości organizatora, uzgadniane są też w z sąsiadującym jednostkami samorządu terytorialnego. Art. 11. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym: w projekcie planu transportowego opracowanym przez: ... wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa - w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku Planu Transportowego dla Gminy Sulęcyno, pomimo krótkiego czasu pozostałego do przyjęcia Planu, wyznaczonej graniczną datą obowiązków notyfikacji, tak aby możliwe było organizowanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z regulacjami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z chwilą gdy przestanie obowiązywać obecny system organizacji transportu, brak jest najbliższego ogniwa w łańcuchu planowania. Zgodnie z Art. 13. ust. 6 w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu. Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał Rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Uchwalony jest także Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego, do którego zapisów stosuje się niniejsze opracowanie, natomiast Plan Transportowy dla Powiatu Kartuskiego wciąż jeszcze jest w fazie przygotowań. Brak Planu Transportowego wyższego szczebla nie wyklucza jednak dopuszczalności opracowania i nie ogranicza kompetencji jednostki samorządu szczebla niższego do opracowywania planów na obszarach jego właściwości. Nie spełnienie granicznych wielkości populacji na obszarze objętym planem lub decyzja właściwego organizatora o odstąpieniu od pisania planu transportowego, może doprowadzić do sytuacji, że plan ten nigdy nie zostanie opracowany. Jednocześnie, zgodnie z zapisami Ustawy wynikającymi z Art. 9.2 - gmina licząca mniej niż przytoczone limity, także może taki Plan opracować.

Podjęcie decyzji o rozpoczęciu prac nad Planem Transportowym dla Gminy Sulęcyno, jest obarczone ryzykiem konieczności jego przyszłej korekty z chwilą uchwalenia Planu Transportowego dla Powiatu Kartuskiego, jednakże poziom oczekiwanej ingerencji nie powinien być znaczący. Plan Transportowy dla Gminy Sulęcyno, uwzględniając czynniki zewnętrzne, skupia się na organizacji transportu wewnątrz Gminy i nie powinien kolidować z planami wyższego rzędu - plany wojewódzkie są w nim uwzględnione, nie przewiduje się także kolizji z planami Powiatu, gdy takie powstaną. Plan nie odnosi się do transportu ponadgminnego, nie przewiduje jego uzupełniania i np. zapewniania dodatkowych,

²² Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kartuskiego 2006 – 2015, Kartuzy 2006

²³ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Sulęcyno, Gdańsk, wrzesień 2002

²⁴ zmiana/aktualizacja Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sulęcyno, Sulęcyno 2010

redundantnych połączeń z innymi gminami oraz stolicą Powiatu (na wypadek nie uwzględnienia potrzeb przewozowych lub niedostatecznego ich spełnienia przez transport organizowany na szczeblu powiatowym). Wobec tego nie powinna wystąpić kolizja z planami organizacji komunikacji na szczeblu powiatu i konieczność modyfikacji już uchwalonego dokumentu. Przedstawiony w dniu 05.10.2015 roku do konsultacji społecznych Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kartuskiego potwierdza przyjęte powyżej założenia, skupiając się na skomunikowaniu gmin z siedzibą powiatu pozostawia komunikację wewnętrzną w gminach w gestii odpowiedzialnych za nią lokalnych samorządów.

1.9 Ocena oddziaływania na środowisko

Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [25] określiła dokumenty wymagające przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zgodnie z Art. 46. takiej oceny wymagają:

- koncepcje przestrzennego zagospodarowania kraju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planów zagospodarowania przestrzennego oraz strategii rozwoju regionalnego;
- polityki strategię, plany lub programy w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Nie ulega wątpliwości, że funkcjonowanie transportu zbiorowego wywołuje negatywny wpływ na środowisko. Ruch pojazdów transportu zbiorowego (szczególnie w komunikacji szynowej) powoduje zjawisko hałasu i wibracji, dodatkowo emitowane przez pojazdy samochodowe spaliny zanieczyszczają powietrze. Działania będące wynikiem realizacji Planu Transportowego ukierunkowane są na ograniczenia negatywnej presji wywieranej przez transport na środowisko naturalne poprzez zmniejszenie udziału komunikacji indywidualnej na rzecz zbiorowej oraz promowanie proekologicznych rozwiązań w transporcie zbiorowym. Realizacja powyższych postulatów powinna spowodować poprawę obecnego stanu i nie stanowi czynnika dodatkowo obciążającego.

Jednocześnie Plan Transportowy **nie przewiduje realizacji nowych elementów systemu transportowego**, które podlegałyby konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko – w wyniku realizacji Planu nie pojawią się nowe elementy systemu transportowego jak np. nowa linia kolejowa, tramwajowa lub droga, które są zaliczone do przedsięwzięć mogących znacząco wpływać na środowisko.

W świetle powyższych ustaleń, zasadnym jest więc odniesienie się do Art. 48 ust. 1 - organ opracowujący projekty dokumentów, może (po uzgodnieniu z właściwymi organami) odstąpić od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli uzna, że realizacja postanowień danego dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz dodatkowo w myśl Art. 48 ust. 2 odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w przypadku dokumentów, (...), może dotyczyć wyłącznie projektów dokumentów stanowiących niewielkie modyfikacje przyjętych już dokumentów lub **projektów dokumentów dotyczących obszarów w granicach jednej gminy**.

²⁵ Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

1.10 Konsultacje społeczne

Organ sporządzający projekt planu transportowego powinien zapewnić możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania tego planu na środowisko. Dla Planu Transportowego, bezpośrednio obowiązek ten wynika z Art. 10. ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym:

- Informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w 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.

Konsultacje społeczne pełnią szereg ważnych funkcji społecznych, a zwłaszcza funkcję:

- **informacyjną**, tj. dostarczają mieszkańcom wiedzy o zamiarach samorządu, zaś samorząd uzyskuje informacje o ocenie tych zamiarów przez mieszkańców;
- **partycypacyjną**, tj. umożliwienie szerokiego udziału mieszkańców w decyzjach władz oraz upowszechnianie mechanizmów oddziaływania na decyzje władz samorządowych;
- **identyfikacyjną** - wokół projektu tworzą się wyraźne grupy interesów związane z określonymi rozwiązaniami; mieszkańcy utożsamiają się z nimi; identyfikacja pozwala na prowadzenie komunikacji wokół określonych rozwiązań i podnosi skuteczność konsultacji;
- **kreatywną** - brak aprobaty dla proponowanego rozwiązania często skutkuje poszukiwaniem innych, alternatywnych rozwiązań; można więc powiedzieć, że konsultacje wywołują rozwiązania innowacyjne, wskazujące na inne ujęcie problemu, dla którego rozwiązania planuje się określone działania;
- **korygującą** - w wyniku konsultacji społecznych możliwe jest opracowanie nowych rozwiązań w realizacji polityki samorządu w zakresie rozwiązywanych spraw; korekta polityki umożliwi sprawniejszą realizację projektów dzięki uzyskaniu społecznej akceptacji dla tego rozwiązania;
- **organizacyjną** - polegającą na regulacji współdziałania różnych urzędów, instytucji, organizacji pozarządowych, grup nieformalnych w związku z dyskusją i podejmowaniem decyzji w ważnej kwestii społecznej;
- **edukacyjną** - obie strony konsultacji, tj. władza i obywatele, w toku procesu konsultacji wdrażają i upowszechniają zasady demokracji; zasady te mogą przechodzić na inne sfery życia publicznego;
- **prewencyjną** - konsultacje społeczne mogą chronić władze samorządowe przed popełnieniem błędu przy podejmowaniu ważnej z punktu widzenia życia społeczności lokalnej decyzji; mogą też zapobiegać konfliktom, które wybuchłyby tak czy inaczej, gdyby nie podjęto wcześniej społecznego dialogu. [²⁶]

Wobec braku ustawy bezpośrednio regulującej zasady prowadzenia konsultacji społecznych (luka powstała po uchynieniu w 1995 r. Ustawy o konsultacjach społecznych i referendum z

dnia 6 maja 1987 r.) subsydiarnie posiłkować można się postanowieniami wynikającymi z ustaw:

- ustawy o planowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. w zakresie konsultowania przez organ samorządu gminnego z mieszkańcami gminy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (art. 11 i 17);
- ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r. w zakresie obowiązku organów administracji publicznej konsultowania z organizacjami pożytku publicznego projektów aktów normatywnych dotyczących celów statutowych tych organizacji oraz

²⁶ Przeprowadzanie konsultacji społecznych w samorządzie, Instytut Rozwoju Regionalnego, Szczecin 2011 Str. 12

konsultowania z radami pożytku publicznego (utworzonymi przez jednostki samorządu terytorialnego) projektów aktów normatywnych dotyczących realizacji zadań publicznych (art. 5 ust. 2 pkt. 3 i 4);

- ustawy o pomocy społecznej z dnia 12 marca 2004 r. w zakresie obowiązku opracowywania i realizacji powiatowych i wojewódzkich strategii rozwiązywania problemów społecznych w oparciu o wyniki konsultacji przeprowadzonych odpowiednio z gminami z obszaru danego powiatu oraz powiatami z obszaru danego województwa (art. 19 pkt 1 i art. 21 pkt 1);
- ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy z dnia 20 kwietnia 2004 r. w zakresie obowiązku prowadzenia przez władze publiczne polityki rynku pracy we współpracy i na podstawie dialogu z partnerami społecznymi (art. 21);
- ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. w zakresie obowiązku konsultowania przez organy administracji rządowej z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi projekty programów rozwoju (art. 19a);
- ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. w zakresie obowiązku organów administracji publicznej konsultowania ze społeczeństwem dokumentów planistycznych (np. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy) oraz decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych zgody na realizację przedsięwzięcia. [²⁷]

Obok podstawowego celu jakim jest poinformowanie społeczności lokalnej o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu Transportowego, prezentacja określonych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz

stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych, działania konsultacyjne mają również umożliwić projektantom, inwestorom oraz organom wydającym decyzje administracyjne wybór optymalnego wariantu rozwiązania projektowego, uwzględniającego możliwie najwięcej postulatów zainteresowanych stron.

Zgodnie ze standardami Komisji Europejskiej, konsultacje powinny się charakteryzować

- właściwą, konkretną i rzeczową informacją;
- objęciem konsultacjami wszystkich grup docelowych (tzw. interesariuszy);
- prowadzeniem konsultacji za pośrednictwem środków komunikacji dostosowanych do celów konsultacji i oczekiwań ich uczestników;
- publikacją raportu opisującego wyniki konsultacji oraz sposób ich wykorzystania w trakcie przygotowania wersji planu do uchwalenia;

Cztery atrybuty prowadzenia konsultacji społecznych obejmują zasady:

- jawności;
- publicznego charakteru;
- równości;
- otwartości [²⁸].

²⁷ Ibid. Str. 15

²⁸ Współczesne Uwarunkowania Rozwoju Transportu w Regionie, Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach pod red. M. Michałowskiej, Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego K. Grzelak, O. Wyszomirski, Katowice 2013 str. 72

Niniejszy projekt planu transportowego zostanie ogłoszony w: Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu Gminy Sulęcyno, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Urzędu Gminy Sulęcyno, lokalnej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce fizycznego wyłożenia projektu Planu Transportowego Gminy Sulęcyno oraz formę, sposób i termin składania opinii dotyczących tegoż projektu.

Zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych opinie zostaną niezwłocznie rozpatrzone, a w przypadku uznania ich za zasadne – dokona się stosownych zmian w projekcie Planu Transportowego.

Sprawozdanie z konsultacji społecznych, opiniowania oraz uzgodnień Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęcyno na lata 2015 -2025.

I. Konsultacje społeczne

Działając na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13), Wójt Gminy Sulęcyno w dniu 03 listopada 2015 roku ogłosił rozpoczęcie procedury konsultacji społecznych Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęcyno na lata 2015 -2025 poprzez umieszczenie informacji o ich przebiegu, projektu Planu oraz formularza zgłaszania uwag na stronach internetowych: www.sulecyno.pl, bip.sulecyno.pl . Ponadto ogłoszenie o rozpoczęciu konsultacji Planu Transportowego zostało umieszczone w lokalnej prasie: „Kurier Kaszubski” oraz wywieszane na tablicy ogłoszeń. Został on również wyłożony do publicznego wglądu w budynku Urzędu Gminy w Sulęczynie, przy ul. Kaszubskiej 26, w pok. nr 13. Dokument dostępny był w godzinach pracy Urzędu oraz przez cały czas trwania konsultacji, projekt Planu transportowego dostępny był również do pobrania w wersji elektronicznej w Biuletynie Informacji Publicznej. Mieszkańcy i zainteresowane strony mogły składać uwagi i propozycje zmian do 25 listopada 2015 r. bezpośrednio w Urzędzie Gminy w Sulęczynie, lub przesyłając wypełniony formularz konsultacyjny drogą elektroniczną na adres e-mailowy: sekretariat@ug.sulecyno.pl, faksem na nr 58 685 63 98, bądź drogą korespondencyjną na adres: Urząd Gminy, ul. Kaszubska 26, 83-320 Sulęcyno. W trakcie trwania konsultacji nie wpłynęły żadne wnioski do przedstawionego projektu.

II. Opiniowanie

Projekt Planu transportowego nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, co oznacza że nie kwalifikuje się do przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynikającej z ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.). Projekt Planu transportowego został wysłany do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z wnioskiem o odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W dniu 16 listopada 2015 r. do Urzędu Gminy w Sulęczynie wpłynęła odpowiedź od RDOŚ w Gdańsku, który po przeanalizowaniu dokumentacji w sprawie stwierdził, iż na mocy obowiązujących ustaw przedmiotowy projekt nie jest dokumentem wymagającym uzgodnienia odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

III. Uzgodnienia

Zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, projekt Planu Transportowego powinien zostać uzgodniony z samorządami gmin sąsiadujących w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości. W związku z brakiem ingerencji sieci komunikacji publicznego transportu zbiorowego Gminy Sulęcyno projektowanej w ramach niniejszego Planu w obszary gmin sąsiadujących, nie wystąpiła potrzeba przeprowadzenia dodatkowych uzgodnień.

2 Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

Poniższy rozdział, otwierający część diagnostyczną opracowania, ustala listę czynników mających potencjalnie wpływ na zakres i finalny kształt Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęczyno, zawiera analizę zidentyfikowanych faktorów, kierunków i istotności ich oddziaływania.

Podjęte problemy wybrane zostały w oparciu o wytyczne wynikające z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

2.1 Przesłanki formalne i merytoryczne

W skali globalnej obserwowany jest renesans transportu publicznego będący w części odpowiedzią na wyzwania związane z dominacją indywidualnej motoryzacji, wiążącą się z zatłoczeniem, wysoką ceną paliw i niedostatkiem miejsc parkingowych w mieście. Wynika on też z rosnącej świadomości problemu wykluczenia transportowego i troski o osoby, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamożne, osoby pozbawione prawa jazdy).

Transport publiczny jest elementem polityki zrównoważonego rozwoju oraz podnoszenia poziomu życia i walki z wykluczeniem społecznym. Niestety, w warunkach wolnego rynku transport funkcjonuje dobrze tylko tam gdzie jest odpowiedni popyt na usługi transportowe. Dzieje się tak w obszarach dobrze rozwiniętych i gęsto zaludnionych, co sprawia, że transport publiczny funkcjonuje tam dobrze i zapewnia odpowiednią dostępność. To przekłada się na podtrzymywanie tego modelu rozwoju i dalszy popyt na usługi. Odwrotny mechanizm zachodzi w obszarach słabych, peryferyjnych, o niskim poziomie zaludnienia. Brak popytu podcina rację ekonomiczną funkcjonowania połączeń, a ich brak nie pomaga w przezwyciężeniu słabego potencjału gospodarczego. Antidotum, przeciwdziałającym tym negatywnym procesom może stać się właśnie wsparcie rozwoju transportu publicznego inicjowane i realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego.

Znaczenie transportu publicznego w priorytetach mieszkańców Gminy Sulęczyno, potwierdza wysoka, trzecia lokata, we wskazaniach głównych obszarów problemowych, wśród respondentów badań przeprowadzonych na potrzeby opracowania Aktualizacji Strategii Rozwoju Gminy. Komunikacja autobusowa pojawia się zaraz po zagadnieniach związanych z infrastrukturą drogową, także związaną z komunikacją.

pozycja	Wskazywana odpowiedź	% odpowiedzi
1	drogi	25,61
2	chodniki	19,51
3	komunikacja autobusowa	15,85
4	infrastruktura ochrony zdrowia	13,41
5	komunikacja kolejowa	7,32
6	infrastruktura edukacyjna	4,88
7	telefonizacja	3,66
8	sieć energetyczna	3,66
9	kanalizacja	2,44

Tab. 1 Priorytety problemów zgłaszanych do ujęcia w aktualizacji Strategii Rozwoju Gminy Sulęcyno
/Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Gminy Sulęcyno

W przytoczonych wynikach, znamienym jest też fakt, że wszystkie zagadnienia „okołokomunikacyjne” łącznie stanowią ponad 68 % wszystkich postulatów mieszkańców. Znajduje to odzwierciedlenie przyjętych głównych celach i kierunkach polityki transportowej Gminy Sulęcyno:

- konieczność rozbudowy i modernizacji infrastruktury służącej poprawie dostępności transportowej oraz wzmocnieniu konkurencyjności i spójności regionu, poprzez zmniejszenie czasu dostępności do obszaru centralnego Gminy oraz ośrodków regionalnych i ponadregionalnych;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie uciążliwości oraz szkodliwego oddziaływania na otoczenie;
- tworzenie warunków dla zwiększania poziomu inwestycji, promowanie zrównoważonego rozwoju i spójności przestrzennej.

W przywołanych materiałach przyjęto, że głównym celem polityki transportowej Gminy powinna być realizacja założeń strategii rozwoju poprzez tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się osób i towarów przy jednoczesnym zapewnieniu priorytetu dla transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego.

Dla osiągnięcia wyznaczonego celu wyznaczone zostały do realizacji cele szczegółowe, jak np.:

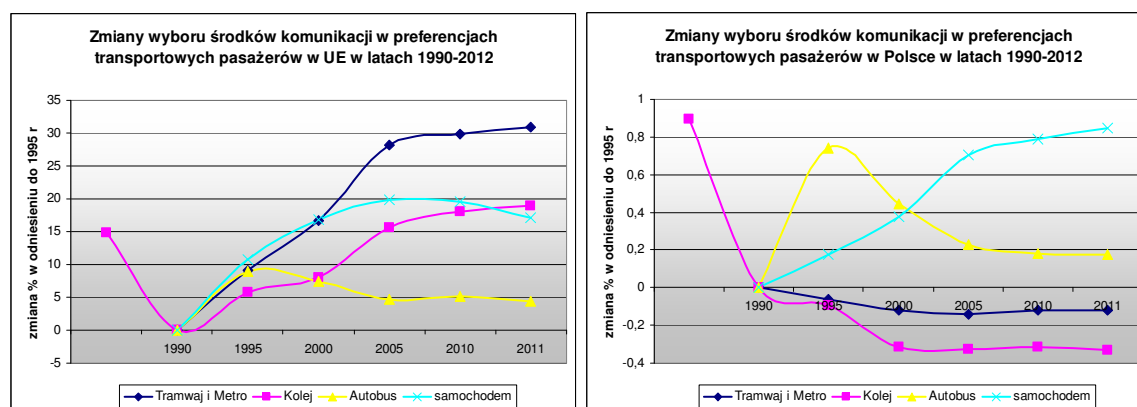
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscowościach Gminy;
- zmniejszanie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców;
- usprawnienie zarządzania drogami i transportem drogowym;
- poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym;
- rozbudowa i modernizacja dróg, ulic i chodników.

Odwołując się do diskutowanych szeroko w poprzednich rozdziałach zasad zrównoważonego rozwoju i dbając o zapewnienie racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy i promowanie tego ostatniego, nie można też zapominać o zagadnieniu ochrony środowiska.

2.1.1 Mobilność we współczesnym społeczeństwie

Istnieje oczywisty związek między liczbą ludności a liczbą generowanych podróży. Korelacja pomiędzy nimi wyrażana jest poprzez wskaźnik mobilności, czyli liczbę podróży mieszkańców danego obszaru w określonej jednostce czasu przypadającą na jednego mieszkańca. Mobilność mieszkańców różni się w zależności od rejonu, w jakim mieszkają, miejscowości, statusu społecznego, wieku i wielu innych czynników. Wzrost gospodarczy niemal automatycznie generuje większą skłonność do mobilności, mieszkańców (w krajach UE ruchliwość ta w latach 1970–1990 wzrastała średnio o 3,3% rocznie, co oznacza podwojenie w tym czasie pracy przewozowej wszystkich gałęzi transportu). Mobilność oceniana jest jako osiągnięcie cywilizacyjne współczesnych społeczeństw, jej ochrona i poszerzanie stanowią jeden z głównych priorytetów prowadzonej polityki transportowej Unii Europejskiej [²⁹][³⁰]. Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i obniżaniu bezrobocia. W wyniku zachodzących zmian w statusie ekonomicznym społeczeństwa polskiego obserwowany jest wzrost mobilności, realizowany głównie poprzez wzrost motoryzacji indywidualnej.



Rys. 2 Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat 1990 – 2012

Źródło : opracowanie własne na podstawie EU Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2014

Widoczna różnica pomiędzy zmianami w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców w całej Unii Europejskiej (UE-28) a lokalnymi preferencjami w Polsce wynika z wyboru jako pierwszego środka transportu samochodu prywatnego. Nasilenie zjawiska wystąpiło w wyniku ukształtowania się korzystnych czynników socjoekonomicznych - relatywnie malejących kosztów posiadania i użytkowania własnego samochodu, upowszechnieniu motoryzacji, rosnących oczekiwań w zakresie komfortu podróżowania nie korygowanych odpowiednimi motywacjami promującymi transport zbiorowy. Wśród czynników specyficznych, właściwych na etapie transformacji postakcesyjnej, tłumaczących proces szybkiego wzrostu liczby samochodów osobowych wymienić należy też prestiż i pozycję społeczną określaną przez posiadanie samochodu [³¹]. Od początku XXI w. liczba prywatnych samochodów w Polsce nieomal podwoiła się. Na koniec 2001 r. wynosiła 10,5 mln, na koniec 2013 r. znacząco przekroczyła 19 mln. W tym samym czasie liczba użytkowników transportu zbiorowego zmniejszyła się o prawie 40 procent pomimo, że w dalszym

²⁹ Biała Księga Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, KOM(2011) 144, 2011

³⁰ Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela; 25.9.2007

³¹ Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji, T. Komornicki IGIPZ PAN Warszawa, 2011

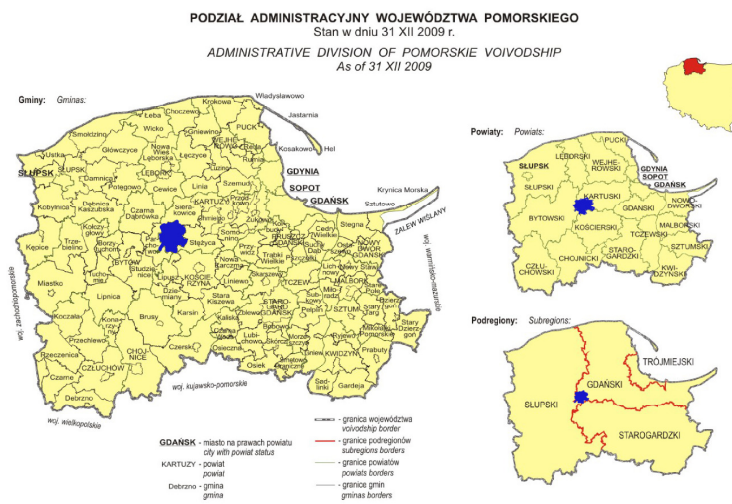


Rys. 3 Położenie Fizyczno-geograficzne Gminy Sulęcyno
// Źródło: Opracowanie własne na podkładzie z www.wikipedia.pl

W układzie administracyjnym, Gmina Sulęcyno położona jest w środkowej części Województwa Pomorskiego, w południowo – zachodniej części Powiatu Kartuskiego, nad rzeką Słupią. Od północy graniczy z Gminą Sierakowice, od wschodu z Gminą Stężycza, od południa z Gminą Kościerzyna i Lipusz (Powiat Kościerski), a od zachodu z Gminą Parchowo (Powiat Bytowski).

W skład Gminy Sulęcyno, o łącznej powierzchni 13 105 ha, wchodzi 11 obrębów wiejskich:

- Borek 586 ha
- Bukowa Góra 274 ha
- Kistowo 1170 ha
- Kłodno 1011 ha
- Mściszewice 1999 ha
- Podjazzy 1461 ha
- Sucha 778 ha
- Sulęcyno 1438 ha
- Węsiory 1912 ha
- Zdunowice 1640 ha
- Żakowo 836 ha ^[33]



Rys. 4 Położenie Gminy Sulęcyno na tle powiatu i województwa
// źródło GUS www.gus.gov.pl

Gmina Sulęcyno podzielona jest na 9 sołectw zamieszkałych przez:

- Borek 219
- Kistowo 384
- Mściszewice 602
- Podjazzy 591
- Sucha 109

³³ geodezja.powiatkartuski.pl dostęp:05.08.215

➤ Sulęczyno	1737
➤ Węsiory	736
➤ Zdunowice	85
➤ Żakowo	202 mieszkańców [34]

Według kryterium organizacyjno – funkcjonalnego wyodrębniania się zaś następujące strefy:

A – wielofunkcyjne ośrodki wiejskie, który obejmuje trzy największe wsie Gminy:

- Sulęczyno;
- Mściszewice;
- Węsiory.

Są one zamieszkałe przez większą część mieszkańców Gminy i korzystnie położone komunikacyjnie.

W obszarze tej strefy występuje koncentracja obecnych działań inwestycyjnych, głównie budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, następuje rozwój osadnictwa wiejskiego. Jest to też obszar o największej dostępności do sieci infrastruktury technicznej oraz o najkorzystniejszych możliwościach rozwoju.

W miejscowościach tych grupują się również podstawowe usługi dla ludności (oświata, administracja, opieka społeczna, infrastruktura komunalna, handel i gastronomia), są to również podstawowe ośrodki w Gminie obsługujące ruch turystyczny i rekreację indywidualną, punkt informacji turystycznej, gastronomia.

B – strefa intensywnej rekreacji pobytowej obejmuje rejony koncentracji obiektów rekreacyjnych, obejmujące trzy obszary:

- otoczenie jez. Gowidlińskiego i jez. Węgorzyno;
- otoczenie jez. Mausz;
- rejon miejscowości Zdunowice.

Obszary cenne przyrodniczo, intensywnie użytkowane dla potrzeb rekreacji.

C – strefa rolno-leśna i osadnictwa rozproszonego

obejmuje obszary osadnictwa wiejskiego rozproszonego i tereny leśne w zwartych, dużych kompleksach, strefa obejmuje obszary:

- Kistowo-Sucha;
- Podjazy-Mściszewice;
- Węsiory Zachód;
- Zdunowice Wschód.

z zabudową w sąsiedztwie niewielkich przysiółków mieszkalnych lub zespołach zabudowy zagrodowej i użytkowane rolniczo z niewielkimi enklawami indywidualnie zagospodarowywanych terenów rekreacji pobytowej.

Ze względu na malownicze ukształtowanie terenu, połączenie dużych obszarów leśnych z jeziorami, dominującą funkcją na terenie Gminy jest i pozostanie turystyka i wypoczynek. Dodatkową atrakcją stało się odkrycie, zlokalizowanego w pobliżu wsi Węsiory cmentarzyska Gotów składającego się z kamiennych kręgów, kurhanów i grobów, świadczących o wczesnym osadnictwie na terenie Gminy. Na obszarze tym znajduje się obecnie rezerwat archeologiczny. Przewaga gleb o słabej klasie powoduje, że rolnictwo spełnia jedynie funkcję uzupełniającą. Pozostałymi uzupełniającymi gałęziami gospodarki Gminy są leśnictwo oraz mieszkalnictwo.

³⁴ Strategia Rozwoju Gminy Sulęczyno na lata 2015 – 2025, sulęczyno.biuletyn.net str. 18

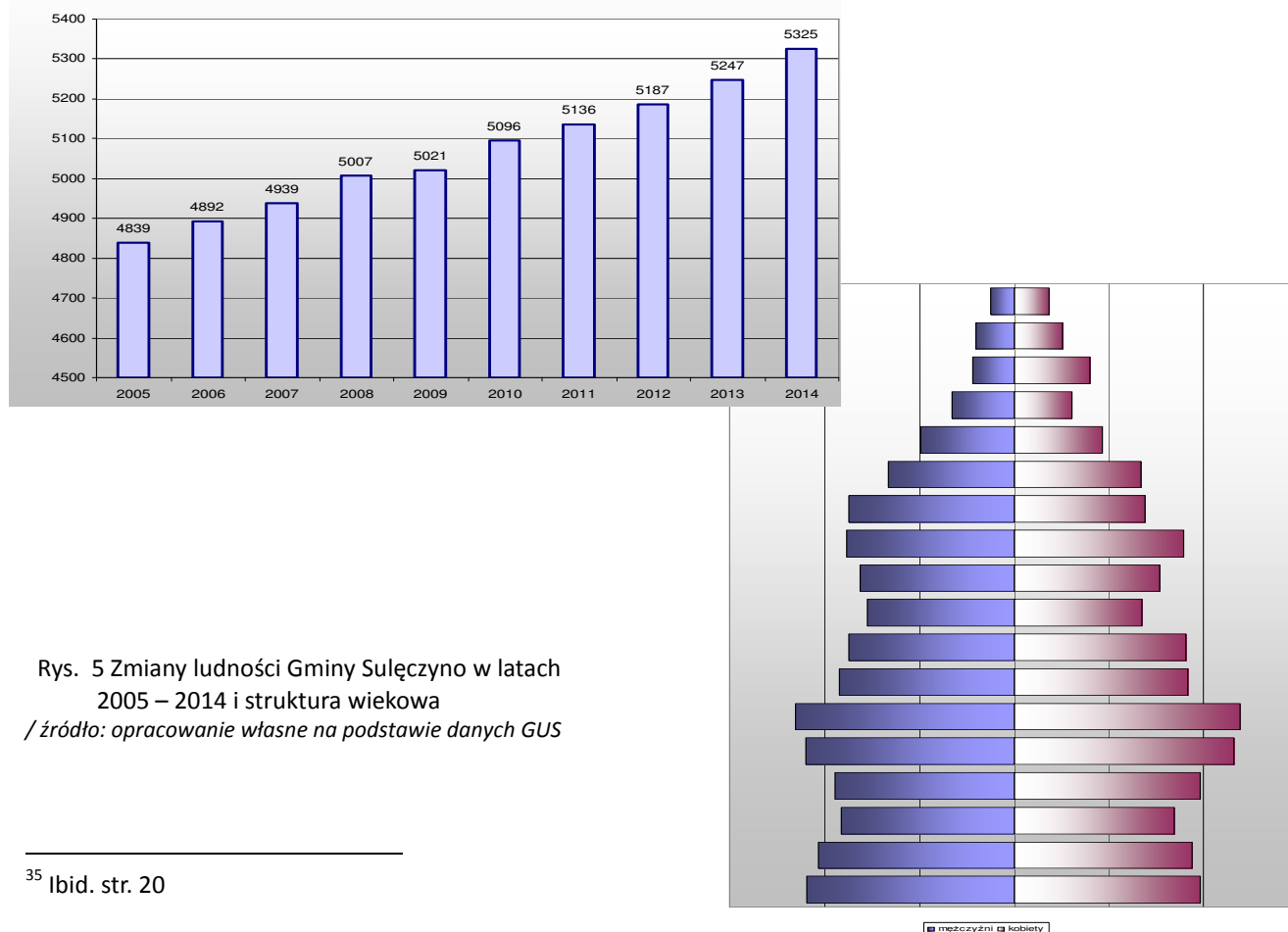
2.2.2 Demografia

Według ostatnich danych publikowanych przez GUS, stan na 31.12.2014 r., Gminę zamieszkuje w sumie 5 325 mieszkańców; zaktualizowane informacje Urzędu Gminy w Sulęcynie w określają ludność Gminy w liczbie 5 436 [35]. Ludność Gminy stanowi 4,3 % ludności Powiatu Kartuskiego i 0,24% mieszkańców całego Województwa Pomorskiego. Liczby te wskazują też, że gęstość zaludnienia na terenie Gminy sięga obecnie poziomu 38,9 osób/km² i jest znacznie mniejsza zarówno od wielkości notowanych w skali całego Powiatu (113 osób/km²) jak i Województwa (126 osób/km²). Wśród mieszkańców Gminy nieznacznie przeważają mężczyźni – 51 % mieszkańców Gminy, kobiety natomiast stanowią 49 % mieszkańców. Zdecydowanie największą miejscowością w Gminie jest siedziba władz gminnych – miejscowość Sulęcyno licząca 1 543 osoby, czyli 28 % populacji Gminy. Innymi należącymi do największych w Gminie sołectw są: Węsiory (616 mieszkańców) i Mściszewice (602 mieszkańców) oraz Podjazdy (591 mieszkańców).

2.2.2.1 Prognozy demograficzne

Analiza zmian liczby mieszkańców Gminy w okresie ostatnich 14 lat wskazuje na systematyczny i dynamiczny wzrost liczby ludności Gminy. Dane GUS wskazują, że w latach 2000-2014 liczba mieszkańców Gminy Sulęcyno wzrosła o 694 osoby, czyli ponad 15 % populacji. Jest to wzrost bardzo wysoki i stanowi zjawisko charakterystyczne dla całego obszaru Powiatu Kartuskiego. Szczegółowe dane dotyczące zmian liczby mieszkańców Gminy przedstawiają wykresy.

Gmina Sulęcyno stan ludności wg miejsca zameldowania



Rys. 5 Zmiany ludności Gminy Sulęcyno w latach 2005 – 2014 i struktura wiekowa / źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

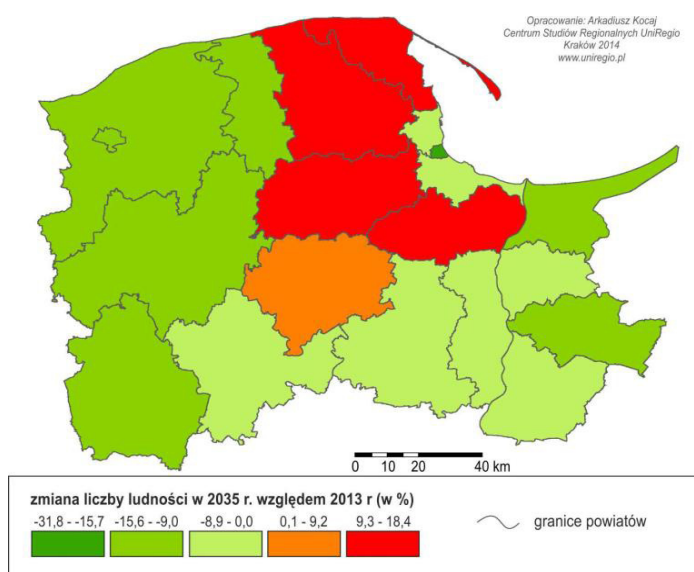
³⁵ Ibid. str. 20

2.2.2.2 Prognozowana struktura ludności

Struktura wieku mieszkańców Gminy Sulęcyno wskazuje na relatywnie młodszą strukturę wiekową ludności Gminy na tle mieszkańców całego regionu. Dane statystyczne dotyczące struktury wieku ludności Gminy na tle Powiatu uwiadcniają wyższy niż w Powiecie (nieznacznie) i Województwie Pomorskim udział młodych mieszkańców wchodzących dopiero w wiek produkcyjny i niższy niż w

Województwie udział w populacji Gminy ludności w wieku poprodukcyjnym. Zjawisko to widoczne jest przede wszystkim w porównaniu sytuacji w Gminie z sytuacją pod tym względem w skali całego Województwa. Jest to zjawisko pozytywne i świadczy o relatywnie „młodej” strukturze mieszkańców Gminy, jest ono jednocześnie wynikiem wysokiego poziomu urodzeń oraz wskaźnika przyrostu naturalnego. Dane te wskazują, że ludność Gminy Sulęcyno cechuje się wyższym udziałem mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (25,9 %) niż średnia w regionie i odpowiednio niższym udziałem osób w wieku produkcyjnym (60,4 %) i poprodukcyjnym (13,7 %) – co potwierdza młodą strukturę wieku ludności Gminy. Następstwem tego jest wyższy od średniej poziom wskaźnika obciążenia demograficznego, wskazującego na stosunek liczby mieszkańców w wieku nieprodukcyjnym do mieszkańców w wieku produkcyjnym, który na terenie Gminy wynosi 65,6 % przy 61,8 % w skali Powiatu i 59 % w skali całego Województwa.^[36]

Prognozy długofalowe z perspektywą na 2035 rok, przeprowadzone na zlecenie Województwa Pomorskiego przez Centrum Studiów Regionalnych UniRegio ^[37] lokują Gminę Sulęcyno w grupie o niewielkim, dodatnim saldzie wzrostu z granicą górną 9,2 %, którą wyprzedzają jedynie gminy otaczające ośrodek metropolitalny, poddawane dużej presji suburbanizacyjnej wynikającej z narastających procesów migracyjnych mieszkańców miast na peryferia.



Rys. 6 Zmiana liczby ludności w 2035 r. względem 2013 w woj. pomorskim

/ źródło :Analiza relacji funkcjonalno-

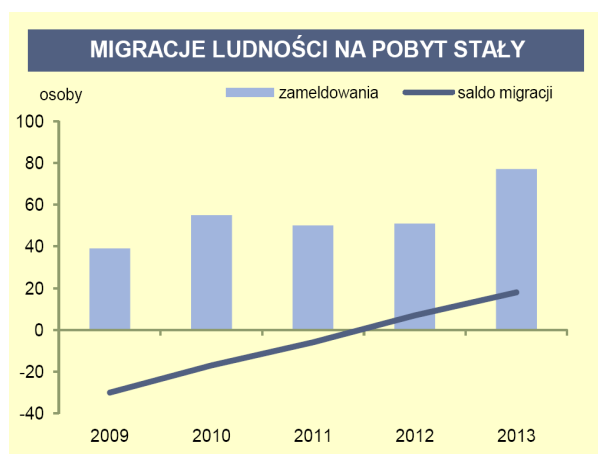
przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015

³⁶ Ibid. str. 20

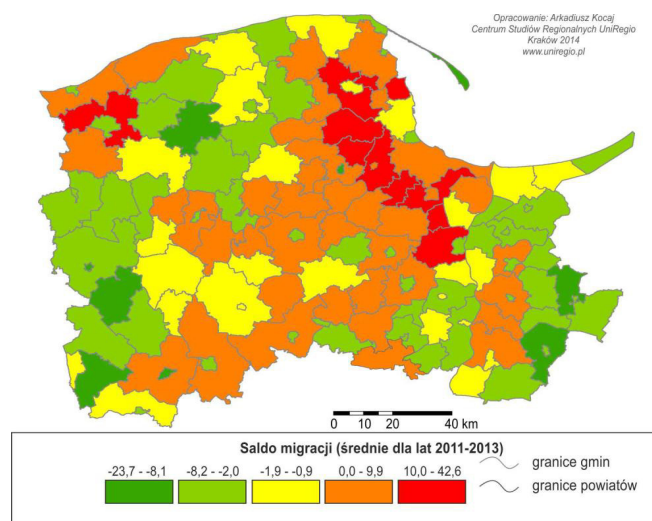
³⁷ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika , Kraków 2015 str. 85

2.2.2.3 Ruch migracyjny

Na wzrost liczby mieszkańców Gminy składa się przede wszystkim wysoki poziom przyrostu naturalnego, który w 2014 roku sięgnął poziomu 7,4‰ i był nieco niższy od średniej dla Powiatu (8,1‰), ale znacznie wyższy od średniej dla całego Województwa Pomorskiego (2,0‰). O wysokim poziomie tego wskaźnika decyduje przede wszystkim wysoki poziom liczby urodzeń, który w ostatnim badanym roku sięgnął poziomu 16,30 ‰ i był wyższy od średniej dla regionu. Wielkość przyrostu naturalnego w Gminie w latach 2002 – 2014 wahała się w granicach 3 – 13,5 ‰ i była w latach 2010 - 2014 wyższa od średniej dla Województwa Pomorskiego. Jednym z czynników decydujących o wysokim poziomie liczby urodzeń w Gminie jest wysoki – wyższy od średniej dla Powiatu i Województwa, poziom liczby zawieranych w Gminie małżeństw, który w 2014 roku osiągnął wartość 8,1 ‰ przy 6 ‰ w skali Powiatu i 4,9 ‰ w skali całego Województwa Pomorskiego. Odmiennie niż ma to miejsce w przypadku przyrostu naturalnego przedstawia się sytuacja w zakresie salda migracji na obszarze Gminy Sulęcyno. W ostatnim badanym roku wielkość salda migracji wyniosła 4,3 ‰ co było wielkością niższą od średniej dla całego Powiatu Kartuskiego (7,9 ‰) i jednocześnie wyższą od średniej dla Województwa Pomorskiego (0,9 ‰). Dodatkowo saldo migracji w Gminie Sulęcyno wynika z przewagi ilości osób zameldowanych nad liczbą osób ^[38] wymeldowanych w roku 2014.



Rys. 7 Saldo migracji w Gminie Sulęcyno
/źródło: Vademecum Samorządowca 2014, GUS Bank
Danych Lokalnych

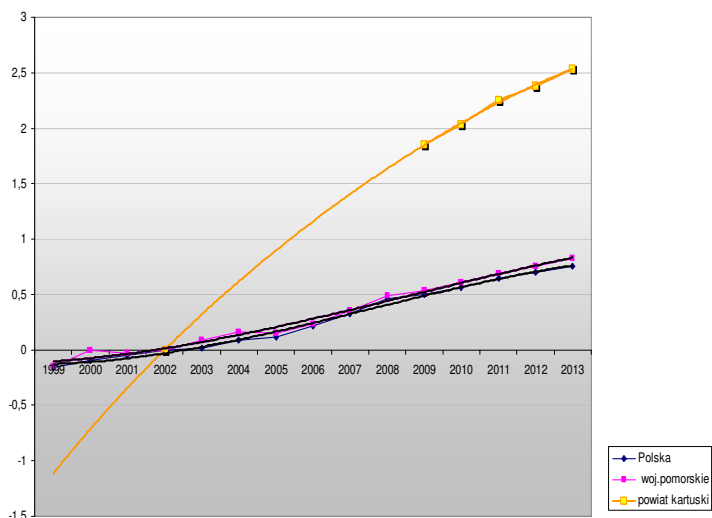


Rys. 8 Saldo migracji dla gmin w woj. Pomorskim w latach 2011-2013
/ źródło: Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015

³⁸ Ibid. str. 19 i 20

2.2.2.4 Wskaźnik motoryzacji

W warunkach transformacji systemowej po 1989 r. w Europie Centralnej i Wschodniej, w tym w Polsce, doszło do szybkich przemian sposobów zaspokajania potrzeb transportowych. Przy malejącej roli kolei w przewozach osób i towarów, wzrosło wykorzystanie transportu drogowego, w szczególności transportu indywidualnego. Kraj nasz odnotowuje spektakularny wzrost liczby prywatnych samochodów osobowych. W latach 1989-2009 Polska miała największą dynamikę rozwoju motoryzacji w skali kontynentu [³⁹]



Rys. 9 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i powiecie Kartuskim

/źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS

W raporcie GUS za 2012 roku [⁴⁰] pod względem nasycenia rynku motoryzacyjnego Polska zrównała się już ze wskaźnikami Unii Europejskiej. W grudniu tego roku na tysiąc mieszkańców Polski przypadało 486 samochodów, podczas gdy w UE ten wskaźnik wynosił średnio 484.

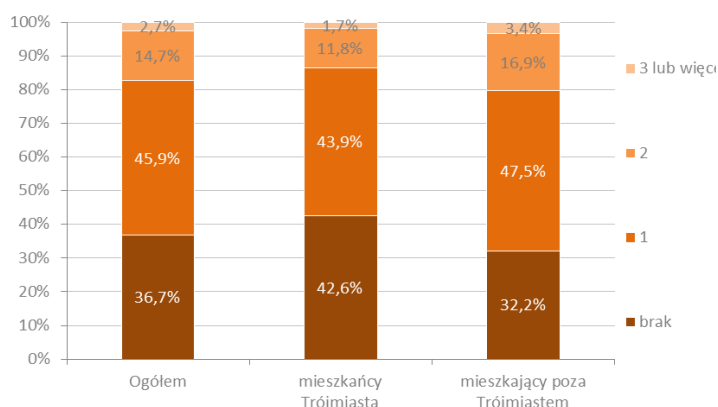
Rozkład nasycenia samochodami w gospodarstwach domowych nie jest równomierny w skali kraju i poszczególnych regionów, oraz w podziale na miasto i wieś. Dokładniejszych informacji dotyczących objętego planem obszaru Gminy Sulęcyno i gmin sąsiadujących dostarczają wyniki najnowszych badań przeprowadzonych na potrzeby Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego [⁴¹]. Autorzy, do policzenia wskaźnika motoryzacji, określającego liczbę samochodów osobowych przypadającą na 1000 mieszkańców danego obszaru wykorzystali informacje o liczbie samochodów osobowych będących w użytkowaniu gospodarstw domowych zadeklarowanej podczas szeroko zakrojonych badań ankietowych konfrontując je z danymi na temat szacunkowej liczby osób zamieszkałych na badanym obszarze pochodzącymi z Banku Danych Lokalnych GUS. Według tych obliczeń w Trójmieście na 1000 mieszkańców przypada 450 samochodów osobowych, natomiast poza Trójmiastem – 708 – co jest wynikiem znacznie powyżej średniej zarówno w województwie jak i w kraju.

³⁹ Przemiany mobilności codziennej Polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011

⁴⁰ Transport wyniki działalności za 2012, Warszawa 2013

⁴¹ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014

Rys. 10 Liczba samochodów osobowych w gospodarstwach domowych w badaniach GOM
/źródło: Raport syntetyczny z badań... str. 23



2.2.3 Czynniki społeczne

Ocenianie poniżej czynniki społeczne odnoszą się do ustalenia i oceny potencjalnych potrzeb transportowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, poprzez identyfikację i ocenę występujących generatorów ruchu, czyli miejsc lub obszarów, których istnienie wiąże się z koniecznością przemieszczania się w jego kierunku znacznej liczby osób w pewien sposób związanych z tym generatorem.

Do największych i najważniejszych generatorów ruchu zaliczyć można:

- osiedla mieszkaniowe w miastach i duże skupiska ludności na obszarach wiejskich;
- instytucje publiczne;
- placówki oświatowe;
- duże i średnie zakłady pracy;
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne;
- strefy przemysłowe;
- placówki służby zdrowia;
- inne generatory ruchu, takie jak obiekty handlowo-usługowe, kościoły czy cmentarze.

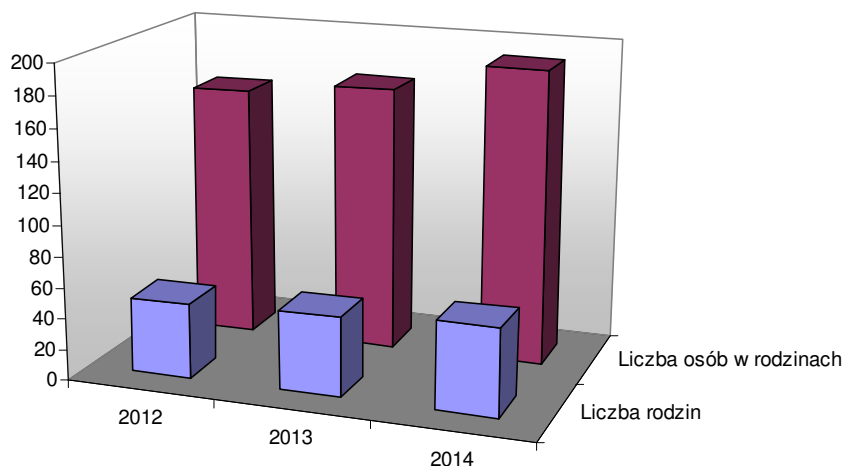
Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych podróży. W przypadku zakładów pracy czy miejsc nauki podróże mają charakter obligatoryjny, regularny, cykliczny. Muszą być wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji, obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych, podróże te realizowane są incydentalnie i nieregularnie.

Infrastrukturę społeczną w Gminie Sulęcyno tworzą: mieszkalnictwo, szkolnictwo i oświata, służba zdrowia, kultura, handel i usługi oraz bezpieczeństwo obywateli i mienia.

W zakresie opieki zdrowotnej w Sulęcynie funkcjonuje Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej oraz jedna apteka, która zaspokaja potrzeby mieszkańców i przyjezdnych gości. W Gminie funkcjonują biblioteka publiczna i punkt biblioteczny, w sumie dwie placówki, są też dwa boiska gminne. Centralna miejscowość i siedziba władz Gminy skupia sieć placówek handlowych. Znajduje się tu też kościół parafialny, dom parafialny, cmentarz, poczta oraz Komisariat Policji. W zakresie bezpieczeństwa pożarowego sytuacja w Gminie oparta jest o funkcjonowanie 3 jednostek ochotniczej straży pożarnej zlokalizowanych w miejscowościach: Sulęcyno, Kistowo i Mściszewice. Działający w Sulęcynie Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej zajmuje się realizacją zadań zleconych i własnych wg Ustawy o pomocy społecznej. Ośrodek finansowany jest z budżetu Gminy oraz dotacji centralnych.

2.2.3.1 Poziom bezrobocia

Problem bezrobocia dotyka w znacznym stopniu cały rejon Powiatu Kartuskiego. Według danych udostępnionych przez Powiatowy Urząd Pracy w Kartuzach ^[42], stopa bezrobocia w sierpniu 2013 roku wynosiła 11,3 % . W Sulęcynie w zakresie pomocy społecznej obowiązkowi Samorządu Gminy pełni Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej. W 2014 roku ze wszystkich form pomocy świadczonych przez GOPS wynikających z Ustawy o pomocy społecznej skorzystało łącznie - 716 mieszkańców w 193 rodzinach. Oznacza to, że około 13,5 % mieszkańców Gminy Sulęcyno było objętych pomocą społeczną. Z roku na rok wzrasta liczba rodzin objęta pomocą ze względu na dotykające je bezrobocie,

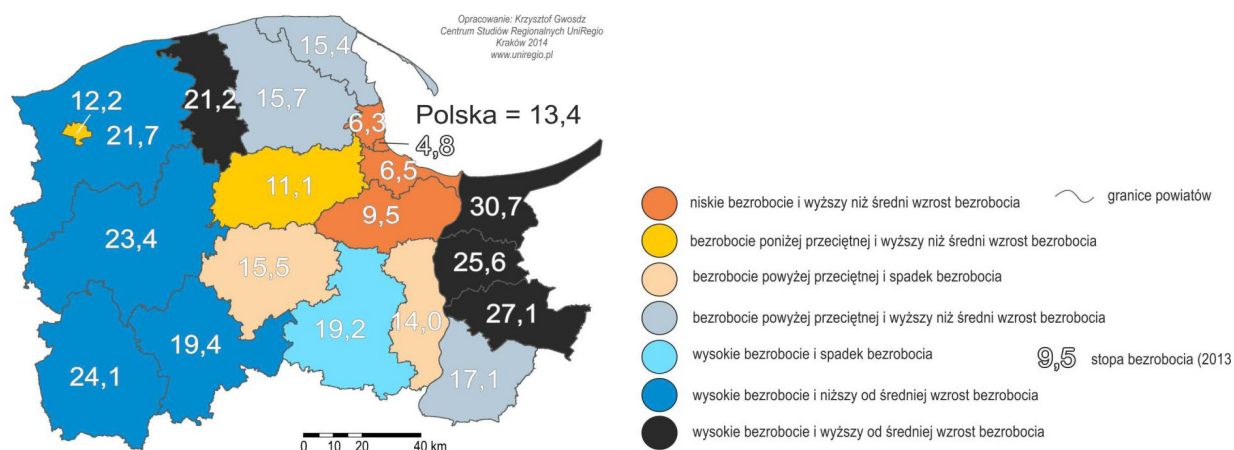


	2012	2013	2014
Liczba rodzin	48	51	56
Liczba osób w rodzinach	163	171	190

Rys. 11 Zmiany z liczbie mieszkańców Gminy Sulęcyno dotkniętych bezrobociem.

/źródło: opracowanie własne na podstawie danych zawartych w Strategii Rozwoju Gminy Sulęcyno str. 26

Niekorzystną tendencję wzrostową potwierdzają też ostatnie badania zlecone przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.



Rys. 12 Poziom bezrobocia i charakter jego zmian w latach 2009 - 2013

/źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 90

⁴² Analiza Rynku Pracy Powiatu Kartuskiego w Roku 2013, Powiatowy Urząd Pracy, Kartuzy 2013

2.2.3.2 Edukacja

W zakresie dostępu do infrastruktury edukacyjnej Gmina Sulęcyno posiada dobrze rozwiniętą sieć szkół podstawowych i gimnazjów oraz niedobór placówek przedszkolnych oraz żłobków. Obecnie na terenie Gminy funkcjonuje 8 tego typu jednostek publicznych, których organem prowadzącym jest Gmina Sulęcyno. Należą do nich:

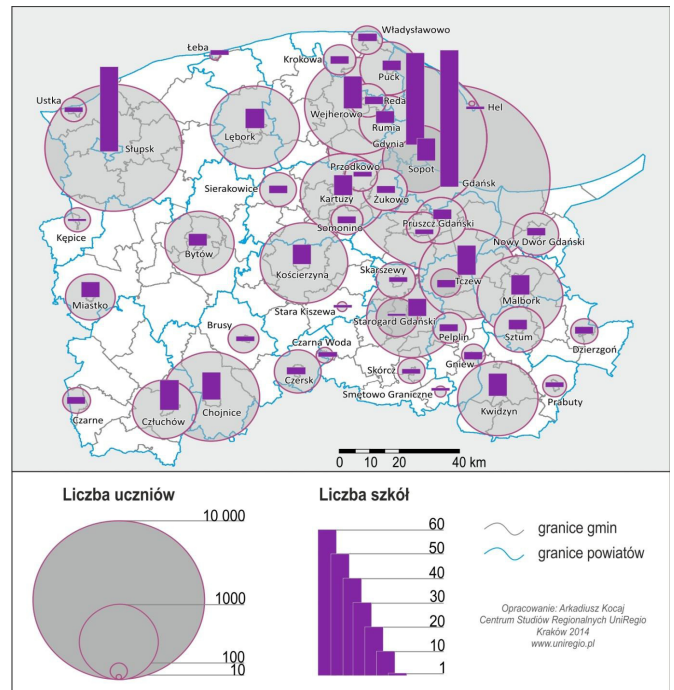
- Zespół Szkół w Sulęcynie (Szkola Podstawowa, Gimnazjum);
- Zespół Szkół w Mściszewicach (Szkola Podstawowa, Gimnazjum, Przedszkole Samorządowe);
- Szkoła Podstawowa w Węsiarach (Przedszkole Samorządowe przy Szkole Podstawowej w Węsiarach);
- Szkoła Podstawowa w Podjazach;
- Szkoła Podstawowa w Borku Kamiennym;
- Przedszkole Samorządowe w Sulęcynie.

Gimnazja dla dzieci i młodzieży			
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	uczniowie
2	21	9	191
Szkoły podstawowe dla dzieci i młodzieży			
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	uczniowie
5	13	33	441
Przedszkola bez specjalnych			
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	uczniowie
1	16	11	178

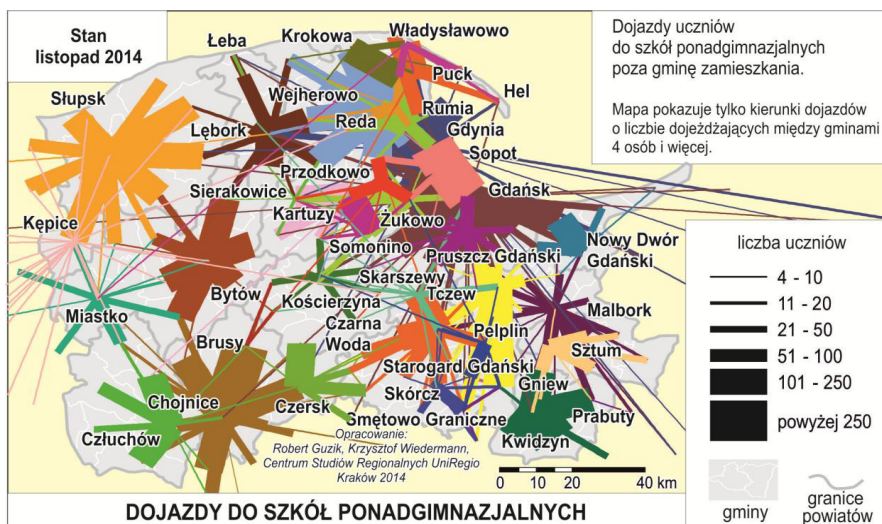
Tab. 2 Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie gminy Sulęcyno w 2015.

/źródło: opracowanie własne na podstawie danych UG Sulęcyno

Wpływ lokalizacji ponadgimnazjalnych ośrodków edukacyjnych na potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy Sulęcyno prezentują grafiki zaczerpnięte z opracowań wojewódzkich, przedstawiające terytorialny rozkład tych jednostek i obserwowane ciążenia – najczęściej wybierane kierunki dojazdów.



Rys. 13 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w województwie pomorskim
/ źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 273



Rys. 14 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w województwie pomorskim w 2014 roku
/ źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 376

2.2.3.3 Gospodarka, kultura i turystyka

Według danych GUS na koniec 2014 roku w Gminie Sulęcyno było zarejestrowanych w sumie 370 podmiotów gospodarczych. Liczba ta plasuje Gminę Sulęcyno na ostatnim miejscu w Powiecie Kartuskim pod względem bezwzględnej liczby zarejestrowanych firm. Wielkość ta daje wskaźnik rozwoju przedsiębiorczości na poziomie 69 podmiotów/1000 mieszkańców Gminy. Porównanie wielkości tego wskaźnika ze średnią dla pozostałych gmin powiatu oraz całego regionu wskazuje, że Gmina Sulęcyno charakteryzuje się najniższym poziomem rozwoju przedsiębiorczości w Powiecie Kartuskim [⁴³]. Z punktu widzenia organizacji transportu zbiorowego istotna jest wielkość i ilość podmiotów mogących stanowić potencjalne „generatory ruchu”. W tym zakresie zdecydowanie dominującymi przedsiębiorstwami w Gminie są mikroprzedsiębiorstwa, zatrudniające do 9 pracowników, które stanowią w sumie 95,95% wszystkich istniejących firm. Pozostałe firmy zatrudniają od 10 do 49. Na terenie Gminy nie funkcjonuje żadne przedsiębiorstwo zatrudniające co najmniej 50 pracowników.

Główną instytucją publiczną zaspokajającą potrzeby kulturalne Gminy jest Gminny Ośrodek Kultury mieszczący się w Sulęcynie, Gminna Biblioteka Publiczna także zlokalizowana jest w Sulęcynie. Zadania związane z kulturalno – oświatowym rozwojem Gminy realizuje również Świetlica Wiejska w Kistowie oraz Klub Pracy i kawiarenka internetowa w Sulęcynie. W zakresie zaspokojenia potrzeb duchowych na terenie Gminy działają dwie parafie w Mściszewicach i Sulęcynie z kościołem filialnym w Węsiorach.

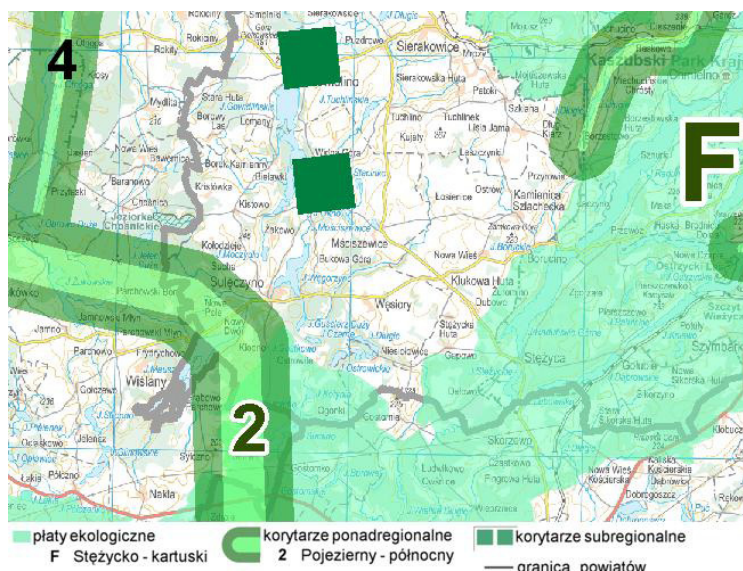
W zakresie dostępu do infrastruktury turystycznej w bazie danych obiektów zbiorowego zakwaterowania GUS na terenie Gminy Sulęcyno zlokalizowanych jest 5 obiektów zbiorowego zakwaterowania w tym 3 całoroczne, oferujące w sumie 555 miejsc noclegowych, w tym 112 całorocznych. Hotele położone są w Sulęcynie – „Leśny Dwór”(w trakcie reorganizacji), „Kiston” w Kistowie i Ośrodek Szkoleniowo – Rehabilitacyjny nad jeziorem Mausz. Turystyka na terenie Gminy Sulęcyno oparta jest jednak przede wszystkim o najmniejsze obiekty zbiorowego zakwaterowania charakterystyczne dla obszarów wiejskich, gospodarstwa agroturystyczne oraz prywatne pokoje gościnne. Ukształtowanie terenu z dużymi różnicami wysokości pozwoliło miejscowości Amalia uruchomić wyciąg narciarski, umożliwiając także zimowe korzystanie z uroków regionu. Do obiektów istotnych turystycznie dołączyć wypada Cmentarzysko Gotów z kamiennymi kręgami w Węsiorach i pozostałości kurhanów w Mściszewicach.

2.2.4 Ochrona środowiska

Ustawa z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2013 r. poz. 627 ze zm.) przedstawia poszczególne formy ochrony przyrody, z których na terenie Gminy Sulęcyno występują zarówno formy obszarowe takie jak Natura 2000, Obszar Chronionego Krajobrazu, jak i formy indywidualnej ochrony takie jak pomniki przyrody czy użytki ekologiczne. Za ustanowienie form ochrony przyrody i planów ochrony odpowiedzialne są odpowiednie organy wskazane w Ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

⁴³ Strategia Rozwoju Gminy Sulęcyno na lata 2015 – 2025, sulęcyno.biuletyn.net str. 34

Przez teren Województwa Pomorskiego, w tym przez teren Gminy Sulęcyno, przebiegają także korytarze ekologiczne. Charakteryzują się dużą różnorodnością gatunkową, krajobrazową i siedliskową. Są one ważnymi ostojami dla gatunków rodzinnych i wędrownych, a zwłaszcza dla gatunków rzadkich i zagrożonych wyginięciem.



Rys. 15 Przebieg korytarza ekologicznego przez teren Gminy Sulęcyno

/Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sulęcyno na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021 str. 62

2.2.4.1 Obszary Natura 2000

Obszarami NATURA 2000 na terenie Gminy Sulęcyno są następujące obszary:

- Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty tzw. OZW – Mechowiska Sulęczyńskie (kod PLH 220017);
- Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty tzw. OZW – Jeziora Kistowskie (kod PLH 220097).

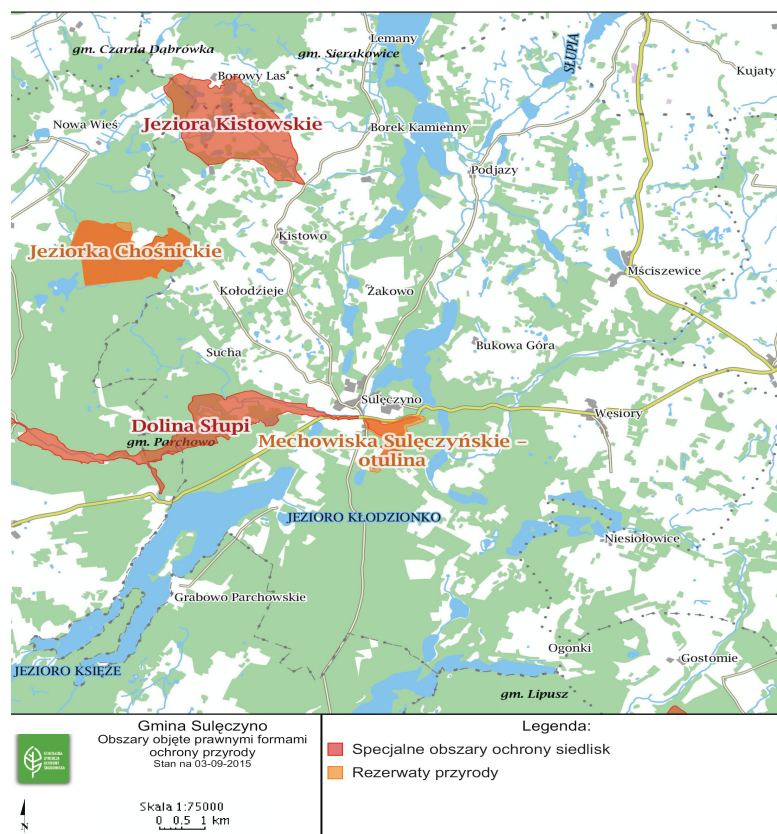
Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty tzw. OZW – Mechowiska Sulęczyńskie (kod PLH220017) obejmuje kompleks źródliskowych oraz przejściowych torfowisk alkalotroficznych, położonych wśród wału moren czołowych, podścielonych osadami gytii wapiennej. W części obszar porastają naturalne zespoły łąk hydrofilnych. Obszar charakteryzuje się dobrze zachowanymi zbiorowiskami torfowiskowymi, m. in. najlepiej zachowanym w regionie torfowiskiem nawapiennym. Ponad 90 % obszaru zajmują rodzaje siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Znajdują się tu stanowiska kilku gatunków storczykowatych i innych rzadkich gatunków roślin naczyniowych. Spośród nich 2 gatunki znajdują się na Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty tzw. OZW – Jeziora Kistowskie (kod PLH220097) obejmuje trzy jeziora lobeliowe (Chojnackie, Warleńskie / Warlińskie, Ostrowickie), w każdym z nich występuje populacja

elismy wodnej (*Luronium natans*). Są to stosunkowo niewielkie jeziora o zróżnicowanej głębokości, cechują się one lekko kwaśnym lub bliskim obojętnemu odczynem wody, niskim jej przewodnictwem elektrolitycznym. Woda jezior jest dość mocno zabarwiona, co wynika ze znacznej zawartości w niej substancji humusowych. Obecnie są to jeziora mezo- i eutroficzne, w Jeziorze Ostrowickim i Warleńskim latem zdarzają się deficyty tlenu w hypolimnionie. Roślinność podwodna jezior jest słabo wykształcona. Na obszarze występują trzy potwierdzone stanowiska elismy wodnej (*Luronium natans*), w tym jedno dość liczne w Jeziorze Chojnackim. Jedno stanowisko nie potwierdzone w 2008 roku, ale potencjalnie z możliwością regeneracji (jez. Baroczno). Ponadto występują dwa stanowiska poryblin (*Isoëtes echinospora*).

2.2.4.2 Obszary chronionego krajobrazu

Na terenie Gminy Sulęczyno znajduje się obszar chronionego krajobrazu, utworzony na mocy Rozporządzenia nr 5/94 z dnia 8 listopada 1994 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu, określenia granic parków krajobrazowych i wyznaczenia wokół nich otulin oraz wprowadzenia obowiązujących w nich zakazów i ograniczeń (Dz. Urz. Woj. Gdańskiego z 1994 r. Nr 27 poz. 139). W chwili obecnej obowiązującym aktem prawnym dla OChK jest uchwała nr 1161/XLVII/10 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 kwietnia 2010 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w Województwie Pomorskim (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2010 r. Nr 80, poz. 1455). Obszar Chronionego Krajobrazu utworzony na terenie omawianej jednostki to Gowidliński OChK obejmujący tereny rolniczo - leśne położone na zachód od kompleksu lasów mirachowskich aż do granicy województwa w okolicach jeziora Mausz. Podstawowym walorem krajobrazowym obszaru jest silnie rozbudowana sieć hydrograficzna z licznymi jeziorami.



Rys. 16 Rezerваты i specjalne obszary ochrony siedlisk w Gminie Sulęczyno
/Źródło: geoserwis.gdos.gov.p



Rys. 17 Obszar chronionego krajobrazu na terenie Gminy Sulęcyno

/Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sulęcyno na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021 str 64

2.2.4.3 Pomniki przyrody objęte ochroną prawną

Na obszarze Gminy Sulęcyno ochroną prawną objęte są cztery pomniki przyrody :
(w tym 1 grupa głazów, 1 grupa drzew i 2 pojedyncze drzewa):

- grupa głazów narzutowych (3 sztuki) - nasypy kamienne w formie koła, 1 km na zachód od Mściszewic, Orzeczenie nr 20 WRN w Gdańsku z dnia 24.01.1955 r.
- klon zwyczajny (2 sztuki) Sulęcyno, na cmentarzu
- buk zwyczajny, Sulęcyno, przy plebanii
- klon zwyczajny, Sulęcyno, przy byłym cmentarzu

Zarządzenie Woj. Gdańskiego nr 11/89 z dnia 29.03.1989 r.

2.2.4.4 Użytki ekologiczne

Na terenie Gminy Sulęcyno znajduje się również użytk ekologiczny „Żurawie Krzyki” powołany Rozporządzeniem Nr 49/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 6 marca 2006 r. w sprawie ustanowienia użytków ekologicznych (Dz. Urz. Woj. z 2006 r. Nr 37 poz. 753). Obszar zajmuje powierzchnię 3,52 ha. Celem ochrony jest zachowanie torfowiska przejściowego, stanowiska cennych gatunków roślin i ptaków wodno – błotnych. ^[44]

⁴⁴ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sulęcyno na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021, Sulęcyno 2014, str 65

2.2.4.5 Presja transportu na środowisko

Jako główne czynniki oddziaływania transportu na środowisko wskazać należy:

- emisję zanieczyszczeń powietrza, szczególnie zanieczyszczeń charakteryzujących się negatywnym oddziaływaniem na zdrowie:
 - tlenek węgla;
 - tlenki azotu;
 - węglowodory;
 - cząstki stałe;
 - inne (aldehydy, tlenki siarki, związki fosforu);
- emisję hałasu i drgań;
- zatory komunikacyjne.

2.2.4.5.1 Czystość powietrza

Na terenie Gminy Sulęcyno nie prowadzi się badań monitoringowych jakości powietrza atmosferycznego. Do oceny stanu powietrza atmosferycznego wykorzystuje się dane z punktów zlokalizowanych na terenie Powiatu Kartuskiego – na stacji w Kartuzach, w Dzierżążnie, Sierakowicach, Egiertowie. Na stacjach zlokalizowanych na terenie powiatu kartuskiego nie odnotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych^[45].

Według rocznej oceny jakości powietrza w Województwie Pomorskim za rok 2013 strefa pomorska, biorąc pod uwagę ochronę zdrowia, została zaklasyfikowana w klasie C (powyżej poziomu dopuszczalnego) i D2 dla ozonu (powyżej poziomu celu długoterminowego). Niedotrzymane zostały poziomy dopuszczalne dla pyłu PM_{2,5}, PM₁₀, B(a)P, O₃. Ze względu na wartości pozostałych substancji, takich jak: SO₂, NO₂, CO, C₆H₆, Pb, As, Cd i Ni, strefę pomorską zaklasyfikowano w klasie A (nie przekraczająca poziomu dopuszczalnego).

W związku z zanotowanymi przekroczeniami parametrów jakości powietrza dla strefy pomorskiej opracowany został program ochrony powietrza ^[46]. W programie, wśród przewidywanych do podjęcia działań, na drugim miejscu, zaraz po ograniczaniu niskiej emisji z systemów grzewczych, wymienione zostało ograniczenie emisji z transportu drogowego. Według dostępnych badań, uznaje się, że przeciętny pojazd zużywający w ciągu roku około 2 tys. kg paliwa, zużywa 27 tys. kg powietrza i emituje do atmosfery 770 kg tlenku węgla, 226 kg węglowodorów, 41 kg tlenków azotu i 2 do 4,5 kg pyłów^[47].

Dla realizacji przyjętego celu określono, między innymi, zadanie: Spo 32 - Rozwój komunikacji publicznej oraz wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym, np. systemy zarządzania ruchem, stacje zasilania CNG lub energią elektryczną miejskich środków transportu zbiorowego. Zestawienie zalecanych działań wynikających z uchwalonego dla województwa pomorskiego programu obejmuje cały szereg wytycznych związanych z infrastrukturą i organizacją transportu ^[48] –

⁴⁵ Ibid. str. 54

⁴⁶ program ochrony powietrza (POP) dla strefy pomorskiej na lata 2013 - 2016 z perspektywą na lata następne, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu, uchwała nr 753/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r., www.wfosigw.gda.pl

⁴⁷ Sozologia dla ekonomistów, red. L. Kuncewicz, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 1983, s. 51.

⁴⁸ Ibid. str. 73

punkty 1-9 a w tym pkt 8. Podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego publicznego transportu zbiorowego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego, poprawa płynności ruchu i zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróży, podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i likwidacje punktów krytycznych.

2.2.4.5.2 Hałas

Hałas jest obecnie traktowany jako jeden z czynników zanieczyszczających środowisko. Do oceny akustycznej środowiska stosuje się w odniesieniu do jednej doby poziom równoważny hałasu (L_{Aeq} D dla pory dnia i L_{Aeq} N dla pory nocy), natomiast w przypadku wskaźników oceny hałasu stosowanych w polityce długookresowej (poziom dziennie-wieczorno-nocny LDWN i długookresowy poziom nocny LN). Poziomy te mierzone są w decybelach i zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 01.08.2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku Dz. U. 2012 poz. 1109, wynoszą na terenach:

- zabudowy zagrodowej i wielorodzinnej dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (L_{Aeq} D) wynosi wzdłuż dróg 65 dB (w porze nocnej L_{Aeq} N 56 dB), a od pozostałych obiektów w porze dziennej (L_{Aeq} D) 55 dB, a w porze nocnej L_{Aeq} N 45 dB;
- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w tym także na terenach związanych z pobytem dzieci, szpitalami) dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (L_{Aeq} D) wynosi wzdłuż dróg 61 dB (w porze nocnej L_{Aeq} N 56 dB), a od pozostałych obiektów w porze dziennej (L_{Aeq} D) 50 dB, a w porze nocnej L_{Aeq} N 40 dB;
- zabudowy zagrodowej i wielorodzinnej dopuszczalny poziom dźwięku LDWN wynosi wzdłuż dróg 68 dB (LN 59 dB), a od pozostałych obiektów LDWN 55 dB, a LN 45 dB;
- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w tym także na terenach związanych z pobytem dzieci, szpitalami) dopuszczalny poziom dźwięku LDWN wynosi wzdłuż dróg 64 dB (LN 59 dB), a od pozostałych obiektów LDWN 50 dB, a LN 40 dB.

O poziomie hałasu komunikacyjnego decyduje głównie charakter drogi oraz parametry ruchu (natężenie ruchu, płynność ruchu, struktura pojazdów, stan techniczny pojazdów, prędkość ruchu).

Średni poziom głośności różnych źródeł hałasu komunikacyjnego w dB wynosi:

- trolejbus – 40,
- samochód osobowy – 40-80,
- hałas ulicy – 60-105,
- autobus – 65-104,
- samochód ciężarowy – 64-92,
- tramwaj – 70-90 [⁴⁹]

Hałas na poziomie powyżej 60 dB stanowi istotne zagrożenie dla zdolności psychofizycznej człowieka. W Polsce zagrożenie to dotyczy ponad 30 % mieszkańców dużych miast, 45% średnich i 25%

⁴⁹ Ochrona środowiska w transporcie lądowym, Politechnika Poznańska, Instytut Technologii Eksploatacji w Radomiu, J. Gronowicz, Poznań-Radom 2003, s. 62.

małych. Hałas motoryzacyjny jest główną przyczyną konieczności opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem. Ograniczenie ekologicznych uciążliwości transportu jest szczególnie istotną przesłanką przemian systemów transportu.

Na terenie Gminy Sulęcyno nie były prowadzone powszechnie dostępne badania monitoringowe hałasu. W 2010 roku na drogach 214 i 228 badano natężenie ruchu. Na drodze 214 badania przeprowadzono na trzech odcinkach, w tym na odcinku Puzdrowo - Klukowa Huta biegnącym przez Gminę Sulęcyno. Na drodze 228 na 5 odcinkach (w tym dwa przebiegające przez teren Gminy Sulęcyno: odcinek Pomysk Wielki – Sulęcyno i odcinek Sulęcyno - Klukowa Huta) , których wyniki nie odbiegają od innych w regionie. Zdaniem zarządcy dróg - ZDW w Gdańsku polepszenie stanu klimatu akustycznego dróg, jak również zmniejszenie obszarów narażonych na hałas może nastąpić głównie poprzez:

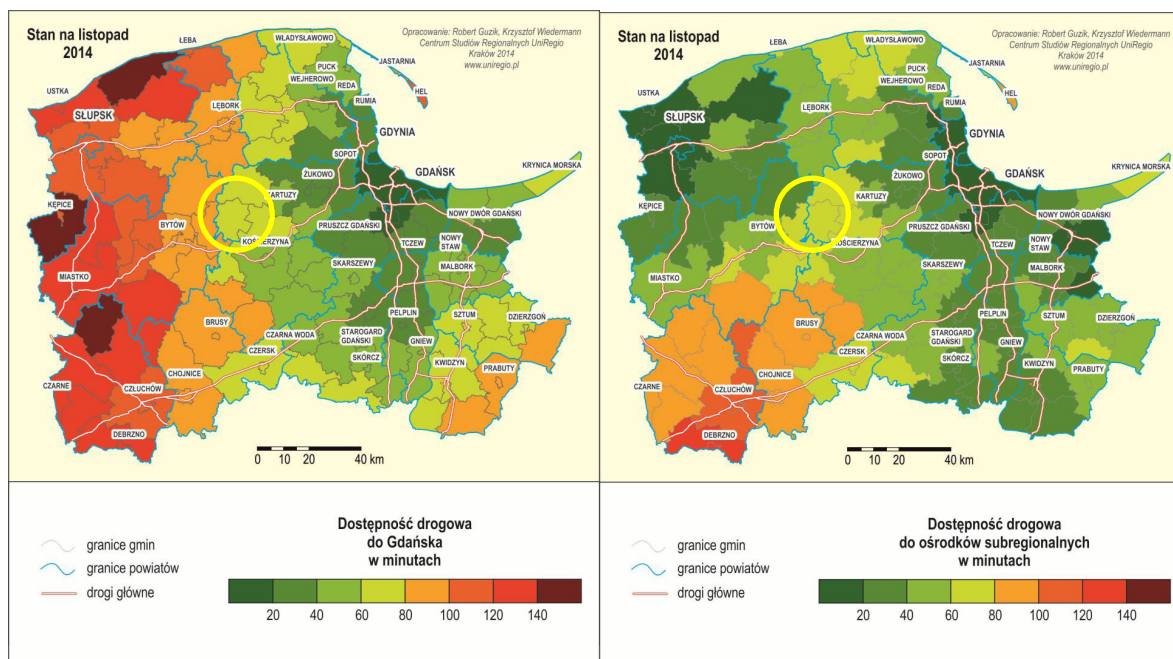
- - odciążanie ciągów komunikacyjnych (budowa alternatywnych odcinków dróg);
- - metody organizacyjne (np. kontrole i/lub ograniczanie prędkości pojazdów);
- - zapewnienie odpowiedniej odległości nowych obiektów podlegających ochronie przed hałasem od drogi;
- - stosowanie nawierzchni SMA (Stone Mastic Asphalt);
- - wprowadzenie ekranów akustycznych (w ostateczności);
- - wprowadzenie stref ograniczonego użytkowania (wprowadzane gdy wszystkie środki i metody redukcji hałasu zawiodą).

2.3 Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej

Pomimo, że Gmina Sulęcyno znajduje się blisko od matematycznego środka Województwa Pomorskiego, to z uwagi na sposób, w jaki rozwinęła się sieć osadnicza na tych obszarach kraju, znajduje się zaledwie na granicy dostępności funkcjonalnej do dwóch najważniejszych ośrodków usługowych województwa tj. Trójmiasta i Słupska. Jest objęta ponad godziną izochroną dostępności do usługowego centrum województwa – Gdańska⁵⁰.

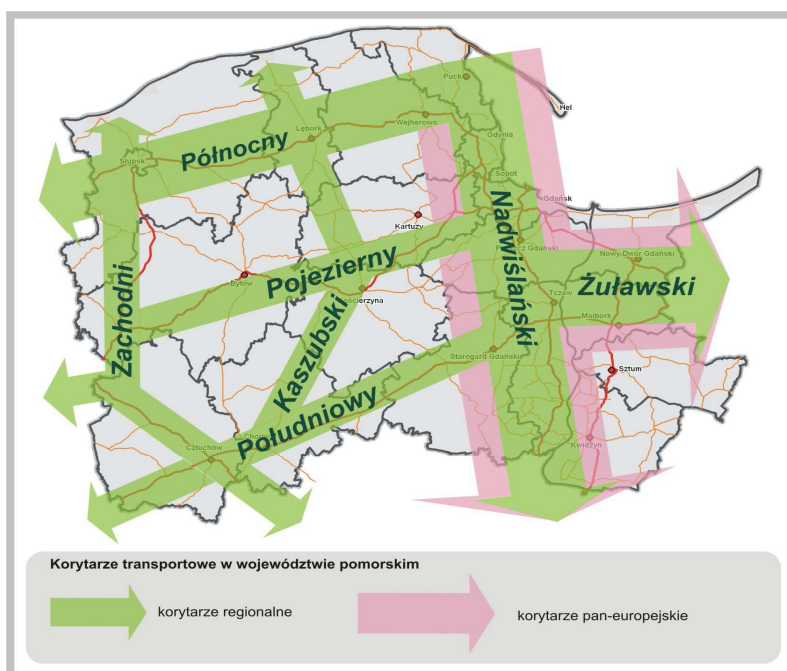
Najbliższymi ośrodkami regionalnymi dla Sulęcyna są: Bytów, Kartuszy i Kościerzyna. Pierwszy z nich jest najbliższy geograficznie, drugi administracyjnie i jako ośrodek usługowy, natomiast trzeci – Kościerzyna, jako silnie rozwijający się, ma szansę stać się najbliższym ośrodkiem ponadregionalnym, podobnie jak znacznie bardziej oddalony Lębork.

⁵⁰ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika , Kraków 2015 str.



Rys. 18 Izochrony dostępności drogowej do Gdańska (Trójmiasto) i najbliższych ośrodków subregionalnych / źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 321 i 323

W Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego obszar Gminy Sulęcyno lokuje się w centrum Pojeziernego Korytarza Transportowego, w miejscu odgałęzienia biegnącego południkowo Korytarza Kaszubskiego. Podstawowy szkielet komunikacyjny tworzą drogi wojewódzkie nr 228 i 214. Gmina nie ma połączeń kolejowych.



Rys. 19 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim

/Źródło: Plan zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego str. 243

W Gminie Sulęcyno funkcjonuje obecnie łącznie 75,502 km dróg publicznych, w tym 17,302 km dróg wojewódzkich, 30,6 km dróg powiatowych i 27,6 km dróg gminnych. Poza drogami publicznymi w Gminie istnieje sieć dróg wewnętrznych o łącznej długości 124,2 km (drogi te nie spełniają kryteriów dróg publicznych).

Podstawowy układ drogowy w gminie tworzą następujące ciągi komunikacyjne - drogi:

Wojewódzkie:

- nr 228 (Bytów – Klukowa Huta – Kartuzy) – na terenie gminy odcinek Parchowski Młyn – Klukowa Huta; klasa – droga zbiorcza, droga ta stanowi oś komunikacyjną gminy o przebiegu wschód – zachód, łączy ośrodki regionalne Kartuzy i Bytów z ośrodkiem gminnym Sulęcyno;
- nr 214 (Łeba – Lębork – Sierakowice – Puzdrowo – Kościerzyna - Warlubie) – na terenie gminy odcinek Skoczkowo – Mściszewice; klasa (postulowana) – droga główna, pełniąca rolę skrótu dla ruchu turystycznego zmierzającego z głębi Polski nad wybrzeże środkowe.

Powiatowe:

- 1912 G (Gowidlino – Sulęcyno);
- 1913 G (Kołodzieje – Sulęcyno);
- 1931 G (Węsiory – Gostomie – Kościerzyna);
- 1934 G (Tuchlino – Sulęcyno – Lipusz – Skoczkowo – DW nr 235).

Przez teren Gminy Sulęcyno przebiega 11 odcinków **dróg gminnych**:

- 166001 G (Kistowo – Kistówko – Chojna);
- 166005 G (Sulęcyno – Żakowo);
- 166009 G (Sucha do drogi powiatowej);
- 166015 G (Podjazy – Widna Góra);
- 166017 G (Mściszewice – Skoczkowo);
- 166022 G (Sulęcyno – Bukowa Góra);
- 166023 G (Augustowo – Mściszewice);
- 166034 G (Sulęcyno – Kłodno – Ostrów – Mausz);
- 166043 G (Węsiory – Kurhany);
- 166045 G (Węsiory – Gapowo);
- 166046 G (Klukowa Huta – Borowiec – Czarlino).

W ewidencji Gminy Sulęcyno, określonej uchwałą NR XXVI/238/2013 Rady Gminy zinwentaryzowano 46 przystanków komunikacji pasażerskiej w odniesieniu do których Gmina Sulęcyno jest właścicielem lub zarządzającym. Przystanki oznaczone są znakiem informacyjnym D15 i posiadają miejsce umożliwiające umieszczenie rozkładu jazdy.

3 Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.

Obszar objęty Planem Transportowym zamyka się na terenie Gminy Sulęcyno. Obsługiwana jest ona w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez organizatorów komercyjnych zarówno w zakresie przewozów gminnych, powiatowych jak i i ponadpowiatowych. Aktualnie Gmina Sulęcyno nie organizuje ani nie finansuje przewozów o charakterze przewozów użyteczności publicznej.

3.1 Charakterystyka istniejącej sieci

Mieszkańcy Gminy Sulęcyno nie mają wielu wariantów wyboru dostępnego środka komunikacji: mogą wybierać pomiędzy autobusowym, publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym, tj. samochodami osobowymi, motorami, skuterami, rowerami, itp.

Obecny kształt sieci komunikacyjnej na obszarze objętym niniejszym planem transportowym jest efektem procesów transformacji jakim podlegała cała branża, na analizowanym terenie, w ostatnich latach. Proces zapoczątkowany został w 1981 roku arbitralnymi decyzjami administracyjnymi, określającymi zakres kompetencji i ustalającymi rynki dla funkcjonujących wówczas państwowych przedsiębiorstw PKS, nie zawsze zgodnie z układem terytorialnym i komunikacyjnym i ekonomiczną celowością. System subwencji budżetowych nie wymusił weryfikacji tak skonstruowanej sieci transportu pasażerskiego. Dlatego po transformacji ustrojowo-gospodarczej z początku lat 90., poszczególne przedsiębiorstwa PKS zmuszone do utrzymywania się głównie z przychodów z biletów, zaczęły konkurować wzajemnie, w tym w ramach racjonalizacji oferty, skupiły się na najbardziej dochodowych kierunkach, zaniedbując lub nawet wycofując się z mniej rentownych, choć w dalszym ciągu ważnych społecznie. Zrównanie podmiotów komercyjnych w kwestii uprawnień do otrzymywania dotacji z budżetu państwa, w związku ze honorowaniem obowiązujących uprawnień do ulg ustawowych, dotyczące szczególnie biletów miesięcznych dla uczniów, zachęciła dotychczasowych mikroprzedsiębiorców do świadczenia usług przewozowych w relacjach substytucyjnych w stosunku do oferty przedsiębiorstw PKS, gwarantujących istotnie wyższą rentowność. Dalszą ekspansję, nasiloną szczególnie po 1995 r., wywołała zupełna bierność przedsiębiorstw PKS na pojawienie się konkurencji. W rezultacie, już od 2000 r., obszary niektórych powiatów (kartuski, pucki, tczewski) objęte zostały siatką połączeń minibusowych licznych firm prywatnych. Skutkiem takiego stanu rzeczy był dalszy spadek rentowności przewozów pasażerskich przedsiębiorstw PKS, na który firmy te zareagowały dość chaotycznymi cięciami kursów lub nawet wycofywaniem się z obsługi wszystkich połączeń na poddanych konkurencji trasach. Takie działania przedsiębiorstw PKS ułatwiły jedynie funkcjonowanie konkurencyjnych przewoźników, z których część, wskutek wysokiego popytu, zdecydowała się w wybranych kursach nawet na zastąpienie minibusów standardowej wielkości autobusami podmiejskimi lub turystycznymi⁵¹. Końcowym efektem procesu, dla omawianego obszaru Gminy Sulęcyno, jest:

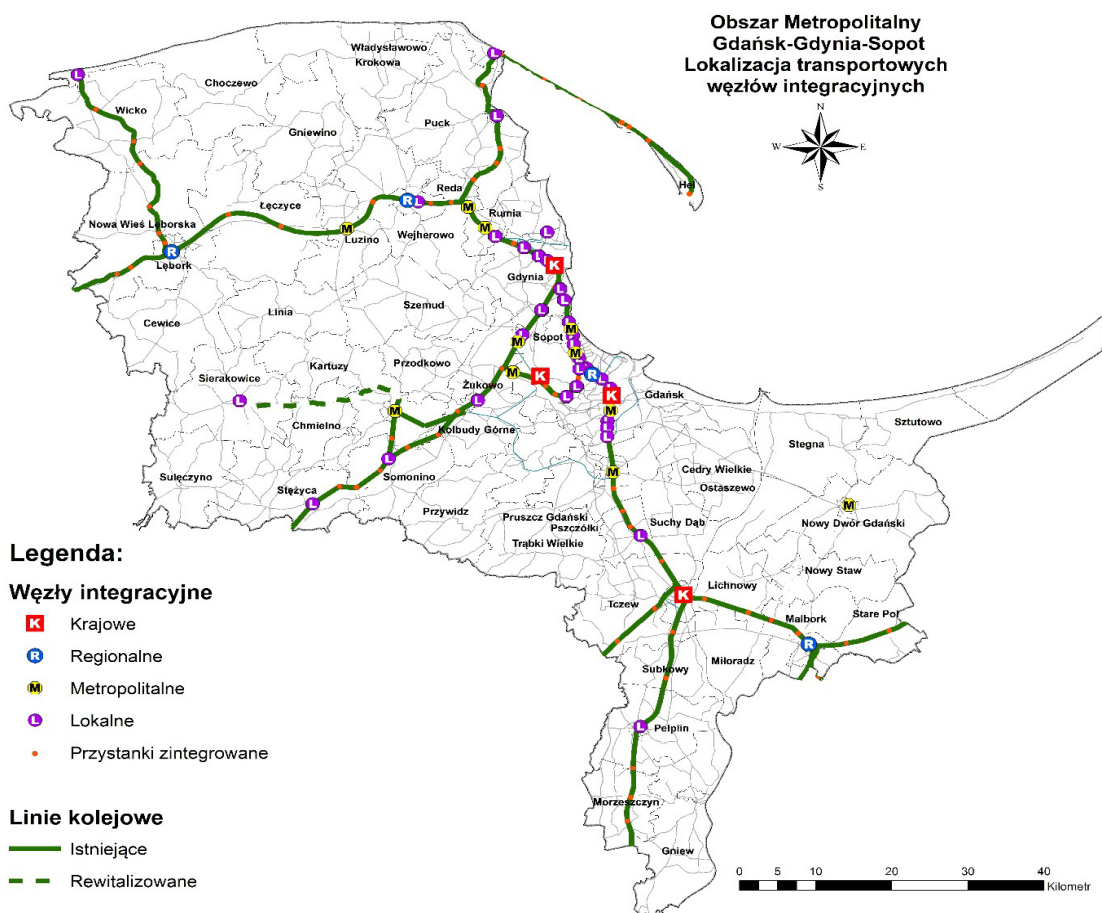
- bardzo zredukowana oferta przewozowa firm stanowiących swoistą kontynuację dawnej organizacji rynku – PKS Bytów (aktualnie PKS Bytów S.A, własność Powiatu Bytowskiego) oraz PKS Starogard Gdański (analogicznie, PKS Starogard Gdański S.A. z większościowym udziałowcem – Powiatem Starogard Gdański);

⁵¹ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014

- realizacja zasadniczej części przewozów w ponadgminnej sieci komunikacyjnej przez firmę Przewozy Autobusowe GRYF, która osiągnęła status największego prywatnego operatora w regionie i
- obsługa komunikacji wewnątrz gminy realizowana przez firmę Wiołka, Adam Jajdzewski z Parchowa, nakierowaną szczególnie na dowozy dzieci do szkół.

3.1.1 Transport kolejowy

W obszarze objętym Planem Transportowym nie funkcjonuje obecnie transport kolejowy i nie jest przewidywany w żadnych dokumentach programowych o perspektywie do 2030 roku. Najbliższe lokalne węzły integracyjne z siecią kolejową, przewidywane w Wojewódzkim Planie Transportowym, ulokowane są w Gołubiu, proponowana nazwa Stężyca, na przebiegu linii kolejowej 201 (Gdynia – Kościerzyna – Nowa Wieś Wielka) i warunkowo, o ile nastąpi rewitalizacja odcinka Kartuzy Sierakowice – w Sierakowicach dla linii 229 (Pruszcz Gdański – Kartuzy – Łeba)

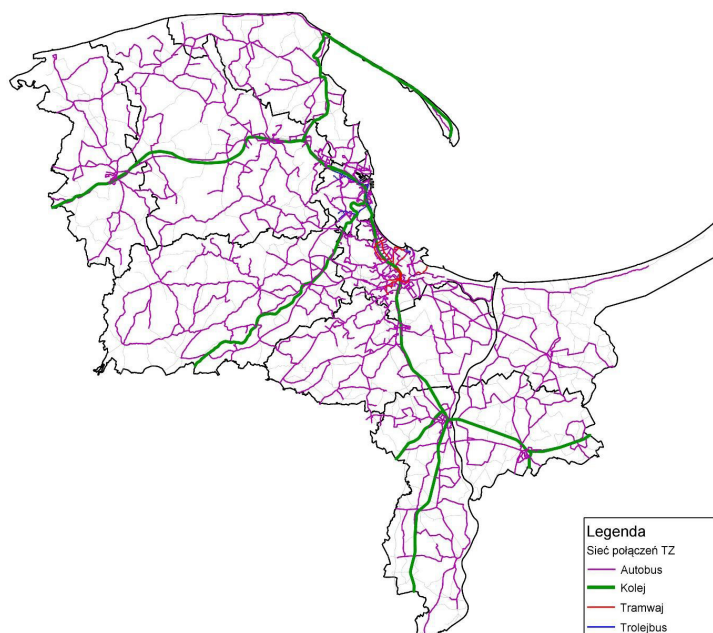


Rys. 20 Lokalizacja węzłów integracyjnych w otoczeniu Gminy Sulęczyno

/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r. str. 67

3.1.2 Transport drogowy

Konsekwencją istniejącego układu drogowego na terenie Gminy Sulęczyno, położenia na zbiegu dwóch regionalnych korytarzy komunikacyjnych jest stosunkowo bogata i zróżnicowana oferta komunikacyjna.



Rys. 21 Sieć transportu zbiorowego dla obszaru Metropolitalnego

/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r. zał. 4 str 38.

Realizowana jest ona na kilku poziomach, połączeń w zależności od zasięgu (przebiegu trasy):

- wojewódzkich (międzypowiatowych) , których końcowym celem jest metropolia trójmiejska (Gdynia);
- ponadpowiatowych połączeniach do sąsiadujących, większych ośrodków miejskich - Kościerzyna i Bytów;
- w granicach powiatu – Sierakowice i siedziba powiatu – Kartuzy, z bogatą możliwością wyboru docelowych miejsc podróży- Gdańsk, Gdynia, Wejherowo, pozostałe miejscowości regionu;
- komunikacji wewnątrz Gminy.

Usługi transportowe komunikacji zbiorowej na terenie gminy Sulęczyno realizują przewoźnicy:

- Przewozy Autobusowe GRYF sp. z o.o. sp.k.
83-330 Żukowo ul. Armii Krajowej 1D
- „Wiolka” Przewóz Osób, Wiesław Adam Jażdżewski,
77-124 Parchowo, ul. Wiślany 1B
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie Spółka Akcyjna
77-100 Bytów, ul. Wybickiego 2,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim S.A.
83-200 Starogard Gdański, ul. Pelplińska 21

Przedstawiona poniżej tabela zawiera listę obsługiwanych kierunków i połączeń docelowych w Gminie Sulęcyno.

Kierunek	liczba kursów				Przewoźnik
	łącznie	w soboty	w niedziele	w tym tylko w okresie szkolnym	
Bytów	3	2	2	1	PKS Bytów
Gdynia	2	2	2	0	PKS Bytów
Kartuzy	18	4	4	7	P.A. GRYF, PKS Bytów
Kościerzyna	4	0	0	2	PKS W Starogardzie Gdańskim
Sierakowice	3	0	0	1	P.A. GRYF
Kierunki wewnątrz Gminy					
Kistowo	4	0	0	3	P.A. GRYF, Wiolka Przewóz Osób
Borek	4	0	0	3	P.A. GRYF, Wiolka Przewóz Osób
Kołodzieje	2	0	0	2	Wiolka Przewóz Osób
Zdunowice	2	0	0	2	Wiolka Przewóz Osób
Borowiec	3	0	0	3	P.A. GRYF, Wiolka Przewóz Osób
Mściszewice	7	2	0	2	P.A. GRYF, Wiolka Przewóz Osób
Węsiory	19	6	4	7	P.A. GRYF, Wiolka Przewóz Osób
Bukowa Góra	15	4	2	5	P.A. GRYF (przystanek przy drodze 228), Wiolka Przewóz Osób
Podjazy	7	0	0	4	P.A. GRYF, Wiolka Przewóz Osób
Żakowo	4	0	0	3	P.A. GRYF, Wiolka Przewóz Osób

Tab. 3 Przewozy pasażerskie realizowane na terenie Gminy Sulęcyno w przekroju wykonawców i częstotliwości, stan na 01.09.2015

/Źródło: opracowanie własne na podstawie publikowanych rozkładów jazdy przewoźników

Obecny układ linii komunikacyjnych wewnątrz Gminy Sulęcyno, obsługiwany przez firmę Wiolka, Adam Jażdżewski z Parchowa, nawiązuje do wcześniejszych rozwiązań, zapoczątkowanych przez sieć komunikacyjną, realizującego obecnie przewozy regionalne i wojewódzkie, firmy P.A. GRYF Kartuzy.

Linie o numerach 35- 40 obejmują połączenia:

Linia	liczba kursów				Trasa
	łącznie	w soboty	w niedziele	w tym tylko w okresie szkolnym	
35	2	0	0	2	Bukowa Góra –Sulęcyno - Zdunowice - Sulęcyno
36	2	0	0	2	Podjazy – Żakowo – Sulęcyno – Kołodzieje - Sulęcyno
37	3	0	0	3	Mściszewice – Skoczkowo - Mściszewice
38	6	0	0	6	Sulęcyno – Węsiory - Bukowa Góra - Sulęcyno
39	5	0	0	5	Borek – Kistowo – Kołodzieje - Sulęcyno
40	1	0	0	1	Sulęcyno – Węsiory, Borowiec - Węsiory

Tab. 4 Zestawienie linii komunikacyjnych wykonywanych na terenie gminy Sulęcyno na podstawie zezwoleń wydawanych przez Wójta Gminy Sulęcyno

/Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych z Urzędu Gminy Sulęcyno

W zakresie przystosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej należy odnotować, że żaden z przewoźników nie stosuje na analizowanych liniach taboru przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.

Niezbędny zakres usług realizowany jest poprzez refinansowanie przez Gminę poniesionych kosztów transportu, który zapewniany jest przez właściwe jednostki opiekuńcze.

Zagadnienie umożliwienia osobom niepełnosprawnym i ograniczonej zdolności ruchowej szerszego dostępu do usług publicznej komunikacji zbiorowej jest obecnie przedmiotem negocjacji zarówno w zakresie skali jak i formy realizacji, poprzez wzrost udziału przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych pojazdów w komunikacji regularnej lub rozszerzenie oferty dowozów w ramach przewozów specjalnych. Każde z rozwiązań niesie konieczność dodatkowego zaplanowania i sfinansowania.

3.1.3 Inne formy komunikacji

Dla pełnego obrazu sieci komunikacyjnej w analizowanym obszarze, odnotowania wymagają trasy rowerowe przebiegające przez teren Gminy Sulęcyno:

o znaczeniu ponadlokalnym trasa międzynarodowa nawiązująca do systemu EURO-VELO:

- nr 4: Tysiąca Jezior: (Kołtki) województwo zachodniopomorskie – Krzeszewo – Miastko –Bytów – Sulęcyno– Kościerzyna – Skórcz – Gniew – Kwidzyn – Prabuty – Połatki województwo warmińsko-mazurskie

trasy międzyregionalne będące uzupełnieniem układu tras międzynarodowych o elementy powiązań międzyregionalnych, połączenia pomiędzy opisanymi powyżej trasami międzynarodowymi:

- **nr 12:** Trasa Zamków Polski Północnej: (Szczecinek) województwo zachodniopomorskie - Czarne – Człuchów - Chojnice (z odgałęzieniem Silno -kujawsko-pomorskie Tuchola) - Konarzyny - Bytów - Sulęcyno – Kościerzyna - Stara Kiszewa - Skarszewy - Tczew - Malbork - Sztum - Gniew - Pieniążkowo - województwo kujawsko-pomorskie (Grudziądz);
- **nr 15:** (Polanów) województwo zachodniopomorskie - Kępice – Trzebielino –Kołczygłowy – Bytów – Sulęcyno – Chmielno – Kartuzy – Przdokowo (odgałęzienie do Gdańska) – Szemud – Wejherowo – Puck – Krokowa –Choczewo – Nowa Wieś Lęborska – Lębork – Cewice – Czarna Dąbrówka – Parchowo

3.2 Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć połączeń użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich określona została na bazie istniejącej sieci połączeń, z uwzględnieniem wielkości potoków pasażerskich, zapewnienia połączeń z siedzibą Gminy oraz dodatkowo zapewnienia połączeń między poszczególnymi miejscowościami Gminy. Uwzględnia również przewozy o charakterze użyteczności publicznej określone w planach nadrzędnych, w tym w Planie Wojewódzkim.

Analizując Plany Zagospodarowania Przestrzennego oraz Strategie Rozwoju Gminy nie stwierdzono planowanych w najbliższej przyszłości zmian w rozkładzie głównych celów podróży. Rozkład przestrzenny potrzeb przewozowych pozostanie na niezmiennym poziomie. W wyniku planowanej poprawy jakości świadczenia usług przewiduje się nieznaczne zwiększenie potoków pasażerskich spowodowane zwiększeniem atrakcyjności oferty przewozowej. Drugim z przewidywanych czynników wzrostu będzie głównie powiększająca się liczba mieszkańców Gminy i wzrost ich mobilności.

W ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęcyno przewidywane są dwa możliwe scenariusze rozwoju, uzależnione od uwarunkowań zewnętrznych, poziomu realizacji potrzeb przewozowych przez komunikację której organizatorem będzie Marszałek Województwa Pomorskiego oraz Starosta Kartuski, oferty przewozów komercyjnych oraz możliwości i zakresu dofinansowania przewozów dla których organizatorem będzie Wójt Gminy Sulęcyno.

Możliwe plany rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostały roboczo określone jako:

Zachowawczy

przewidujący minimalną interwencję publiczną i ograniczone modyfikacje dotychczas funkcjonującego rozwiązania organizacji komunikacji w Gminie, konieczne dla utrzymania w stanie co najmniej niezmiennym obecnego poziomu realizacji potrzeb przewozowych mieszkańców, uzupełnienie i skorygowanie zidentyfikowanych obszarów problemowych, przestrzennych i funkcjonalnych, w granicach zdefiniowanych przez aksjomaty zrównoważonego rozwoju.

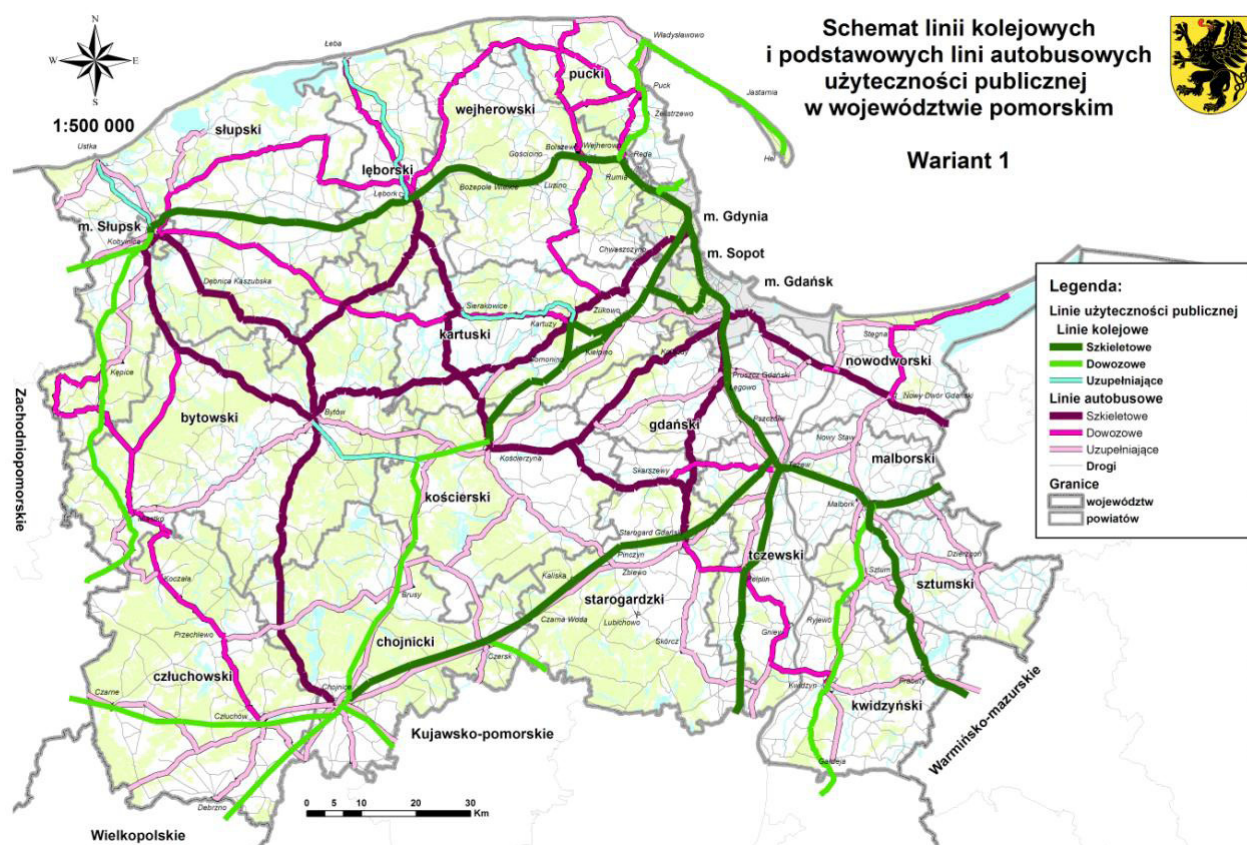
Rozwojowy

uwzględniając te same priorytety i stosując zasadę zrównoważonego rozwoju, intensyfikuje działania na rzecz promocji publicznego transportu zbiorowego. Działania podejmowane są wielokierunkowo, poprzez istotne zwiększenie atrakcyjności oferty, częstości, dostępności, wzrost standardów jakościowych, politykę cenową, informację pasażerską i marketing.

Wariant rozwojowy będzie wymagał także udziału Organizatora we współfinansowaniu organizowanego transportu. Oba Plany, zachowawczy i rozwojowy, są z sobą wzajemnie zgodne a plan rozwojowy stanowi kontynuację i rozszerzenie zachowawczego, stąd też dopuszczalna będzie realizacja stadiów pośrednich.

3.2.1 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Wojewódzkiego

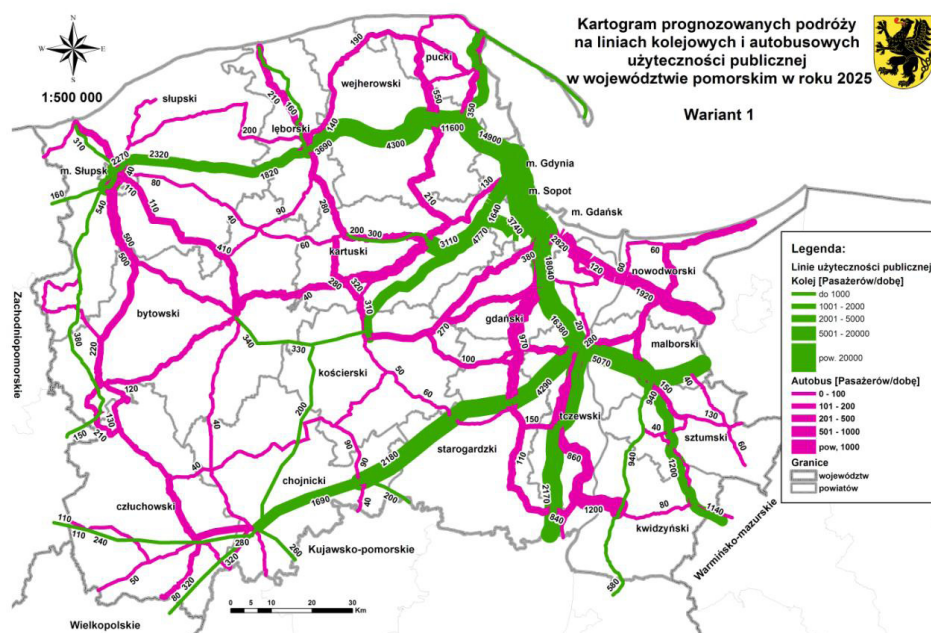
Plan Transportowy Województwa Pomorskiego przewiduje uruchomienie linii użyteczności publicznej przebiegających przez Gminę Sulęcyno. Pierwszą z nich jest linia na trasie z Gdyni przez Kartuzy do Bytowa przebiegająca po szlaku drogi wojewódzkiej nr 228. Linia ta odpowiada obecnie realizowanemu połączeniu Bytów – Gdynia, firmy PKS Bytów. Drugie połączenie przebiega południkowo z Łeby, przez Lębork, Sierakowice, do Kościerzyny i Starogardu Gdańskiego. Na terenie Gminy Sulęcyno, trasa linii pokrywa się z przebiegiem drogi wojewódzkiej 214, czyli przebiega nieco peryferyjnie, przez jej wschodnią część, z głównym ośrodkiem, potencjalnym węzłem przesiadkowym, w Mściszewicach. Bliższy komunikacyjnie byłby węzeł w Klukowej Hucie, która leży na terenie sąsiadującej Gminy Stężyca, i rozwiązanie takie będzie mogło być brane pod uwagę, po ustaleniu zasad współpracy i podpisaniu odpowiedniego porozumienia pomiędzy sąsiadującymi samorządami. Obie wojewódzkie linie przebiegające przez Gminę Sulęcyno zaliczone zostały do kategorii linii szkieletowych, o dużym znaczeniu w kreowanej sieci komunikacyjnej.



Rys. 24 Schemat linii kolejowych i podstawowych linii autobusowych użyteczności publicznej w woj. Pomorskim
/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego str. 56

W wyniku przeprowadzonych przez zespół badawczy naukowców z Politechniki Gdańskiej [⁵², ⁵³] analiz i modelowania rozkładu potoków pasażerskich na projektowaną sieć transportową Województwa Pomorskiego, przewidywana praca przewozowa na odcinkach linii na drogach wojewódzkich 228 i 214 w Powiecie Kartuskim została estymowana na poziomie 100-200 i 200-500 pasażerów na dobę w 2025 roku – rys. poniżej. Konsekwencją oczekiwania tak wysokich przepływów jest zaliczenie wskazanego połączenia do kategorii linii szkieletowych występujących w obu wariantach projektu. Oznacza to, zgodnie z przyjętymi w Planie kryteriami, wysokie standardy związane z dostępnością systemu transportu zbiorowego określane poprzez dostępność czasową:

- czas wykonywanych usług w dobie
 - w dni powszednie i soboty 4:00-22:00, minimalny 5:00-22:00
 - niedziele i święta 5:00 – 22:00, minimalnie 6:00 – 21:00
- rytmiczność funkcjonowania
 - w dni robocze godz. szczytu co 30 min a minimalnie 60 min
 - dni robocze poza szczytem co 60 min
 - soboty, niedziele i święta co 60 min
- liczba par połączeń w dobie - dla odcinków kategorii I powyżej 18 i w kategorii II 11-18 szt.



Rys. 25 Prognoza - potoki pasażerskie na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego

/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r. zał.5 str. 29

Drugim, istotnym zagadnieniem wpływającym na sieć komunikacyjną planowaną w Gminie Sulęcyno, wynikającym z Wojewódzkiego Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego jest koncepcja kreowania lokalnych węzłów integracyjnych. Wynika ona z przyjętej w procesie planowania Województwa, strategii opierającej transport regionalny na połączeniach kolejowych, których przewidywany udział w ogólnej liczbie przewożonych pasażerów ma kształtować się na poziomie 80-87%.

⁵² Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego

⁵³ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r. zał.5 str. 29

Wśród podstawowych kryteriów zaliczania połączenia do sieci użyteczności publicznej transportu zbiorowego w Województwie Pomorskim ustalony został priorytet dla obsługi transportem kolejowym i multimodalnym z udziałem transportu kolejowego. Jednym z narzędzi służącym realizacji postawionego celu, jest wyznaczenie i organizacja punktów transportowych, w których obrębie realizowane będą funkcje integracyjne transportu pasażerów. W Województwie Pomorskim zaplanowano cztery rodzaje punktów transportowych (trzy rodzaje węzłów integracyjnych i przystanki zintegrowane):

- Krajowy węzeł integracyjny (K) – obejmuje swoim zasięgiem znaczny obszar Województwa Pomorskiego, a także województw sąsiednich, umożliwiając integrację multimodalną (transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy). Krajowy węzeł integracyjny powinien posiadać odpowiednią infrastrukturę: dworzec kolejowy, duży dworzec autobusowy w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego, parkingi P&R, B&R, K&R, przystanki transportu miejskiego, poczekalnię, obiekty handlowe, gastronomię. Elementy te powinny być powiązane między sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni i chodników.
- Regionalny węzeł integracyjny (R) – obejmujący swoim zasięgiem kilka powiatów (głównie sąsiednich), umożliwiając integrację w zakresie transportu kolejowego, autobusowego regionalnego, miejskiego i indywidualnego, także z odpowiednią infrastrukturą towarzyszącą.
- Lokalny węzeł integracyjny (L) – obejmujący swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy, umożliwiając integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym oraz transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym
- Przystanek zintegrowany (PZ), wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne. Infrastrukturę przystanków zintegrowanych (PZ) stanowią: przystanek kolejowy lub autobusowy, parkingi samochodowe P&R oraz rowerowe B&R.

Najbliższym z zaplanowanych, lokalnych węzłów integracyjnych w sąsiedztwie Gminy Sulęcyno jest węzeł w Gołubiu w Gminie Stężycza na przebiegu linii kolejowej 201 (Gdynia – Kościerzyna – Nowa Wieś Wielka) zapewniający połączenia do stolicy Województwa i pobliskiej Kościerzyny. Warunkowo, o ile nastąpi rewitalizacja linii kolejowej 229 na odcinku Kartuzy - Sierakowice drugim lokalnym węzłem integracyjnym mogą stać się Sierakowice.

3.2.2 Cele i środki polityki transportowej Gminy

Przywołując definicje z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Myśl powyższa rozwinięta została w Wojewódzkim Planie Transportowym - realizowanie celów użyteczności publicznej nie musi oznaczać, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne i konsumowane powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytwarzania. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenie usług na rzecz Organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu.

Wizja transportu publicznego na obszarze Gminy Sulęcyno zakłada organizowanie, funkcjonowanie i rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego

oczekiwania pasażerów, w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, zapewniającego jednocześnie dostęp do usług osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej. Organizowany system publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając aspekt ekonomiczny i potrzeby społeczne powinien zaspakajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy, przeciwdziałając powstawaniu obszarów komunikacyjnego wykluczenia. W powiązaniu z koncepcją możliwych ścieżek rozwojowych publicznego transportu zbiorowego przedstawioną na wstępie tego rozdziału, jako nadrzędny cel przyjąć należy utrzymanie obecnego poziomu usług i kompensowanie niekorzystnych trendów związanych z transportem indywidualnym. W zakresie celi cząstkowych wskazać można następujące działania:

- realizacja linii w obecnym zakresie i ich rozbudowa w miarę identyfikowania i uznania za uzasadnione nowych potrzeb;
- podnoszenie standardów usług realizowanych w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- zapewnianie zrównoważonego rozwoju z poszanowaniem środowiska naturalnego;
- poprawa dostępności usług dla osób niepełnosprawnych

Uzupełniające cele szczegółowe, to między innymi:

- poprawa częstotliwości i regularności połączeń;
- dostosowanie i integracja połączeń użyteczności publicznej organizowanymi przez Gminę Sulęcyno z liniami organizowanymi przez Powiat Kartuski, o ile będą, i liniami wojewódzkimi;
- uzupełnienie sieci komunikacyjnej o połączenia do Mściszewic, w ramach komunikacji w Gminie, substytucyjnie do połączeń powiatowych, z ewentualnym włączeniem Klukowej Huty (*);
- w miarę oszacowanych potrzeb i możliwości, uruchomienie komunikacji w soboty i niedziele;
- w miarę oszacowanych potrzeb i możliwości, uruchomienie komunikacji w okresach ferii i wakacji, a także dedykowanych obsłudze turystycznej;
- jeżeli nie nastąpi skomunikowanie na poziomie Powiatu, lub wojewódzkich linii użyteczności publicznej, z najbliższymi lokalnymi węzłami integracyjnymi, lub będą one niewystarczające, należy rozważyć, w porozumieniu z sąsiednimi gminami uruchomienie komunikacji organizowanej samodzielnie.

* Podnoszona kwestia integracji komunikacji gminnej i wojewódzkiej wskazuje na potrzebę ustalenia i zorganizowania przystanków zintegrowanych, których powstanie przewidywane jest w Wojewódzkim Planie Transportowym i do których zorientowane zostałyby połączenie wewnątrzgminne. Naturalnym takim miejscem jest główny przystanek w Sulęcynie, jako drugi mógłby spełniać powyższe funkcje przystanek w miejscowości Mściszewice, zapewniając przesiadki z liniami relacji Sierakowice – Stężyca.

Wspomagająco, przesiadki mogłyby odbywać się w miejscowości Klukowa Huta, leżącej na skrzyżowaniu obu linii wojewódzkich i bliższej komunikacyjnie do centrum Gminy Sulęcyno niż Mściszewice. Przystanek ten leży w obszarze administracyjnym Gminy Stężyca i z analizy uchwalonego przez lokalny samorząd w dniu 30 czerwca 2015 Planu Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Stężyca nie wynika koncepcja znaczącego awansowania tej miejscowości w infrastrukturze komunikacyjnej. Z drugiej strony, jedna z linii komunikacyjnych Gminy Stężyca, zaplanowana została na trasie Stężyca – Klukowa Huta – Węsiory (w Gminie Sulęcyno). Polem do współpracy mogłoby stać się przedłużenie ww. linii aż do Sulęcyna i wspólne realizowanie/zarządzanie połączeniem, także w rozszerzonej wersji sięgającej do węzła integracyjnego w Gołubiu lub do bezpośrednio do Kościerzyny o ile zostaną zawarte w przyszłości stosowne porozumienia.

Podobny problem występuje w kontekście połączenia Sulęcyno – Mściszewice i docelowo Sierakowice, o ile zostanie zawarte odpowiednie porozumienie z Gminą Sierakowice a wyniki analizy potrzeb przewozowych potwierdzą zasadność uruchomienia na tej trasie linii o charakterze użyteczności publicznej, na przykład po rewitalizacji linii kolejowej do tej miejscowości.

3.2.3 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej

W konkluzji do poprzedniego rozdziału, przewozy gminne o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie minimalnej dostępności komunikacyjnej. Dojazd do centrum Gminy powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, tak aby gminne przewozy pasażerskie były jednocześnie zintegrowane z powiatowymi i wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Gminne przewozy pasażerskie organizowane przez Wójta, jako zadanie własne Gminy, powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić minimalną dostępność transportową mieszkańcom do centrów usług gminnych, przy uwzględnieniu przedstawionych wcześniej determinant oraz powiązań z węzłami integracyjnymi drogowymi komunikacji autobusowej i kolejowymi. Ważkim zagadnieniem będzie odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami.

Ostateczny układ sieci linii komunikacyjnych użyteczności publicznej przedstawiony został w załączniku na końcu niniejszego Planu. Na planowaną sieć komunikacyjną składają się obecnie wykonywane przewozy na liniach, dla których zezwolenia wydawał Wójt Gminy Sulęczyno – linie o numerach 35 do 40 oraz zaplanowane nowe połączenia do Mściszewic i połączenia wykraczające poza obszar Gminy Sulęczyno, po podpisaniu stosownych porozumień i jeżeli potrzebę ich uruchomienia potwierdzą wyniki przeprowadzonych analiz. Zgodnie z przyjętym założeniem wariantowości, zaplanowana została minimalna i optymalna liczba połączeń na planowanych liniach, zgodnie z przedstawioną poniżej tabelą.

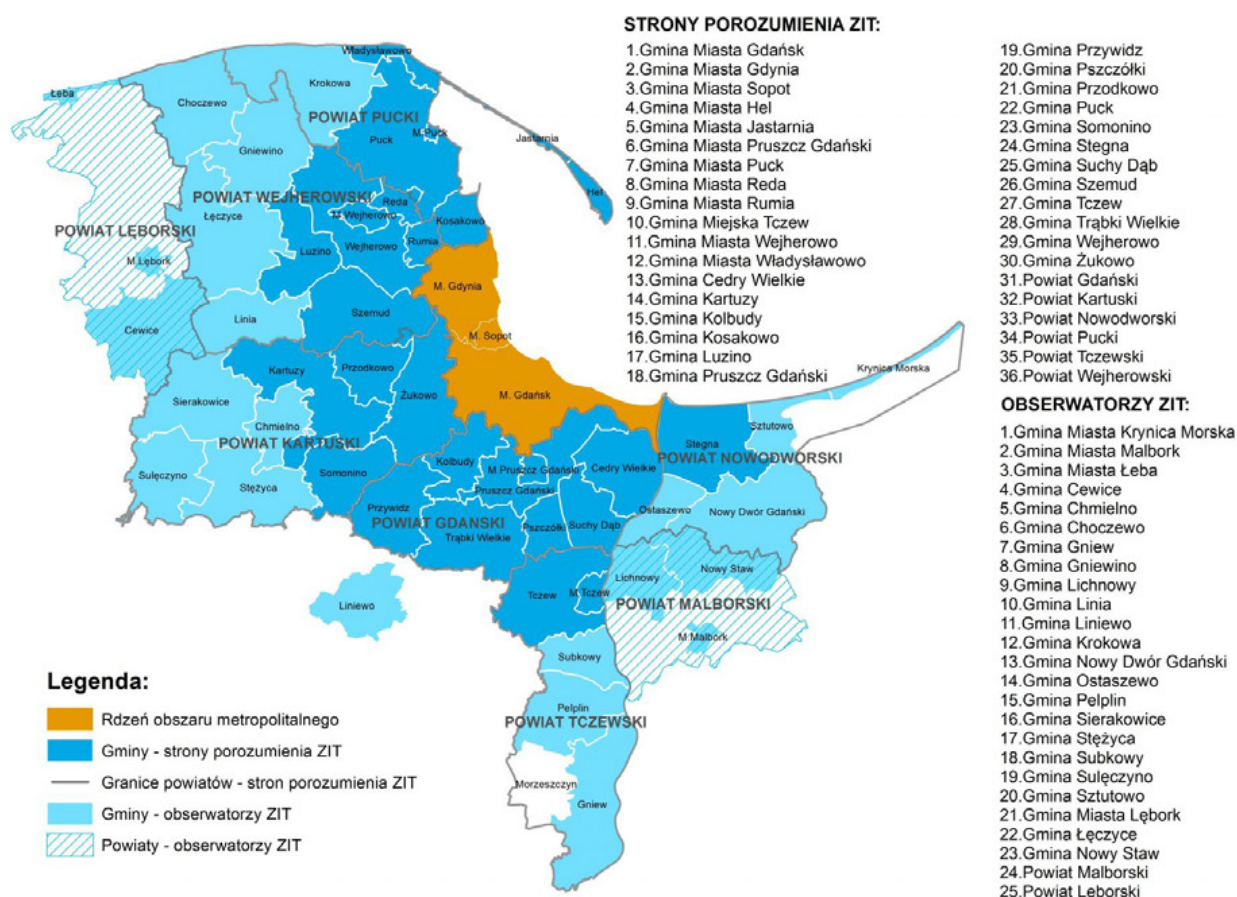
Linia	Liczba kursów				Trasa
	wariant zachowawczy		wariant rozwojowy		
	łącznie	w soboty i niedziele	łącznie	w soboty i niedziele	
35	2	0	2	2	Bukowa Góra – Sulęczyno - Zdunowice – Sulęczyno – Kłodno/Nowy Dwór
36	2	0	2	2	Podjazdy – Żakowo – Sulęczyno – Kołodzieje - Sulęczyno
37	3	0	4	2	Mściszewice – Skoczkowo - Mściszewice
38	6	0	6	2	Sulęczyno – Węsiory - Bukowa Góra - Sulęczyno
39	5	0	6	2	Borek – Kistowo – Kołodzieje - Sulęczyno
40	1	0	2	2	Sulęczyno – Węsiory, Borowiec - Węsiory
41			4	2	Sulęczyno - Mściszewice - (Gołubie)
42			4	2	Sulęczyno - Mściszewice -(Sierakowice)

Tab. 5 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Sulęczyno

Konsekwencją przyjęcia wariantu rozwojowego, jest istotny wzrost przewidywanej do wykonania pracy przewozowej oraz prawdopodobna potrzeba dofinansowywania części nierentownych połączeń. Każdorazowa decyzja o zmianie częstości kursowania i o uruchomieniu nowych połączeń powinna zostać poprzedzona indywidualną oceną zasadności i możliwościami ich sfinansowania przez Organizatora.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

We wcześniejszych rozdziałach omówione zostały czynniki wpływające na potrzeby przewozowe takie jak demografia, sytuacja społeczno-gospodarcza, edukacja, kultura i turystyka oraz istniejąca infrastruktura transportowa i zaplanowana oferta przewozowa publicznego transportu zbiorowego. Dla określenia potrzeb przewozowych w analizowanym obszarze, z pierwotnych danych źródłowych, dostępne są jedynie bieżące informacje o realizowanej pracy przewozowej w planowanej sieci komunikacyjnej. Brak jest adekwatnych danych historycznych i innych wskaźników parametryzujących wrażliwości na czynniki kształtujące popyt. W konsekwencji, dla oceny i prognozy potrzeb przewozowych w Gminie Sulęcyno przyjęto metodę aproksymacji wyników uzyskanych dla obszarów nadrzędnych, interpolując je na potrzeby lokalnej sieci komunikacyjnej. Pomimo, że analizowane prognozy dotyczą głównie podróży międzypowiatowych model można, w przybliżeniu, przenieść również na sieć przewozów gminnych. Założenia związane z demografią, gospodarką, czy motoryzacją są w oby przypadkach podobne. Szczególnie wartościowy jest pod tym względem materiał badawczy dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, gdzie odrębnie prezentowane są wyniki dotyczące obszarów wiejskich („poza rdzeniem”).



Rys. 26 Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w Województwie Pomorskim
/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego str. 11

4.1 Struktura podróży

W badaniach na potrzeby Wojewódzkiego Planu Transportowego ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla różnych scenariuszy i wariantów. Do budowy modelu transportowego Województwa Pomorskiego, wykorzystano klasyczny czterostopniowy model transportowy obejmujący etapy

- generowania podróży – wyznaczenia liczby podróży generowanych i absorbowanych w rejonach transportowych za pomocą narzędzi statystycznych lub modeli cząstkowych.
- rozkładu przestrzennego ruchu – budowa macierzy podróży
- podziału zadań przewozowych – określenie środka transportu wykorzystanego do podróży, na podstawie zgeneralizowanego kosztu podróży różnymi środkami transportu.
- rozkładu ruchu na sieć – wyznaczania prawdopodobnych dróg, które zostaną wybrane do przemieszczenia się pomiędzy dwoma rejonami.

Do budowy modelu transportowego, a także wykonywanych prognoz przyjęto:

- trzy scenariusze rozwoju społeczno-ekonomicznego: pesymistyczny, umiarkowany i optymistyczny, uwzględniające zmiany demograficzne (liczby mieszkańców), ekonomiczne (PKB), poziom bezrobocia, motoryzacyjne (wskaźnik motoryzacji), napełnienia pojazdów itp.;
- trzy warianty rozwoju sieci transportu zbiorowego użyteczności publicznej I II i wariant stagnacji, braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej, który posłużył jako bazy do porównań.
- cztery okresy obliczeniowe (stany ruchu): dla lat 2015, 2020, 2025 i 2030. [⁵⁴]

Udział podróży transportem zbiorowym, które jako dane wyjściowe określono na 27,1% w horyzoncie roku 2025 przy założeniu scenariusza umiarkowanego może wzrosnąć do 28,4% ,wariant 1 lub 27,7% ,wariant 2. W przypadku braku działań, wariant stagnacji, wskaźnik spadnie do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym odpowiednio udział może wynieść 29,9%, w wariantcie 1 lub 28,5% , w wariantcie 2 a w pesymistycznym, 25,8% (wariant 1) lub 24,2% (wariant 2). Przewiduje się w związku z tym, że nastąpi wzrost pracy przewozowej (drogi przebytej transportem zbiorowym przez podróżnych). W badaniach GOM agregując wyniki wykresu - Środki transportu w podróżach [⁵⁵] dla mieszkańców poza Trójmiastem statystyki preferencji wyboru środka transportu kształtowały się zgodnie z załączoną tabelą:

	Środek transportu	% wskazań
1	samochód osobowy, jako kierowca	40,4%
2	pieszo	28,7%
3	autobus komunikacji miejskiej	8,5%
4	samochód osobowy, jako pasażer	8,9%
5	SKM	1,9%
6	tramwaj	0,4%
7	rower	3,6%
8	trolejbus	0,0%
9	autobus regionalny	3,1%
10	bus, prywatny przewoźnik	2,8%
11	pociąg regionalny	0,7%

⁵⁴ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2014 str 63

⁵⁵ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str 35

Podróże transport indywidualny	46,1%
Podróże transport zbiorowy	52,9%
uwzględniając podróże piesze	
Podróże transport indywidualny	75,20%
Podróże transport zbiorowy	24,80%
pomijając podróże piesze	

Tab. 6 Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców poza centrum Obszaru Metropolitalnego
/Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str 35

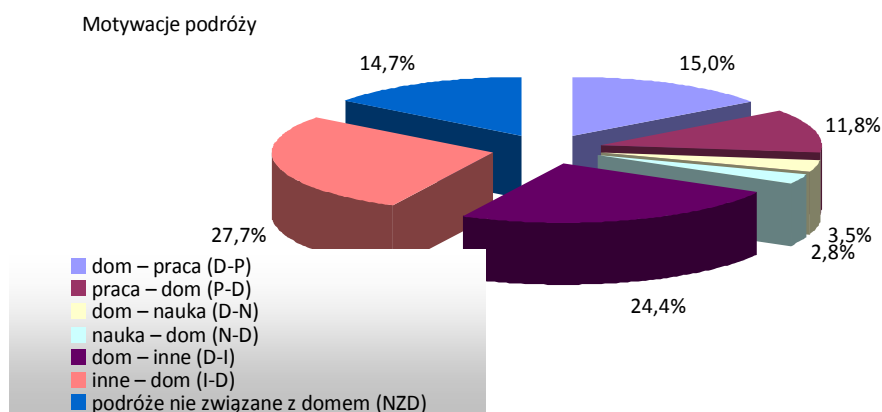
4.1.1 Motywacje podróży

Podstawowy podział motywacji podróży wykonywanych na określonym obszarze obejmuje zazwyczaj siedem grup:

- dom – praca (D-P),
- praca – dom (P-D),
- dom – nauka (D-N),
- nauka – dom (N-D),
- dom – inne (D-I),
- inne – dom (I-D),
- podróże nie związane z domem (NZD)

Motywacje są ściśle uzależnione od wieku i sytuacji zawodowej badanych – wśród uczniów i studentów większość podróży jest związana z dojazdem do lub ze szkoły, pracujący poza domem odbywają przede wszystkim podróże na trasie dom - praca i z powrotem, wśród osób niepracujących (emerytów, rencistów i bezrobotnych) najczęściej podróży jest związanych z innymi motywacjami, takimi jak zakupy, usługi czy załatwianie spraw w urzędach

	Motywacje podróży	% wskazań
1	dom – praca (D-P)	15,0%
2	praca – dom (P-D)	11,8%
3	dom – nauka (D-N)	3,5%
4	nauka – dom (N-D)	2,8%
5	dom – inne (D-I)	24,4%
6	inne – dom (I-D)	27,7%
7	podróże nie związane z domem (NZD)	14,7%



Tab. 7 procentowy udział motywacji odbywania podróży

/Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str 31

Badania przeprowadzone jesienią 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studialne dla opracowania Planu Transportowego dla Województwa Pomorskiego wykazały, że ponad 50% mieszkańców Województwa pracuje poza domem, a ponad 10% uczy się w szkołach. W podróżach międzypowiatowych ponad 80% badanych w Województwie Pomorskim podróżuje jednak samochodem osobowym, w tym ponad 50% – jako kierowca. Komunikację regionalną jako środek transportu wybrało 27% ankietowanych. W przewozach ponadgminnych 30% podróży w Województwie realizowano z wykorzystaniem komunikacji publicznej, a w podróżach ponadpowiatowych – 34% podróży. Transportem kolejowym odbywano 29% podróży ponadgminnych i 36% podróży ponadpowiatowych. Odliczając podróże ponadgminne i ponadpowiatowe realizowane koleją można stwierdzić, że w skali Województwa komunikacją miejską oraz regionalną komunikacją autobusową odbywano około 1/4 podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych. Badania dla węższego obszaru GOM, zdelimitowane do części poza zurbanizowanym centrum, uściślają te wyniki wskazując podział :

	cele podróży	% wskazań
1	podróże zewnętrzne	2,4%
2	podróże międzypowiatowe	19,1%
3	podróże międzygminne (w powiecie)	15,9%
4	podróże wewnątrzgminne	60,2%

Tab. 8 Rozkład przestrzenny podróży pasażerów w obszarze metropolitalnym (bez Trójmiasta)

/Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str 34

Współczynnik ruchliwości określono przeciętnie dla Województwa Pomorskiego na poziomie 1,9 podróży w czasie jednej doby i 2,30 dla mieszkańców Obszaru Metropolitalnego mieszkających poza Trójmiastem. Największą ruchliwością charakteryzowały się osoby w wieku 30-44 lata, średnio wykonujące 2,53 podróży dziennie.

W podróżach ponadgminnych w Województwie występują dwa wyraźnie zaznaczone szczyty przewozowe: poranny, między godz. 6:00 a 9:00 i popołudniowy między 14:00 a 19:00 z kulminacją około 15:00 do 17:00. Szczyty przewozowe powodowane są podróżami na trasach praca – dom/dom –praca oraz nauka – dom/dom – nauka. Pozostałe typy podróży generują razem dość równy ich poziom w godzinach od 6:00 do 20:00. Szczyty przewozowe w Województwie Pomorskim są szczególnie wyraźne, gdy środkiem transportu jest samochód osobowy, zróżnicowanie w przypadku komunikacji autobusowej i minibusowej jest niższe, po części spowodowane zbyt ubogą ofertą przewozową.

Czas trwania podróży jest związany z wykorzystanym środkiem transportu – najkrócej trwają podróże piesze (średnio 16 minut), najdłużej zaś podróże z wykorzystaniem różnych środków transportu (67 minut). Średni czas trwania podróży indywidualnej to 24 minuty, zaś podróży środkami transportu zbiorowego – 39 minut. Podróże wewnątrzgminne trwają średnio 22 minuty, podróże międzygminne 30 minut, a między powiatami - 44 minuty⁵⁶.

⁵⁶ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 40

4.2 Prognoza popytu

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny. Popyt efektywny – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru; popyt potencjalny – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt potencjalny może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Podejście do określenia potrzeb przewozowych w sposób systemowy, oparty na podstawach wielkości popytu efektywnego i potencjalnego, prognozowania przy użyciu specjalistycznych programów komputerowych nie jest możliwe do zrealizowania dla planu sieci komunikacyjnej w Gminie Sulęcyno.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej. Ustalenie skali zjawiska nie jest jednak możliwe bez odpowiednich narzędzi i danych badawczych. W Gminie Sulęcyno nie były dotąd prowadzone kompleksowe badania ruchu ani badania marketingowe z zakresu transportu zbiorowego. Brak jest niezbędnych danych w szczegółowych przekrojach czasowych i przestrzennych dla analiz wspomaganych numerycznie. Do dyspozycji pozostaje ocena popytu w oparciu o dotychczasowe wyniki sprzedaży biletów, odniesienie prognoz do podobnych gmin w których prowadzone były badania i potraktowanie tych wyników jako wzorca. Pomocniczo, dla potrzeb niniejszego Planu wykorzystane zostały wyniki badań dotyczących Obszaru Metropolitalnego, w odniesieniu do części obszaru poza ścisłą aglomeracją Trójmiejską. Rzutujący na prognozy popytu współczynnik – wskaźnik ruchliwości mieszkańców został tam oszacowany na kolejne lata:

Rok prognozy	2015	2020	2030	2040
Wskaźnik ruchliwości	2,38	2,45	2,62	2,8

Tab. 9 Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach pieszych

/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r. Model str. 28

Dodatkowe wskaźniki uwzględnione w prognozie odnoszą się do parametrów charakteryzujących zmiany w ofercie przewozowej i ich wpływ na plany popytu:

- Dostępność, gęstość sieci komunikacyjnej, przyjęty wskaźnik elastyczności 0.9
wzrost gęstości sieci o 10% może spowodować wzrost popytu o 9%
- odległość dojścia do przystanku, wskaźnik z wagą -0,5
zmniejszenie odległości dojścia do przystanku o 10% skutkuje wzrostem popytu o 5%
- częstotliwość odstępów czasowych między odjazdami pojazdów na jednej linii
 - dla niskich częstotliwości kursowania (30-60 min) 0,7-1
 - dla częstotliwości 15-20 min wskaźnik elastyczności około 0,3
- czas jazdy (prędkość) konkurencyjność czasowa transportu zbiorowego wobec indywidualnego (np. BUSpasy)
wskaźnik elastyczności -0,3 – 0,8 ,
skrócenie czasu jazdy o 10% może spowodować wzrost popytu 3-8%
- cena biletu wskaźnik elastyczności -0,2 do -0,3

wzrost cen biletów o 10% może spowodować spadek popytu o 2-3%

Korektę prognozy przeprowadzono przy zastosowaniu metod ekonometrycznych uwzględniających dodatkowe czynniki wpływające na popyt :

- liczba i struktura mieszkańców obszaru objętych obsługą komunikacyjną;
- współczynnik motoryzacji, liczba zarejestrowanych samochodów osobowych;
- poziom przeciętnego wynagrodzenia, struktura wynagrodzeń i ich korelacja do cen biletów;
- jakość oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza godzin kursowania;
- wielkość oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie liczby połączeń;
- dostępność parkingów.

Przeciwdziałanie narastającemu wykorzystaniu w podróżach samochodów osobowych i oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatorów transportu publicznego odpowiednich działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich oraz gminach powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę Gminy, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów. Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w Gminie Sulęcyno, wzajemnie znoszące oddziaływanie głównych czynników – wzrostowego mobilności i demograficznego oraz regresywnego związanego z dalszym rozwojem komunikacji indywidualnej, o ostatecznych rezultatach popytowych zdecydować mogą podejmowane przez Organizatora działania w zakresie promocji transportu publicznego i kreowania oferty transportowej wypełniającej stawiane przez pasażerów postulaty przewozowe. Jako główne z nich wskazać należy postulat bezpośredniości, częstotliwości, dostępności, kosztu. W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji Gminy powinna wynikać z połączenia elementów - usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, informacji i reklamy, gwarantujących jej odpowiednie dostosowanie do potrzeb pasażerów.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. Celem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest przeciwdziałanie temu trendowi, dla osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w Gminie – punktem odniesienia może być tu wariant stagnacji, dla którego, w całym województwie prognozowany był 5% spadek popytu w perspektywie 2025r.

Stosując proponowany np. w publikacjach prof. O. Wyszomirskiego jednorównaniowy model ekonometryczny

$$Y = \alpha_0 + \alpha_1 X_1 + \alpha_2 X_2 + \dots + \alpha_n X_n + \varepsilon$$

gdzie Y - to zmienna objaśniana, (popyt), X_i - zmienne objaśniające (czynniki wpływające na popyt), α – współczynniki strukturalne i ε wskaźnik losowy (resztkowy) i przyjmując przytoczone wcześniej wskaźniki elastyczności oraz skalę projektowanych zmian oczekiwać można przy wariacie rozwojowym wzrostu popytu rzędu 5,2 % w stosunku do wariantu zachowawczego. Pomimo istotnego zwiększenia

przewidywanej pracy przewozowej, końcowy wynik wzrasta w ograniczonym stopniu ze względu na dużą wartość składnika stałego, reprezentującego zbliżający się do wysycenia rynek przewozów realizowanych na podstawie szkolnych biletów miesięcznych, stanowiących główną część sprzedaży.

4.3 Prognoza podaży

Transponując klasyczną definicję podaży odnoszącą się do ilości dóbr oferowanych przez producentów na rynku, na potrzeby transportu pasażerskiego przyjąć można że podaż linii komunikacyjnej jest rozumiana jako sumaryczna liczba miejsc dostępnych w pojazdach kursujących na danej trasie w określonym przedziale czasu i zależy od częstotliwości kursowania pojazdów oraz od ich pojemności. Innym wskaźnikiem podaży może być też planowana i wykonywana liczba wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w określonych jednostkach czasu. Podaż, odpowiadająca na zapotrzebowanie, będzie ulegała fluktuacjom w ciągu doby – godziny szczytu i poza szczytem, pora nocna, w tygodniu – dni robocze oraz sobota i niedziela oraz w przekroju rocznym – sezon i poza sezonem, wakacje i rok szkolny. Zagadnienie to stanowi przedmiot szczegółowych analiz, prognoz i optymalizacji. Odnosząc się do planowanego Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęcyno, zauważyć należy na wstępie, że punktem odniesienia jest zupełny brak oferty przewozowej spełniającej kryteria przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Komunikacja realizowana jest obecnie na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwych gestorów – Wydziały Komunikacji urzędów poszczególnych szczebli, i wykonywana przez komercyjnych przedsiębiorców. W wyniku podpisanych umów o refundację utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych, otrzymują oni dopłaty z budżetu państwa, stanowiącą istotną, 30-50 procentową część dochodów. Dotyczy to wszystkich wskazanych wcześniej przewoźników wykonujących przewozy publicznego transportu zbiorowego. W wyniku zmian jakie wprowadza Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym podmioty te nie będą miały prawa do rekompensaty, jeżeli wykonywana sieć połączeń nie zostanie uwzględniona jako linie użyteczności publicznej i nie zostanie podpisana umowa, wyznaczająca Operatora realizującego przewozy. Brak podpisanej umowy i/lub nie wyznaczenie linii użyteczności publicznej skutkowało będzie brakiem możliwości otrzymywania dopłat z tytułu honorowania ulg ustawowych, niemożliwym do skompensowania spadkiem rentowności, powodującym wzrost cen biletów, spadek popytu aż do wycofania się przewoźnika z linii.

Pozytywnie na tym tle wygląda rozwój przewozów komunikacji publicznej dla linii dla których Organizatorem będzie Marszałek Województwa Pomorskiego. W aspekcie transportu drogowego, brak skomunikowania kolejną, położenie w centrum Województwa na skrzyżowaniu dwóch korytarzy komunikacyjnych powoduje obsługę komunikacyjną na poziomie wyższym, potencjalnie nawet o 100% w stosunku do stanu obecnego, vide publiczny transport zbiorowy – oddziaływanie Planu Wojewódzkiego.

Jeżeli Wójt Gminy Sulęcyno podejmie decyzję o organizowaniu publicznego transportu zbiorowego w obszarze swojej właściwości – sieć komunikacyjna w Gminie, w zależności od przyjętych strategii powinna zostać utrzymana na obecnym poziomie a nawet wzrosnąć. Skala wzrostu planowana w przypadku rozwojowym i dofinansowywanym przez Samorząd może sięgnąć 50% -70%, w dłuższej perspektywie czasowej. Niewiadomym pozostaje zagadnienie połączeń ponadgminnych, dla których Organizatorem mógłby być Starosta Powiatu Kartuskiego. Oczekując racjonalności działań podejmowanych przez organy władzy publicznej, nie powinno także w tym przypadku dojść do znaczących redukcji – linie obecnie komunikujące Sulęcyno ze stolicą powiatu i sąsiednimi gminami Stężycą i Sierakowice także nie mają alternatywy w postaci traktowanych priorytetowo połączeń kolejowych, i są jedynymi ponadgminnymi publicznymi środkami komunikacji zbiorowej dla miejscowości, które obejmują. Połączenia takie są, między innymi, nieodzowne dla zapewnienia możliwości dojazdu młodzieży do szkół ponadpodstawowych. Ich redukcja byłaby sprzeczna z pryncypiami planowania zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i promowania rozwiązań ekonomicznie i środowiskowo oszczędnych.

5 Finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła i formy finansowania usług

Jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanym w ramach opracowywanego planu transportowego, jest określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych. Zasady finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zdefiniowane zostały w rozdziale 6 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przewidywane finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Gminie Sulęcyno będzie polegało w szczególności na:

- pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (ustawowych bądź ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora),
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów, jeżeli takie zostaną zakupione.

Źródłem finansowania będą środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem oraz środki z budżetu państwa. Do źródeł finansowania należą także wpływy ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych od pasażerów. Wydatkowane środki pokrywają nakłady bieżące na:

- zakup lub dofinansowanie usług przewozowych od operatorów
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, wśród których znaleźć mogą się nakłady na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej. W Gminie Sulęcyno, podstawowym elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego są nakłady inwestycyjne związane z budową, remontami oraz przebudową dróg i urządzeniem ścieżek rowerowych. W ostatnich latach wyniosły one 1,488 mln. złotych w 2014 i 1 mln zł. w roku 2015.

Gmina do tej pory nie organizowała i nie finansowała bezpośrednio usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Dofinansowanie jakie otrzymywali przewoźnicy realizujący usługi na terenie Gminy pochodziły jedynie z budżetu centralnego, wypłacane za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego w związku z rekompensowaniem strat wynikających z stosowanych ulg ustawowych.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęcyno przewiduje utrzymanie zasad pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych na co najmniej takim poziomie i takich zasadach jak obecnie. W wariantcie zachowawczym, ujęcie dotychczasowej sieci komunikacyjnej, w ramach planowanych do realizacji połączeń użyteczności

publicznej, pozwoli Operatorowi, z którym zostanie zawarta umowa o świadczenie usług, na otrzymywanie dopłat, refundację strat wynikających z stosowania ulg ustawowych.

Aktywnie przeciwdziałając procesom wykluczenia społecznego grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się, których przyczyną jest ograniczanie oferty przewozowej na trasach peryferyjnych, o mniejszych potokach pasażerskich, Samorząd Gminy Sulęcyno będzie mógł podjąć decyzję dofinansowaniu nierentownych połączeń. Działanie takie przewidziane zostało w scenariuszu rozwojowym niniejszego Planu Transportu. Finansowanie zmiany poziomu odpłatności usług stanowi element polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanej na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

Przy założeniach dotyczących analizowanej sieci komunikacyjnej na której planowane jest uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej w Gminie Sulęcyno zgodnych z ustalonymi wcześniej prognozami rozwoju sieci, prognozami zmian popytu oraz przy przyjęciu bazowej stawki za 1 wozokilometr w wysokości 4,50 zł, w tabeli poniżej zestawione zostały podstawowe aspekty finansowania.

wyszczególnienie	jednostka	wariant	
		zachowawczy	rozwojowy
roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	37,98	68,28
liczba kursów rocznie	[tys.]	3,35	6,02
koszt	[tys. zł]	170892	307242
wpływ ze sprzedaży biletów	[tys. zł]	102434	118825
refundacja ulg ustawowych	[tys. zł]	76489	80881
współczynnik odpłatności	[%]	60%	36%
dopłata organizatora	[tys. zł]	0	107534
wzgl. poziom dofinansowania	[%]	0%	35%

Tab. 10 Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego

/Źródło: opracowanie własne

W obliczeniach przyjęto 95% udziału w strukturze sprzedaży biletów okresowych (miesięcznych), wzrost wolumenu sprzedaży 10% w tym 100% biletów jednorazowych, 45% - średni poziom refundacji dla biletów pasażerów korzystających z ulg ustawowych oraz 60% redukcji współczynnika odpłatności wynikający partycypacji w kosztach wzrostu oferty przewozowej przez Gminę.

5.2 Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych

Sposób w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych określone są w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Rekompensata przysługuje Operatorowi, jeżeli wykaże, że poniósł stratę i złoży wniosek o rekompensatę w trybie określonym w Ustawie i zapisanym w umowie o świadczenie usług. Zgodnie z powyższym, rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez Marszałka Województwa na wniosek właściwego Organizatora. Jest to dotacja co do zasady pokrywana z budżetu państwa, z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej, które określa i pokrywa Organizator. Do 31 grudnia 2016 r. obowiązują jeszcze dotychczasowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, na podstawie umów zawieranych przez przewoźnika z Urzędem Marszałkowskim. Wysokość rekompensaty jest pochodną charakteru poszczególnych linii, rentowności wynikającej z jej długości, liczby pasażerów, zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, rozkładu jazdy (godzin odjazdów), występowania innych linii komunikacyjnych (substytucyjnych i komplementarnych) oraz jakości i pojemności taboru. Oszacowanie kosztów takiej rekompensaty możliwe jest dla stanu obecnego, tylko w części dotyczącej linii zamykających się na obszarze Gminy Sulęcyno i zbliża się ona do 50%. Powodem powyższego jest wysoki udział w strukturze sprzedaży biletów miesięcznych dla uczniów szkół objętych 49% ulgą ustawową.

Prognoza poziomu rekompensaty, po podjęciu decyzji o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej przez Wójta Gminy Sulęcyno, uzależniona jest od przyjętej strategii realizacji tych usług w tym formy w jakiej udzielane będą zamówienia. Najniższy poziom rekompensaty, porównywalny z obecnym możliwy będzie w wariantcie zachowawczym i udzieleniu zamówienia na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w trybie koncesji lub analogicznie w trybie określonym w Art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, bezpośredniego zawarcia umowy. Forma koncesyjna, poza kosztami własnymi Organizatora związanymi z pełnieniem tej roli jest neutralna finansowo w zakresie rekompensaty strat Operatora wynikających z honorowania ulg ustawowych. Wzrost interwencji samorządu, realizującego cel publiczny, zrównoważony rozwój transportu zbiorowego wynikający przyjęcia strategii rozwojowej, wymagać będzie dodatkowej formy finansowania pokrywającej straty związane ze spadkiem rentowności linii wynikające z uruchomienia połączeń także w okresach gdy przewidywane potoki pasażerskie będą znacznie zredukowane.

6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Dla obszaru objętego niniejszym Planem Transportowym, analiza preferencji dotyczących wyboru rodzaju środka transportu i planowanie ich reorientacji zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju są ograniczone dostępną infrastrukturą transportową.

6.1 Obecny podział zadań przewozowych

Z szerokiego wachlarza potencjalnych rodzajów i środków transportu występujących na obszarach wysoce zurbanizowanych, na terenie Gminy Sulęcyno pozostaje alternatywa pomiędzy transportem indywidualnym realizowanym samochodem, motocyklem, rowerem lub pieszo a transportem zbiorowym którego jedynym przedstawicielem jest regionalna komunikacja autobusowa.

Z badań zachowań transportowych mieszkańców województwa pomorskiego wykonanych na potrzeby Planu Wojewódzkiego wynika, że przeciętnie w ciągu jednej doby 34% mieszkańców podróżuje tylko w obrębie własnej gminy, 41% podróżuje poza gminę, a 25% podróżuje poza powiat. Poza Województwo Pomorskie podróżuje 2% mieszkańców. Średnio w skali województwa podróże realizowane są głównie transportem indywidualnym – 73%. Transportem zbiorowym odbywa się tylko 27% podróży, w tym 11,5% pociągiem, 6,3% autobusem regionalnym, 3% mikrobusem, a 5,7% autobusem miejskim lub szkolnym. Z badań prowadzonych dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego wynika, że mieszkańcy miejscowości poza Trójmiastem nieco częściej niż średnia badanych podróżują pieszo (26% realizowanych podróży) i komunikacją indywidualną (50%), rzadziej zaś komunikacją zbiorową – około 23% wszystkich podróży.

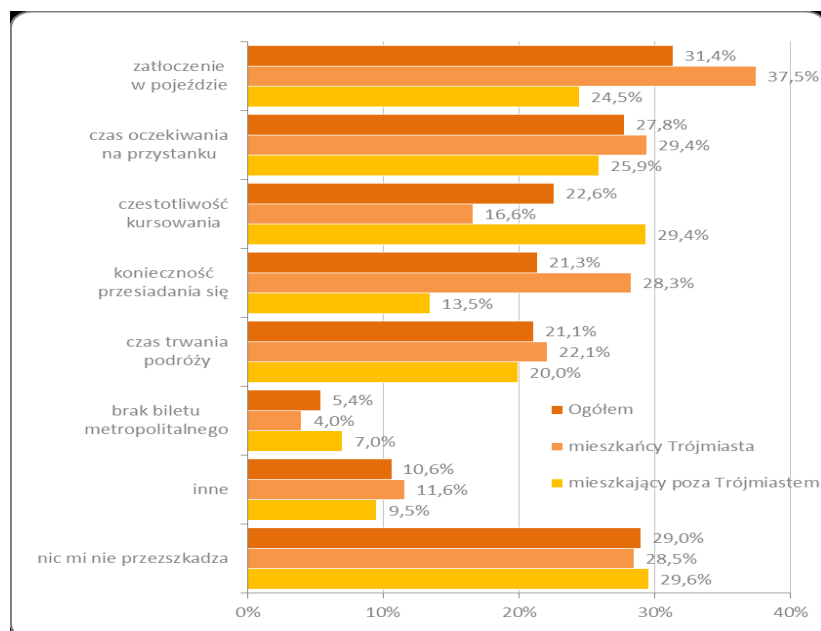
6.2 Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju

Użytkownicy decydują o wyborze rodzaju środków transportu w celu odbycia podróży na podstawie wielu czynników, często indywidualnych. Realizacja potrzeby przewozowej za pomocą transportu publicznego następuje wtedy, gdy posiada on przewagę konkurencyjną nad transportem indywidualnym, a także wtedy gdy z różnych względów dany użytkownik nie ma możliwości skorzystania z samochodu (ze względu na jego nieposiadanie, stan zdrowia, brak prawa jazdy itd.). Aby realizować cele przyjęte w niniejszym Planie, konieczne jest podnoszenie jakości transportu publicznego. Informacji o możliwych kierunkach podnoszenia jakości dostarcza analiza stopnia wypełniania przez istniejący system transportu zbiorowego postulatów przewozowych pasażerów.

Opierając się na wynikach rozlicznych badań zarówno empirycznych jak i teoretycznych nad ustaleniem listy postulatów przewozowych zgłaszanych wobec transportu publicznego można wyróżnić grupę podstawowych najczęściej wymienianych - czas, wygoda, koszt i bezpieczeństwo, rozszerzając o kolejne pozycje uzupełniające i uzyskując niezamknięty zbiór postulatów:

- bezpośredniości;
- częstotliwości;
- dostępności;
- kosztu;
- niezawodności;
- punktualności;
- rytmiczności;
- szybkości;
- wygody.

W przypadku realizacji każdego z postulatów przewozowych należy zwrócić szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych, zarówno ruchowo, jak i z innych względów. Dostosowanie oferty publicznego transportu zbiorowego do potrzeb tych osób jest ważne z punktu widzenia wyrównywania szans i dostępu do usług publicznych. Korzyści z wprowadzenia nowoczesnego taboru, czy systemów informacji odniosą również pozostali uczestnicy.



Rys. 27 Ocena istotności poszczególnych postulatów przewozowych przez mieszkańców GOM

/Źródło: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 26

6.3 Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych

Realizacja postulatów przewozowych przekłada się na cele cząstkowe i możliwe do podjęcia działania:

bezpośredniość - ciągłe monitorowanie pojawiających się potrzeb głównych generatorów ruchu, cykliczne badanie poziomu napełnień pojazdów, w celu optymalizacji sieci połączeń, zapewnianie połączeń do nowych obszarów urbanizacji, konstrukcja dogodnych systemów przesiadkowych gdy bezpośrednie połączenia nie będą ekonomicznie uzasadnione, zapewnianie możliwie wysokiej częstotliwości usług w reakcji na popyt, modyfikacja, downsizing taboru w reakcji na malejący popyt (a nie zawieszanie połączeń);

dostępność - stopniowa rozbudowa infrastruktury, aktualizacja liczności i usytuowania przystanków, eliminacja barier na drodze do przystanków, i ich odpowiednie wyposażenie, promocja rozwiązań typu B&R (Bike and Ride) P&R (Park and Ride), obejmowanie usługami publicznymi nowopowstających obszarów zasiedlania;

niezawodność - uzyskiwanie możliwie wysokich parametrów jakościowo-niezawodnościowych poprzez utrzymywanie i pozyskiwanie taboru wysokiej jakości;

koszt - utrzymywanie akceptowalnego przez pasażerów, konkurencyjnego dla komunikacji indywidualnej poziomu cen biletów, promowanie oferty poprzez taryfy regresywne – malejący koszt wraz z liczbą lub dystansem przejazdów, bilety przesiadkowe i zintegrowane;

prędkość - zwiększanie prędkości podróży poprzez projektowanie tras z możliwie niewielkim zakresem meandrowania, uzasadnionym ekonomicznie;

punktualność - monitorowanie i poprawa punktualności kursowania, kontrola i eliminowanie wyjazdów przed czasem, ograniczanie opóźnień, dostosowywanie rozkładów do rzeczywistych możliwości drogowych uwzględniające pory dnia i rodzaju dnia tygodnia;

rytmiczność - skategoryzowanie linii pod względem ich znaczenia i ustalenia regularnej częstotliwości kursowania z łatwym do zapamiętania modułem powtarzalności 20, 30 min godzina, 120 min;

wygoda - poprawa standardu infrastruktury przystankowej, umożliwiającej komfortowe i bezpiecznie oczekiwanie na przystankach poprzez instalację w wiatkach miejsc siedzących i monitoring, poprawa standardu taboru, zapewnienie adekwatnych dla linii pojemności taboru zapewniającej możliwość uzyskania miejsca siedzącego.

6.4 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą przewozów:

- przewozów regularnych specjalnych, opartych na zasadach wynikających z Ustawy o transporcie drogowym;
- przewozów ogólnodostępnych - przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.

Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wymaga odpowiedniego przystosowania każdego etapu podróży. Możliwość skorzystania ze środka transportu może być ułatwiona poprzez odpowiednie dostosowanie pojazdu – autobusy niskopodłogowe i niskowejściowe, wyposażone w specjalne platformy, z funkcją przykłąku, oraz systemy informacji wizualnej i głosowej. Preferencje dotyczące przystosowania infrastruktury drogowej powinny być uwzględniane na etapach planowania przyszłych projektów modernizacji czy przebudowy poprzez odpowiednie do stosowanego taboru projektowanie peronów przystankowych, likwidację barier terenowych na trasach dróg dojazdu, konstrukcji wiat, a w zakresie informacji pasażerskiej, czytelne oznakowanie, podświetlana informacja pasażerska, zapowiedzi głosowe w pojeździe.

7 Zasady organizacji rynku przewozów

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wynikają bezpośrednio z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i przywołanych w niej dalszych przepisów. Określonym przez Ustawę Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. W ramach niniejszego Planu, Organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Sulęcyno jest Samorząd Gminy a wykonawcą Wójt Gminy Sulęcyno. Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w Ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

- umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Do przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaliczane są tylko te które są realizowane obecnie przez przewoźników na podstawie zezwoleń w transporcie drogowym i licencji w transporcie kolejowym oraz operatorów na podstawie umów podpisanych z organizatorem, potwierdzonych wystawianymi przez niego zaświadczeniami. Pozostałe formy organizowania przewozów, realizowane na podstawie zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym lub na podstawie decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury w transporcie kolejowym, zaklasyfikowane są do przewozów komercyjnych, które nie będą podlegały procedurom przetargowym i nie będą też dofinansowywane z budżetu.

7.1 Zadania Organizatora

Zgodnie z hierarchiczną koncepcją budowy systemu publicznego transportu zbiorowego, na każdym szczeblu wskazane zostały odpowiednie organy odpowiedzialne za jego zaplanowanie i organizację. Organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu, w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, województwo, powiat i na najniższym poziomie gmina.

Do zadań Organizatora należy:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Planowanie rozwoju transportu związane jest z opracowaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, czego realizacją jest niniejszy dokument, poddanie go konsultacjom społecznym i ostateczne uchwalenie jako aktu prawa miejscowego..

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera;
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 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;
- 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; 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
(obowiązek notyfikacji: - każdy właściwy organ podejmuje niezbędne środki, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej przynajmniej następujące informacje - nazwa i adres właściwego organu, przewidywany tryb udzielenia zamówienia i usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem)

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega m.in. na:

- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, określonego między innymi zasadami:
 - przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym,
 - środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora,
 - rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów,
 - w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora,
 - rozkłady jazdy są poddawane aktualizacji, o której mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
 - cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych,
 - wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy,
 - na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób,
 - operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania, przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji, przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera;
- wykonywaniu dodatkowych zadań wynikających z rozporządzenia WE 1370/2007
Každy właściwy organ podaje raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdanie zbiorcze na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian;
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 82b ust. 2 pkt 1 i 3, art. 82e, art. 82f ust. 1 i art. 95b ust. 2 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - nadzór nad sposobem rozpatrywania skarg oraz nakładanie kar w związku prawami pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym wynikającymi z rozporządzenie WE 181/2011 [⁵⁷]

⁵⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004

7.2 Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z postanowieniami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z Organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie, która przyznaje temu Operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej. W celu zapewnienia dokonania optymalnego, z punktu widzenia zaspokajania społecznych interesów, wyboru operatora, zgodnie z założeniami konkurencji regulowanej, Ustawa przewiduje różne tryby wyboru operatora. Przewidywany tryb wyboru Operatora dla publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem będzie Gmina Sulęcyno będzie zgodny unormowaniami wynikającymi z ustawy, która w Art. 19 ust. 1 ustala że organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych;
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego;
- albo zawrzeć umowę w trybie Art. 22. ust. 1. bezpośredniego zawarcia umowy przewidzianym dla sytuacji gdy:
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
 - wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji,
 - oraz gdy zamówienie dotyczyć będzie niewielkiej skali - 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. W przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

Podstawowym trybem zlecenia usług przewozowych podmiotom zewnętrznym jest tryb w ramach Ustawy prawo zamówień publicznych. Mechanizm postępowania w powyższym trybie jest powszechnie znany i dobrze udokumentowany. Organizator, gestor zlecenia, mając do dyspozycji prognozowane wpływy ze sprzedaży biletów oraz założoną w budżecie dotację na pokrycie kosztów funkcjonowania komunikacji może ogłosić postępowanie przetargowe, w trybie przetargu ograniczonego lub nieograniczonego, na wieloletnią obsługę linii komunikacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym.

Kolejną, wskazaną w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, możliwością zlecenia usług przewozowych jest tryb w ramach Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Koncesjonariusz na

podstawie umowy koncesji zawieranej z koncesjodawcą zobowiązuje się do wykonania przedmiotu koncesji za wynagrodzeniem, które stanowi w przypadku koncesji na usługi prawo do korzystania z usługi albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy, przy czym płatność koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza nie może prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Istotnym faktem jest zatem ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji, które musi być ponoszone głównie lub przynajmniej w zasadniczej części przez koncesjonariusza. Zasadnicza różnica między zamówieniem na usługi a koncesją na usługi w praktyce polega na tym, że w przypadku koncesji zamawiający w niewielkiej części lub w ogóle nie przekazuje swoich środków w zamian za zrealizowaną usługę.

Organizator publicznego transportu zbiorowego może też skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z Operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi publicznego transportu zbiorowego na linii, liniach lub sieci komunikacyjnej będącej przedmiotem umowy. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Ustawodawca w kolejnych artykułach Ustawy precyzuje warunki i kryteria jakie mogą znaleźć się w **specyfikacji istotnych warunków zamówienia** uwzględniające w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług;
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- standard wyposażenia środków transportu.

i w umowie pomiędzy organizatorem i operatorem:

- opis usług wynikających z zamówienia;
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- czas trwania umowy;
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, publikacji rozkładów jazdy, cenników i regulaminów;
- sposób dystrybucji biletów;
- sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
- kary umowne;
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Pozytywną zmianą, wnoszoną Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, jest umożliwienie zawierania wieloletnich umów na świadczenie usług przewozowych. W transporcie drogowym dopuszczalne jest zawieranie umów na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat, a przy spełnieniu warunków dodatkowych wynikających z Art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 przedłużyć ją można o kolejne 5 lat. Sytuacja taka jest korzystna z punktu widzenia możliwości finansowania inwestycji taborowych i infrastrukturalnych. Stabilizacja sytuacji finansowej operatora umożliwia zaciąganie długookresowych zobowiązań kredytowych, pozwalając na inwestycje na unowocześnianie i rozwój, co w konsekwencji prowadzi ciągłego podnoszenia standardów oferowanych usług.

8 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1 Obecny standard usług.

Oferowany standard usług przewozowych w komunikacji publicznej funkcjonującej w Gminie Sulęcyno jest pochodną potencjału rynku, wielkości przewożonych potoków pasażerskich, potrzeb i możliwości ich zaspokojenia przez przewoźników świadczących usługi na obszarze objętych Planem. Sytuacja powyższa nie odbiega od stanu obserwowanego w innych gminach regionu. W zakresie środków transportu wykorzystywane są pojazdy, typowo stosowane w przewozach regionalnych, najczęściej kilkunastoletnie, nie spełniające najnowszych norm emisji spalin i zazwyczaj nie przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. W Gminie realizowane są inwestycje infrastrukturalne, głównie drogowe i w zakresie przystanków, inne programy są na etapie planów.

Obraz oceny obecnego standardu usług, z perspektywy użytkowników, daje cytowany wcześniej ranking spełnienia postulatów przewozowych – bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, informacja, niezawodność, niski koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność, wygoda

8.2 Pożądany standard usług, planowana oferta

Definiując pożądany standard usług przewozowych, konieczne jest sprecyzowanie kryteriów oceny i określenie mierników:

- dostępność do sieci publicznego transportu zbiorowego, rozumianą jako odległość do najbliższego przystanku komunikacyjnego, pokrycie siecią komunikacyjną obszaru objętego Planem Transportowym;
- standard napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego;
- standard minimalnej liczby połączeń środkami publicznego transportu zbiorowego;
- częstotliwość kursowania;
- dostępność w czasie celu podróży, centrum gminy, powiatu, województwa, i przestrzennie np. dostępność do ważnych obiektów użyteczności publicznej;
- czystość;
- taryfy cenowe;
- komfort, poziom zadowolenia pasażerów;
- minimalizacja szkodliwego oddziaływania na środowisko naturalne;
- dostępność dla osób niepełnosprawnych, starszych, z małymi dziećmi.

Osiągnięcie pożądanego standardu usług przewozowych będzie wypadkową oczekiwań Organizatora, użytkowników, stanu systemu, dostępnych środków które trzeba i można będzie przeznaczyć na finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Większość z wskazanych kryteriów i mierników wzrostu standardu usług publicznego transportu zbiorowego będzie konsekwencją przyjętej strategii rozwojowej, niektóre mogą zostać osiągnięte tylko przy założeniu rozwoju i inwestowania, podjęciu odpowiednich decyzji strategicznych przez władze samorządowe. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sulęcyno wskazuje w przyjętym okresie prognozowania, kierunki rozwoju w poszczególnych płaszczyznach tematycznych.

8.2.1 Planowane kierunki kształtowania oferty przewozowej

- zapewnienie połączeń bezpośrednich na głównych ciągach komunikacyjnych zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami pasażerów;
- zapewnienie połączeń komunikacyjnych każdej miejscowości na obszarze Gminy mającej określoną minimalną liczbę mieszkańców, lub w określonej odległości od niej;
- wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy na wspólnych odcinkach różnych linii oraz w punktach przesiadkowych;
- poprawa częstotliwości kursowania (liczby kursów) w układzie pór doby, dni tygodnia i sezonu;
- zapewnienie zgodności rozkładów jazdy z rzeczywistym czasem przejazdu i punktualności;
- systematyczne unowocześnianie taboru;
- ujednoczenie wyglądu, kolorystyki, oznakowania pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej;
- wdrożenie do eksploatacji pojazdów charakteryzujących się odpowiednim komfortem dla pasażera - zwiększający się udział miejsc siedzących wraz ze wzrostem długości podróży; wyposażenie w miejsce na wózek dziecięcy lub inwalidzki oraz klimatyzacja.

8.2.2 Aspekt ochrony środowiska

Idea zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego kładzie silny nacisk na aspekt ochrony środowiska. Ograniczanie wpływu, który wywiera transport drogowy na środowisko naturalne, może się odbywać w płaszczyźnie organizacyjnej, technicznej i technologicznej, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczania środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu.

Pierwszoplanowe znaczenie w tym zakresie ma ograniczenie emisji spalin. Cel ten realizowany będzie przez sukcesywne unowocześnianie użytkowanego taboru na spełniający coraz wyższe normy emisji spalin.

Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego zaliczyć można wykorzystywanie taboru napędzanego alternatywnymi formami paliw, np. gazem ziemnym, biopaliwami, wodorem, ogniwami paliwowymi czy też zasilanego energią elektryczną.

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin jest coraz częściej normowany przez regulacje prawne poszczególnych krajów Unii Europejskiej. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki pojazdów komunikacji publicznej. Ustawodawca bezpośrednio zobowiązał w tym zakresie operatora publicznego transportu zbiorowego zalecając, że w przypadku gdy wartość zamówienia publicznego albo przedmiotu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przekracza wyrażoną w złotych równowartość kwoty 30 000 euro, przy zakupie środków transportu drogowego operator powinien uwzględniać czynnik energetyczny i ekologiczny.

8.2.3 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Zaplanowane działania w zakresie poprawy dostępności do infrastruktury przystankowej obejmują:

- monitorowanie adekwatności do potrzeb pasażerów, obecnych lokalizacji przystanków komunikacyjnych;
- ustalanie i planowanie zmian, identyfikowanie nowych potrzeb;
- uwzględnianie i wykonywanie zmian w wyposażeniu i lokalizacji przystanków przy wykonywaniu nowych inwestycji drogowych;
- uwzględnianie w innych zadaniach planistycznych wymogu unikania tworzenia barier architektonicznych na trasach dojazdów do przystanków;
- skracanie tras przejazdów pomiędzy przystankami przesiadkowymi.

8.2.4 Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, przeciwdziałaniu wykluczeniu, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą przewozów:

- przewozów regularnych specjalnych, zdefiniowanych w Ustawie o transporcie drogowym zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.
- przewozów ogólnodostępnych,
 - przewozów użyteczności publicznej oraz
 - przewozów komercyjnych.

Gmina Sulęcyno jako Organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje podjęcie działań mających na celu dostosowanie przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Zakres i skala działań uzależniona będzie od posiadanych środków i występujących potrzeb. W ramach tych działań planuje się:

- działania organizacyjne:
 - zaplanowanie systemu przyjmowania zamówień na przewozy;
 - opracowanie zasad pomocy osobom niepełnosprawnym;
- poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania na zakup i eksploatację pojazdów, budowę i modernizację infrastruktury przystosowanej dla potrzeb osób niepełnosprawnych;
- działania w obszarze technicznym, infrastrukturalnym, dotyczącym:
 - przystanków komunikacyjnych;

- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej;
- informacji dostępnej dla pasażerów.

W przypadku organizowania przewozów regularnych specjalnych, przewidywanym rozwiązaniem jest wykorzystanie dedykowanego środka transportu mini lub midi busu przystosowanego technicznie do przewozów osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej.

Oczekiwanym standardem do którego dążyć będzie się w przewozach ogólnodostępnych, wdrażanym w przyszłych etapach, powinna stać się komunikacja realizowana:

- pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi, z funkcją przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka inwalidzkiego czy też dziecięcego i miejscem przeznaczonym dla niego;
- pojazdami posiadającymi system informacji wizualnej dla osób niedosłyszących;
- posiadającymi system informacji głosowej, dla osób niedowidzących i niewidzących.

8.2.5 Polityka kształtowania systemu taryfowego

Prowadzona polityka cenowa powinna służyć promocji transportu publicznego, tak aby był on atrakcyjną alternatywą dla podróży odbywanych indywidualnymi środkami transportu. Narzędziem do osiągnięcia celu, może być odpowiednia konstrukcja systemu taryf, rodzajów biletów, w tym biletów okresowych premiujących aktywne korzystanie z oferty przewozowej, np. przez regresywne kształtowanie cenników z malejącymi cenami za kolejne przejeżdżane kilometry, czy za kolejne bilety nabywane w pakietach wieloprzejazdowych. Przyjmuje się, że w przewozach gminnych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych. Kolejnym mechanizmem służącym przywiązaniu pasażera i kształtowaniu oczekiwanych zachowań dotyczących wyboru publicznych środków transportu może stać się wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego lub, w szerszym ujęciu, oferowanie biletów elektronicznych, powiązanych z innymi systemami rabatowymi, marketingowymi (Karta Mieszkańca) oraz zintegrowanych z systemami biletowymi innych organizatorów funkcjonujących na terenie Gminy Sulęcyno i gmin sąsiadujących.

Odrębną ofertą taryfową mogą zostać objęci turyści odwiedzający Gminę Sulęcyno, zachęcającą ich do korzystania z atrakcji regionu i pobudzającą wzrost gospodarczy. Utrzymywanie cen na możliwie najniższym poziomie, nawet nie pokrywającym całości kosztów funkcjonowania Operatora, dotowanych przez Samorząd, podobnie jak system ulg, może być elementem prowadzonej polityki socjalnej, umożliwiającej odbywanie podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym. Oddziaływanie na wysokość opłat za bilety lub ich maksymalny pułap może być realizowane, w drodze uchwały Rady Gminy, poprzez odnośne zapisy w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym Operatora.

8.2.6 Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów

Operator wykonujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek honorowania uprawnień pasażerów do ulg ustawowych. Gmina Sulęcyno może ustanowić dodatkowe uprawnienia i wprowadzić ulgi np. powiązane z systemem preferencji socjalnych, promujących korzystanie z transportu publicznego, gminnego, stanowiących element promocji turystycznej lub element konsolidacji lokalnej społeczności (karta mieszkańca). Ponieważ każda z udzielonych ulg wymagała będzie sfinansowania z budżetu Gminy, podjęcie decyzji powinno zostać poprzedzone analizą kosztów i planowanych efektów.

8.2.7 Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń

Omawiając istniejącą i planowaną sieć komunikacyjną na terenie Gminy Sulęcyno zwrócona została uwaga na kreowanie lokalnych węzłów przesiadkowych, z których jednym jest oczywista lokalizacja – centrum wsi Sulęcyno a drugim mogłyby zostać Mściszewice, zapewniające dogodny punkt przesiadkowy dla kierunków Sierakowice (i Stężycza, jeżeli węzeł w Klukowej Hucie nie sprostą potrzebom). Organizacja, częstotliwość i czasy przyjazdów komunikacji gminnej powinny zostać dostosowane także do połączeń ponadgminnych, powiatowych i wojewódzkich. Organizacja węzłów przesiadkowych i ich wyposażenia powinna dążyć do spełnienia standardów nakreślonych w Planie Transportowym dla Województwa Pomorskiego – wiata, minimalna ilość miejsc siedzących dla oczekujących (5 miejsc, 10 poza centrum), oświetlenie, minimalna pojemność parkingów B&R i P&R K&R (2 miejsca) , informacja pasażerska. W tym samym kontekście mieści się też postulowane uruchomienie we współpracy z sąsiadującymi gminami połączeń do lokalnych węzłów integracyjnych, w pierwszej kolejności poprawiające skomunikowanie z drugim z centrów ciężenia dla Sulęcyna, jakim jest miasto Kościerzyna .

8.2.8 Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej

Działania, planowane do przedsięwzięcia w zakresie informacji pasażerskiej dotyczyć będą:

- ujednolicenia wyglądu, kolorystyki, oznakowania pojazdów realizujących usługi publicznego transportu zbiorowego w Gminie Sulęcyno;
- wprowadzenia ustandaryzowanego oznakowania pojazdów w tablice kierunkowe , w tym również w wyświetlacze elektroniczne;
- wyposażenie pojazdów w głosowe zapowiedzi przystanków;
- wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków wraz z widoczną z daleka nazwą przystanku;
- uporządkowanie nazewnictwa przystanków, wprowadzenie zintegrowanej informacji pasażerskiej na przystankach zawierającej informacje o rozkładzie jazdy wszystkich linii w czytelnej i spójnej formie;
- uruchomienie systemu informacji dla pasażera w postaci strony internetowej z rozkładami jazdy, wyszukiwarką połączeń, interaktywną mapą oraz innymi informacjami taryfowymi.

9 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym jest niezmiernie ważnym elementem dla efektywnego funkcjonowania systemu. Umożliwia ona pasażerom, również potencjalnym, pozyskanie informacji o ofercie przewozowej, rozkładzie jazdy, lokalizacji przystanków, możliwości przesiadek, zmianach tymczasowych i zakłóceniach, a także o cenach biletów, ofertach taryfowych, miejscu zakupu biletów. Brak dostępnej i pełnej informacji uniemożliwia podróżnym podjęcie zrjonalizowanej decyzji o wyborze środka transportu i może zniechęcić do korzystania z oferty transportu publicznego, niwecząc inne podejmowane działania na rzecz wypromowania tej formy komunikacji.

Sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów regulowany jest przez Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy.

Rozporządzenie to określa informacje rozkładowe jakie powinny zostać udostępnione pasażerom oraz jakie należy zastosować dla nich kanały dystrybucji. Przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób podaje rozkład jazdy do publicznej wiadomości w szczególności poprzez:

- zamieszczenie na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada;
- przekazanie rozkładu jazdy Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;

Do obowiązków Organizatora publicznego transportu zbiorowego należeć będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji dotyczących obowiązujących rozkładów jazdy oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym. Szczegółowy zakres informacji na przystanku komunikacyjnym obejmuje między innymi – nazwę podmiotu umieszczającego informacje (Organizatora), nazwę przystanku, którego dotyczy, miejscowości docelowe i pośrednie określające kierunki, przystanki komunikacyjne lub dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej, godziny przyjazdów, odjazdów, oznaczenia dodatkowe określające dni wykonywania i ich objaśnienia.

9.1 System informacji statycznej

Na planowany system informacji składać się będą elementy umieszczane na przystankach komunikacyjnych, informacje przewidziane do umieszczenia na przystankach wyposażonych w wiaty, oznaczenia na zewnątrz pojazdów i informacje zamieszczane wewnątrz pojazdów:

- informacja przystankowa:
 - oznaczenie przystanku;
 - rozkład jazdy prezentujący godziny przyjazdów lub odjazdów środków transportu, trasy komunikacyjne, ich przebieg oraz tabor obsługujący poszczególne kursy;

- na przystankach wyposażonych w wiaty
 - dodatkowe informacje o opłatach i ulgach,
 - uproszczony schemat linii i sieci komunikacyjnej.
- informacja w pojazdach,
- tablica kierunkowa z przodu pojazdu;
 - numer linii komunikacyjnej z tyłu pojazdu;
 - oznaczenie organizatora i operatora;
 - skrócony rozkład jazdy;
 - obowiązujący cennik, regulamin, przepisy porządkowe;
 - informacja dotycząca uprawnień do przejazdów ulgowych.

W dalszych planach system informacji pasażerskiej może zostać wzbogacony o zaawansowane elementy przewidziane dla potrzeb osób niepełnosprawnych – głosowe systemy zapowiedzi przystanków, graficzne wyświetlacze informujące o miejscu i trasie podróży.

9.2 System informacji w mediach elektronicznych

Aby zwiększyć powszechność i atrakcyjność podróżowania komunikacją publiczną, konieczne jest udostępnienie niezbędnych informacji w najczęściej wybieranym medium informacyjnym jakim jest Internet. Pożądane będzie, w miarę możliwości finansowych i technologicznych udostępnienie narzędzi do planowania podróży online, które powinny dostarczać pasażerom pełnych informacji na temat podróży w zwięzły i zrozumiały sposób. Systemy informacji podróży i rezerwacji biletów online wraz z płatnościami elektronicznymi oraz, w miarę możliwości, zintegrowanymi systemami biletowymi lub płatniczymi dla wszystkich rodzajów transportu będą ułatwiała podróżowanie z wykorzystaniem różnych środków transportu. Projektowany system informacji, funkcjonującego na stronie internetowej Organizatora i Operatora, powinien przewidywać oprócz podstawowych informacji o rozkładach, taryfach, regulaminach, obowiązujących uprawnieniach do przejazdów na podstawie biletów ulgowych, także elementy aktualizowane na bieżąco jak np. informacje o tymczasowych zmianach i nowych ofertach przewozowych. Kompletność oferowanych informacji powinna uwzględniać także dane organizatorów i operatorów ponadgminnych i możliwych do wyboru połączeniach intermodalnych. W przyszłości możliwe być powinno też uruchomienie wyszukiwarki połączeń i rozwój systemu na platformy mobilne, smartfony i tablety. Kolejną formę udostępniania informacji o ofercie przewozowej stanowić może umieszczenie jej w ogólnodostępnych elektronicznych bazach danych i umożliwienie sprzedaży biletów przez Internet, jaki na przykład oferuje system e-podróżnik (www.e-podróżnik.pl).

9.3 Innowacje

Integracja taryfowa i e-bilet

Transport publiczny chcąc zwiększyć swój udział w koszyku transportowym, musi stać się bardziej dostępny dla wszystkich i osiągnąć pełną integrację z niezmotywowanymi rodzajami transportu. Zintegrowane bilety elektroniczne i karty chipowe mogą dostarczać organizatorom i operatorom transportu publicznego danych statystycznych umożliwiającym dostosowywanie i optymalizację oferty, projektowania strategii marketingowych promujących korzystanie z transportu publicznego. Wdrożenie biletów elektronicznych może wspomóc integrację systemu sprzedaży biletów w gminnych przewozach pasażerskich z podobnymi rozwiązaniami funkcjonującymi w przewozach regionalnych lub wojewódzkich, a nawet przewozach komercyjnych. Rozliczalność wykonanej usługi przewozowej może zachęcić do współpracy operatorów obawiających się nierównomiernego obciążenia zadaniami i osiąganymi korzyściami. Dane zapisywane w jednej karcie chipowej mogą dotyczyć biletów różnych przewoźników, służyć jako elektroniczna portmonetka, identyfikować posiadacza w systemach dostępu np. do gminnych obiektów kulturalnych, sportowych, stanowić kartę biblioteczną, Kartę Dużej Rodziny, występować w systemach lojalnościowych w handlu i usługach. Łatwy do wdrożenia i skalowalny produkt może stać się elementem konsolidującym mieszkańców Gminy i promującym lokalny rynek.

Projekt CiViTAS II –CARAVEL

Występująca pod nazwą linii giętkich lub TeleBus usługa dynamicznego konstruowania połączeń na telefoniczne zamówienia pasażerów, w zbiorze oferowanych przez organizatora przystanków, testowana była w krakowskiej komunikacji miejskiej w ramach Programu Ramowego Unii Europejskiej – „Integrowanie i wzmacnianie obszaru badań europejskich” jako projekt CARAVEL „Podróżowanie w stronę nowej mobilności”. Przedmiotem zainteresowania Gminy Sulęcyno, jako Organizatora publicznego transportu zbiorowego może być ustalenie możliwych ram prawnych i organizacyjnych dla zorganizowania w tej formie przewozów z rejonów, gdzie nawet ograniczona do minimum częstotliwość kursowania, generuje niewspółmiernie duże koszty oraz realizacja w tej formule przewozów taborem przystosowanym dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

10 Weryfikacja i aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

Artykuł 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że Plan Transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników gospodarczych, legislacyjnych, czy finansowych, które mogą wpłynąć na proces realizacji niniejszego Planu, a tym bardziej rozstrzygnięcie o potrzebie jego aktualizacji. Wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu zalecają coroczną weryfikację przyjętego Planu i decydowanie o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Krótki interwał ewaluacji Planu uzasadnia też początkowe stadium procesu; jak dotąd nie były prowadzone, badania podobnego typu dla obszaru planowania. Należy mieć też na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu Transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia przez Radę Gminy stosownej uchwały zmieniającej. Jako rozwiązanie optymalne proponuje się przeprowadzenie pierwszej oceny po dwóch latach funkcjonowania Planu i przy braku przesłanek do działań korygujących, wydłużenie tego okresu w latach kolejnych. Wśród mierników określających poziom realizacji Planu ocenie podlegać mogą:

- stopień redukcji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne;
- wskaźnik wzrostu dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych;
- trendy zmian udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich i jego relacje z powszechnie występującymi w porównywalnych warunkach;
- stopień spełnienia kryterium dostępności, pokrycia siecią komunikacyjną obszaru Gminy;
- efektywność ekonomiczna transportu;
- postęp w udostępnianiu informacji pasażerskiej, w tym w Internecie;
- zaawansowanie w rozwijaniu koncepcji innowacyjnych.

11 Spisy

11.1 Spis rysunków

Rys. 1 Schemat cyklu Deminga P-D-C-A	9
Rys. 2 Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat 1990 – 2012	33
Rys. 3 Położenie Fizyczno-geograficzne Gminy Sulęcyno.....	35
Rys. 4 Położenie Gminy Sulęcyno na tle powiatu i województwa	35
Rys. 5 Zmiany ludności Gminy Sulęcyno w latach 2005 – 2014 i struktura wiekowa	37
Rys. 6 Zmiana liczby ludności w 2035 r.	38
Rys. 7 Saldo migracji w Gminie Sulęcyno	39
Rys. 8 Saldo migracji dla gmin w woj. Pomorskim w	39
Rys. 9 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i powiecie Kartuskim	40
Rys. 10 Liczba samochodów osobowych w gospodarstwach domowych w badaniach GOM	41
Rys. 11 Zmiany z liczbie mieszkańców Gminy Sulęcyno dotkniętych bezrobociem.	42
Rys. 12 Poziom bezrobocia i charakter jego zmian w latach 2009 - 2013.....	42
Rys. 13 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych	44
Rys. 14 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w województwie pomorskim w 2014 roku	44
Rys. 15 Przebieg korytarza ekologicznego	46
Rys. 16 Rezerваты i specjalne obszary ochrony siedlisk w Gminie Sulęcyno	47
Rys. 17 Obszar chronionego krajobrazu na.....	48
Rys. 18 Izochrony dostępności drogowej do Gdańska (Trójmiasta) i najbliższych ośrodków subregionalnych	52
Rys. 19 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim	52
Rys. 20 Lokalizacja węzłów integracyjnych w otoczeniu Gminy Sulęcyno	55
Rys. 21 Sieć transportu zbiorowego dla obszaru Metropolitalnego.....	56
Rys. 22 Schemat sieci komunikacyjnej (fragment) realizowanej przez Przedsiębiorstwo GRYF - linie 7 i 14	58
Rys. 23 Historyczny układ.....	58
Rys. 24 Schemat linii kolejowych i podstawowych linii autobusowych użyteczności publicznej w woj. Pomorskim.....	61
Rys. 25 Prognoza - potoki pasażerskie na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego	62
Rys. 26 Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w Województwie Pomorskim	66
Rys. 27 Ocena istotności poszczególnych postulatów	77

11.2 Spis tabel

Tab. 1	Priorytety problemów zgłaszanych do ujęcia w aktualizacji Strategii Rozwoju Gminy Sulęczyno	32
Tab. 2	Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie gminy Sulęczyno w 2013.	43
Tab. 3	Przewozy pasażerskie realizowane na terenie Gminy Sulęczyno w przekroju wykonawców i częstotliwości,.....	57
Tab. 4	Zestawienie linii komunikacyjnych wykonywanych na terenie gminy Sulęczyno na podstawie zezwoleń	59
Tab. 5	Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Sulęczyno	65
Tab. 6	Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców poza centrum Obszaru Metropolitalnego ...	68
Tab. 7	procentowy udział motywacji odbywania podróży.....	68
Tab. 8	Rozkład przestrzenny podróży pasażerów w obszarze metropolitalnym (bez Trójmiasta).....	69
Tab. 9	Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach pieszych	70
Tab. 10	Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego.....	74

12 Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

