



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia poniedziałek, 31 lipca 2017 r.

Poz. 2870

UCHWAŁA NR XXI/143/2016 RADY GMINY PRZYWIDZ

z dnia 30 listopada 2016 r.

w sprawie przyjęcia "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Przywidz na lata 2016 - 2026".

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446, z późn. zm.) w związku z art. 9, art. 12 ust. 1 i 2 oraz art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, z późn. zm.)

Rada Gminy Przywidz uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Przywidz na lata 2016 - 2026" w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy.

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

Przewodniczący Rady Gminy

Teodor Formela

ZAŁĄCZNIK Nr 1
do Uchwały Nr XXI/143/2016
Rady Gminy Przywidz
z dnia 30 listopada 2016 r.



**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA GMINY PRZYWIDZ
NA LATA 2016 - 2026**

Przywidz 25.05.2016

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

1	Wstęp	5
1.1	Streszczenie dokumentu	5
1.2	Czym jest Plan Transportowy	6
1.2.1	Organizowanie publicznego transportu zbiorowego	6
1.2.2	Koncepcja zrównoważonego rozwoju	8
1.2.3	Plan Transportowy jako element procesu zarządzania	9
1.3	Metodologia tworzenia Planu	10
1.3.1	Podstawy prawne	10
1.3.2	Struktura Planu Transportowego	12
1.3.3	Okres planowania i ewaluacja Planu	13
1.4	Cel opracowania Planu Transportowego	14
1.5	Wizja transportu publicznego	15
1.6	Dokumenty źródłowe	16
1.6.1	Prawodawstwo Unii Europejskiej	16
1.6.2	Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym	17
1.6.3	Dokumenty Województwa Pomorskiego	18
1.6.4	Inne plany, strategie i opracowania	18
1.7	Definicje i określenia	20
1.8	Harmonizacja Planu Transportowego w odniesieniu do dokumentów strategicznych i planów w zakresie organizowania transportu publicznego wyższego szczebla	22
1.8.1	Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce	22
1.8.2	Plany i strategie regionalne	29
1.8.3	Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	34
1.9	Ocena oddziaływania na środowisko	38
1.10	Konsultacje społeczne	39
2	Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	42
2.1	Przesłanki formalne i merytoryczne	42
2.1.1	Mobilność we współczesnym społeczeństwie	42
2.2	Charakterystyka obszaru objętego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	44
2.2.1	Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne	44
2.2.2	Demografia	48
2.2.3	Czynniki społeczne	53
2.2.4	Ochrona środowiska	58

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.3	Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej.....	67
2.3.1	Infrastruktura transportowa	67
2.3.2	Układ szlaków komunikacyjnych w regionie	67
2.3.3	Infrastruktura transportu kolejowego	69
2.3.4	Infrastruktura transportu drogowego.....	69
2.3.5	Inne formy komunikacji.....	71
3	Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.....	71
3.1	Charakterystyka istniejącej sieci	71
3.1.1	Transport drogowy.....	72
3.2	Charakterystyka planowanej sieci	74
3.2.1	Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu wojewódzkiego i powiatowego	74
3.2.2	Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Powiatu Gdańskiego.....	76
3.2.3	Cele i środki polityki transportowej Gminy	78
3.2.4	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej.....	78
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	81
4.1.1	Struktura podróży	81
4.1.2	Motywacje podróży.....	83
4.2	Prognoza popytu	84
4.3	Prognoza podaży	86
5	Finansowanie usług przewozowych	87
5.1	Źródła i formy finansowania usług.....	87
5.2	Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych	89
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	89
6.1	Obecny podział zadań przewozowych	89
6.2	Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju	90
6.3	Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych	91
6.4	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi	92
7	Zasady organizacji rynku przewozów	93
7.1	Zadania Organizatora.....	93
7.2	Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego	96
8	Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	98
8.1	Obecny standard usług	98

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

8.2	Pożądany standard usług, planowana oferta	99
8.2.1	Planowane kierunki kształtowania oferty przewozowej.....	99
8.2.2	Ochrona środowiska.....	100
8.2.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej.....	100
8.2.4	Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	100
8.2.5	Polityka kształtowania systemu taryfowego.....	101
8.2.6	Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów.....	102
8.2.7	Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń.....	102
8.2.8	Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej.....	103
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	103
9.1	System informacji statycznej	104
9.2	System informacji w mediach elektronicznych.....	104
10	Innowacje	105
10.1.1	Integracja taryfowa i e-bilet	105
10.1.2	Przeciwdziałanie zagrożeniu brakiem komunikacji publicznej w najmniejszych miejscowościach.....	105
11	Weryfikacja i aktualizacja Planu	106
12	Spisy.....	107
12.1	Spis rysunków	107
12.2	Spis tabel.....	108
13	Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.....	109

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz, definiują jego rolę, podstawy formalne opracowania, funkcje które spełnia oraz przytaczają definicje stosowanej w dalszej części terminologii, określonej 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 zaplanowanej sieci komunikacyjnej dla obszaru objętego „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016 - 2026” zwanego dalej Planem Transportowym.

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 mając jednocześnie 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 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 1998 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 1998 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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;
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny; [7] /*
- związek metropolitalny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich [8] /*
- 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.

* wprowadzone przywołanymi ustawami zmiany obowiązujące od 01.01.2016 roku.

⁷ Ustawa o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25 czerwca 2015 r. Dz. U. z 2015 r. poz. 1045

⁸ Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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, określany również mianem raportu Brundtland [9].

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^[10], 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 [11] 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. [12]

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;
- zaspokaja 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.

⁹ Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future

¹⁰ ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627

¹¹ ECMT (2004), *Assessment and Decision Making for Sustainable Transport*, OECD Publishing, Paris. www.oecd.org

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 [¹³]

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. [¹⁴]

Sama Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, w zbiorze definicji, także 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, oraz 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 następujące 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.

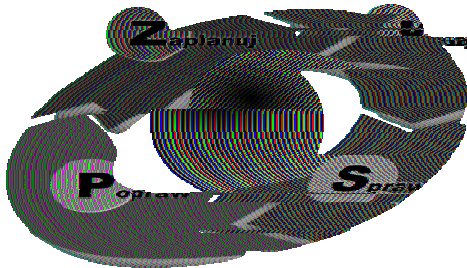
Przedsiębiorstwa funkcjonujące na konkurencyjnym rynku, chcące się na nim utrzymać, wśród wszechobecnej rywalizacji, ciągłego rozwoju i postępujących nowoczesnych technologii dawno dostrzegły konieczność poszukiwania oraz wdrażania skutecznych metod także w procesie zarządzania. Obecnie jednym z najpowszechniej stosowanych rozwiązań, wykorzystujących **podejście procesowe**, jest jeden z wariantów cyklu PDCA. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym planuje i wdraża do praktyki zarządzania transportem pasażerskim mechanizm ciągłego doskonalenia i poprawiania jakości

¹³ 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

¹⁴ Ibid. str. 12

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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

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)[¹⁵] 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),
- 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;

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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 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;
- 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 co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat:
 - liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców, w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- W przypadku opracowania planu transportowego przez związek metropolitalny gminy, związki międzygminne, powiaty lub związki powiatów, których obszar jest objęty związkiem metropolitalnym i które wchodzi w skład związku metropolitalnego, nie opracowują własnych planów transportowych a z dniem wejścia w życie tego planu tracą moc dotychczas opracowane przez nie plany transportowe.

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,

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
 - dostępności podróży 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 Przywidz, jest pierwszym dokumentem planistycznym w tym zakresie. Oczekiwane kierunki rozwoju i cele polityki transportowej ujęte zostały w strategicznych dokumentach planistycznych Gminy, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego [¹⁶] z 2004 roku, 2010 roku i obowiązującej jego aktualizacji z roku 2015 [¹⁷].

Dokumenty powyższe przewidują w zakresie kształtowania i rozwoju nowych jednostek osadniczych wymóg unikania rozwiązań przestrzennych zwiększających potrzeby komunikacyjne, co oznacza potrzebę optymalizacji powiązań miejsca zamieszkania, pracy, usług i rekreacji, godzącej potrzeby jakości zamieszkania oraz czasu i warunków dojazdów, ograniczająca jednocześnie zużycie energii i emisję do środowiska – stanowiąc jednocześnie jeden z głównych celów niniejszego Planu. Wśród kolejnych wytycznych zawartych w Studium odnotować należy zasadę kształtowania struktur przestrzennych gminy, w tym układów komunikacyjnych, obejmujących relacje pomiędzy terenami mieszkalnymi i usługowymi i szlakami komunikacyjnymi w sposób umożliwiający separację ruchu lokalnego i tranzytowego, planowanie obszarów zainwestowania oraz lokalizacji usług, tak aby układ drogowy nie stanowił bariery rozdzielającej i wywołującej kolizje pomiędzy ruchem lokalnym a zewnętrznym oraz postulat wykorzystywania dla rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacyjnej środków zewnętrznych, w tym środków pomocowych rządowych i programów unijnych. W odniesieniu do narastającego zainteresowania ruchem

¹⁶ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, uchwalone przez Radę Gminy Przywidz Uchwałą Nr XVIII/140/2004 z dnia 3 grudnia 2004 r. Przywidz 2004

¹⁷ Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Przywidz, załącznik do Uchwały nr IX/56/2015 Rady Gminy Przywidz z dnia 23 września 2015 r.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

rowerowym, Studium przewiduje wraz z przebudowami układu drogowego realizację wydzielonych ścieżek dla ruchu rowerowego. Cele polityki transportowej gminy określone zostały jako:

- Stworzenie spójnego pod względem funkcjonowania i zarządzania systemu transportowego integrującego w ramach jednego układu drogowego drogi różnych kategorii oraz integrującego różne typy i formy transportu.
- Podniesienie standardów i parametrów technicznych dróg do poziomu odpowiadającego ich klasom.
- Zapobieganie uciążliwościom jakie tworzy transport dla warunków życia mieszkańców gminy oraz ograniczanie jego szkodliwego wpływu na środowisko przyrodnicze. [¹⁸]

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 Przywidz poza komunikacją obsługującą połączenia wykraczającą poza granice gminy, funkcjonuje publiczny transport zbiorowy obsługujący tylko połączenia wewnątrzgminne, za których organizację odpowiadają niezależni operatorzy komercyjni, w tym obsługujący dedykowane połączenia na potrzeby dowozu dzieci i młodzieży do szkół. Niniejszy Plan Transportowy dotyczący Gminy Przywidz, odnosić będzie się w szczególności do sieci komunikacyjnej zdelimitowanej do obszaru właściwości lokalnego samorządu. Pozostałe potrzeby organizacji publicznej komunikacji zbiorowej wykraczające poza omawiany obszar realizowane być mogą przez Powiat Gdański, Województwo Pomorskie oraz ewentualne związki i porozumienia celowe pomiędzy właściwymi organizatorami, także przy współudziale Gminy Przywidz.

Jako podstawowy cel opracowania niniejszego Planu Transportowego przyjęto 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 osiągniany poprzez realizację celów szczegółowych:

¹⁸ Ibid. str 65

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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 w 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 [19]. 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 Przywidz 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 zaspokajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy, przeciwdziałając powstawaniu obszarów komunikacyjnego wykluczenia.

¹⁹ Biała Księga Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010r. : czas wyborów, Bruksela, 12/09/2001-10-08 COM(2001) 370

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz 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.

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.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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
- Ustawa o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25 czerwca 2015 r. Dz. U. z 2015 r. poz. 1045

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.
- 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 roku
- 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 2013 roku
- 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, załącznik do Uchwały Rady Powiatu Gdańskiego nr XVI/103/2015, z dnia 30 listopada 2015,
- Program ochrony środowiska dla Powiatu Gdańskiego 2012 – 2015, Aktualizacja, Pruszcz Gdański, sierpień 2012
- Powiatowy Program na Rzecz zatrudnienia i Spójności w Powiecie Gdańskim, Pruszcz Gdański, 2007
- Lokalna Strategia Rozwoju obszaru Szwajcarii Kaszubskiej na lata 2009-2015, Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby, 2009
- Projekt Założeń Lokalnej Strategii Rozwoju Obszaru Szwajcarii Kaszubskiej na lata 2016-2022, Lokalna Grupa Działania Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby listopad 2015
- Informacja o sytuacji na lokalnym rynku pracy – Powiat Gdański w I półroczu 2015, Gdańsk, 2015
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, uchwalone przez Radę Gminy Przywidz Uchwałą Nr XVIII/140/2004 z dnia 3 grudnia 2004 r. Przywidz 2004
- Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Przywidz, na podstawie Uchwały nr IX/56/2015 Rady Gminy Przywidz z dnia 23 września 2015 r.
- Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Przywidz przyjęty Uchwałą nr XVI/122/2004 Rady Gminy Przywidz z dnia 18 sierpnia 2004 r.
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Przywidz na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019, Przywidz, październik 2012
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Przywidz, Uchwała Rady Gminy Przywidz nr XI/74/2015

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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, powiatowo-gminne, metropolitalne, 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, 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

	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 obywatelskie	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, powiatowo-gminne, metropolitalne, 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: rurowodowy i taśmowy
system transportu	szeroko pojęty proces przemieszczania osób, ładunków, informacji i energii, za pomocą niezbędnych kapitałów, środków i dróg
transport	zbiór wydziałanych 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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.

Tab. 1 Zestawienie pojęć i definicji używanych w opracowaniu

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 ^[20];

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

²⁰ Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2010, COM (2010) 2020.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

zebrane w Białej Księdze Transportu z 2011 r. [21]. 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.

1.8.1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

W **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju** [22] Gmina Przywidz i Powiat Gdański ulokowane zostały na osi działań polityki przestrzennej służącej podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich, metropolii Trójmiejskiej, dla którego przewidywane są programy integracji obszarów funkcjonalnych. Polityka realizowana w myśl KPZK będzie wspomagać integrację obszaru funkcjonalnego z jego rdzeniem poprzez działania o charakterze planistycznym oraz poprzez działania inwestycyjne na rzecz wzmocnienia wewnętrznych powiązań funkcjonalnych, 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 wywala synergii działań.

KPZK definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

- Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Rozwinięcie powyższego celu obejmuje między innymi intensyfikację powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym a w szczególności na tworzeniu i intensyfikacji powiązań między ośrodkami metropolitalnymi a ośrodkami regionalnymi, które w przyszłości mają uzupełniać policentryczną sieć metropolii.

- Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów, zapewnienie spójności między dynamicznie rozwijającymi się miastami wojewódzkimi i ośrodkami regionalnymi a obszarami je otaczającymi – obszarami wiejskimi oraz miastami subregionalnymi.

Poprzez zdefiniowane w KPZK działanie 2.2.1 – zwiększanie dostępności transportowej wewnątrz regionów, realizowanej dzięki zmodernizowanej infrastrukturze transportowej, a także dzięki wprowadzeniu zintegrowanych planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego ukształtowane zostaną sprzyjające warunki aby wzrost generowany przez ośrodki wojewódzkie

²¹ 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

²² Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030, Załącznik do uchwały nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (poz. 252) str. 80

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

mógł być przenoszony na pozostałe ośrodki miejskie oraz obszary wiejskie. Dla zwiększenia mobilności przestrzennej mieszkańców obszarów wiejskich niezbędne będzie skoordynowanie na poziomie planowania rozwoju infrastruktury transportowej na szczeblu regionalnym, powiatowym i gminnym, utrzymanie oraz tworzenie nowych połączeń kolejowych (pomiędzy powiatami w województwach lub powiatów z najbliższym obszarem metropolitalnym), wzmocnienie regionalnego i lokalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, umożliwiającego bezpośrednie powiązanie z obszarem metropolitalnym przyległych obszarów wiejskich. Podejmowane będą działania na rzecz budowy i rozwoju bezpośrednich powiązań lokalnych. Wzmocnić należy funkcje dowozowe do linii kolejowej oraz dążyć do integracji taryfowo-biletowej kolejowych przewozów regionalnych z komunikacją publiczną.

- Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego. Drugim kluczowym kierunkiem polityki stanie się dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Będzie to realizowane poprzez zmiany technologiczne i instytucjonalne (w tym organizacyjne i fiskalne) oraz inwestycje, w szczególności w alternatywne źródła transportu. Zdefiniowane zostaną segmenty rynku przewozów predestynowane do zwiększenia udziału transportu szynowego i żeglugi. Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie powinno następować sukcesywnie, począwszy od 2015 roku, po znacznym zaawansowaniu programów rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ruchu pasażerskim będą to:

- połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem sieci kolei o wysokim standardzie,
- linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego.

W przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi.

W ramach celu szczegółowego 3.2.2 - Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, najważniejszym działaniem będzie integracja systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego (priorytet uzyskują działania w obszarach metropolitalnych) i regionu, w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu szynowego (kolej aglomeracyjna, tramwaj szybki) i szybkiego autobusu. Realizacji celu służyć też będzie doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”. W lokalnych dokumentach planistycznych sporządzanych dla obszarów metropolitalnych zostaną określone wskaźniki wdrażania tych planów w postaci określonego udziału osób dojeżdżających do dużych ośrodków (do pracy, szkół i w innych celach) transportem publicznym, w tym w systemie „parkuj i jedź”.

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów).

W ramach celu 3.1.4. Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju - Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast przewiduje się, że 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.^[23] - 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 Przywidz 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.

1.8.1.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, obszary wiejskie ^[24] definiuje cel polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych ukierunkowany na efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. Wskazaniem przez Strategię kierunkiem działań będzie budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Jako jedną z dróg realizacji postawionego celu wskazuje się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się też pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych - wzmocnienie potencjału do absorpcji procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich odbywać się będzie poprzez kompleksowy zestaw działań na rzecz integracji funkcjonalnej obszaru województwa, zwiększenia oddziaływania największych ośrodków miejskich oraz wzmocnienia ich powiązań z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz obszarami wiejskimi (m.in. przez poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich ^[25]). Dla zapewnienia maksymalnej efektywności, interwencja publiczna na rzecz realizacji strategicznych celów prowadzona będzie w wybranych obszarach geograficznych (terytoriach) i będzie ukierunkowana tematycznie - system kontraktów terytorialnych, w tym w zakresie działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Krajowa Strategia Rozwoju definiuje, jako strategiczne cele szczegółowe

Cel I Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów;

budowanie mechanizmów służących rozprzestrzenianiu procesów rozwojowych z biegunów wzrostu przy jednoczesnej budowie potencjału absorpcyjnego i wykorzystanie potencjału endogenicznego innych obszarów. Przewidywane w ramach tego celu działania obejmują:

²³ Ibid. str. 106

²⁴ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, obszary wiejskie, z dnia 13 lipca 2010 r.

²⁵ Ibid. str. 90

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

1.1 Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych polegająca między innymi na wspieraniu rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie transportu zbiorowego - infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych. Jednym z podstawowych działań dla wzrostu konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 będzie znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych, ich rozbudowa i optymalizacja. Przeciwdziałając narastającemu problemowi „zatłoczenia” miast polityka regionalna uczestniczyć będzie w rozwijaniu systemów transportu, w tym integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z silną promocją i preferencją dla transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę strukturę osadniczą i niewykorzystywany efektywnie potencjał obszaru funkcjonalnego Trójmiasta jednym z pierwszych działań dla podwyższenia konkurencyjności ośrodków wojewódzkich będzie miało wspieranie integracji obszaru funkcjonalnego poszczególnych ośrodków miejskich [²⁶]

1.2 Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji na obszary poza ośrodkami wojewódzkimi. Dla zainicjowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych duże znaczenie mieć będzie poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi.

1.2.1.: Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów.

Dla pełniejszego wykorzystania potencjałów obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi niezbędne są działania na rzecz poprawy jakości połączeń centrów z zapleczem regionów (zarówno z miastami subregionalnymi, jak i obszarami wiejskimi), poprzez rozbudowę infrastruktury, a także przez rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego. Dzięki takim działaniom wzrosną możliwości codziennych dojazdów do pracy z oddalonych części subregionów (wahadłowa mobilność przestrzenna) oraz pojawią się nowe warunki dla lokalizowania inwestycji w strefie oddziaływania dużych miast.

Cel II Promowanie spójności w różnych wymiarach przestrzennych, budowania spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych, w ramach którego zdefiniowano działania:

2.2 - wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w którym pod poz. 2.2.3. wymieniono usługi komunikacyjne. Wzrost dostępności transportowej przy pomocy transportu zbiorowego i odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego, poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczynić się powinno do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

2.5 – zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności, najbardziej oddalonych od ośrodków regionalnych, gdzie polityka regionalna zmierzać będzie z jednej strony do wspomaganie rozwoju ośrodków subregionalnych, a z drugiej do zwiększania dostępności do regionalnych centrów rozwoju, a tym samym do zwiększenia stopnia spójności terytorialnej kraju. Działania będą obejmować przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej oraz polepszanie jakości środków przewozu zbiorowego tak, aby skrócić czas dostępu przestrzennego

Odnosząc się do **Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025** [²⁷] wskazać można na zgodność opracowania, z różnymi poziomami spełnienia postulatów, ze wszystkimi szczegółowymi celami w nim wymienianymi:

²⁶ Ibid. str. 101

²⁷ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005 str. 10

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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.

1.8.1.3 Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r.

W **Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.** (z perspektywą do 2030 r.)^[28] jako cel strategiczny uznano koncepcję ewolucji w kierunku spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym.

Misją Strategii zdefiniowano postulując stworzenie w Polsce, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalnych warunków dla przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego.^[29]

Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie do 2020 r. i dalszej wiąże się z spełnieniem pięciu celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

- stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej;
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Najważniejsze kierunki interwencji przewidziane w Strategii Rozwoju Transportu z zakresie organizacji transportu publicznego to:

- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;
- wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.);
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego – poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy mobilności na poziomie lokalnym i regionalnym;
- rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego.

²⁸ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MTBiGM z 22 stycznia 2013 str. 8

²⁹ Ibid. str. 5

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Krajowa Strategia Transportu realizuje założenia omawianej wcześniej Strategii Rozwoju Regionalnego w zakresie wspierania rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich m.in. w obszarze transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych). Integracja wewnętrznej przestrzeni obszaru metropolitalnego może nastąpić poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji prawnych i organizacyjnych w zakresie integracji dostarczania różnych usług publicznych. W ramach omawianej Strategii kierunkami interwencji i podejmowanymi działaniami będą:

- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych;
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez
 - wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy,
 - jednolitych systemów taryfowych,
 - wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju (biletu elektronicznego);
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem, zapewniających priorytet w ruchu środkom transportu publicznego;
- promowanie komunikacji pieszej i rowerowej.

Priorytetem usprawnienia zarządzania transportem miejskim będzie redukcja kongestii w miastach i obszarach metropolitalnych poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich. Wysiłki w tym zakresie będą w szczególności koncentrować się na oddziaływaniu na popyt na usługi transportu zbiorowego w ramach następujących kierunków interwencji:

- integracja systemów transportu poszczególnych gałęzi w aspekcie sieciowym, taryfowym i informacyjnym;
- zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym również dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- wprowadzenie rozwiązań dla logistyki transportu towarów w miastach;
- zwiększenie roli kolei w obsłudze transportowej regionalnej i w obrębie obszarów aglomeracyjnych.

Strategia Rozwoju Transportu zakładając zrównoważony rozwój transportu odnosi się także do działań zmierzających do zminimalizowania skutków rozwoju tego sektora na środowisko, szczególnie że w większości przyjętych dokumentów europejskich transport zaliczany jest do gałęzi gospodarki znacząco przyczyniających się do zanieczyszczenia powietrza (tlenki azotu, tlenek węgla, lotne związki organiczne, pyły i cząstki stałe), czy też do emisji gazów cieplarnianych. System transportu oparty o zasadę zrównoważonego rozwoju powinien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegającą na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń.

W odniesieniu do wpisanego do Strategii celu szczegółowego, jakim jest ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko, rozwój transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie na wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko poprzez:

- wdrażanie nowoczesnych technologii transportowych redukujących negatywne oddziaływanie transportu na środowisko,
- promowanie efektywności energetycznej, inwestowanie w gospodarkę niskoemisyjną, m.in.
 - wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku,
 - promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, skutkujące m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń,
- zmniejszanie kongestii transportu, w szczególności w obszarach miejskich poprzez:
 - zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi),
 - optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób
- upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez:
- dostępność informacji o podróży,
 - zintegrowane taryfy,
- rozwijanie systemu opłat i taryf stymulujących pożądane trendy w transporcie, m.in. w zakresie ograniczania presji na środowisko.

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 Przywidz z celami Programu Strategicznego Województwa Pomorskiego występuje w zakresie:

Celu strategicznego 3. - Atrakcyjna przestrzeń, obejmującego:

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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:

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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

Przechodząc w dół na kolejne poziomy organizacji administracyjnej kraju – powiaty, związki i porozumienia gmin, odnotowania wymagają: **Lokalna Strategia Rozwoju Obszaru Szwajcarii Kaszubskiej** – projekt realizowany w ramach Schematu I Pilotażowego Programu Leader + przez porozumienie międzygminne - Lokalną Grupę Działania Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby obejmujące 9 gmin powiatu Kartuskiego oraz Gdańskiego - Somonino, Chmielno, Przdokowo, Przywidz, Sierakowice, Stężycę, Sulęczyno, Kartuzy, i Żukowo. W zakresie zagadnień dotyczących przedmiotowego Planu, projekt wśród przewidywanych celów operacyjnych zakładał przedsięwzięcie: różnicowanie działalności gospodarczej, tworzenie pozarolniczych miejsc pracy – usługi transportowe dla turystów, poprawa dostępności transportowej dla turystów [30]. Drugim z planowanych działań, które było uwzględniane w Strategii Rozwoju Lokalnej Grupy Działania i zostało silnie zaakcentowane w programie aktualizacji dokumentu na lata 2016-2022 [31] jest rozwój turystyki rowerowej i budowy ścieżek rowerowych, w tym budowa Kaszubskiej Trasy Rowerowej.

Organizacja transportu i komunikacji publicznej jest jednym z głównych zagadnień podejmowanych w ramach współpracy metropolitalnej **Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia - Sopot**, w ramach którego działa także, Gmina Przywidz [32]. Opracowana na potrzeby Obszaru Metropolitalnego Strategia Transportu i Mobilności [33] wraz z dokumentami uzupełniającymi – Badania, Diagnoza, Program, Model i Analizy - zawiera jedną z najbardziej kompleksowych dokumentacji zagadnień dotyczących organizacji transportu dla obszaru objętego niniejszym Planem. Rozwój systemu transportowego OM jest elementem i uwarunkowaniem kompleksowej polityki rozwoju OM. Realizując

³⁰ Lokalna Strategia Rozwoju Obszaru Szwajcarii Kaszubskiej na lata 2009-2015, Lokalna Grupa Działania Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby 2009

³¹ Projekt Założeń Lokalnej Strategii Rozwoju Obszaru Szwajcarii Kaszubskiej na lata 2016-2022, Lokalna Grupa Działania Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby listopad 2015

³² Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Projekt, Gdańsk, 2015

³³ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r. Gdańsk 2015

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

wizję rozwoju określoną jako: „Obszar Metropolitalny jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej umożliwiający rozwój społeczny, poprawę jakości życia mieszkańców, innowacyjną gospodarkę i zrównoważoną przestrzeń, a także wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich” wyznaczone zostały strategiczne cele:

- poprawa dostępności OM,
- poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkującej dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TEN-T
- poprawa sprawności sieci transportowych,
- poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym,
- zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu;

odniesione do 6 kluczowych programów współpracy, w różnym stopniu je realizujących:

- Program 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej
- Program 2: Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TEN-T
- Program 3: Zrównoważony System Transportu Metropolitalnego
- Program 4: Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w OM
- Program 5: Aktywna mobilność w OM
- Program 6: Bezpieczny transport i mobilność w OM.

Zdefiniowany w Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Strategiczny **Program Współpracy nr 1:** Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej, wyznacza do realizacji **Cel 1** - zwiększenie komfortu i zmniejszenie czasu podróży do innych obszarów metropolitalnych w kraju i państwach

Strategiczny Program Współpracy nr 3 – Zrównoważony System Transportu Metropolitalnego wyznacza do realizacji cele strategiczne i odpowiadające mu cele szczegółowe :

- podniesienie sprawności podstawowej sieci drogowej w OM,
- rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego,
- rozwój spójnej sieci tras pieszych i rowerowych,
- budowa transportowych węzłów integracyjnych (TWI),
- stworzenie warunków do racjonalnego korzystania z samochodu osobowego,
- redukcja uciążliwości ruchu ciężarowego w obszarach zabudowanych;

przekładają się na 6 kluczowych zadań i 19 podzadań, a w tym:

- 3.2 rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego;
- 3.2.5. wspieranie zakupu niskoemisyjnych pojazdów transportu zbiorowego (tramwaje, trolejbusy, elektrobusesy, ekologiczne autobusy itd.);
- 3.3 rozwój spójnej sieci tras rowerowych;
 - 3.3.1 wspieranie rozwoju lokalnych sieci dróg rowerowych, opracowanie zasad (standardów) umożliwiających budowę spójnej i jednolitej sieci tras pieszych i rowerowych w gminach OM oraz wspieranie budowy ciągów pieszych i rowerowych trasy dojazdowe do transportowych węzłów integracyjnych;
 - 3.3.2 rozbudowa metropolitalnej sieci tras rowerowych, wyznaczenie i rozbudowa sieci rowerowej służącej realizacji przemieszczeń wykonywanych rowerem w łańcuchu wielomodalnym o charakterze metropolitalnym (w tym trasy dojazdowe do transportowych węzłów integracyjnych i ważniejszych przystanków zintegrowanych);
- 3.5 stworzenie warunków do racjonalnego korzystania z samochodu osobowego
 - 3.5.2 ułatwianie korzystania z transportu zbiorowego (wykorzystanie z samochodu tylko jako elementu łańcucha podróży – systemy parkingów B&R, P&R, K&R).

Strategia Obszaru Metropolitalnego nie obowiązując bezpośrednio, stanowi rekomendację dla regionalnych strategii rozwoju, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

gmin oraz planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Sytuacja powyższa może ulec zmianie z chwilą ewentualnego ukonstytuowania się Metropolii Trójmiejskiej w związku z wynikającymi z ustawy o związkach metropolitalnych prerogatywach w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku (Art. 12. pkt. 1 ust 3) [³⁴].

Obowiązująca dla Powiatu Gdańskiego, Strategia Rozwoju jest jak dotąd w fazie opracowywania, decyzję o przystąpieniu do jej przygotowania władze Starostwa ogłosiły na spotkaniu pomiędzy Zarządem Powiatu Gdańskiego a reprezentantami samorządów gmin leżących na jego terenie w dniu 28 kwietnia 2015 roku.

Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Przywidz [³⁵].

Plan Rozwoju Lokalnego został uchwalony przez Radę Gminy Przywidz, dla określenia problemów i wytyczenia celi służących tworzeniu warunków wzrostu konkurencyjności gminy oraz przeciwdziałaniu marginalizacji niektórych obszarów w taki sposób, aby sprzyjał jej długofalowemu rozwojowi gospodarczemu, spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz integracji z Unią Europejską. Plan powstały w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, sporządzony na lata 2004-2006 oraz na kolejny okres programowania UE 2007-2013, obejmuje zestaw planowanych działań zmierzających do długotrwałego zrównoważonego rozwoju gminy. W zakresie komunikacji, elaborat odnosząc się do zidentyfikowanych w trakcie inwentaryzacji i diagnozy szans i zagrożeń, silnych i słabych stron, skupia uwagę głównie na zagadnieniach infrastruktury komunikacyjnej, uznając ją za dostatecznie rozwiniętą aby sprostać wszystkim stawianym potrzebom, jednakże wymagającą poprawy stanu technicznego i parametrów. Uznając iż poprawa dostępności komunikacyjnej w znaczący sposób warunkuje możliwości rozwojowe gminy zarówno w sferze poprawy jakości życia jej mieszkańców, jak i rozkwitu usług turystycznych w dokumencie zaplanowano rozwój systemu komunikacji przede wszystkim w zakresie poprawy jakości istniejącego układu drogowego, obejmujący:

- poprawę parametrów dróg;
- budowę nawierzchni utwardzonych;
- na wyróżnionych odcinkach dróg, zapewnienie samodzielnych pasów ruchu dla wszystkich uczestników (pieszych, rowerzystów, samochodów);
- stosowanie rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu w celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu szczególnie w obszarach zabudowanych;
- rezerwowanie terenów na potrzeby lokalizacji stacji paliw oraz usług związanych z obsługą samochodów.

Odnosząc się do komunikacji zbiorowej, odnotowany został mankament zbyt małej gęstości sieci i częstotliwości kursowania, który powinien stopniowo ustępować w miarę modernizacji układu drogowego i intensyfikacji zagospodarowania gminy [³⁶]. Plan Rozwoju Lokalnego przewiduje również rozwój sieci tras rowerowych, a tam, gdzie jest to konieczne, poprawę nawierzchni wytyczonych już szlaków.

Opracowywany Plan Transportowy jest także subsydiarny w stosunku do zdefiniowanych w **Programie Ochrony Środowiska Gminy Przywidz** celi i zadań tam określonych:

- Priorytet 2: utrzymanie odpowiednich standardów jakości powietrza atmosferycznego

Cel operacyjny: ograniczenie emisji zanieczyszczeń ze źródeł powierzchniowych, liniowych i punktowych:

- dążenie do większego udziału pojazdów transportu publicznego o niskiej emisji spalin,
- budowa, przebudowa, modernizacja i poprawa stanu technicznego dróg,

³⁴ Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.

³⁵ Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Przywidz, zał. do Uchwały nr XVI/122/2004 Rady Gminy Przywidz z 18 sierpnia 2004

³⁶ Ibid. str. 56, 35

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- zintensyfikowanie ruchu rowerowego poprzez likwidację barier technicznych i tworzenie nowych ścieżek rowerowych.
- Cel operacyjny: zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii
- zwiększenie świadomości społeczeństwa w zakresie potrzeb i możliwości ochrony powietrza, w tym oszczędności energii i stosowania alternatywnych źródeł energii,
 - wdrażanie projektów z zastosowaniem odnawialnych i alternatywnych źródeł energii.
- Priorytet 3: Zmniejszenie emisji hałasu przenikającego do środowiska:
- Cel operacyjny: Ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców:
- zmniejszenie zagrożenia mieszkańców ponadnormatywnym hałasem poprzez:
 - budowę dróg alternatywnych do dróg istniejących,
 - przeprowadzenie remontów nawierzchni dotychczasowych odcinków dróg,
 - zastosowanie zmniejszenia prędkości pojazdów,
 - opracowanie i wdrożenie zasad organizacji ruchu sprzyjających obniżeniu emisji hałasu do środowiska
 - ograniczenie uciążliwości akustycznej w miejscach występowania szczególnych uciążliwości akustycznych dla mieszkańców (szczególnie w okolicach takich budynków jak: szpitale, szkoły, przedszkola, internaty, domy opieki społecznej itp.) poprzez:
 - tworzenie pasów zieleni przy głównych trasach komunikacyjnych,
 - zwiększenie izolacyjności akustycznej budynków,
 - przeprowadzenie edukacji ekologicznej oraz promowanie komunikacji zbiorowej, transportu rowerowego oraz proekologicznego korzystania z samochodów [37].

1.8.3 Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

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, lub marszałka województwa - w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku opracowywania niniejszego planu, powstały już wszystkie poprzedzające go plany wyższego szczebla, z których ostatni – powiatu Gdańskiego uchwalony został 30 listopada 2015 roku:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym [38]
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego [39]
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego [40]

³⁷ Program Ochrony Środowiska Gminy Przywidz na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019, Przywidz, październik 2012, str. 81-85

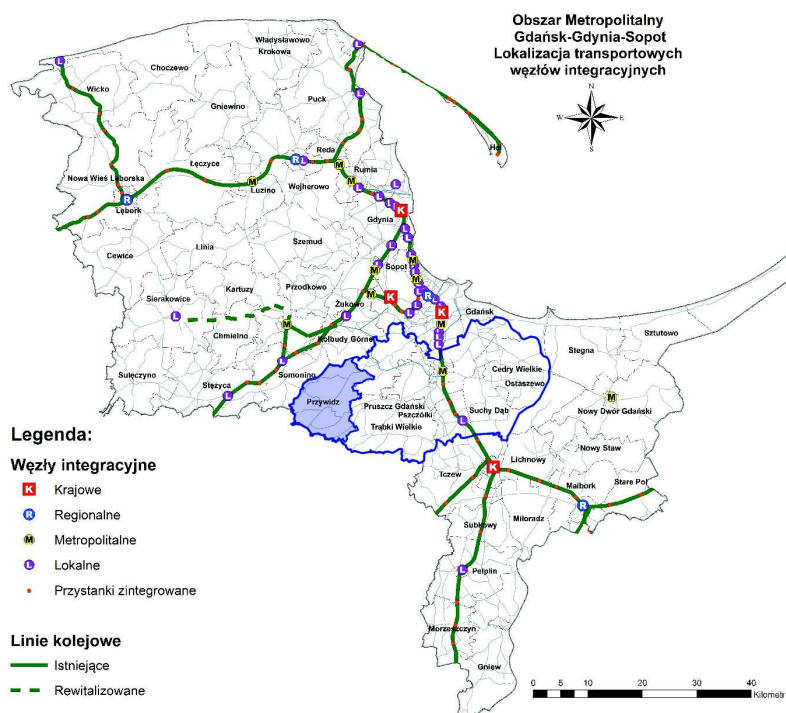
³⁸ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, Rozp. MTBiGM z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

³⁹ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego, uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, Uchwałę nr 788/XXXVII/14 z dn. 24.02.2014 r.

⁴⁰ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, Pruszcz Gdański, listopad 2015

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym określany też jako krajowy plan transportowy, formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowanie zapotrzebowania oraz potencjalne kierunki rozwoju. Dokument prezentuje główne przesłanki i uwarunkowania jego powstania, krajowe oraz wynikające z przynależności Polski do Unii Europejskiej. W następnej kolejności w dokumencie opisane zostały główne cechy sieci kolejowej w Polsce, rozkład linii kolejowych, ich parametry techniczne, interakcje z systemem połączeń międzynarodowych, dostępność dworców kolejowych by ostatecznie dokonać oceny i prognozy potrzeb przewozowych. W dalszej części planu, przedstawiono zasady finansowania usług przewozowych, organizacji rynku i potencjalne kierunki rozwoju oraz standardy i wymagania świadczonych usług kolejowych. Zakres oddziaływania Planu dla analizowanego obszaru Gminy Przywidz nie jest znaczący, sprowadza się w zasadzie do interakcji organizowanych przewozów użyteczności publicznej gminnych, powiatowych i wojewódzkich w obszarze intermodalnych węzłów integracyjnych: krajowych – Gdańsk Główny, Tczew, regionalnym – Gdańsk Śródmieście, metropolitalnymi w Kartuzach i Pruszczu Gdańskim oraz najbliższym lokalnym węzłem integracyjnym Sominie.



Rys. 2 Mapa transportowych węzłów integracyjnych w Obszarze Metropolitalnym

/Źródło: opr. wł. na podstawie Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego

został uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 lutego 2014 roku. Plan określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa do 2025 r.

Na etapie oceny funkcjonującego systemu transportu zbiorowego i analizy uwarunkowań przyszłych kierunków jego rozwoju, odniesiono się do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego [⁴¹] zgodnie z zapisami którego, rozwój podstawowej infrastruktury transportowej województwa powinien koncentrować się w europejskich i regionalnych korytarzach transportowych, wśród których kluczowy jest Nadwiślański Korytarz Transportowy stanowiący fragment międzynarodowej sieci komunikacyjnej VI transeuropejskiego korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk opartego na terenie Województwa na autostradzie A1 i liniach kolejowych wchodzących sieci transportowej TEN-T i objętych Umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC/AGTC: E65 (na terenie Polski Gdańsk – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice) i C-E 65 (Gdynia – Tczew – Chorzów – Tychy – Bielsko Biała – Zwardoń).

W ramach Planu Transportowego Województwa, wykorzystując zbudowany model symulacyjny potrzeb transportowych i popytu zaplanowana została, w trzech wariantach, koncepcja połączeń w przewozach użyteczności publicznej oparta na szkieletcie połączeń kolejowych jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, wspomaganego komunikacją autobusową, tam gdzie połączeń kolejowych nie ma lub mają zbyt małą częstotliwość kursowania. Wyznaczono również węzły integracyjne i przystanki zintegrowane istotne dla połączenia transportu regionalnego z innymi (wyższymi i niższymi) poziomami transportu publicznego. W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. W planie wojewódzkim określono również ogólne, zalecane dla zarządców infrastruktury, standardy wyposażenia technicznego przystanków i dostępności do infrastruktury przystankowej oraz standardy usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, które sparametryzowano według kryteriów: bezpośredniości i kategoryzacji połączeń, standardów technicznych taboru, systemu pobierania opłat oraz emisji zanieczyszczeń przez pojazdy. W planie określono zasady integracji przewozów pasażerskich realizowanych poprzez różnych organizatorów, wyposażenie dworców i punktów przesiadkowych oraz organizację systemu informacji pasażerskiej. Najbliższym lokalizacyjnie węzłem integracyjnym dla mieszkańców Gminy Przywidz jest węzeł w Somoninie (odległy drogowo o 17 km), węzły Metropolitalne w Kartuzach i Pruszczu Gdańskim to około 25 km, zaś węzeł Krajowy w Gdańsku leży odległości 30 km, co przy orientacji Gminy na Metropolię Trójmiejską i istniejącym układzie połączeń drogowych stanowi najbardziej oczywisty i naturalny punkt docelowy i przesiadkowy.

Brak bezpośredniej możliwości wykorzystania komunikacji kolejowej skutkuje objęciem Gminy liniami autobusowymi użyteczności publicznej planowanymi do uruchomienia w ramach Planu Transportowego Województwa Pomorskiego. Są to linie:

- 22-30 : Bytów/Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy - Gdańsk, linia szkieletowa z II kategorią częstotliwości obsługi;

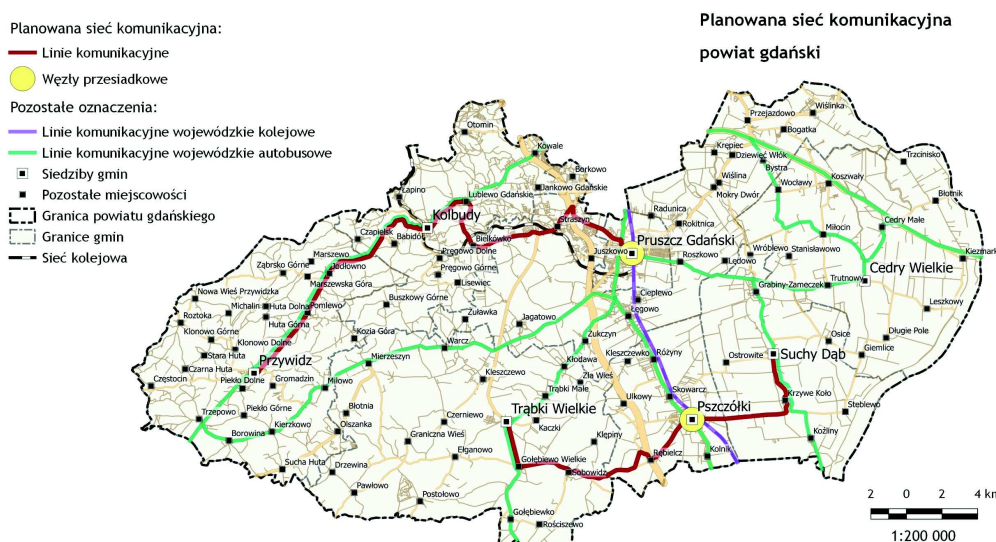
oraz przez południowo – zachodnią część Gminy przebiega linia:

- 22-35 : Kościerzyna – Nowa Karczma – Pruszcz Gdański (linia uzupełniająca, III kategorii obsługi).

⁴¹ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

W **Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego** przyjęto podstawowe założenie nie dublowania i nie konkurowania z liniami organizowanymi przez innych organizatorów - relacjach zaplanowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego i z organizowanymi dotąd przez gminy przewozami aglomeracyjnymi. Konsekwencją oparcia analizy sieci transportowej powiatu o zezwolenia udzielane przez Starostę Gdańskiego, stało się pominięcie szeregu dotychczas funkcjonujących linii, meandrujących po miejscowościach poszczególnych gmin, które po dotarciu do centrum – miasta Pruszcz Gdański, kontynuowały trasę, dowożąc pasażerów do celu końcowego jakim dla wielu był Gdańsk (Trójmiasto), miejsce pracy lub nauki. Z racji przekraczania granicy powiatu, zezwolenia na linie udzielane były na szczeblu urzędu marszałkowskiego, przez Powiat były tylko opiniowane, jednocześnie nie spełniały one minimalnych kryteriów by zostały ujęte w Planie wojewódzkim. Zbieg obu okoliczności dał w efekcie minimalistyczny Plan Transportowy przewidujący tylko dwie powiatowe linie użyteczności publicznej, z których jedna stanowi połączenie z Przywidza przez Kolbudy z siedzibą władz Powiatu – miastem Pruszcz Gdański. Zaplanowane zostało także rozwiązanie awaryjne, na wypadek możliwych zmian wynikających ze współpracy z województwem: w przypadku zmian sieci wojewódzkiej skutkującymi zanikiem obsługi relacji łączących siedziby gmin z miastem Pruszcz Gdański oraz brakiem innych przewozów na tych relacjach, powiat gdański będzie mógł utworzyć linie je zastępujące.



Rys. 3 Planowana sieć komunikacyjna dla Powiatu Gdańskiego

/Źródło: Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, str. 59

Otworzy się wówczas droga do wydłużania funkcjonujących linii lub tworzenia nowych w celu większej penetracji obszaru gmin, które będzie realizowane w wyniku zainteresowania i współfinansowania obsługi nowych odcinków sieci przez gminy [42]. W sytuacji przeciwnej, części obecnie obsługiwanych przez publiczny transport zbiorowy miejscowości i osad, bez interwencji zainteresowanych gmin i organizacji transportu we własnym zakresie, zagrożenie może wykluczenie komunikacyjne.

⁴² Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, str. 52

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 [⁴³] 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 strategiczne, 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 ograniczenie 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 zaliczane 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**.

⁴³ 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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** - 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 umożliwia 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 błędów 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. [44]

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 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);

⁴⁴ Przeprowadzanie konsultacji społecznych w samorządzie, Instytut Rozwoju Regionalnego, Szczecin 2011 Str. 12

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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. ^[45]

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 charakteryzować się:

- 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 ^[46].

Niniejszy projekt planu transportowego zostanie ogłoszony w: Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu Gminy Przywidz, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Urzędu Gminy Przywidz, lokalnej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce fizycznego wyłożenia projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026 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.

⁴⁵ Ibid. Str. 15

⁴⁶ 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

--- strona pozostawiona intencjonalnie pusta dla opracowanych wyników konsultacji ---

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz, 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 motoryzacji indywidualnej, 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. Przekłada się to wtórnie 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.

2.1.1 Mobilność we współczesnym społeczeństwie

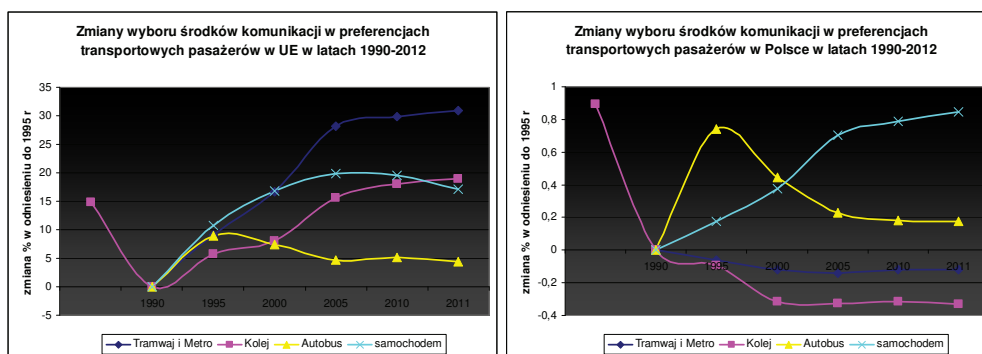
Istnieje oczywisty związek między liczbą ludności a liczbą generowanych podróży. Korelacja pomiędzy nimi wyrażana jest poprzez wskaźnik mobilności, czyli liczbę podróży mieszkańców danego obszaru w określonej jednostce czasu przypadającą na jednego mieszkańca. Mobilność mieszkańców różni się w zależności 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 poszerzenie stanowią jeden z głównych priorytetów prowadzonej polityki transportowej Unii Europejskiej [47][48]. Biała Księga – Plan

⁴⁷ Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, KOM(2011) 144, 2011

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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. Widoczna różnica pomiędzy zmianami w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców w całej Unii Europejskiej (UE-28) a lokalnymi preferencjami w Polsce wynika z dominowania 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.



Rys. 4 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

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 [49]. Od początku XXI w. liczba prywatnych samochodów w Polsce prawie się podwoiła. 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 ciągu należy oczekiwać dalszego wzrostu wskaźnika mobilności, który w nowych państwach Unii Europejskiej może wzrosnąć w perspektywie 2030 roku aż o 170 % [50].

Powyższy proces skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury transportowej, kongestią i zanieczyszczeniem środowiska. Jego powstrzymanie jest jedną z ważniejszych przesłanek do podejmowania działań które mają na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowych sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego. Obywatele oczekują, aby transport publiczny zaspokajał ich potrzeby w zakresie jakości, efektywności i dostępności. Transport publiczny, aby był atrakcyjny, nie wystarczy, że jest dostępny, musi także być szybki, niezawodny, wygodny i oferować częste połączenia.

⁴⁸ Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela; 25.9.2007

⁴⁹ Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji, T. Komornicki IGI PAN Warszawa, 2011

⁵⁰ Biała Księga Mobilności, Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Kongres Transportu Publicznego Bydgoszcz 2014

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.2 Charakterystyka obszaru objętego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

2.2.1 Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne

Zgodnie z fizyczno - geograficzną regionalizacją Polski, wg J. Kondrackiego, w ogólnym podziale, obszar Gminy Przywidz położony jest w obrębie następujących głównych jednostek:

- | | | |
|----------------|-------|---------------------------------|
| ➤ megaregion | 3. | Pozaalpejska Europa Środkowa, |
| ➤ prowincja | 31. | Niż Środkowoeuropejski, |
| ➤ podprowincja | 314 | Pojezierza Południowobałtyckie, |
| ➤ makroregion | 314.5 | Pojezierze Wschodniopomorskie. |



Rys. 5 Położenie fizyczno-geograficzne Powiatu Gdańskiego i Gminy Przywidz

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.wikipedia.pl

W podziale na mezoregiony, obszar Gminy Przywidz, należy do Pojezierza Kaszubskiego, regionu o urozmaiconej rzeźbie, którego relief jest znacznie silniejszy niż w pozostałych częściach województwa, miejscami zbliżony do reliefu typowo górskiego, ukształtowany erozyjną i akumulacyjną działalnością zlodowaceń plejstocenijskich pokrywających go osadów czwartorzędowymi pochodzenia lodowcowego, o zróżnicowanych piętrach strukturalnych. Główny wpływ na ukształtowanie rzeźby terenu gminy miały zlodowacenia północnopolskiej fazy pomorskiej, działalność wód roztopowych oraz erozyjno – akumulacyjna działalność rzek w holocenie. Rzeźba powierzchni gminy jest bardzo zróżnicowana, występują charakterystyczne dla rzeźby młodoglacjalnej, cechy krajobrazu z dużą liczbą jezior rynnowych, morenowych i oczek wytopiskowych oraz urozmaiconym ukształtowaniem rzeźby terenu z wyniesieniami moren czołowych, garbami i pagórkami moreny dennej i pozostawionymi głazami narzutowymi. Obszar gminy położony jest przeważnie na wysokości 200 – 220 m n.p.m., deniwelacje występujących wzniesień i zagłębień wynoszą średnio od 50 – 60 m. Liczne w okolicach Nowej Wsi Przywidzkiej, Ząbrska, Piekła Górnego zagłębienia wytopiskowe są często zatorfione lub zabagnione. Najwyżej wzniesiony teren (powyżej 260 m n.p.m.) znajduje się na północno-zachód od Miłowa, natomiast najniższe położone tereny występują w dolinie rzeki Reknicy (okolice Marszewskiej Góry). W centrum obszaru gminy występuje rywna

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

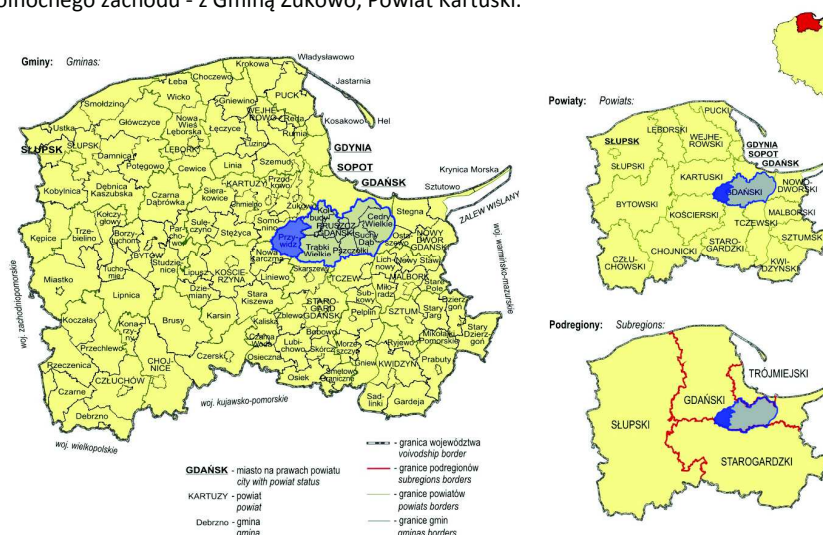
jeziora Przywidzkiego otoczona stromymi wzniesieniami. Środowisko przyrodnicze reprezentowane jest przez dwa główne typy struktur:

- wierzchołn wysoczyzn morenowych, rozciętych formami dolinnymi na dwa podstawowe płaty
 - **Wysoczyzny Skrzyszewsko – Grabowskiej**, na zachód i północny-zachód od Doliny Reknicy;
 - **Wysoczyzny Mierzeszyńsko - Wysińskiej** pomiędzy Doliną Reknicy, a Rynną Przywidzką;
- środowiska rynien polodowcowych, które prawie prostopadle rozcinają wysoczyznę morenową przebiegając przez centralną część gminy:
 - biegnąca równoleżnikowo, **Rywna Jeziora Przywidzkiego**;
 - oraz dłuższa, przebiegająca ukośnie z północnego-wschodu na południowy-zachód - **Rywna Marszewska**.

Zwarte kompleksy leśne oraz jeziora występujące w północno-wschodniej części gminy tworzą obszar o wysokiej atrakcyjności rekreacyjnej, turystycznej oraz interesujący z punktu widzenia osadnictwa. Środkowa i południowo-zachodnia część gminy, mniej urozmaicona pod względem szaty roślinnej stanowi w przeważającej mierze obszar użytkowany rolniczo. Położona w zlewni rzeki Raduni, północna część Gminy Przywidz zasila powierzchniowe ujęcie wody dla miasta Gdańsk w Straszynie.

Administracyjnie, Gmina Przywidz położona jest w północnej części kraju, w centralnej części Województwa Pomorskiego, przy zachodniej granicy Powiatu Gdańskiego i jest 3 co do wielkości gminą Powiatu. Łączna powierzchnia geodezyjna Gminy wynosi 12 934 ha co stanowi 16,3% powierzchni Powiatu Gdańskiego oraz 0,71% powierzchni Województwa Pomorskiego. Gmina Przywidz jest gminą wiejską, z siedzibą w miejscowości Przywidz, największą pod względem liczby ludności miejscowością Gminy. Około 47,8% powierzchni Gminy stanowią użytki rolne zaś lasy i grunty leśne 43,6%. Lesistość Gminy przewyższa średnią w województwie (37%) a w stosunku do niewielkiego zalesienia powiatu Gdańskiego (teren Żuław) różnica wynosi 230%. Gmina Przywidz leżąc na styku czterech powiatów sąsiaduje z 6 gminami należącymi do Powiatów Kartuskiego, Gdańskiego, Starogardzkiego i Kościerskiego:

- od północnego wschodu - z Gminą Kolbudy, Powiat Gdański;
- od wschodu - z Gminą Trąbki Wielkie, Powiat Gdański;
- od południa - z Gminą Skarszewy, Powiat Starogardzki,
- od południowego zachodu - z Gminą Nowa Karczma, Powiat Kościerski
- od zachodu - z Gminą Somonino, Powiat Kartuski;
- od północnego zachodu - z Gminą Żukowo, Powiat Kartuski.



Rys. 6 Położenie Gminy Przywidz na tle powiatu i województwa

/Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS www.gus.gov.pl

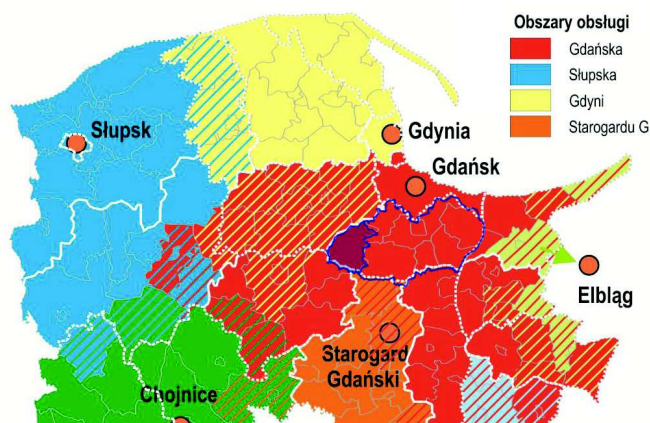
Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Zgodnie z Nomenklaturą Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS), Gmina Przywidz znajduje się w obrębie:

regionu północnego	1. 6
województwa pomorskiego	2. 6.22
podregionu gdańskiego	3. 6.22.40
powiatu gdańskiego	4. 6.22.40.04
nadany Gminie identyfikator terytorialny 5 poziomu NTS to:	5. 6.22.40.04.05 2

Gmina Przywidz położona w sąsiedztwie aglomeracji trójmiejskiej jest z nią dobrze skomunikowana drogą wojewódzką nr 221, stanowiącą jeden z szlaków łączących Trójmiasto z Kaszubami. Odległość drogowa do głównych, znaczących dla analizowanego obszaru ośrodków miejskich, stanowiących najbliższe centra obsługowe (według tras dróg wojewódzkich) wynosi:

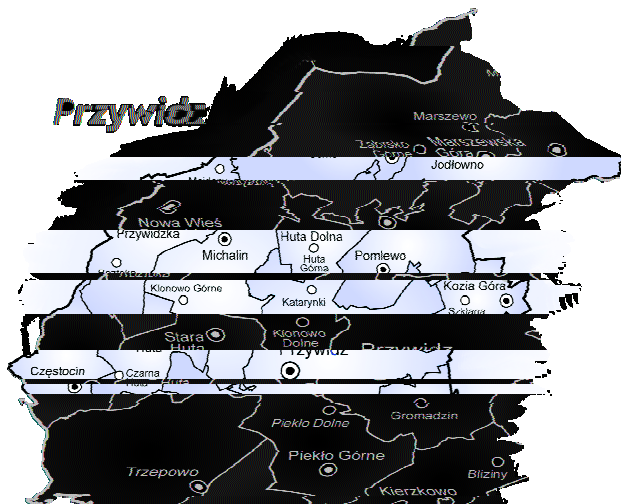
- do Gdańska, siedziby Województwa Pomorskiego - 31 km,
- do Pruszcza Gdańskiego, siedziby Powiatu Gdańskiego - 26 km,
- do Kościerzyny, dużego, ponadregionalnego ośrodka obsługi - 27 km,
- do Kartuz, stolicy sąsiadującego Powiatu, 24 km.



Rys. 7 Obszary oddziaływania ośrodków regionalnych
/Źródło: opr. wł. na podst.: Analiza relacji funkcjonalno -przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, CSR UniRegio, Kraków 2015, str. 420

Gmina Przywidz jest tworem dosyć jednorodnym pod względem fizjograficznym. Również w zakresie osadnictwa jest zorganizowana wokół jednego dużego ośrodka gminnego, którym jest wieś Przywidz. Na tym tle ukształtowała się sieć osadnicza. Nie jest ona szczególnie zróżnicowana, w północno-wschodniej, lesistej części gminy osadnictwo jest słabiej rozwinięte. Kompleksy leśne i pojezierne, ukształtowanie terenu powoduje mniejszą przydatność tych terenów dla gospodarki rolnej, co historycznie ograniczało presję osadniczą. Bogatsza sieć osadnicza charakteryzuje środkową i południowo-zachodnią część gminy. Wynika to z nieco lepszych warunków glebowych dla rozwoju rolnictwa, z dogodniejszych miejsc do lokalizacji siedlisk oraz układu komunikacyjnego. W tak ukształtowanej strukturze przestrzennej największy ośrodek osadniczy, wieś Przywidz, koncentrujący również funkcje pozarolnicze, rozwinął się na styku obu obszarów krajobrazowych i osadniczych. Uzupełnia go osadnictwo wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 221 Gdańsk – Kościerzyna.

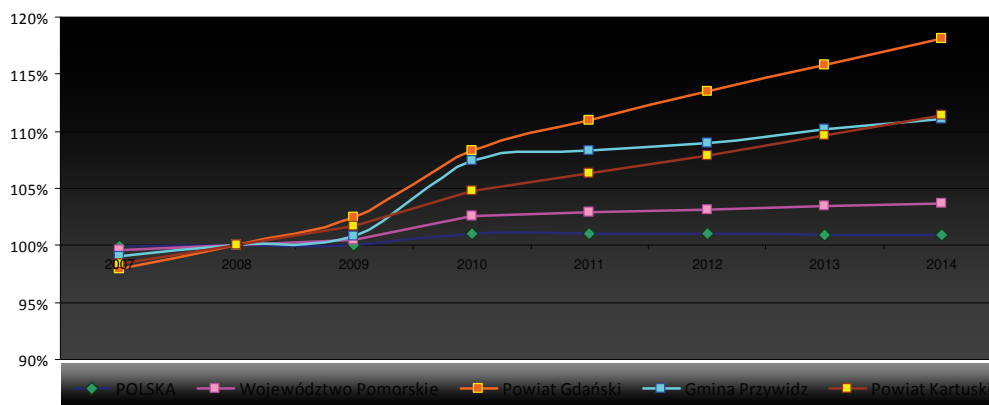
Na obszar Gminy składa się 17 obrębów geodezyjnych, odpowiadających administracyjnie 17 sołectwom, skupiających 31 jednostek osadniczych z których największą liczbę ludności ma wieś Przywidz, z liczbą mieszkańców powyżej 1800 osób, stanowiącą 33% ludności Gminy. Kolejna grupa 4 wsi obrębowych liczących pomiędzy 300 a 500 mieszkańców (Pomlewo, Nowa Wieś Przywidzka, Borowina i



Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

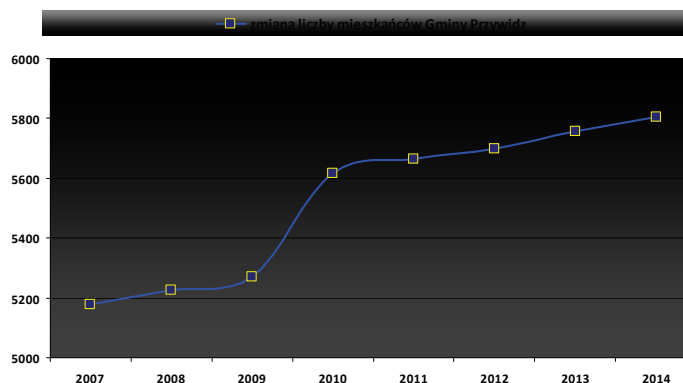
2.2.2 Demografia

Gmina Przywidz, według stanu na koniec 2014 r. zamieszkiwana była przez 5 805 osób. Wśród mieszkańców Gminy nieznacznie przeważają mężczyźni, 2 957 osób - 50,9%, kobiety stanowią 49,1% populacji – 2 848 osób. Liczba ludności na terenie Gminy stale rośnie. Gęstość zaludnienia wynosi 44,9 osoby na km², co jest wartością zbliżoną do średniej dla gmin wiejskich województwa pomorskiego (49 osób na 1 km² i wykazuje lekką tendencję wzrostową. Jednocześnie gęstość zaludnienia jest ponad dwukrotnie niższa od innych gmin Powiatu, sąsiadujących z Metropolią Trójmiejską i od średniej dla całego Powiatu, wynoszącej 135 osób na km²; odpowiednio - 126 osób dla w Województwa Pomorskiego. Na prezentowanym poniżej wykresie Gmina Przywidz lokuje się z dynamiką wzrostu ludności powyżej średniej wojewódzkiej, lecz poniżej Powiatu Gdańskiego. Za zjawisko powyższe odpowiada bardzo dynamiczny w ostatnich latach wzrost ludności Miasta i Gminy Pruszcz Gdański oraz Gmin Kolbudy i Pszczółki, pośrednio powodowanej także suburbanizacją tych obszarów, napływem ludności z Trójmiasta. Dla szerszego odniesienia, dla Gminy Przywidz, leżącej w obszarze przejściowym i silnie związanej z Kaszubami, na wykresie przedstawiono także dynamikę zmian ludności Powiatu Kartuskiego, do którego uwidacznia się znacznie większe podobieństwo dynamiki zmian.



Rys. 9 Dynamika wzrostu ludności Gminy Przywidz na tle regionu i kraju

/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



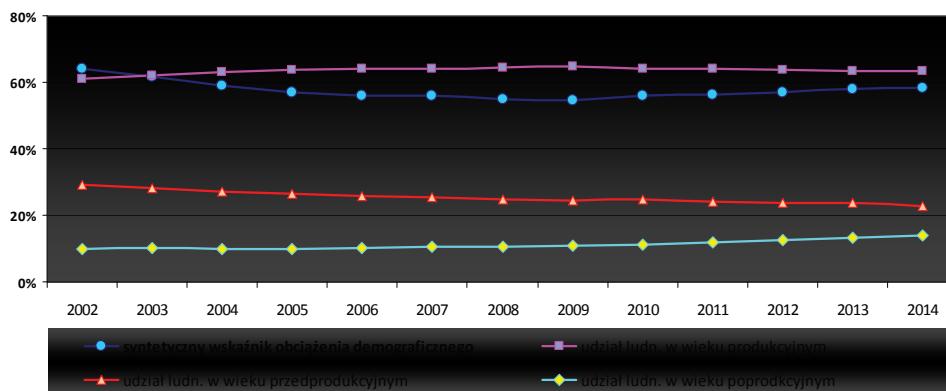
Rys. 10 Wykres zmian liczby mieszkańców Gminy Przywidz w latach 2007-2014

/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.2.2.1 Prognozy demograficzne

Długookresowa prognoza ludności dla Polski na lata 2008-2035, zakłada systematyczny spadek liczby ludności – tempo tego zjawiska będzie wzrastać z upływem czasu. Natomiast prognoza dla województwa pomorskiego do roku 2050 przewiduje wzrost liczby mieszkańców, przy czym dla powiatu gdańskiego wartość ta ma wzrastać niezachwianie w prognozowanym okresie, osiągając końcowy wzrost o 60,5%, drugą pozycję zajmuje w prognozie Powiat kartuski z wynikiem 42,8% [52].



Rys. 11 Obciążenie demograficzne i zmiany w strukturze grup wiekowych

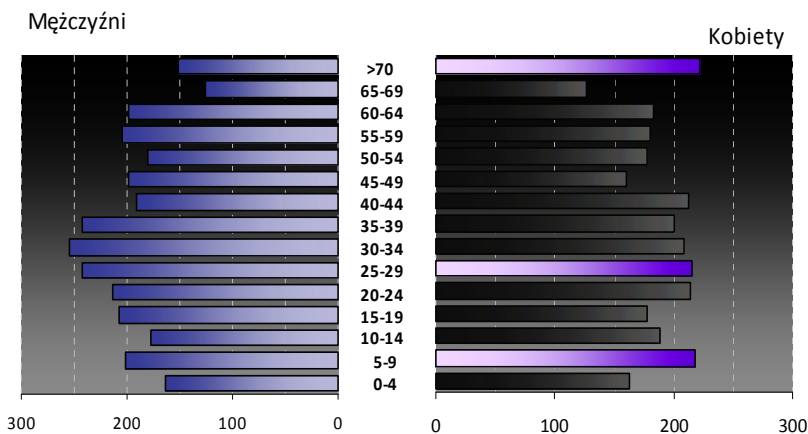
/Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Struktura ekonomicznych grup wieku dla Gminy Przywidz w przeciągu ostatnich lat wykazywała rosnący udział ludności w wieku produkcyjnym, ulegający obecnie wyhamowaniu i stabilizacji na niezmiennym poziomie i wynikający stąd malejący wskaźnik obciążenia demograficznego. Obserwowany jest spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym, dla prezentowanego wycinka czasu lat 2002 – 2014 z 29,3% do 22,8% i wykazujący jeszcze większą dynamikę wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym z 9,8% do 14%, czyli aż o 43%. Powyższy stan, wyraźnie wskazywać może na początkowe stadium procesu starzenia się społeczeństwa. Pomimo obserwowanego spadku współczynnika obciążenia demograficznego, niewątpliwie pozytywnego z ekonomicznego punktu widzenia, uwidaczniają się na zasadzie mechanizmu bezwładności przesunięte w czasie niekorzystne procesy demograficzne. Oznacza to, że w gminach młodych demograficznie w ostatnich latach następuje zasilenie grupy w wieku produkcyjnym osobami, które osiągnęły pełnoletniość, natomiast w znacznie mniejszym stopniu następuje przesunięcie osób w wieku średnim do grupy w wieku emerytalnym. To sprawia, że wskaźnik obciążenia demograficznego wyraźnie maleje. Jednak bezwładność tych procesów, przy ustabilizowanej liczbie grupy osób do 18 roku życia i przesuwaniu kolejnych roczników do grupy w wieku poprodukcyjnym, może skutkować ponownym wzrostem wskaźnika. Proces starzenia się społeczeństwa, zmniejszania się grupy aktywnych zawodowo przy niewielkiej zmianie w grupie w wieku przedprodukcyjnym generował będzie niekorzystne tendencje obciążenia demograficznego i stawiał nowe wyzwania dla organizatorów systemów komunikacji publicznej. Utrzymanie się tendencji wzrostowej liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych np. w zakresie dostosowania do ich potrzeb wykorzystywanego w transporcie taboru.

⁵² GUS, Prognoza demograficzna ludności na lata 2014-2050 według powiatów w województwie pomorskim

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

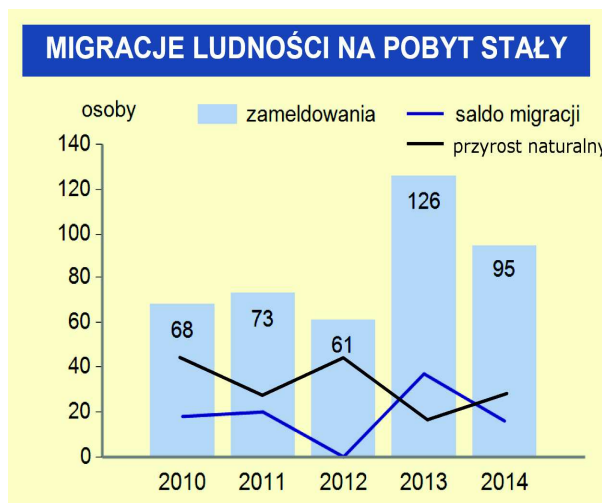
Obecną strukturę ludności w poszczególnych grupach wiekowych przedstawia załączona infografika.



Rys. 12 Struktura ludności w grupach wiekowych Gminy Przywidz w 2014 r.
/Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2.2.2 Ruch migracyjny

Jednym z decydujących wskaźników, oddziałujących na prognozy demograficzne i strukturę ludności Gminy jest ruch migracyjny. Zdaniem niektórych autorów, w tym zespołu opracowującego zagadnienie rozwoju i jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim [53], prognozy określane jako pomigracyjne, uwzględniające zasadnicze zazwyczaj dla kształtowania się liczby ludności danego terenu ruchy migracyjne, w tym zarówno możliwe imigracje oraz emigracje, są istotniejsze od prostej biologicznej ekstrapolacji obecnych tendencji wskaźników urodzeń, zgonów oraz struktury wieku mieszkańców.



Rys. 13 Saldo migracji w Gminie Przywidz
/Źródło: opr. wł. na podstawie Vademecum Samorządowca 2015 i GUS Bank Danych Lokalnych

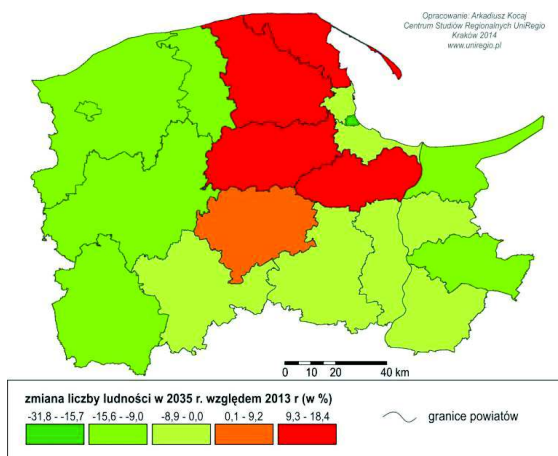
⁵³ Trendy rozwoju oraz ocena jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim, Gdańsk 2010

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Prognozy biologiczne obejmują jedynie zmiany urodzeń i zgonów, które w większości powiatów mają relatywnie niewielki wpływ na ogólną liczbę ludności a w zasadniczej mierze zależną właśnie od zmian migracyjnych. Z uwagi na fakt, że migracje dotyczą przede wszystkim młodych ludzi (odpowiedzialnych głównie za zmiany wskaźnika urodzeń, kierunki i wielkość migracji), mogą mieć one zasadnicze znaczenie w kształtowaniu zmian ogólnej liczby ludności. Dodatkowym utrudnieniem poprawnego metodologicznie i uzasadnionego prognozowania demograficznego są znaczne wahania tendencji migracji, na które wpływają bezpośrednio liczne uwarunkowania gospodarcze, społeczne, kulturowe, polityczne oraz infrastrukturalne.

W prognozach długofalowych z perspektywą na 2035 rok, badania przeprowadzone na zlecenie Województwa Pomorskiego przez Centrum Studiów Regionalnych UniRegio [⁵⁴] lokują Gminę Przywidz grupie gmin o zdecydowanym dodatnim saldzie wzrostu przekraczającym 9,3 %. Podstawową przyczyną, odpowiedzialną za obserwowane zjawisko są silne oddziaływania suburbanizacyjne Metropolii Trójmiejskiej wynikające z narastających procesów migracyjnych mieszkańców miast na peryferia, które najbardziej odczuwalne są w powiatach otaczających centrum obszaru metropolitalnego rys. poniżej .

Z punktu widzenia planowania i organizacji sieci komunikacyjnych, rozwój sieci osiedleńczej, powodujący oddalenie się środka gęstości zaludnienia aglomeracji trójmiejskiej od tradycyjnej osi rozwojowej w kierunku zachodnim i południowym stwarza szereg problemów.



Rys. 14 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

Mieszkańcy gmin przylegających do aglomeracji, zwłaszcza tam gdzie nie występuje komunikacja kolejowa, w coraz większym stopniu są uzależnieni od środków motoryzacji indywidualnej. Problem ten, pogłębiany jest w wyniku przemieszczania się kolejnych grup mieszkańców Trójmiasta do przyległych gmin. Zjawisko, określane mianem rozlewania się terenów zurbanizowanych (urban sprawl) przyczynia się do zmniejszania się gęstości zaludnienia w obszarach śródmiejskich i migracji osób osiągających wyższe poziomy dobrobytu na obszary podmiejskie i sąsiadujące z aglomeracją obszary wiejskie. Z jednej strony wzmacnia do budżet gminny (podatki) ale wpływa niekorzystnie na sytuację komunikacyjną. Utrzymywane powiązania z dotychczasowymi miejscami zatrudnienia w mieście, generują coraz większe i dłuższe codzienne podróże do pracy.

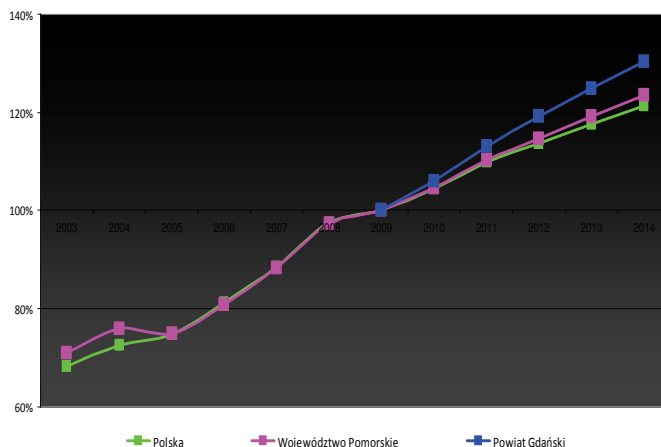
⁵⁴ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika , Kraków 2015 str. 85

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.2.2.3 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 [55]

W raporcie GUS z 2012 roku [56] 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.



Rys. 15 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i powiecie Gdańskim
Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS

W Powiecie Gdańskim według Banku Danych Lokalnych GUS w 2014 roku było zarejestrowanych 85,9 tys. pojazdów, w tym 60,7 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji osiągnął 565 samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców i wzrósł w porównaniu z 2009 rokiem o 13% (499 samochodów na tysiąc mieszkańców). Wartość wskaźnika przewyższa analogiczne wyniki województwa pomorskiego i średnią krajową, jednocześnie odnotowana dynamika wzrostu była niższa od porównywanych obszarów. Może to wskazywać na zbliżanie się do stanu wysycenia. Utrzymanie obecnego trendu do końca okresu planowania w ramach niniejszego opracowania, roku 2026, wskazywałoby na prognozę rzędu 630 pojazdów osobowych na tysiąc mieszkańców. Wraz z zbliżaniem się do poziomu nasycenia maleć będzie rola czynników ekonomicznych determinujących wzrost liczby samochodów osobowych. Przyjmując, że poziom nasycenia motoryzacją zostaje osiągnięty, gdy wszyscy mogący posiadać prawo jazdy (potencjalni kierowcy) mają własne pojazdy prognoza zbliża się do wartości granicznej 636 pojazdów na tysiąc mieszkańców. W przyjętym modelu [57] uznając że 90% społeczeństwa w wieku produkcyjnym, w warunkach polskich mężczyźni od 18 do 65 lat i kobiety od 18 do 60 lat oraz 50% osób w wieku poprodukcyjnym to potencjalni kierowcy – stanowią oni 63,6% społeczeństwa polskiego

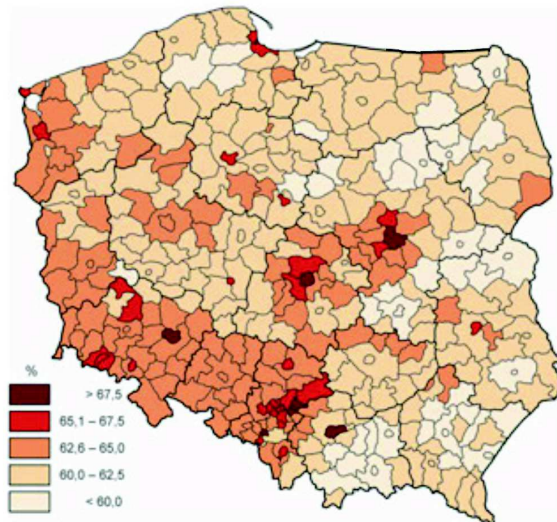
⁵⁵ Przemiany mobilności codziennej Polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011

⁵⁶ Transport wyniki działalności za 2012, GUS, Warszawa 2013

⁵⁷ Ibid. str. 57

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

(2002), wahając się od 70% w dużych aglomeracjach do poniżej 60% na terenach południowo-wschodnich i północno-wschodnich (obszary o większym udziale ludności w wieku przedprodukcyjnym oraz tereny wyludniające się).



Rys. 16 Potencjalni kierowcy samochodów osobowych w 2002 roku.
/Źródło: Przemiany mobilności codziennej Polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011 str. 58

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:

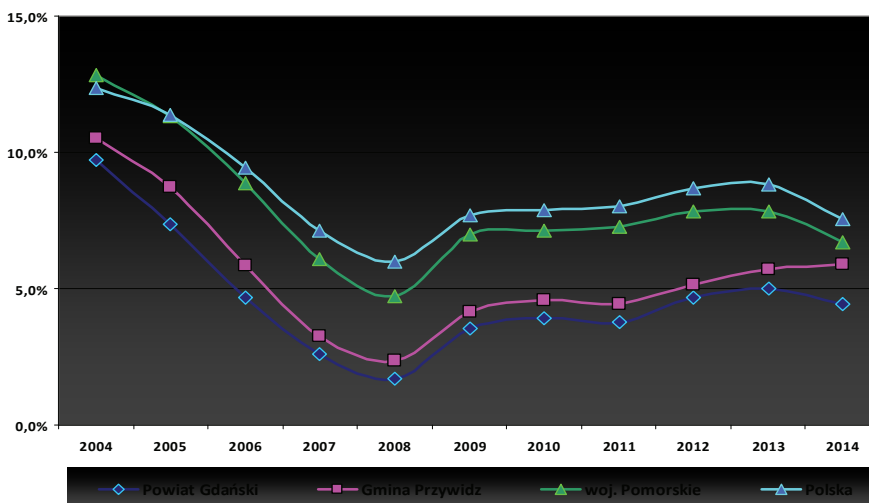
- osiedla mieszkaniowe w miastach i duże skupiska ludności na obszarach wiejskich;
- instytucje publiczne;
- placówki oświatowe;
- duże i średnie zakłady pracy;
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne;
- strefy przemysłowe;
- placówki służby zdrowia;
- inne generatory ruchu, takie jak obiekty handlowo-usługowe, 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. Na elementy infrastruktury społecznej składają się: mieszkalnictwo, szkolnictwo i oświata, służba zdrowia, kultura, handel i usługi oraz bezpieczeństwo obywateli i mienia.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.2.3.1 Poziom bezrobocie

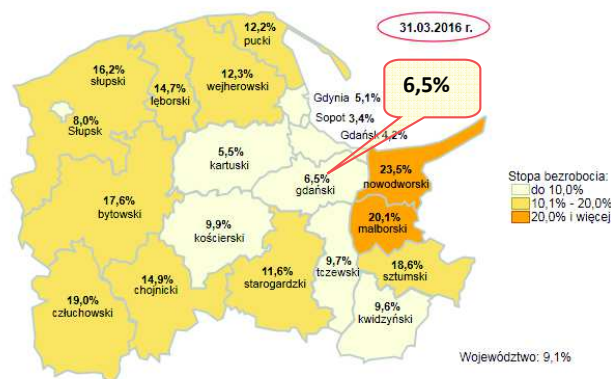
Z uwagi na bliskość trójmiejskiego rynku pracy, problem bezrobocia dotyka w mniejszym stopniu rejon Powiatu Gdańskiego w stosunku do innych powiatów województwa pomorskiego. Podobny wynik odnotowuje jedynie Powiat Kartuski. Odniesienie się do sytuacji dotyczącej bezpośrednio Gminy Przywidz, daje obraz nieco gorszy, lecz w dalszym ciągu pozytywnie odbiegający od przeciętnej. W wartościach bezwzględnych oznacza to jednak, że wg stanu na koniec 2014 roku bez pracy pozostawało w Gminie aż 255 osób. W odniesieniu do struktury płci bezrobocie wśród mężczyzn utrzymuje się na podobnym poziomie, natomiast można zauważyć znaczny wzrost bezrobocia wśród kobiet: z 103 bezrobotnych kobiet w 2010 r. do 150 w 2014.



Rys. 17 Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Przywidz na tle powiatu i kraju
/ Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Proces sukcesywnego spadku poziomu bezrobocia zapoczątkowany na etapie akcesji Polski do Unii Europejskiej i przemianami zachodzącymi na lokalnych i regionalnych rynkach pracy zahamowany został na przełomie 2008 i 2009 roku, w początkowej fazie dekonjunktury w gospodarce. Na przestrzeni lat 2008 – 2014 w Gminie Przywidz liczba bezrobotnych wzrosła o z 79 do 217 osób (275%). Niekorzystna sytuacja recesji niewątpliwie spowolniła tempo rozwoju regionu, którego stopniową poprawę daje się obecnie zaobserwować. Stopa bezrobocia w powiecie Gdańskim w ostatnich miesiącach 2015 roku osiągnęła poziom **6,5%**. / Stan na 31.03.2016

Stopa bezrobocia w powiatach województwa pomorskiego



Rys. 18 Mapa bezrobocia w województwie pomorskim
/ Źródło: wup.gdansk.pl 11.05.2016

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.2.3.2 Edukacja

Do najważniejszych zadań samorządów lokalnych należy dbanie o rozwój edukacji publicznej. Powszechność i dostępność wysokiej jakości infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej determinuje jakość kapitału ludzkiego, odpowiadając za potencjał rozwojowy i atrakcyjność regionu. W skład infrastruktury oświatowo-edukacyjnej w Gminie Przywidz wchodzi:

- Przedszkola:
 - Oddziały Przedszkolne prowadzone przy Szkołach Podstawowych w Przywidzu, Pomlewie, Trzepowie i Nowej Wsi Przywidzkiej;
 - Przedszkole Niepubliczne Wrózkolandia w Przywidzu;
- szkolnictwo podstawowe:
 - Szkoła Podstawowa im. Unii Europejskiej w Przywidzu, należąca do Zespołu Szkół w Przywidzu, Przywidz ul. Szkolna 1;
 - Szkoła Podstawowa im. bł. ks. Jerzego Popiełuszko w Pomlewie, Pomlewo, ul. Szkolna 1;
 - Szkoła Podstawowa w Trzepowie;
 - Publiczna Szkoła Podstawowa w Nowej Wsi Przywidzkiej, Nowa Wieś Przywidzka, ul. Szkolna 4
- szkolnictwo gimnazjalne:
 - Gimnazjum w Przywidzu im. Zawiszy Czarnego, należąca do Zespołu Szkół w Przywidzu, Przywidz ul. Szkolna 1;

Zbiorcze podsumowanie informacji o systemie szkolnictwa funkcjonującym w Gminie Przywidz w roku szkolnym 2015/2016 przedstawione zostało poniżej w formie tabelarycznej.

Gimnazja dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
1	22,3	9	9/18	201
Szkoły podstawowe dla dzieci i młodzieży /*				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
4	16,4	30	30/37	493
Placówki wychowania przedszkolnego / w tym przedszkola /*				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
5	20	6	--	124/--

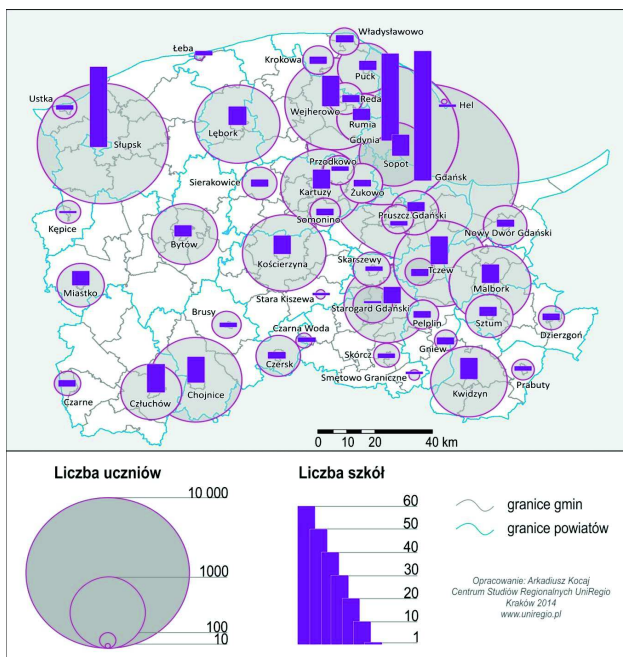
/* dane szczegółowe nie obejmują jednostek niepublicznych

Tab. 3 Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Przywidz w 2015 roku
/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatycznego Edukacji (www.cie.men.gov.pl)

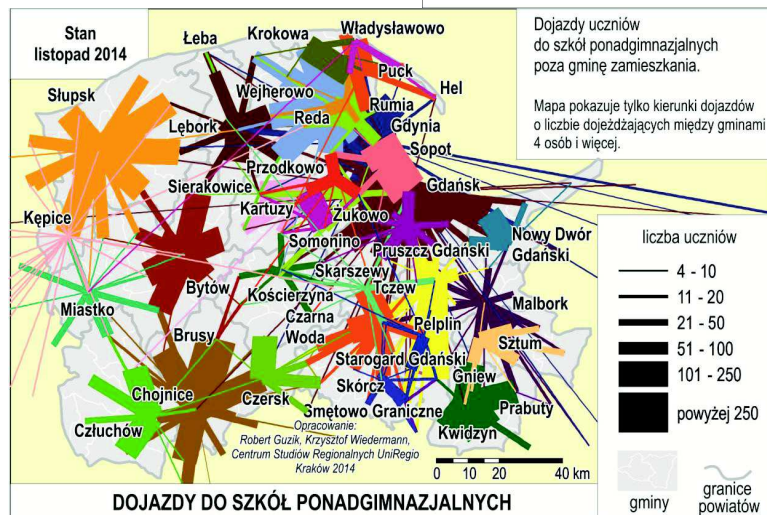
Na terenie Gminy nie funkcjonują szkoły ponadgimnazjalne. Młodzież kontynuuje edukację w okolicznych liceach i technicach głównie w Gdańsku, rzadziej w Pruszczu Gdańskim i Kościerzynie. Dla Gdańska skala dojazdów do placówek ponadgimnazjalnych wynosiła w 2014 r. pomiędzy 300 a 1000 uczniów na 1000 osób w wieku pomiędzy 16-19 lat, podczas gdy Pruszcz Gdański wybierany był przez 20-

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

49 na 1000^[58]. Wpływ lokalizacji ponadgimnazjalnych ośrodków edukacyjnych na potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy Przywidz prezentują grafiki zaczerpnięte z opracowań województwa Pomorskiego, przedstawiające terytorialny rozkład tych jednostek i obserwowane ciążenia – najczęściej wybierane kierunki dojazdów.



Rys. 19 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim.
/Źródło: Analiza relacji funkcjonalno - przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 273



Rys. 20 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku
/ Źródło : Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 376

⁵⁸ Ibid. str. 377, 382

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.2.3.3 Gospodarka, kultura i turystyka

Gospodarczo, Gmina Przywidz jest obszarem na którym w ostatnim czasie zaobserwować można dynamicznie zachodzące przemiany. Tradycyjna dla tego terenu gałąź gospodarki jaką było rolnictwo, poddawane jest presji konkurujących szans i kierunków rozwojowych wynikających walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz bliskości Aglomeracji Trójmiejskiej związanych z:

- rozwojem turystyki, rekreacji i usług z nią powiązanych oraz
- rozwojem osadnictwa podmiejskiego.

Rolnictwo, aby zachować znaczenie przechodzi proces daleko idących przekształceń - rozwoju gospodarstw wielkotowarowych na terenach o zwartych kompleksach dobrych gleb oraz rozwoju alternatywnych form rolnictwa: agroturystyki oraz rolnictwa ekologicznego. Na obejmujących 47,8 % powierzchni Gminy, z 651 gospodarstw, o przeciętnej powierzchni 7,7 ha, 364 prowadzi działalność rolniczą, z czego 53 gospodarstwa mają powierzchnię przekraczającą 15 ha.

W rejestrze REGON według stanu na koniec 2015 roku z łącznej liczby 512 zarejestrowanych na terytorium Gminy podmiotów, 499 stanowiły podmioty prywatne, zaś 13 należało do sfery publicznej, z czego 8 to państwowe i samorządowe jednostki budżetowe. Lokalna przedsiębiorczość w większości dotyczy mikro i małych przedsiębiorstw: 426 firm to osoby prowadzące działalność gospodarczą, 18 funkcjonuje w formie spółek handlowych, w tym 2 z udziałem kapitału zagranicznego, 2 to spółdzielnie, a 18 - stowarzyszenia, fundacje i inne organizacje społeczne. Do głównych branż gospodarki Gminy w układzie PKD należą: budownictwo (sekcja F, 19,7%), handel hurtowy i detaliczny, sekcja G, 18,9%), przetwórstwo przemysłowe (sekcja C, 18,9%) oraz transport (7,6%). Większość zarejestrowanych w Gminie podmiotów ma swoją siedzibę we wsi Przywidz (38%) zaś powyżej 5% progę mieszczą się jeszcze – Pomlewo (11%), Borowina, Marszewska Góra i Nowa Wieś Przywidzka. Istotnym zagadnieniem z punktu widzenia organizacji transportu zbiorowego jest udział i lokalizacja przedsiębiorstw średnich i dużych, mogących wpływać na potrzeby dojazdu do miejsc pracy. W grupie dużych pracodawców tylko jeden podmiot (Zespół Szkół w Przywidzu) przekracza próg 50 zatrudnionych. Z 18 pracodawców przekraczających próg 9 osób zatrudnionych, 9 ma swoje siedziby w Przywidzu i 3 w Michalinie. Na terenie Gminy nie ma większych zakładów produkcyjnych, zaś do znaczących pracodawców w Gminie zaliczyć należy część urzędów i instytucji, jak Urząd Gminy, Gminny Ośrodek Kultury, Szkoły i placówki Służby Zdrowia. Większość instytucji publicznych w Gminie ulokowana jest w jej stolicy, w miejscowości Przywidz, gdzie mieszczą się między innymi:

- Urząd Gminy w Przywidzu,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
- Gminny Ośrodek Kultury,
- Gminna Biblioteka Publiczna,
- Urząd Poczty Polskiej,
- Filia Banku Spółdzielczego w Pruszczu Gdańskim,
- Placówka Ochotniczej Straży Pożarnej w Przywidzu oraz Jodłownie i Nowej Wsi Przywidzkiej,
- Komisariat Policji,
- Ośrodek Zdrowia w Przywidzu, placówka prowadzona przez Zespół Opieki Zdrowotnej „MEDICAL”,
- Ośrodek Doradztwa Rolniczego,
- w Przywidzu, Pomlewie, Trzepowie, Marszewskiej Górze i w Nowej Wsi Przywidzkiej mieszczą się placówki edukacyjne.

Oprócz instytucji i obiektów publicznych występuje cały szereg usług komercyjnych związanych z obsługą ludności oraz ruchu turystycznego sklepy, administracja spółdzielni mieszkaniowej, apteka, restauracja itp.

Wśród obiektów sakralnych na terenie Gminy znajdują się kościoły parafii rzymskokatolickich w Przywidzu, Jodłownie oraz Sucheju Hucie, należące do dekanatów Kolbudy i Trąbki Wielkie, archidiecezji gdańskiej. przy których znajdują się też cmentarze.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Poza Gminnym Ośrodkiem Kultury, Biblioteką zlokalizowanymi w Przywidzu, w Jodłownie, Nowej Wsi Przywidzkiej i Trzepowie funkcjonują świetlice a oprócz gminnego boiska sportowego i drugiego boiska w Przywidzu, podobne obiekty sportowe dostępne są w Borowinie, Marszewskiej Górze, Nowej Wsi Przywidzkiej, Pomlewie i Trzepowie.

Na terenie Gminy Przywidz występują różne formy zagospodarowania rekreacyjnego i turystycznego:

- ośrodki wypoczynkowe zgrupowane głównie w okolicach Jeziora Przywidzkiego,
- zespoły letnisk indywidualnych zlokalizowane są najczęściej w okolicy jezior: Głębokie, Łąkie i Połączyńskie - w miejscowościach: Klonowo Dolne, Michalin, Częstocin, Gromadzin, Trzepowo, Huta Dolna oraz Majdany,
- kwatery agroturystyczne w Przywidzu, Michalinie, Klonowie Górnym, Starej Hucie, Milowie,
- pole namiotowe, przy ośrodku wypoczynkowym w Przywidzu,
- w sezonie zimowym w Gminie funkcjonują dwa ośrodki narciarskie w Przywidzu i w Trzepowie.

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: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów, z których wiele występuje na terenie Gminy Przywidz.

2.2.4.1 Osnowa ekologiczna

Pod pojęciem osnowy ekologicznej określa się system terenów przyrodniczo aktywnych, płatów i korytarzy ekologicznych na danym obszarze, którego istnienie warunkuje utrzymanie jego równowagi ekologicznej. Kształtowanie i ochrona sieci powiązań ekologicznych stanowi jeden z głównych środków poprawy stanu spójności ekologicznej i łączności pomiędzy obszarami chronionymi i różnymi typami krajobrazów. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, ochrona struktury ekologicznej, a w niej funkcjonalności korytarzy ekologicznych, mieści się w zakresie działań służących racjonalnemu korzystaniu z zasobów przyrody oraz kształtowaniu środowiska naturalnego, które wpisane zostały w założeniach Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju jak i Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego.



Regionalne Korytarze Ekologiczne:

- 11** - Korytarz Doliny Raduni i Motławy
- 16** - Korytarz Przywidzki

Subregionalne Korytarze Ekologiczne:

- Ł** - Korytarz Kłodawy

Rys. 21 Korytarze ekologiczne w województwie pomorskim

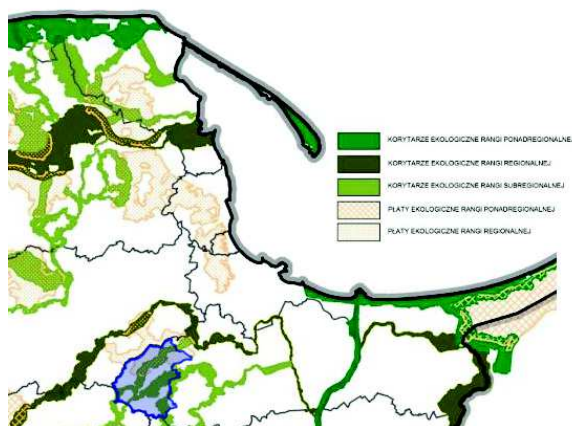
/Źródło: opr. wł. na podst. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, 2009

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Jako jedna z pierwszych, w ramach europejskiego programu Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody (IUCN), opracowana została koncepcja krajowej sieci ekologicznej ECONET –PL obejmująca na terenie Polski 78 obszarów węzłowych połączonych układem korytarzy ekologicznych, na których oparta została także sieć korytarzy ekologicznych Województwa Pomorskiego (Rys. powyżej).

Korytarze ekologiczne charakteryzują się dużą różnorodnością gatunkową, krajobrazową i siedliskową. Są także ważnymi ostojami dla gatunków rodzinnych i wędrownych, a zwłaszcza dla gatunków rzadkich i zagrożonych wyginięciem. Przywołana ustawa o ochronie przyrody, definiuje korytarz ekologiczny jako „obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów” (art. 5, pkt 2). Stanowi on istotny, z punktu widzenia funkcjonowania środowiska, element przestrzeni, gwarantujący (poprzez zachowanie warunków migracji organizmów) utrzymanie możliwości wymiany i istnienia określonej puli genetycznej, liczebności osobników i gatunków, a w konsekwencji zachowanie różnorodności biologicznej środowiska. Korytarze ekologiczne są niezwykle ważne, szczególnie dla populacji gatunków wędrownych i leśnych, w których zachowania wpisane jest naturalne przemieszczanie się w celach poszukiwania nowego terytorium dla życia lub schronienia (w tym wędrówki codzienne i sezonowe) lub w celach rozrodczych czy pokarmowych.

Opracowana dla Województwa Pomorskiego w 2014 roku Koncepcja Ekologiczna dla Potrzeb Planowania Przestrzennego przewiduje modyfikację dotychczasowego układu sieci ekologicznej, lokując na analizowanym obszarze korytarze subregionalne Doliny Rzeki Więtcisy i Doliny Rzeki Reknicy.



Rys. 22 Korytarze ekologiczne wg koncepcji sieci ekologicznej województwa pomorskiego.
/Źródło: Opracowanie Ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Aktualizacja 2014, str. 145

2.2.4.2 Rezerваты przyrody

Na terenie Gminy Przywidz zlokalizowany jest jeden krajobrazowy rezerwat przyrody „**Wyspa na jeziorze Przywidzkim**” o powierzchni 4,55 ha, utworzony zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Nr 50 z dnia 11.03. 1954r. M.P. nr A-30 poz. 444 w celu zachowania ze względów dydaktycznych i społecznych malowniczo położonej wyspy porośniętej lasem bukowo-dębowym, posiadającym cechy zespołu naturalnego. Rezerwat obejmuje ochroną suboceaniczny ok. 200-letni drzewostan bukowo-dębowy z domieszką olchy, pojedynczych brzoź i lip. Dominującym zbiorowiskiem roślinnym jest kwaśna buczyna niżowa, która reprezentowana jest przez buk z domieszką dębu i lipy z krzewami podrostu bukowego i ubogim runem, dodatkowo występuje też nizinny las dębowo-grabowy (we wschodniej części wyspy), reprezentowany przez buk, lipę z domieszką wiązu górskiego.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

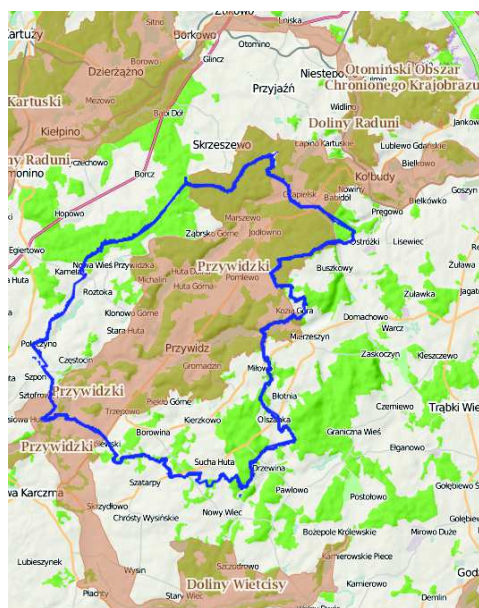
2.2.4.3 Obszary chronionego krajobrazu

Obszary chronionego krajobrazu obejmują tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. W granicach Gminy znajdują się dwa obszary chronionego krajobrazu utworzone na podstawie Rozporządzenia Woj. Gdańskiego nr 5/94 z dnia 8 listopada 1994 r. (Dz. Urz. Woj. Gdańskiego nr 27 z dn. 25.11.1994 r.):

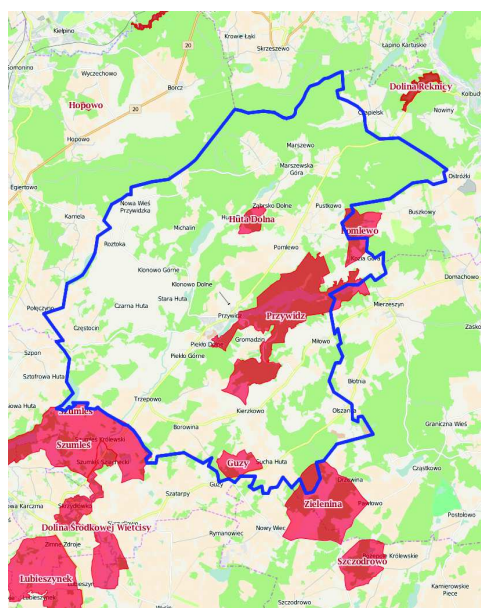
- Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Wietcisy oraz
- Przywidzki Obszar Chronionego Krajobrazu.

Obszar Chronionego Krajobrazu **Dolina Wietcisy**, obejmujący swoim zasięgiem środkowy odcinek doliny rzeki Wietcisy i dolny odcinek jej dopływu – Bukowiny wraz z przyległym kompleksem leśnym porastającym wierzchołki wyczołki o całkowitej powierzchni obszaru 3 352 ha, z czego tylko 20 ha mieści się w granicach powiatu gdańskiego, utworzony został w celu ochrony silnie wciętej doliny rzeki meandrującej wśród terenów o małym stopniu przekształcenia antropogenicznego.

Przywidzki Obszar Chronionego Krajobrazu, o całkowitej powierzchni 10 888 ha, z czego ok. 8 900 ha w granicach Powiatu Gdańskiego, obejmuje większą część powierzchni Gminy, jej północno-wschodnią, centralną i południowo-zachodnią część. Przywidzki OChK zlokalizowany wzdłuż rzeki Reknicy (dopływu Raduni) i Wietcisy (dopływu Wierzycy), charakteryzuje się bardzo urozmaiconym ukształtowaniem terenu. Występują tu głębokie rynny (rzeki Wietcisy, Reknicy jeziora Przywidzkiego i Kłodawy) wzniesienia denno i czołowomorenowe z dużym udziałem lasów (buczyna, miejscami dąbrowa) i znaczną jeziornością. Okolice jeziora Przywidzkiego oraz Głębokiego należą do najwartościowszych przyrodniczo i najatrakcyjniejszych krajobrazowo terenów Gminy.



Rys. 23 Lokalizacja form ochrony przyrody na terenie Gminy Przywidz - Obszary Chronionego Krajobrazu
/Źródło: opr. wł. na podstawie <http://geoserwis.gdos.gov.pl>



Rys. 24 Lokalizacja form ochrony przyrody na terenie Gminy Przywidz - obszary Natura 2000
/Źródło: opr. wł. na podstawie <http://geoserwis.gdos.gov.pl>

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.2.4.4 Obszary Natura 2000

Europejską Ekologiczną Sieć Natura 2000 tworzy sieć obszarów objętych ochroną przyrody na terenie Unii Europejskiej dla zachowania siedlisk przyrodniczych oraz gatunków uważanych za cenne i zagrożone wyginięciem w oparciu o jednolite prawo – dyrektywy 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, tzw. dyrektywa ptasia, wyznaczająca obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz dyrektywy 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory – dyrektywa siedliskowa (habitatowa) ustalająca specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO). W Gminie Przywidz swój zasięg ma 6 zatwierdzonych przez Komisję Europejską obszarów Natura 2000: **Przywidz, Zielenina, Guzy, Szumleś, Huta Dolna** oraz **Pomlewo**.

SOO „Przywidz” (kod obszaru: PLH 220025) o powierzchni 953,1 ha. stanowi naturalny obszar wokół zbiornika oraz sam zbiornik dystroficzny, położony w centrum torfowiska o długości około 300 m i szerokości 100 m, usytuowany w zagłębieniu pomiędzy morenowymi wzniesieniami, w odległości około 500 m na południe od Jeziora Przywidzkiego. Florę wodną tworzą rośliny należące do zespołów rdzestnicy pływającej oraz zespołów moczarki kanadyjskiej, w najpłytszych partiach występuje skrzyp błotny zaś brzegi pokrywa pas darni mszystych utworzonych przez torfowce przerośnięte turzycami. Licznie występują tu: żurawina błotna, wełnianka wąskolistna i czermień błotna. Wartością przyrodniczą jest naturalny zbiornik torfowiskowy stanowiący jedno z najlepiej zachowanych stanowisk strzebli błotnej w województwie pomorskim.

SOO „Zielenina” (kod obszaru: PLH 220065) którego powierzchnia wynosi 643,8 ha obejmuje tereny o urozmaiconej rzeźbie, przeciętej fragmentem doliny Rutkownicy, z kilkoma zagłębieniami, zajętych przez oczka wodne, stanowiącymi głównie dawne wyrobiska po pozyskiwaniu torfu. Wyrobiska otoczone są przez pastwiska i pola oraz fragmenty kompleksu leśnego, z siedliskami buczyny żyznej i kwaśnej, miejscami grądu subatlantyckiego. Główną wartością przyrodniczą obszaru jest skupienie zbiorników dystroficznych które umożliwiają bezpieczne bytowanie strzebli błotnej. Dodatkowo wysokim walorem przyrodniczym obszaru jest obecność odcinka cennej przyrodniczo doliny cieku oraz na jej zboczach płatów i kwaśnej buczyny, żyznej buczyny oraz grądu subatlantyckiego.

„Guzy” (kod obszaru: PLH 220068) to kolejny specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) na terenie Gminy Przywidz. Powierzchnia obszaru wynosi 115,2 ha. Obszar w ponad trzech czwartych zajmują siedliska rolnicze, zaś jedną czwartą zajmują lasy mieszane. Obszar stanowi nieduży fragment falistego terenu, ograniczonego z dwóch stron szosami, częściowo pokryty lasem (głównie zalesienia na gruntach porolnych), z szeregiem zagłębień, w których obecne są małe zbiorniki wodne. Na terenie obszaru występują ważne dla Europy gatunki zwierząt z Zał. II Dyr. Siedliskowej i z Zał. I Dyr. Ptasiej, w tym gatunki priorytetowe - strzebla błotna.

„Szumleś”, specjalny obszar ochrony siedlisk (kod obszaru: PLH 220086) o powierzchni 976,5 ha stanowi urozmaicony teren o rolniczym charakterze, z licznymi małymi zagłębieniami terenu, zajętych przez torfowiska lub drobne oczka wodne i doły po eksploatacji torfu. W ostoi znajdują się dwa jeziora położone w rynnie, o zboczach zajętych głównie przez kwaśną buczynę oraz przepływa niewielki ciek, dopływ Wietcisy, nad którym obecny jest łęg jesionowo-olszowy. Wśród pól i ugorów trafiają się ekstensywnie użytkowane łąki, a przy drogach - sterty kamieni polodowcowych z cennymi porostami epifitycznymi. Głównymi walorami przyrodniczymi na ustanowionym obszarze są skupienia stanowisk strzebli błotnej oraz występowanie pływaka szerokobrzeżka. Na obszarze występują także siedliska chronione w programie Natura 2000: wodne, torfowiskowe i leśne, bogactwo porostów, m.in. epifitycznych, w tym - bardzo rzadkich na niżu i urozmaicona flora naczyniowa.

SOO „Huta Dolna” (kod obszaru: PLH 220089) o powierzchni 66,0ha, obejmuje fragment polodowcowej rynny jeziora Małe Ząbrsko oraz jej wysokie w większości zalesione z kilkoma rozcięciami erozyjnymi i niewielkimi obniżeniami terenu zajętych przez oczka wodne, częściowo są zatorfionymi, z siedliskami strzebli błotnej. W obniżeniach terenu, w tym na obrzeżach oczek wodnych, występuje roślinność łąkowa, szuwarowa, lokalnie mszary, kwaśne młaki niskoturzycowe i roślinność namuliskowa..

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

„Pomlewo” (kod obszaru: PLH 220092) stanowi specjalny obszar ochrony siedlisk o powierzchni 177,4ha leżący na Pojezierzu Kaszubskim pomiędzy osadami Pomlewo, Podlasie (Buszkowy, w Gminie Kolbudy) i Kozią Górą. Ostoja obejmuje: tereny wysoczyznowe o rzeźbie pagórkowatej i falistej, w większości porośnięte lasami, rozległymi odłogowanymi polami oraz kilkanaście obniżeń terenu różnej wielkości, częściowo zatorfionych, częściowo zajętych przez oczka wodne, w tym zbiorniki ze strzeblą błotną. Blisko połowę powierzchni ostoi zajmują lasy porolne oraz drzewostany na żyznych siedliskach lasowych, zdominowane przez gatunki iglaste, tylko lokalnie zachowane są elementy fitocenozy kwaśnej buczyny niżowej. Większość oczek wodnych ma charakter zbiorników eutroficznych z nymfeidami, w tym trzy, stosunkowo płytkie, zasiedlone przez strzeblę błotną. Obszar jest jedną z cenniejszych ostoi strzebli błotnej w regionie będącej głównym przedmiotem ochrony w ostoi.

2.2.4.5 Pomniki przyrody objęte ochroną prawną

Pomnikami przyrody są pojedyncze twory przyrody ożywionej i nieożywionej lub ich skupienia o szczególnej wartości przyrodniczej, naukowej, kulturowej, historycznej lub krajobrazowej oraz odznaczające się indywidualnymi cechami, wyróżniającymi je wśród innych tworów, okazałych rozmiarów drzewa, krzewy gatunków rodzimych lub obcych, źródła, wodospady, wywierzyśka, skałki, jary, głązy narzutowe oraz jaskinie. Zgodnie z danymi zamieszczonymi w Centralnym Rejestrze Form Ochrony Przyrody na terenie Gminy Przywidz znajduje się 11 pomników przyrody.

Lp.	Nr rejestru Woj. Konserw. Przyrody	Obiekt, Gatunek	Obwód pnia Wysokość	Położenie	Akt powołujący. Data Powołania Organ tworzący
1.	7	Grupa drzew -2 dęby szypułkowe	Obwód: 520,420 cm Wysokość: 28 m	Nadleśnictwo Kolbudy Obręb Jodłowno, Leśnictwo Stenwał, oddział 133 a	Orzeczenie nr 8 Prezydium WRN w Gdańsku z dnia 24.01.1954r.
2.	519	Lipa drobnolistna	Obwód: 520 cm Wysokość: 20 m	Przywidz, 300m od zabudowań Leśnictwo Przywidz; na północny-wschód od miejscowości Przywidz	Zarz. Woj. Gdańskiego nr 42/86, 25.11.1986r.
3.	700	Dąb bezszypułkowy	Obwód: 385 cm Wysokość: 18,5 m	Nadleśnictwo Kolbudy Obręb Jodłowno, Leśnictwo Przywidz, oddział 161 b, m. Klonowo Dolne	Zarz. Woj. Gd. 11/89; 29.03.89r. (Dz. Urz. W. Gd. 13/89 z 12.06.89)
4.	701	Lipa drobnolistna	Obwód: 320 cm Wysokość: 23 m	Przywidz, m. Gromadzin, były cmentarz ewangelicki	Zarz. Woj. Gd. 11/89; 29.03.89r. (Dz. Urz. W. Gd. 13/89 z 12.06.89)
5.	702	Klon pospolity	Obwód: 360 cm Wysokość: 16,5 m	Przywidz, m. Kierzkowo, przy drodze do Drzewicy	Zarz. Woj. Gd. 11/89; 29.03.89r. (Dz. Urz. W. Gd. 13/89 z 12.06.89)
6.	703	Dąb szypułkowy o rozdwójonym konarze	Obwód: 275, 260 cm Wysokość: 18 m	Nadleśnictwo Kolbudy, Obręb Jodłowno, Leśnictwo Górny Zamszcz, oddz.101 s, m. Marszewska Góra	Zarz. Woj. Gd. 11/89 28.03.89r. (Dz. Urz. W. Gd. 13/89 z 12.06.89)
7.	704	Klon jawor	Obwód: 270 cm Wysokość: 17 m	Przywidz, m. Klonowo Dolne (na północ od wsi) przy rozwidleniu dróg Przywidz-Egiertowo i Przywidz - Michalin	Zarz. Woj. Gd. 11/89 28.03.89r. (Dz. Urz. W. Gd. 13/89 z 12.06.89)

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

8.	783	Grupa drzew-dwa buki pospolite	Obwód: 400, 420 cm Wysokość: 35, 35 m	Nadleśnictwo Kolbudy, Obręb Jodłowno, Leśnictwo Stenwał, oddział 33 a	Rozp. Woj Gd. Nr 3/91 z dn. 25.02.91.
9.	1004	Dąb bezszypułkowy	Obwód: 348 cm Wysokość: 21 m	Nadleśnictwo Kolbudy, Obręb Jodłowno, Leśnictwo Stenwał oddział 147 d, koło m. Jodłowno	Zarz. Woj Gd. Nr 6/96 z dn. 06.12.96. Dz. Urz. Woj. Gd. Nr 50 z dn. 18.12.96
10.	1042	Głaz narzutowy	Obwód: 130 cm Wysokość: 3,4 m	Nadleśnictwo Kolbudy, Obręb Jodłowno, Leśnictwo Górny Zamszcz, oddział 125c, koło m. Jodłowno	Zarz. Woj Gd. Nr 6/96 z dn. 06.12.96. Dz. Urz. Woj. Gd. Nr 50 z dn. 18.12.96.
11.	Brak danych	Głaz narzutowy	Obwód 105 cm Wysokość 1,20 m	Nadleśnictwa Kolbudy, Leśnictwo Trzepowo oddział 236 i	Rozporządzenie Wojewody Pomorskiego Nr 13/07 z dnia 23 kwietnia 2007 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. 09.05.2007r. Nr 91 poz. 1434)

Tab. 4 Wykaz pomników przyrody w Gminie Przywidz

/Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Gminy Przywidz na lata 2012-2015 str. 71, crfop.gdos.gov.pl**2.2.4.6 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.

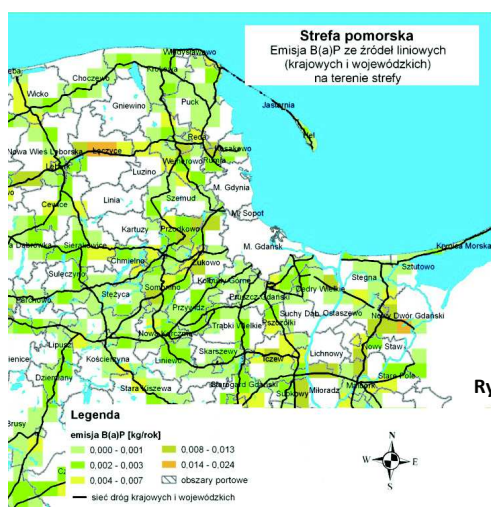
2.2.4.6.1 Czystość powietrza

Jakość powietrza atmosferycznego, jeden z głównych atutów przyrodniczych Gminy Przywidz, jest niezmiennie dobra. Dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń nie są przekraczane, spełniając wg danych historycznych normy dla obszarów uzdrowiskowych⁵⁹. W okresie od marca 2008 roku gdy zmieniła się część przepisów dotyczących przeprowadzania oceny jakości powietrza do kolejnej ich modyfikacji w roku 2012 dla powiatu gdańskiego, należącego do strefy o kodzie PL.22.04.z.03, badania powietrza prowadzone były bezpośrednio na terenie Gminy w punkcie pomiarowym zlokalizowanym w Przywidzu. Pomiaru w tym punkcie prowadzone były za pomocą wskaźnikowej metody pasywnej, określając poziomy dwutlenku siarki, dwutlenku azotu i benzenu. Zarejestrowany w latach 2006-2012 r. poziom stężeń mierzonych zanieczyszczeń był niższy od poziomów dopuszczalnych. W wyniku przeprowadzonego podziału administracyjnego dla celów oceny jakości powietrza i realizacji programów jego ochrony na terenie kraju, po roku 2012, w województwie Pomorskim wyznaczone zostały dwie strefy – Aglomeracja Trójmiejska i

⁵⁹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy, str. 114

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

pozostała część województwa, określana jako strefa pomorska – PL2202, do której zakwalifikowano także Powiat Gdański i Gminę Przywidz. Najbliższa, oddalona o 12 km, zautomatyzowana stacja pomiarowa AM17 zarządzana WIOŚ w Gdańsku ulokowana jest w Liniewku Kościerskim, wskazuje na wysoką jakość powietrza w badanym obszarze. Od 2014 r. stacja jako jedna z nielicznych w skali województwa, nie odnotowała przekroczeń stężenia benzo(a)pirenu w pyłe PM10 [60]. Zbiorczo, strefa pomorska, według rocznej oceny jakości powietrza za rok 2015, biorąc pod uwagę ochronę zdrowia, została jednak zaklasyfikowana w klasie C (powyżej poziomu dopuszczalnego) i D2 dla ozonu (powyżej poziomu celu długoterminowego). Niedotrzymane zostały poziomy dopuszczalne dla pyłu PM10, B(a)P oraz PM2,5 i O₃ dla celu długoterminowego. W związku z odnotowywanymi przekroczeniami parametrów jakości powietrza dla strefy pomorskiej w poprzednich okresach, opracowany został program ochrony powietrza. 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 [61]. 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 [62] – 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.



Rys. 25 Emisje pyłu PM10 z emitatorów liniowych (drogi krajowe i wojewódzkie) na terenie strefy pomorskiej /Źródło: opr. wł. na podst. Programu ochrony powietrza (POP) dla strefy pomorskiej na lata 2013 - 2016 str. 110

Za występowanie przekroczeń poziomów zanieczyszczeń w powietrzu w głównej mierze odpowiedzialna jest tzw. niska emisja pochodząca z sektora bytowo-komunalnego, obejmującego zarówno indywidualne źródła grzewcze (paleniska domowe), jak również małe ciepłownie komunalne oraz transport. Lokalnie, wzdłuż tras komunikacyjnych o znacznym natężeniu ruchu, szczególnie na terenach o zwartej zabudowie, komunikacja również może mieć wpływ na wielkość stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, głównie na podwyższone stężenia benzenu, dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM10. Według dostępnych badań, uznaje się, że przeciętny pojazd zużywający w ciągu roku około 2 tys. kg

⁶⁰ Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, raport za rok 2015, WIOŚ w Gdańsku str. 34

⁶¹ 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

⁶² Ibid. str. 73

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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. Emisja z transportu drogowego ma minimalny wpływ na poziom stężeń benzo(a)pirenu w powietrzu. Pomiary jakości powietrza prowadzone w województwie pomorskim na stacjach zlokalizowanych w pobliżu dróg, nie wykazały ponadnormatywnych stężeń dwutlenku azotu i benzenu.

2.2.4.6.2 Klimat akustyczny

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 dB,
- samochód osobowy – 40 dB – 80 dB,
- hałas ulicy – 60 dB -105 dB,
- autobus – 65 dB -104 dB,
- samochód ciężarowy – 64 dB -92 dB,
- tramwaj – 70 dB -90 dB ^[63]

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% małych. Hałas motoryzacyjny jest główną przyczyną konieczności opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem. Ograniczenie ekologicznych uciążliwości transportu jest szczególnie istotną przesłanką przemian systemów transportu. Hałas i wibracje stanowią specyficzne formy uciążliwości antropogenicznych dla środowiska, wpływając przede wszystkim na warunki życia ludności i funkcjonowanie organizmów zwierzęcych. Źródła hałasu związane są przede wszystkim ze skupiskami ludności i formami jej

⁶³ Ochrona środowiska w transporcie lądowym, Politechnika Poznańska, Instytut Technologii Eksploatacji w Radomiu, J. Gronowicz, Poznań-Radom 2003, s. 62.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

działalności gospodarczej. Na terenie Gminy Przywidz wyróżnić można następujące, główne typy uciążliwości akustycznej:

- hałas pochodzący z zakładów rzemieślniczych, usługowych i produkcyjnych, przede wszystkim związanych z gospodarką rolną;
- hałas komunikacyjny – drogowy;
- hałas na terenach zainwestowania osadniczego wsi;

Hałas przemysłowy na terenie Gminy, ze względu na brak typowego, ciężkiego przemysłu, stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występujące głównie na terenach sąsiadujących z zakładami produkcyjnymi, wśród których wskazać można jako znacząco oddziaływujące na środowisko m.in. zakład produkcyjno – usługowy Limex produkujący siatkę ogrodzeniową, WOBET , produkcja betonu towarowego w miejscowości Miłowo, WOD –KAN Grzenkowicz, firmę handlową Marol - na terenie której eksploatowana jest kruszarka, stolarnie w Przywidzu oraz w Marszewskiej Kolonii oraz warsztaty samochodowe w Przywidzu i Czarnej Hucie [64].

Komunikacja samochodowa stanowi źródło uciążliwości akustycznej zwłaszcza na trasach przebiegających dróg wojewódzkich nr 221 i w mniejszym stopniu 233 i 226 na terenach zurbanizowanych. Dla terenu Gminy Przywidz brak jest kompleksowych pomiarów dokumentujących poziom natężenia hałasu, zarówno ze źródeł „punktowych”, jak i z tras komunikacyjnych.

Głównym powodem uciążliwej emisji hałasu, obok stosunkowo wysokiego natężenia ruchu pojazdów, jest wysoki udział w potoku ruchu pojazdów ciężkich, który w szczególności negatywnie oddziałuje na terenach zwartej zabudowy. Przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu obserwuje się w bezpośrednim sąsiedztwie dróg.

Istotne dla ograniczenia narażenia mieszkańców na hałas są modernizacje infrastruktury drogowej, stosowanie tzw. cichych nawierzchni typu SMA (Stone Mastic Asphalt), odciążanie ciągów komunikacyjnych - budowa alternatywnych odcinków dróg, wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zamieszkiwane przez ludzi – obwodnice miejscowości, metody organizacyjne (np. kontrole i/lub ograniczanie prędkości pojazdów), zapewnienie odpowiedniej odległości nowych obiektów podlegających ochronie przed hałasem od drogi a w ostateczności stosowanie ekranów akustycznych.

Spośród źródeł hałasu komunalnego najistotniejsze znaczenie ma hałas towarzyszący obiektom sportu, rekreacji i rozrywki. Dyskoteki, nocne kluby, obiekty koncertowe na wolnym powietrzu, nawet ogródki wiedeńskie przy restauracjach i kawiarniach są źródłem hałasu. Z ich działalnością związany jest dyskomfort akustyczny. Negatywnie odbierany jest również tzw. hałas osiedlowy. Na terenie Gminy z tego typu hałasem mamy do czynienia na terenach zwartej zabudowy w większych miejscowościach. W ostatnich latach można zauważyć pojawienie się tzw. hałasu weekendowego spowodowanego nowym modelem życia mieszkańców pielęgnujących przydomowe trawniki [65].

⁶⁴ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Przywidz na lata 2012-2015 str. 62

⁶⁵ Ibid. str. 61

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.3 Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej

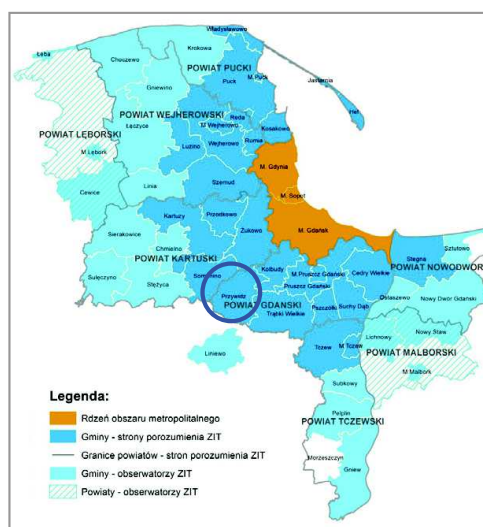
2.3.1 Infrastruktura transportowa

Choć infrastruktura wspiera działalność produkcyjną, służy jej rozwojowi, to sama nie bierze w niej bezpośredniego udziału. Infrastruktura transportowa stwarza warunki przestrzennego transferu dóbr i ludzi. Poziom zagospodarowania infrastrukturalnego stanowi istotny czynnik dla rozwoju gospodarczego obszaru, wpływa na jego atrakcyjność. Na system określanej ogólnie infrastrukturą transportu składają się w układzie przestrzennym:

- infrastruktura liniowa, drogi poszczególnych gałęzi transportu:
 - kolejowe,
 - samochodowe,
 - rurociągi,
 - drogi wodne żeglugi śródlądowej i morskiej
 - korytarze lotnicze
- infrastruktura punktowa – węzły transportowe - stacje kolejowe, terminale intermodalne, porty morskie, śródlądowe, lotnicze, centra logistyczne, przejścia graniczne
- oraz urządzenia pomocnicze.

2.3.2 Układ szlaków komunikacyjnych w regionie

Układ szlaków komunikacyjnych uwarunkowany z jednej strony kontekstem fizjograficznym, ukształtowaniem terenu, a z drugiej specyfiką rozwoju sieci osadniczej w Województwie Pomorskim, z usytuowanym obwodowo ośrodkiem wojewódzkim, centrum metropolii, przy północno wschodniej granicy regionu, zasadniczo wpłynął na rozwój przestrzenny Gminy Przywidz. W związku z brakiem połączeń kolejowych, odnosząc się tylko do sieci drogowej, należy uznać, że położenie Gminy jest korzystne a sieć drogowa dobrze rozwinięta, zarówno dla powiązań zewnętrznych z otoczeniem, jak i wewnętrznych. Gmina, leżąc w niewielkiej odległości od Trójmiasta, należy do jego strefy oddziaływania, uczestnicząc w grupie Gmin, członków Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego.



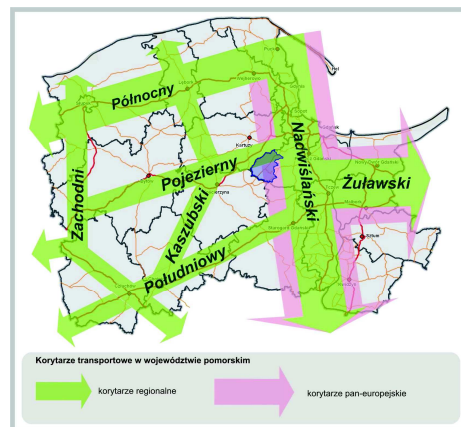
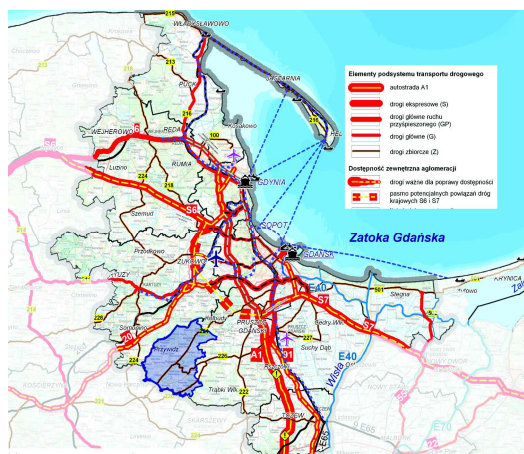
Rys. 26 Położenie Gminy Przywidz w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym

/Źródło :Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 str. 11

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Potrzeba skomunikowania zachodniej i południowej części województwa z jego stolicą wpłynęła na rozwój biegnących równoleżnikowo korytarzy transportowych – Północnego, Pojeziernego i Południowego. Droga wojewódzka 221, przecinająca Gminę, zapewniając dogodne połączenia dla mieszkańców (30 km do centrum Gdańska i 25 km do silnie rozwijającego się ośrodka ponadregionalnego w Kościerzynie), nie jest uwzględniana w Planach Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego jako strategiczny element infrastruktury dostępności transportowej, dzięki czemu funkcja układu tranzytowego nie generuje efektu barierowego, dzielącego układ przestrzenny Gminy i eksterytorialności szlaku.

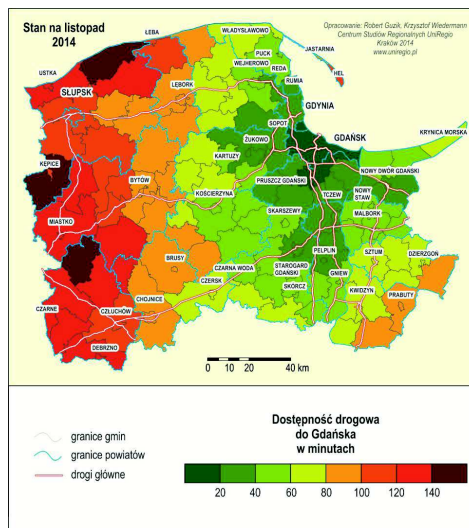
Rys. 27 Infrastruktura dostępności transportowej i poprawiająca funkcjonowanie aglomeracji
/Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Woj. Pomorskiego



Rys. 28 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim
/Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

Drugim elementem ponadregionalnej sieci komunikacyjnej obsługującej Gminę Przywidz są, częściowo wyremontowane połączenia drogami nr 226 i 233 zbiegającymi się w Mierzeszynie, które zapewniają dojazd do odległego o 27 km ośrodka powiatowego w Pruszczu Gdańskim. Dla Gminy Przywidz izochrona dostępności do usługowego centrum województwa – Gdańska podobnie jak dla ośrodków subregionalnych estymowana jest w przedziale od 20 do 40 minut [66].

Rys. 29 Izochrony dostępności drogowej do Gdańska (Trójmiasta) i najbliższych ośrodków subregionalnych
/Źródło: Analiza relacji..



⁶⁶ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika, Kraków 2015 str. 321

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.3.3 Infrastruktura transportu kolejowego

Gmina Przywidz nie ma bezpośredniego dostępu do komunikacji kolejowej, poza transportem drogowym na jej terenie nie funkcjonują inne formy publicznego transportu zbiorowego.

2.3.4 Infrastruktura transportu drogowego

Przez teren Gminy Przywidz nie przebiegają żadne drogi rangi krajowej.

Struktura osadnicza Gminy łączy charakter scentralizowany wokół centrum, w miejscowości Przywidz, z pasmowym, gdzie główną oś komunikacyjną stanowi, przywołana wcześniej, **droga wojewódzka nr 221**; droga jednojezdniowa o długości 45 km, z czego 15 km na terenie Gminy, o znaczeniu regionalnym, klasy technicznej G łącząca miasta Gdańsk i Kościerzyna poprzez miejscowości Kowale, Lublewo Gdańskie, Kolbudy, Przywidz, Trzepowo, Horniki, Nową Karczmę i Lubań. Wokół osi wyznaczonej przez drogę DW 221 ukształtowało się pasmo osadnicze rozciągające się od Jodłowna do Trzepowa, w którym mieszka 60 % mieszkańców Gminy.

Pozostałe drogi wojewódzkie na terenie Gminy – **DW 226 i DW 233** mające swoje początki w Hornikach Dolnych i Trzepowie, gdzie łączą się z DW 221, biegną w jej południowo-wschodniej części by w miejscowości Mierzyszyn (Gmina Trąbki Wielkie), połączywszy się, dalej jako DW 226 prowadzić do miejscowości Pruszcz Gdański (siedziba Powiatu Gdańskiego) aby dalej, w Przejazdowie, na Węzle Gdańsk-Wschód, skomunikować ruch z drogą ekspresową S7 z Gdańska przez Warszawę do Krakowa (Rabki).

Na skutek przecinających Gminę układów tranzytowych oraz ukształtowania terenu - głębokie doliny rzek, jeziora rynnowe, duże kompleksy leśne, które tworzą naturalne bariery separujące jej południowo-wschodnie rejony, wokół Przywidza nie powstał lokalny regularny, gwiaździsty układ dróg, zaś ukształtowały się wyodrębnione obszary odizolowane przestrzennie od centrum Gminy - obręby Miłowo, Kierzkowo, Olszanka, Sucha Huta, Nowa Wieś Przywidzka, Michalin i Marszewska Góra.

Dostęp do terenu Gminy, poza wyżej opisanymi szlakami tranzytowymi zapewniają **drogi powiatowe**, których łączna długość wynosi około 40 km:

- P2200G Jodłowno – Roztoka, 13,00 km,
- P2201G Przywidz – Szpon, 5,90 km,
- P1933G Przywidz – Egiertowo, 7,20 km,
- P2205G Przywidz – Blizny, 4,70 km,
- P2206G Trzepowo – Piekło Górne, 2,60 km,
- Borowina - Guzy 2,60 km. [⁶⁷]

Wśród dróg powiatowych kluczowe znaczenie ma droga relacji Przywidz – Egiertowo, krzyżująca drogę krajową nr 20 Gdynia - Żukowo – Kościerzyna – Bytów i zapewniająca poprzez drogę 224 połączenie z Kartuzami a dalej z Wejherowem, Lęborkiem i Słupskiem.

Uzupełnieniem układu drogowego Gminy Przywidz stanowią drogi gminne (publiczne i niepubliczne), których całkowita długość na terenie Gminy wynosi około 83,824 km, pełniące funkcje obsługi komunikacji wewnętrznej, tworzące dosyć gęstą sieć zapewniającą obsługę wszystkich jednostek osadniczych.

W podsumowaniu, uznać należy że sieć drogowa w Gminie Przywidz jest dość dobrze rozwinięta. Obszar strefy o bardzo dobrej dostępności, który stanowi pas 200 m od drogi publicznej kategorii gminnej lub wyższej, obejmuje około 5 660 ha (44 % jej obszaru) a dobrą dostępnością (w odległości do 500 m od drogi publicznej kategorii gminnej lub wyższej) charakteryzuje się 11 500 ha - 88 % obszaru Gminy [⁶⁸]

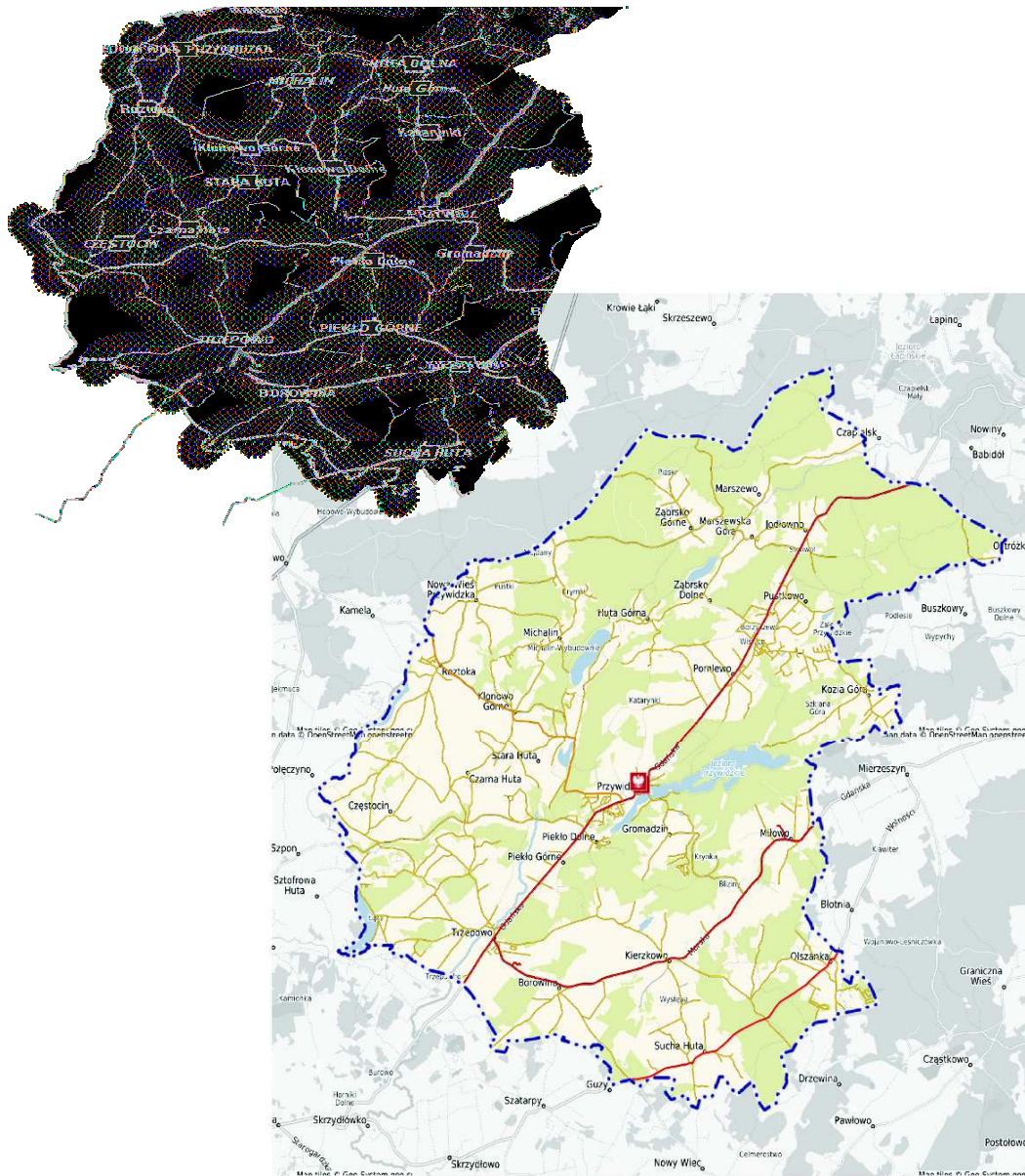
⁶⁷ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Przywidz, Uchwała rady Gminy Przywidz nr XI/74/2015 z dnia 27 listopada 2015 r. str. 11

⁶⁸ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Przywidz, Tom II, str. 52

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Dostępność komunikacyjna do terenu

Rys. 30 Dostępność komunikacyjna w Gminie Przywidz
/Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego Gminy Przywidz,
Tom I, str. 55



Rys. 31 Sieć komunikacyjna w Gminie Przywidz
/Źródło: opr. wł. na podstawie przywidz.e-mapa.net

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

2.3.5 Inne formy komunikacji

Dla pełnego obrazu sieci komunikacyjnej w analizowanym obszarze, przedstawienia wymagają trasy rowerowe przebiegające przez teren Gminy Przywidz. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego nie lokuje na terytorium Gminy żadnej trasy międzynarodowej, ani międzyregionalnej, natomiast drogą wojewódzką 221 biegnie **regionalna trasa rowerowa nr 116** : Gdańsk – Kolbudy– Nowa Karczma – Kościerzyna – Dziemiany. Dla przybliżenia odwiedzającym turystom walorów przyrodniczych i historycznych Gminy na jej terenie wyznaczone zostały liczne lokalne trasy rowerowe:

- **Trasa Trzech Jezior,**
prowadząca przez Przywidz - Piekło Dolne - Czarną Hutę - Rostokę - Klonowo Górne - Klonowo Dolne – Przywidz, wzdłuż jezior Przywidzkiego, Połęczyńskiego i Głębockiego;
- **Szlak Rowerowy Wzgórza Przywidzkie,**
Przywidz - południowe wzniesienia nad Jeziorem Przywidzkim - Piekło Dolne - Klonowo Dolne - Katarynki - Pomlewo - wzgórze północne nad Jeziorem Przywidzkim;
- **Dolina Reknicy,**
Przywidz - Klonowo Dolne - jezioro Głębocko - dolina rzeki Reknicy - Huta Dolna - Huta Górna - wzgórze nad Jeziorem Przywidzkim – Przywidz;
- **Szlak rowerowy Piekła,**
leśna pętla, Przywidz - Piekło Dolne – Piekło Górne – Przywidz;
- **Dookoła Jeziora Przywidzkiego,**
trasa poprowadzona dookoła Jeziora Przywidzkiego, zaczynająca się i kończąca w Przywidzu.

3 Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem

Obszar objęty Planem Transportowym zamyka się na terenie Gminy Przywidz, która w zakresie publicznego transportu zbiorowego na poziomie powiatowym i ponadpowiatowym obsługiwana jest przez przewoźników komercyjnych, głównie wykorzystujących tranzytowo dwa podstawowe szlaki komunikacyjne dróg wojewódzkich i w ograniczonym stopniu komunikującymi pozostałe miejscowości na jej terenie. Wewnątrz Gminy funkcjonuje publiczny transport zbiorowy obsługiwany przez dwie firmy przewozowe, których linie komunikacyjne uzupełniają się obejmując wszystkie sołectwa i zapewniając przede wszystkim dowozy dzieci do szkół. Gmina Przywidz nie organizuje ani nie finansuje przewozów o charakterze przewozów użyteczności publicznej.

3.1 Charakterystyka istniejącej sieci

Ograniczony dostęp do infrastruktury transportowej sprowadzający się tylko do sieci drogowej nie pozostawia wielu możliwości wyboru środka komunikacji. Mieszkańcy Gminy Przywidz mogą wybierać pomiędzy autobusowym, publicznym transportem zbiorowym, a transportem indywidualnym, tj. samochodami osobowymi, motorami, skuterami, rowerami, itp.

11. 11.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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

Kierunek	liczba par kursów			Przewoźnik
	łącznie	w soboty w niedziele	w tym tylko w okresie szkolnym	
Gdańsk przez Kolbudy	18	11	1	PKS Gdańsk Sp. z o.o. PKS w Bytowie S.A.
Pruszcz Gdański	12	4		
Kościierzyna (Bytów)	16(1)	9	1	PKS Gdańsk Sp. z o.o. PKS w Bytowie S.A.
Pruszcz Gdański	12	4	0	PKS Gdańsk Sp. z o.o.
Egierkowo	3	2	0	PKS Gdańsk Sp. z o.o.
Główne połączenia wewnątrz Gminy				
Linia 220907	5	0	0	F.H.U. MATEOBUS S. Teclaw, Starogard Gd.
Linia 220908 wer.1	6	0	0	F.H.U. MATEOBUS S. Teclaw, Starogard Gd.
Linia 220908 wer.2	6	0	0	
Linia 222630 wer.1	4	0	0	P.T. A. M. Kaczmarek, Somonino
Linia 222630 wer.1	2	0	0	

Tab. 5 Przewozy pasażerskie realizowane na terenie Gminy Przywidz w przekroju wykonawców i częstotliwości, stan na 01.4.2016 /Źródło: opracowanie własne na podstawie publikowanych rozkładów jazdy przewoźników

Gminne linie komunikacyjne obejmują połączenia obsługujące odpowiednio: sołectwa północne - 220907, południowo-wschodnie (220908 wer. 1 i 2) i południowo-zachodnie – 222630 i miejscowości:

220907	220908 /1	220908 /2	222630 /1	222630 /2
Przywidz	Miłowo	Miłowo	Częstocin	Czarna Huta
Pomlewo	Bliziny	Bliziny	Czarna Huta	Piekło Dolne
Jodłowno	Olszanka	Kierzkowo	Przywidz	Trzepowo
Marszewska Góra	Sucha Huta	Borowina		
Marszewo	Borowina	Trzepowo		
Ząbrsko Górne	Trzepowo	Piekło Dolne		
Majdany	Piekło Górne	Przywidz		
N.Wieś Przywidzka	Piekło Dolne			
Roztoka	Przywidz			
Klonowo Górne				
Klonowo Dolne				
Przywidz				

Tab. 6 Linie komunikacyjne na terenie Gminy Przywidz.
/Źródło: opracowanie własne na podstawie publikowanych rozkładów jazdy przewoźników

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

3.2 Charakterystyka planowanej sieci

3.2.1 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu wojewódzkiego i powiatowego

Plan Transportowy Województwa Pomorskiego przewiduje uruchomienie linii użyteczności publicznej obejmującej teren Gminy Przywidz. Zaplanowana struktura sieciowa systemu transportowego Województwa Pomorskiego oparta została się na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych w wyznaczonych intermodalnych węzłach integracyjnych usystematyzowanych według wielkości i pełnionej roli jako:

- węzły Krajowe K (4 węzły na terytorium województwa) – Gdańsk, Gdynia, Tczew i Słupsk,
- węzły Regionalne R (9 lokalizacji), najbliższe dla analizowanego obszaru to węzły w Gdańsku (R9-Gdańsk Śródmieście), Kościerzynie (R-7) i węzeł Gdańsk – Port Lotniczy (R-8);
- węzły Lokalne L (24 węzły) w tym Pruszcz Gdański, L-3;
- przystanki zintegrowane PZ w do których zaliczono przystanek PZ- 9 - Somonino i Żukowo Wschodnie PZ-39 oraz Wieżyca PZ-43.

Wśród podstawowych kryteriów zaliczenia 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 tak postawionego celu, było wyznaczenie i organizacja węzłów 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 okolice 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.

Opracowana w rok po uchwaleniu Planu Transportowego Województwa, Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego [69], dokonuje dalszego podziału w kategoryzacji węzłów integracyjnych w strefie objętej planem, przenosząc część węzłów lokalnych w tym Pruszcz Gdański i Gdańsk Śródmieście do nowej grupy Węzłów Metropolitalnych (M-7 i M-6) a przystanki w Żukowie i w Somoninie awansując do rangi Lokalnych Węzłów Integracyjnych L-23 i L24.

⁶⁹ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r., Gdańsk 2015 r.,

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

W Planie Transportowym Województwa Pomorskiego przyjęto dwa warianty rozwoju sieci linii transportowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim - **wariant 2**, traktowany jako bazowy, w którym uwzględniono uwarunkowania demograficzne, ekonomiczne, transportowe i techniczne aktualne dla czasu opracowania - 2013 roku oraz **wariant 1** traktowany jako wariant docelowy, w którym uwzględniono uwarunkowania przewidywane dla roku 2025.



Rys. 33 Schemat linii użyteczności publicznej woj. Pomorskiego w analizowanym obszarze

/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, str. 49

W związku z brakiem możliwości wykorzystania preferowanej formy komunikacji środkami transportu szynowego, Gmina Przywidz objęta została w Planie Transportowym Województwa, połączeniami liniami autobusowymi użyteczności publicznej. Są to linie:

➤ **22-30 - Bytów/Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk;**

obsługująca połączenia regionalne na trasie tranzytowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 221, zaklasyfikowana do linii szkieletowych łączących ważniejsze ośrodki regionalne I i II rzędu z centralnym ośrodkiem metropolitalnym i między sobą, jako uzupełnienie linii kolejowych, tam gdzie ich nie ma, albo mają małą częstotliwość kursowania. Linia występująca w obu przewidywanych wariantach Planu Transportowego Województwa została ujęta w II kategorii obsługi i zgodnie z przyjętymi w kryteriach, charakteryzować powinna się wysokimi standardami związanymi z dostępnością systemu transportu zbiorowego określonymi poprzez dostępność czasową:

- czas wykonywanych usług w dobie:
 - w dni powszednie i soboty 5:00-23:00, minimalny 6:00-22:00
 - 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 od 11 do 18.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Jako linię uzupełniającą, łączącą ważniejsze generatory ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające realizację międzypowiatowych łańcuchów podróży lub będącą linią sezonową, zaprojektowano w Planie połączenie:

➤ **22-35 - Kościerzyna – Nowa Karczma – Pruszcz Gdański;**

odpowiadające dotychczasowym liniom biegnącym trasą w południowej części Gminy, drogami wojewódzkimi nr 226 i 233 do stolicy powiatu. Przypisane linii atrybuty, linia uzupełniająca, III kategorii obsługi, prowadząca w obszarze ciężenia do stolicy powiatu powinny zagwarantować dostępność:

- czas wykonywanych usług w dobie:
 - w dni powszednie i soboty 6:00-20:00, minimalny 6:00-19:00
 - niedziele i święta 7:00 – 20:00, minimalnie 8:00 – 21:00
- rytmiczność funkcjonowania :
 - w dni robocze godz. szczytu co 60 min a minimalnie 120 min
 - dni robocze poza szczytem co 120 min
 - soboty, niedziele i święta co 120 min
- liczba par połączeń w dobie od 4 do 10.

3.2.2 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Powiatu Gdańskiego

Uzupełnienie systemu komunikacyjnego organizowanego przez Marszałka Województwa stanowiąc powinny przewozy użyteczności publicznej powiatowe, zaplanowane i uruchomione w ramach powiatowego Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

Uchwalony w dniu 30 listopada 2015 roku uchwałą nr XVI/103/2015 Rady Powiatu Gdańskiego dokument deklaruje iż Powiat Gdański będzie dążył do zachowania stanu obecnego (lub jak najbardziej zbliżonego do obecnego) sieci komunikacyjnej [70] lecz uwzględniając *ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa ... powiat gdański nie planuje uruchamiania linii o relacjach zaplanowanych przez marszałka. Ponadto część potrzeb przewozowych jest zaspokajana przez przewozy aglomeracyjne, tradycyjnie organizowane przez gminy. Powiat gdański jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów [71].* Analizowany wcześniej Plan wojewódzki nie przewiduje dla Gminy Przywidz (a także Kolbudy) bezpośredniego połączenia z siedzibą powiatu, co spowodowało zaplanowanie takiego połączenia w ramach komunikacji organizowanej przez starostę powiatu Gdańskiego.

Linia P1:

Pruszcz Gdański – Straszyn – Bielkówko – Lublewo Gdańskie – Kolbudy – Babidół – Czapielsk - Jodłowno – Pomlewo – Przywidz – Piekło Dolne – Trzepowo

o długości 37 km jest jedną z dwóch zaplanowanych powiatowych linii użyteczności publicznej. W ramach usługi gwarantowanej określono dla niej minimalną liczbę par połączeń – 10 par w dni robocze oraz 3 w soboty, niedziele i święta, która w trakcie bieżącej działalności organizacyjnej w ramach możliwości technicznych i finansowych może ulec zwiększeniu.

Zmiany pozwalające na dostosowanie przewozów powiatowych w zakresie niezbędnym dla obsługi analizowanego obszaru przewidziane zostały warunkowo, w rozdziale - 10 - Kierunki Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego. W zakresie możliwych interakcji we współpracy z województwem - powiat gdański

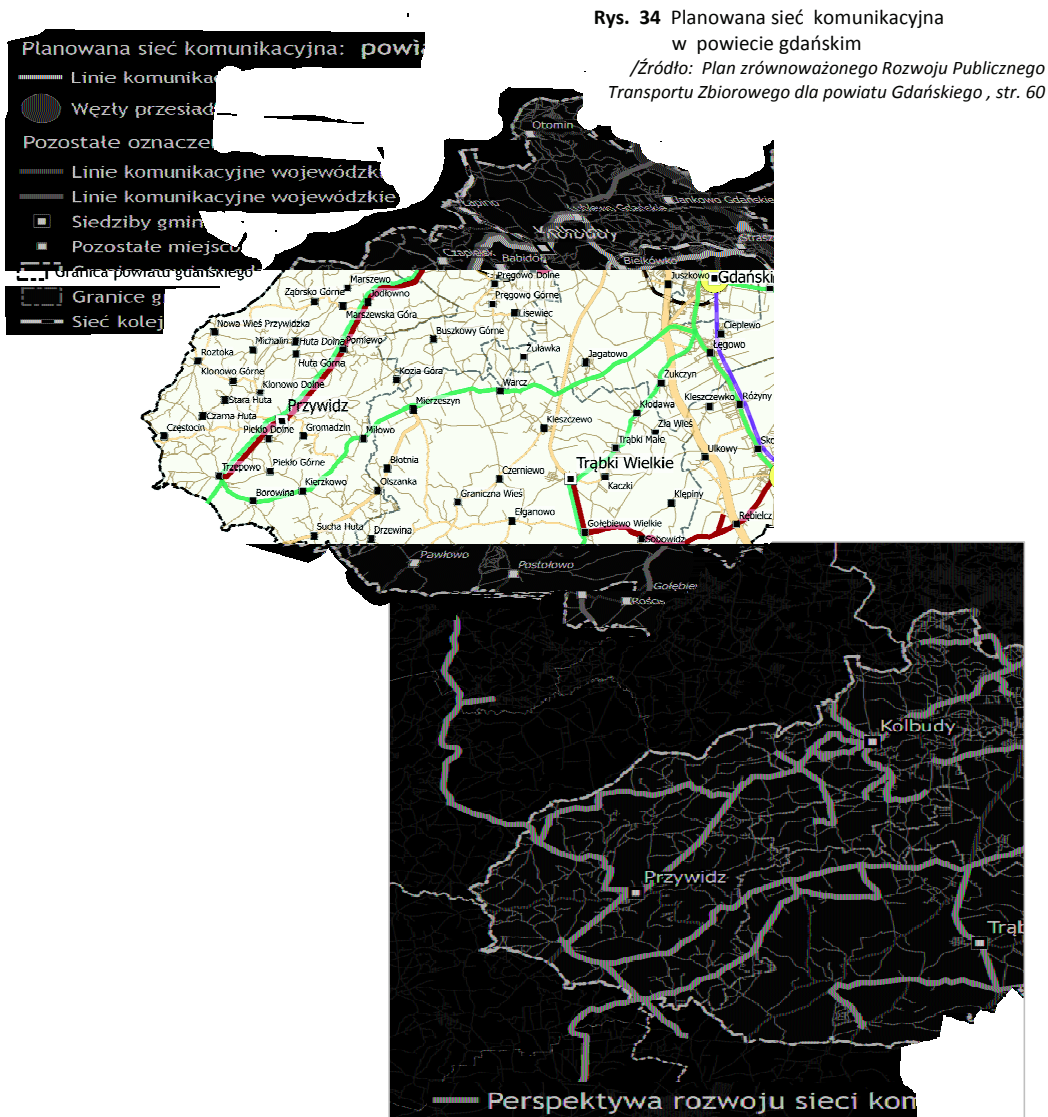
⁷⁰ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, str. 53

⁷¹ Ibid. str. 21

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

utworzy dodatkowe linie w przypadku zmian sieci wojewódzkiej skutkującymi zanikiem obsługi relacji łączących siedziby gmin z miastem Pruszcz Gdański oraz brakiem innych przewozów na tych relacjach.

Dążąc do zachowania stanu obecnego Powiat dopuszcza dalszy rozwój sieci możliwy w przypadku zawarcia stosownych porozumień z sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego (gminami, powiatami oraz Gdańskiem jako gminą) oraz wydłużanie funkcjonujących linii lub tworzenie nowych w celu większej penetracji obszaru gmin które może być realizowane w wyniku zainteresowania i współfinansowania obsługi nowych odcinków sieci przez gminy [72] – Rys. 35 - perspektywa rozwoju sieci komunikacyjnej.



Rys. 34 Planowana sieć komunikacyjna w powiecie gdańskim
/Źródło: Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu Gdańskiego, str. 60

Rys. 35 Perspektywa rozwoju sieci komunikacyjnej w powiecie gdańskim
/Źródło: Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu Gdańskiego, str. 52

⁷² Ibid. str. 53

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

3.2.3 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 [73].

Wizja transportu publicznego na obszarze Gminy Przywidz 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 zaspokajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy, przeciwdziałając powstawaniu obszarów komunikacyjnego wykluczenia. W powiązaniu z rozwijanymi dalej koncepcjami możliwych ścieżek rozwojowych publicznego transportu zbiorowego, jako nadrzędny cel przyjęć należy utrzymanie obecnego poziomu usług i kompensowanie niekorzystnych trendów związanych z transportem indywidualnym i spadkiem jakości usług operatorów zewnętrznych. W zakresie celi cząstkowych wskazać można następujące działania:

- realizacja przewozów na liniach komunikacyjnych w ich obecnym zakresie i 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, rytmiczności połączeń;
- dostosowanie i integracja połączeń użyteczności publicznej organizowanymi przez Gminę z liniami organizowanymi przez Powiat Gdański, przewozami wojewódzkimi oraz komunikacją kolejową;
- 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;

3.2.4 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. Analiza dotychczasowej organizacji transportu zbiorowego na terenie Gminy Przywidz z prognozami wynikającymi z deklarowanych planów objęcia użytecznością publiczną linii komunikacyjnych

⁷³ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego i Starostę Powiatu Gdańskiego, wskazuje na satysfakcjonujący poziom spełnienia oczekiwań pasażerów dla głównych szlaków komunikacyjnych przy jednoczesnym pełnym regresie połączeń dla obszarów leżących peryferyjnie. Porównanie tras i podaży połączeń na liniach DW 221 i DW 226, które obecnie są rezultatem wykształconej równowagi pomiędzy potrzebami rynku a ofertą przewoźników zapewniającą im rentowność funkcjonowania z zaplanowanymi przez Organizatorów Publicznego Transportu Zbiorowego, daje zbliżone rezultaty, uprawdopodobniając ich właściwą dostępność, nawet w trybach koncesyjnych, bez dodatkowej interwencji i dofinansowywania. Odmierna sytuacja ma miejsce w przypadku komunikacji dla miejscowości i sołectw położonych peryferyjnie, które obsługiwane są przez linię 852 PKS Gdańsk i niektóre warianty kursów pozostałych linii – 859 i 860, co dotyczy aż 10 z 17 sołectw Gminy, w tym Nowej Wsi Przywidzkiej, Miłowa, Marszewskiej Góry. W ramach analizowanych Planów organizatorów ponadgminnych nie została przewidziana dla nich żadna alternatywa poza potencjalną możliwością deklarowaną przez Powiat Gdański w przypadku zawarcia stosownych porozumień z sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego i w wyniku zainteresowania i współfinansowania obsługi nowych odcinków sieci przez gminy.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zaplanowanie organizacji komunikacji publicznej dla Gminy Przywidz. Zagadnienia wykraczające poza tak sformułowany cel podstawowy pomimo, że są też analizowane i uwzględniane, nie mieszczą się w kompetencjach Samorządu Gminy uchwalającego Plan Transportowy jako akt prawa miejscowego. O finalnym kształcie nadrzędnego układu komunikacyjnego decydować będą wybory dokonane przez właściwych mu organizatorów oraz wyniki ewentualnych negocjacji i porozumień z udziałem Gminy co do których brak jest w chwili obecnej przesłanek umożliwiających prognozowanie.

W przypadku nie objęcia wskazanych braków w sieci komunikacyjnej Gminy przez przewozy organizowane na szczeblu Województwa i Powiatu, wzrośnie potrzeba i znaczenie wykreowania, dogodnego, odpowiednio wyposażonego, gminnego węzła lub węzłów przesiadkowych na bazie istniejącej sieci przystanków rozlokowanych wzdłuż głównych szlaków tranzytowych. Najbardziej naturalnym centrum, także geograficznym, jest stolica Gminy – miejscowość Przywidz. Dojazd do centrum Gminy byłby jednocześnie dojazdem do Gminnego Węzła Integracyjnego, tak aby gminne przewozy pasażerskie były skomunikowane z powiatowymi i wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Z uwagi na charakterystyczną, liniową strukturę sieci połączeń tranzytowych, dla niektórych lokalizacji i kierunków podróży dogodniejsze być mogą alternatywne węzły umożliwiające zmianę środka transportu w Trzepowie, Pomlewie i Jodłownie w kierunkach do Gdańska i Kościerzyny i odpowiednio w Olszance i Sucheju Hucie dla kierunku do Pruszcza Gdańskiego. Istotne będzie właściwe dostosowanie zakresu czasowego i harmonogramu przewozów gminnych – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami w relacjach ponadlokalnych.

W oparciu o prognozy wynikające z Planów Zagospodarowania Przestrzennego oraz Strategii Rozwoju Gminy nie stwierdzono planowanych w najbliższej przyszłości zmian w rozkładzie głównych celów podróży opracowywanej sieci komunikacji pasażerskiej. Przewidywany rozkład przestrzenny potrzeb przewozowych pozostać powinien w okresie planowania na niezmiennym poziomie. Przy zachowanym układzie powiązań komunikacyjnych, opartym na dotychczasowym modelu, dla realizacji polityki transportowej Gminy, modyfikacjom podlegać będą pozostałe elementy oferty – dobowy, tygodniowy i sezonowy czas świadczenia usług, częstotliwość i rytmiczność połączeń, parametry jakościowe oraz system taryfowy. 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 organizacji sieci komunikacyjnej Gminy Przywidz przewidywane jest ujęcie dotychczasowego układu linii komunikacyjnych, z zachowaniem ich minimalnej częstotliwości i czasu dostępności w ramach gminnych linii użyteczności publicznej, których ostateczny układ 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 Przywidz.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

W przypadku nie rozwiązania w sposób satysfakcjonujący kwestii połączeń ponadgminnych we współpracy z innymi samorządami i podjęciu przez Władze Gminy decyzji o aktywnym przeciwdziałaniu w ograniczeniu dostępności publicznej komunikacji zbiorowej dla mieszkańców, kluczowym stanie się zagadnienie uzupełnienia potencjalnej luki w przewozach wzrostem skomunikowania peryferyjnych miejscowości Gminy z wykreowanymi i odpowiednio wyposażonymi węzłami przesiadkowymi. Dostosowanie zakresu czasowego przewozów, częstotliwości i szczegółowego rozkładu jazdy powinno być skorelowane z przewozami regionalnymi. Powyższe zadanie, uwzględnione w dalszych analizach jako **wariant interwencyjny**, w przeciwieństwie do **wariantu podstawowego**, zachowującego status quo, wymagać będzie wzrostu dobowej liczby kursów oraz ich organizacji w okresie sobotnio-niedzielnym, w święta i w czasie ferii i wakacji szkolnych. Na planowaną sieć komunikacyjną składają się obecnie wykonywane przewozy linii zestawione w **Tab. 6** w rozdziale 3.1.1. Dla zharmonizowania i uporządkowania nazewnictwa liniom przyporządkowane zostały kolejne numery, zaś zgodnie z wymaganiami formalnymi i przyjętą praktyką, zastosowaną numerację uzupełniono o poprzedzający symbol - **U** (linie użyteczności publicznej) i kod terytorialny Gminy - **220405**.

Przedstawiona poniżej tabela przedstawia podstawową, odpowiadającą stanowi obecnemu i zaplanowaną w wariantcie rozwojowym, obejmującą przewozy weekendowe i sezonie wakacyjnym, liczbę połączeń i pracę przewozową na planowanych liniach. Ze względu na lokalny, dedykowany ściśle potrzebom Gminy Przywidz charakter sieci komunikacyjnej, niektóre z obsługiwanych destynacji występują będą tylko w jej ramach, nie posiadając połączeń substytutynych liniami organizatorów nadrzędnych powodując tym samym, że podaż gminnych usług publicznego transportu zbiorowego powinna być rozpatrywana indywidualnie, niezależnie od pozostałych systemów.

Linia	nazwa linii	liczba kursów dziennie / rocznie				roczny przebieg linii [km]	
		wariant podstawowy		wariant rozwojowy		wariant podstawowy	wariant rozwojowy
		ogółem	w soboty niedziele i święta	ogółem	w soboty niedziele i święta		
U220405/01	Przywidz Pomlewo Jodłowno Marszewska Góra Marszewo Ząbrsko Górne Majdany N.Wieś Przywidzka Roztoka Klonowo Górne Klonowo Dolne Przywidz	6/1128	0/0	6/1836	4/708	29 328	47 736
U220405/02	Miłowo Bliziny Olszanka Sucha Huta Borowina Trzepowo	6/1128	0/0	6/1482	2/354	29 328	38532

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

	Piekió Górne Piekió Dolne Przywidz						
U220405/ 03	Miłowo Bliziny Kierzkowo Borowina Trzepowo Piekió Dolne Przywidz	6/1128	0/0	6/1482	2/354	16 920	22 230
U220405/ 04	Częstocin Czarna Huta Przywidz	4/752	0/0	4/1106	2/354	5 264	7 742
U220405/ 05	Czarna Huta Piekió Dolne Trzepowo	2/376	0/0	4/730	2/354	3 008	5 840
	łącznie	4 512	0	6 636	2 1242	83 848	122 080

Tab. 7 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Przywidz

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 Przywidz 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 obu przypadkach podobne. Szczególnie wartościowy jest pod tym względem materiał badawczy dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, gdzie odrębnie prezentowane są wyniki dotyczące obszarów wiejskich („poza rdzeniem”) oddzielając od wyników wpływ wysoce zurbanizowanego obszaru aglomeracji trójmiejskiej.

4.1.1 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:

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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), napętnienia 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. [⁷⁴]

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 I lub 27,7% ,wariant II. W przypadku braku działań, wariant stagnacji, wskaźnik spadnie do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym odpowiednio udział może wynieść 29,9%, w wariantcie I lub 28,5% , w wariantcie II a w pesymistycznym, 25,8% (wariant I) lub 24,2% (wariant II). 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 [⁷⁵] dla mieszkańców poza Trójmiastem statystyki preferencji wyboru środka transportu kształtowały się zgodnie z załączoną tabelą.

	Środek transportu	% wskazań (GOM)
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%

Tab. 8 Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego

⁷⁴ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2014 str 63

⁷⁵ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napętnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str 35

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

4.1.2 Motywacje podróży

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

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

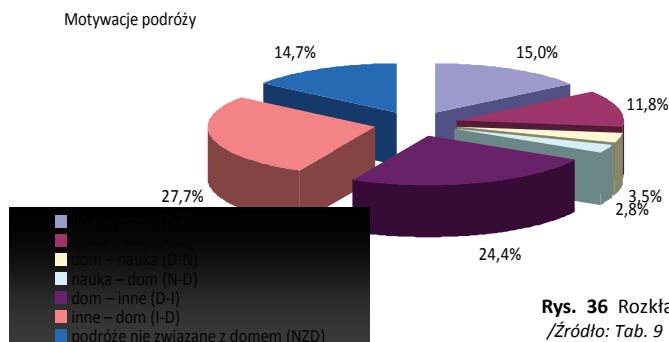
Motywacje są ściśle uzależnione od wieku i sytuacji zawodowej badanych – wśród uczniów i studentów większość podróży jest związana z dojazdem do lub ze szkoły, pracujący poza domem odbywają przede wszystkim podróże na trasie dom - praca i z powrotem, wśród osób niepracujących (emerytów, rencistów i bezrobotnych) najwięcej 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. 9 Udział procentowy motywacji i celi 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.

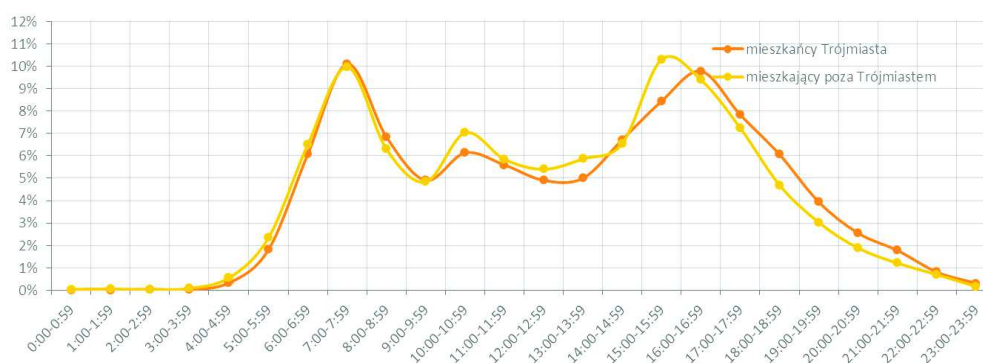


Rys. 36 Rozkład udziału motywacji odbywania podróży
/Źródło: Tab. 9

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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.



Rys. 37 Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

/Źródło: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napętnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 38

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 minuty⁷⁶].

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.

⁷⁶ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napętnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 40

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz, jak dotąd nie prowadzono badań marketingowych z zakresu transportu zbiorowego. Do dyspozycji pozostaje ocena popytu w oparciu o dotychczasowe wyniki sprzedaży biletów, odniesienie prognoz do podobnych gmin w których prowadzone były badania w dłuższych okresach czasu 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 zgodnie z załączoną poniżej tabelą.

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

Tab. 10 Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach niepieszych
/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 dojazdu do przystanku, wskaźnik z wagą - 0,5
zmniejszenie odległości dojazdu 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz, wzajemnie znoszące oddziaływanie głównych czynników – wzrostowego mobilności oraz regresywnego związanego z dalszym rozwojem komunikacji indywidualnej, o ostatecznych rezultatach popytowych zdecydować mogą podejmowane przez Organizatora działania związane z sposobem rozwiązania organizacji komunikacji, w tym substytutycznej do zredukowanych linii regionalnych, oraz uzupełniająco w zakresie promocji transportu publicznego i kreowania oferty transportowej wypełniającej stawiane przez pasażerów postulaty przewozowe.

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.

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 Przywidz, 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 – Wydziału 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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.

Na końcowy obraz systemu komunikacji publicznej w Gminie Przywidz istotny wpływ będzie miał sposób organizacji komunikacji ponadgminnej – uruchomienie lub brak połączeń obsługujących peryferyjne sołectwa Gminy. Jeżeli, wobec ich braku Wójt Gminy Przywidz podejmie decyzję o organizowaniu publicznego transportu zbiorowego i wdrożeniu w dodatkowych połączeń w ramach planu interwencyjnego, niezbędna praca przewozowa może wzrosnąć o 45%, która może wymagać dodatkowego źródła sfinansowania.

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 Przywidz 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.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz przewiduje utrzymanie zasad pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych na co najmniej takim poziomie i takich zasadach jak obecnie. W wariantach podstawowym,

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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. Usługi publicznego transportu zbiorowego funkcjonujące na terenie Gminy, realizowane obecnie przez działających na zasadach komercyjnych przedsiębiorców prywatnych, charakteryzują się dodatnią rentownością i nie wymagały zewnętrznego dofinansowania poza refundacją dopłat do biletów ulgowych otrzymywaną z Urzędu Marszałkowskiego. Modyfikacja parametrów sieci komunikacyjnej, w tym jej intensyfikacja w ramach programu interwencyjnego, może zakłócić dotychczasową samowystarczalność systemu powodując potrzebę dodatkowego dofinansowywania nierentownych połączeń. Na chwilę obecną, zarówno zasadność jak i zakres interwencji nie może zostać ustalony. Przyjęty szacunkowo w prognozie podaży maksymalny wzrost pracy przewozowej skutkować może wzrostem kosztów funkcjonowania przewozów o ok. 165 tys. zł rocznie, które będą wymagały sfinansowania z dodatkowych wpływów z biletów, poprawą ekonomiki linii oraz ewentualnymi dopłatami ze strony Organizatora.

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 Przywidz będzie mógł podjąć decyzję dofinansowaniu nierentownych połączeń. Działanie takie przewidziane zostało w scenariuszu rozwojowym niniejszego Planu Transportowego. 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 Przywidz 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.

W obliczeniach przyjęto wysoki, 98% udziału w strukturze sprzedaży biletów okresowych (miesięcznych, szkolnych) i możliwy wzrost wolumenu sprzedaży do 10% biletów jednorazowych po zaakceptowaniu uruchomionego systemu komunikacji przez społeczeństwo i funkcjonowaniu komunikacji także w dniach wolnych od nauki szkolnej; 49% - średni poziom refundacji dla biletów pasażerów korzystających z ulg ustawowych oraz 30% poziom dofinansowania kosztów funkcjonowania transportu przez Gminę w wariantach rozwojowym.

wyszczególnienie	jednostka	wariant	
		zachowawczy	rozwojowy
roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm.]	83,848	122,080
liczba kursów rocznie	[tys.]	4,512	6,636
koszt	[tys. zł]	377,316	549,360
wpływ ze sprzedaży biletów	[tys. zł]	197,940	224,526
refundacja ulg ustawowych	[tys. zł]	179,375	197,312
współczynnik odpłatności	[%]	52,5	40,9
dopłata Organizatora	[tys. zł]	0	164,808
wzgl. poziom dofinansowania	[%]	0%	30%

Tab. 11 Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego

/Źródło: opracowanie własne

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz i zbliża się ona do 50%. Prognoza poziomu rekompensaty, po podjęciu decyzji o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej przez Wójta Gminy Przywidz, 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 podstawowym 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 interwencyjnej, 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 będą konsekwencją dostępnej infrastruktury transportowej, poziomu podaży i jakości oferowanych usług.

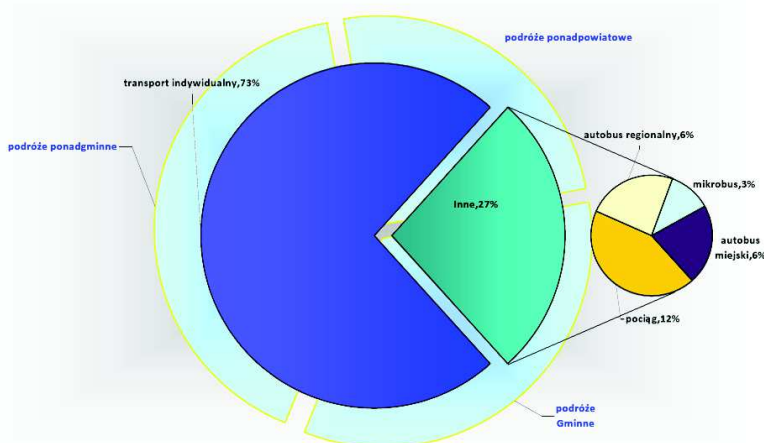
6.1 Obecny podział zadań przewozowych

Z szerokiego wachlarza potencjalnych rodzajów i środków transportu występujących na obszarach wysoce zurbanizowanych, na terenie Gminy Przywidz pozostaje alternatywa pomiędzy transportem indywidualnym realizowanym samochodem, motocyklem, rowerem lub pieszo a transportem

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

zbiorowym reprezentowanym, wobec braku komunikacji kolejowej, wyłącznie przez regionalną komunikację autobusową i przewozy autobusowe gminne.

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.



Rys. 38 Podział zadań przewozowych Publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim
/Źródło: oprac. wł. na podstawie Planu ZRPTZ woj. Pomorskiego

Odnosząc powyższe do analizowanego obszaru Gminy Przywidz, zasadne będzie przyjęcie niższego, 23% udziału komunikacji zbiorowej, zdiagnozowanego dla gmin wiejskich, poza metropolią, przy jednoczesnym uwydatnieniu komunikacji poza gminę i poza powiat, z racji silnego ciężenia do graniczącego obszaru aglomeracji trójmiejskiej.

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

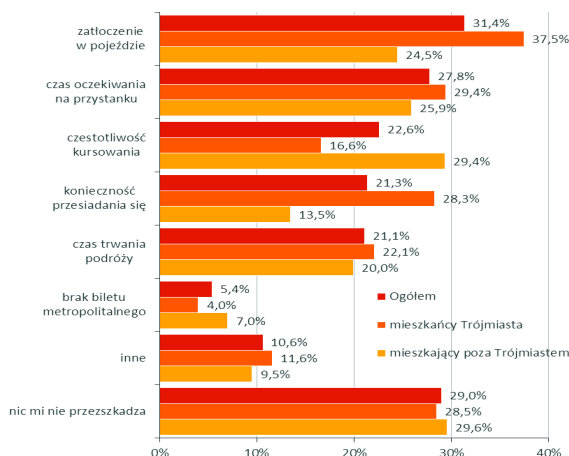
Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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:

- bezpośrednio
- 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. Zestawienie istotności postulatów przewozowych wśród respondentów, przedstawia poniższy rysunek. W aspekcie rozważanych rozwiązań komunikacji z opcją przesiadania się w węzłach integracyjnych (przystankach integracyjnymi) w pozytywnych kategoriach oceniać należy odnotowywany względnie wysoki poziom tolerancji na konieczność przesiadania się w podróży.



Rys. 39 Ocena istotności postulatów przewozowych przez mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego

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

6.3 Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych

Realizacja wskazanych w poprzednim rozdziale postulatów przewozowych pasażerów przekłada się na cele cząstkowe i możliwe do podjęcia działania:

bezpośredniość - ciągłe monitorowanie pojawiających się potrzeb głównych generatorów ruchu, cykliczne badanie poziomu napelnień pojazdów, w celu optymalizacji sieci połączeń, zapewnianie połączeń

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 regularniej częstotliwości kursowania z łatwym do zapamiętania modulem powtarzalności 20, 30 min godzina, 120 min;

wygoda - poprawa standardu infrastruktury przystankowej, umożliwiającej komfortowe i bezpieczne 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 oraz systemy informacji wizualnej i głosowej.

Wymagane będą także skoordynowane działania dotyczące infrastruktury przystankowej, poprzez uwzględnianie na etapie inwestycji nowo planowanych lub przedsięwzięć remontowych odpowiedniego do stosowanego taboru projektowania peronów przystankowych, likwidację barier terenowych na trasach dróg dojazdu, budowie wiat, skracanie przejść przez szerokie jezdnie poprzez budowę azyli, oznaczanie stref

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

bezpieczeństwa przy krawężniach peronów przystanków, a w zakresie informacji pasażerskiej, czytelne oznakowanie, podświetlana informacja pasażerska, zapowiedzi głosowe w pojeździe.

Postulowane działania mogą dotyczyć w szczególności w oznakowania i wydzielenia miejsc w autobusie dla osób starszych, niepełnosprawnych, matek z małymi dziećmi, specjalnie wydzielonych i oznakowanych miejsc dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz na wózki dziecięce, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych, rozlokowanych dodatkowo w różnych miejscach w pojeździe; stosowanie taboru z tzw. przyłękami uruchamianym przez kierowcę - możliwość jednostronnego obniżenia się zawieszenia autobusu tak, aby ułatwić osobom niepełnosprawnym, starszym lub z wózkami dziecięcymi wejście do pojazdu.

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 Przywidz jest Samorząd Gminy a wykonawcą Wójt Gminy Przywidz. 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

transporcie kolejowym, województwo, powiat i na najniższym poziomie gmina. Do zadań Organizatora należy:

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

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 tym 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,

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- 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
- Każdy 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 rozporządzenia WE 181/2011 ^[77]

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

⁷⁷ 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz 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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 określonych w przywołanym wcześniej Art. 22 ust. 1.

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.
- oraz **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;

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

- stronę umowy, która obowiązuje 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 dla przewoźników i organizatorów 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 do podnoszenia standardów oferowanych usług.

8 Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1 Obecny standard usług

Oferowany standard usług przewozowych w komunikacji publicznej funkcjonującej w Gminie Przywidz 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 w średnim stanie technicznym, nie spełniające najnowszych norm emisji spalin i tylko w części przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. W Gminie realizowane są inwestycje infrastrukturalne, głównie drogowe, w zakresie przystanków i ścieżek rowerowych, 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 Przywidz 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.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

8.2.2 Ochrona 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 powinien być realizowany poprzez sukcesywne unowocześnianie użytkowanego taboru na spełniający coraz wyższe normy emisji spalin. Na etapie uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, minimalny akceptowany przez Organizatora próg ograniczania emisji spalin wyznaczony będzie poprzez wymóg stosowania pojazdów spełniających co najmniej normę EURO 3.

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.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz jako Organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje podjęcie działań mających na celu dostosowanie przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. 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. Możliwe będzie wówczas uruchomienie dodatkowych przewozów realizowanych na zamówienie w miarę potrzeb wymagającej usługi transportowej osoby niepełnosprawnej. Zakres i skala działań uzależniona będzie od posiadanych środków i występujących potrzeb. W ramach tych działań planuje się:

- działania organizacyjne:
 - opracowanie zasad pomocy osobom niepełnosprawnym;
 - Zaplanowanie systemu przyjmowania zamówień na przewozy w przypadku organizowania takiej formy usług transportu osób;
- 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.

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

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 Przywidz i gmin sąsiadujących

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 Przywidz 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 Przywidz zwrócona została uwaga na potencjalną potrzebę wykreowania lokalnych węzłów, przystanków integracyjnych, dla wariantu „interwencyjnego”, w przypadku niemożności innego rozwiązania problemu skomunikowania sołectw położonych na uboczu głównych szlaków komunikacyjnych gminy. Oprócz oczywistej lokalizacji centralnego przystanku w Gminie, jakim jest siedziba władz – miejscowość Przywidz, w Planie wskazane zostały dalsze lokalizacje przystanków, w Trzepowie, Jodłownie, Pomlewie, Olszance i Suchej Hucie, dla których pożądana byłaby synchronizacja przewozów gminnych z komunikacją powiatową i wojewódzką. W związku z tymi uwarunkowaniami, organizacja, częstotliwość i czasy przyjazdów komunikacji gminnej powinny zostać dostosowane 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 dla oczekujących pasażerów z minimalną ilością pięciu miejsc siedzących (10 poza centrum), oświetlenie, minimalna pojemność parkingów B&R i P&R K&R (2 miejsca) i statyczna informacja pasażerska.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

8.2.8 Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej

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

- ujednoczenia wyglądu, kolorystyki, oznakowania pojazdów realizujących usługi publicznego transportu zbiorowego w Gminie Przywidz;
- 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.

/* działania podejmowane powinny być dla nowych, lub nowo wdrażanych pojazdów, w miarę zidentyfikowanych potrzeb i możliwości

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 racjonalizowanej 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.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

9.1 System informacji statycznej

Na planowany system informacji składać się będą elementy umieszczone 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 podróżnych i rezerwacji biletów online wraz z płatnościami elektronicznymi oraz, w miarę możliwości, zintegrowanymi systemami biletowymi lub płatniczymi dla wszystkich rodzajów transportu będą ułatwiały podróżowanie z wykorzystaniem różnych środków transportu. Projektowany system informacji, funkcjonującego na stronie internetowej Organizatora i Operatora, może 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).

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

10 Innowacje

10.1.1 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 niezmotoryzowanymi rodzajami transportu. Zintegrowane bilety elektroniczne i karty chipowe mogą dostarczać organizatorom i operatorom transportu publicznego danych statystycznych umożliwiających 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. 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.

10.1.2 Przeciwdziałanie zagrożeniu brakiem komunikacji publicznej w najmniejszych miejscowościach

W przypadku najmniejszych jednostek osadniczych analiza potrzeb transportowych może wskazywać brak uzasadnienia dla regularnej komunikacji publicznej. Aby skutecznie przeciwdziałać wynikającemu stąd wykluczeniu społecznemu, Organizator, może rozważyć adaptację rozwiązań jak np. stosowany w krajach anglosaskich model dostępności cyklicznej – autobus/minibus do miasta (rano) i powrót po kilku godzinach raz w tygodniu, model dostępności na żądanie/telefon, oparty na istniejącym rozkładzie jazdy, gdzie realizacja kursów następuje po ich telefonicznym aktywowaniu przez potrzebujących mieszkańców lub w przypadku osób niepełnosprawnych uruchamianie komunikacji typu *door-to-door* (od drzwi do drzwi), gdzie osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i trudnym położeniu materialnym (system opieki społecznej) mogą z określoną częstotliwością (np. dwa razy w miesiącu) zamówić taki transport w celu dotarcia na zakupy, do lekarza, kościoła, odwiedzin znajomych, itp. [78].

Przedmiotem zainteresowania Gminy Przywidz, 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

⁷⁸ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika, Kraków 2015, str. 362

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

11 Weryfikacja i aktualizacja Planu

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 przewidywane jest 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.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

12 Spisy

12.1 Spis rysunków

Rys. 1	Schemat cyklu Deminga P-D-C-A.....	10
Rys. 2	Mapa transportowych węzłów integracyjnych w Obszarze Metropolitalnym	35
Rys. 3	Planowana sieć komunikacyjna dla Powiatu Gdańskiego.....	37
Rys. 4	Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat 1990 – 2012	43
Rys. 5	Położenie fizyczno-geograficzne	44
Rys. 6	Położenie Gminy Przywidz	45
Rys. 7	Obszary oddziaływania.....	46
Rys. 8	Jednostki osadnicze na terenie Gminy Przywidz.....	47
Rys. 9	Dynamika wzrostu ludności Gminy Przywidz na tle regionu i kraju.....	48
Rys. 10	Wykres zmian liczby mieszkańców Gminy Przywidz.....	48
Rys. 11	Obciążenie demograficzne i zmiany w strukturze grup wiekowych	49
Rys. 12	Struktura ludności w grupach wiekowych Gminy Przywidz w 2014 r.....	50
Rys. 13	Saldo migracji w Gminie Przywidz	50
Rys. 14	Zmiana liczby ludności w 2035 r.	51
Rys. 15	Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, województwie i powiecie	52
Rys. 16	Potencjalni kierowcy samochodów osobowych w 2002 roku.....	53
Rys. 17	Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Przywidz na tle powiatu i kraju	54
Rys. 18	Mapa bezrobocia w województwie pomorskim	54
Rys. 19	Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim.	56
Rys. 20	Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku	56
Rys. 21	Korytarze ekologiczne w województwie.....	58
Rys. 22	Korytarze ekologiczne wg koncepcji sieci ekologicznej województwa pomorskiego.....	59
Rys. 23	Lokalizacja form ochrony przyrody na terenie Gminy Przywidz – OChK.....	60
Rys. 24	Lokalizacja form ochrony przyrody na terenie Gminy Przywidz – Obszary Natura 2000	60
Rys. 25	Emisje pyłu PM10 z emitorów liniowych (drogi krajowe i wojewódzkie)	64
Rys. 26	Położenie Gminy Przywidz w Gdańskim Obszarze Metropolitalnym	67
Rys. 27	Infrastruktura dostępności transportowej i poprawiająca funkcjonowanie aglomeracji	68
Rys. 28	Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim	68
Rys. 29	Izochrony dostępności drogowej do Gdańska	68
Rys. 30	Dostępność komunikacyjna w Gminie Przywidz	70
Rys. 31	Sieć komunikacyjna w Gminie Przywidz	70
Rys. 32	Wycinek sieci komunikacyjnej PKS Gdańsk w obszarze objętym Planem	72

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

Rys. 33 Schemat linii użyteczności publicznej woj. Pomorskiego w analizowanym obszarze.....	75
Rys. 34 Planowana sieć komunikacyjna w powiecie gdańskim	77
Rys. 35 Perspektywa rozwoju sieci komunikacyjnej w powiecie gdańskim	77
Rys. 36 Rozkład udziału motywacji odbywania podróży	83
Rys. 37 Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego	84
Rys. 38 Podział zadań przewozowych Publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim 90	
Rys. 39 Ocena istotności postulatów przewozowych	91

12.2 Spis tabel

Tab. 1 Zestawienie pojęć i definicji używanych w opracowaniu	22
Tab. 2 Sołectwa w Gminie Przywidz	47
Tab. 3 Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Przywidz w 2015 roku 55	
Tab. 4 Wykaz pomników przyrody w Gminie Przywidz.....	63
Tab. 5 Przewozy pasażerskie realizowane na terenie Gminy Przywidz	73
Tab. 6 Linie komunikacyjne na terenie Gminy Przywidz	73
Tab. 7 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Przywidz	81
Tab. 8 Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego	82
Tab. 9 Udział procentowy motywacji i celi odbywania podróży	83
Tab. 10 Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach pieszych.....	85
Tab. 11 Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego	88

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Przywidz na lata 2016-2026

13 Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

