



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

Somonino 31.03.2016

1	Wstęp	4
1.1	Streszczenie dokumentu	4
1.2	Czym jest Plan Transportowy	5
1.2.1	Organizowanie publicznego transportu zbiorowego	5
1.2.2	Koncepcja zrównoważonego rozwoju	7
1.2.3	Plan Transportowy jako element procesu zarządzania	8
1.3	Metodologia tworzenia Planu	9
1.3.1	Podstawy prawne	9
1.3.2	Struktura Planu Transportowego	11
1.3.3	Okres planowania i ewaluacja Planu	12
1.4	Cel opracowania Planu Transportowego	13
1.5	Wizja transportu publicznego	14
1.6	Dokumenty źródłowe	14
1.6.1	Prawodawstwo Unii Europejskiej	15
1.6.2	Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym	16
1.6.3	Dokumenty Województwa Pomorskiego	17
1.6.4	Inne plany, strategie i opracowania	17
1.7	Definicje i określenia	18
1.8	Harmonizacja Planu Transportowego	20
1.8.1	Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce	20
1.8.2	Plany i strategie regionalne	27
1.8.3	Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	33
1.9	Ocena oddziaływania na środowisko	36
1.10	Konsultacje społeczne	37
2	Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	40
2.1	Przesłanki formalne i merytoryczne	40
2.1.1	Mobilność we współczesnym społeczeństwie	40
2.2	Charakterystyka obszaru objętego Planem	42
2.2.1	Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne	42
2.2.2	Demografia	45
2.2.3	Czynniki społeczne	49
2.2.4	Ochrona środowiska	54
2.3	Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej	62
2.3.2	Inne formy komunikacji	66
3	Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem	66
3.1	Charakterystyka istniejącej sieci	66
3.1.1	Transport kolejowy	66
3.1.2	Transport drogowy	68
3.2	Charakterystyka planowanej sieci	70
3.2.1	Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Województwa Pomorskiego	70
3.2.2	Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Powiatu Kartuskiego	72
3.2.3	Cele i środki polityki transportowej Gminy	76

3.2.4	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów	76
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	79
4.1.1	Struktura podróży.....	79
4.1.2	Motywacje podróży	81
4.2	Prognoza popytu	83
4.3	Prognoza podaży	83
5	Finansowanie usług przewozowych	84
5.1	Źródła i formy finansowania usług.....	84
5.2	Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych	86
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	86
6.1	Obecny podział zadań przewozowych	87
6.2	Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju	87
6.3	Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych	88
6.4	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi	89
7	Zasady organizacji rynku przewozów	90
7.1	Zadania Organizatora	90
7.2	Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego	93
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	95
8.1	Obecny standard usług	95
8.2	Pożądany standard usług, planowana oferta	96
8.2.1	Oferta przewozowa	96
8.2.2	Aspekt ochrony środowiska	97
8.2.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	97
8.2.4	Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	97
8.2.5	Polityka kształtowania systemu taryfowego	99
8.2.6	Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów	99
8.2.7	Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń	99
8.2.8	Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej	100
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej	100
9.1	System informacji statycznej	101
9.2	System informacji w mediach elektronicznych.....	101
9.3	Innowacje	102
10	Weryfikacja i aktualizacja Planu	102
11	Spisy	103
11.1	Spis rysunków	103
11.2	Spis tabel	104
12	Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	105

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 Somonino, 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 pożądany 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 Somonino 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.,

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 art. 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

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.

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.

Warunki te najlepiej zapewnia transport zbiorowy, który nie tylko bardziej odpowiada na

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

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, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

1.2.3 Plan Transportowy jako element procesu zarządzania

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

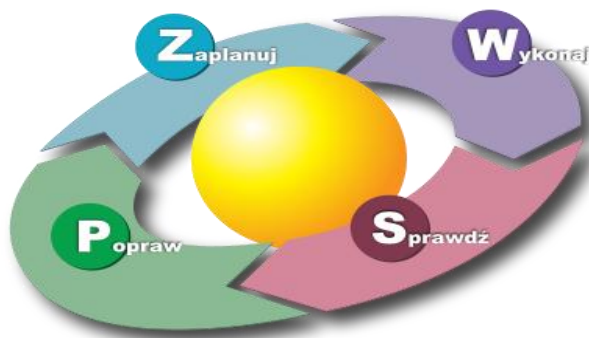
uwidacznia się wpisane w treść ustawy założenie, że definiuje ona klasyczny cykl Deminga P-D-C-A znany z teorii jakości i zarządzania, a nawiązujący do filozofii Kaizen, ustawicznego polepszania, poprawiania procesu zarządzania i produkcji na wszystkich jego szczeblach.

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

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;
- 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 ;

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

- 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;

- 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,
 - 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 Somonino, jest pierwszym dokumentem planistycznym w tym zakresie.

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 Somonino 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 Somonino, 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 Kartuski, Województwo Pomorskie oraz przewoźnicy komercyjne.

Opracowana i uchwalona w 2013 roku aktualizacja Strategii Rozwoju Gminy Somonino na lata 2012 – 2019^[16] w grupie 8 strategicznych celów generalnych w zakresie komunikacji przewiduje **(II) rewitalizację systemu komunikacji wewnętrznej gminy wraz z utrzymaniem dobrych połączeń drogowych i kolejowych z aglomeracją trójmiejską oraz resztą kraju**, poprzez działania obejmujące:

- Poprawę infrastruktury drogowej wewnątrz gminy;
- Podniesienie jakości usług komunikacyjnych;
- Realizację działań zmierzających do wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej;
- Realizację działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w gminie poprzez inwestycje w infrastrukturę drogową.

Jako podstawowy cel opracowania niniejszego Planu Transportowego przyjęto zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju, zapewniający ofertę przewozową dla mieszkańców Gminy oraz licznie odwiedzających ją turystów, tak aby transport ten mógł stać się rzeczywistą alternatywą dla transportu indywidualnego. Jakość systemu transportowego będzie decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego Planem Transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju zapewniało będzie 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 osiągany poprzez realizację celów szczegółowych:

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

¹⁶ Strategia Rozwoju Gminy Somonino na lata 2012-2019, zał. do Uchwały Rady Gminy Somonino nr XXI/163/13 z dnia 6 marca 2013 r. str. 104

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 ciągłe opóźnienia i przeciętną jakość świadczeń, jakie oferują niektóre usługi [17]. 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 Somonino jest organizacja, funkcjonowanie i rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów, mieszkańców Gminy i odwiedzających ją turystów, – 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 oraz służyć promocji naturalnych, przyrodniczych i kulturowych zasobów regionu.

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 Somonino 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.

¹⁷ Biała Księga Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010r. : czas wyborów, Bruksela, 12/09/2001-10-08 COM(2001) 370

1.6.1 Prawodawstwo Unii Europejskiej

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

1.6.2 Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym

- ☐ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. o Prawo przewozowe Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447,
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym Dz.U. 1990 Nr 16 poz. 95
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym Dz.U. 1998 Nr 91 poz. 578
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty Dz.U. 1991 Nr 95 poz. 425
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 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
- Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 11 września 2015 r.
- 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 dot. 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
- 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
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020
- 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 w Powiecie Kartuskim, załącznik do Uchwały Rady Powiatu Kartuskiego nr XI/112/2015, z dnia 22 grudnia 2015
- Strategia Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Kartuskiego 2006 – 2015, Kartuzy 2006
- Lokalna Strategia Rozwoju Obszaru Szwajcarii Kaszubskiej na lata 2009-2015, Lokalna Grupa Działania Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby, 2006
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Kartuskiego na lata 2015 – 2018 z perspektywą na lata 2019 – 2022, Starostwo Powiatowe w Kartuzach 2014

- Prognoza Oddziaływania na Środowisko Projektu Aktualizacji Strategii Gminy Somonino na lata 2012-2019, zał. do Uchwały Rady Gminy Somonino nr XXI/163/13 z dnia 6 marca 2013 r.
- Strategia Rozwoju Gminy Somonino na lata 2012-2019, zał. do Uchwały Rady Gminy Somonino nr XXI/163/13 z dnia 6 marca 2013 r.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Somonino, Uchwała nr XXXII/232/09 Rady Gminy Somonino z dnia 29 grudnia 2009 r.
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Somonino na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021, zał. do Uchwały Rady Gminy Somonino nr V/24/2015 z 18 marca 2015 r.
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, zał. do Uchwały Nr 41/2016 Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot z dnia 25 stycznia 2016 r. w sprawie przyjęcia i wdrożenia Programu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

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 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 obligatoryjne	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: rurociągowy i taśmowy
system transportu	szeroko pojęty proces przemieszczania osób, ładunków, informacji i energii, za pomocą niezbędnych kapitałów, środków i dróg
transport	zbiór wydzielonych pod względem technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym czynności, których celem jest przemieszczanie ładunków i osób
zintegrowany system taryfowo-biletowy	rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego
zintegrowany system transportu	uporządkowany i zespolony system transportu według określonych reguł np. w celu integracji transportu pasażerskiego w ramach różnych struktur transportu
zintegrowany węzeł przesiadkowy	miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych 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 [¹⁸];

W ramach ostatniego z wymienionych działań, Strategia przewiduje osiągnięcie celu „20/20/20” w zakresie klimatu i energii:

- zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w porównaniu do 1990 r.,
- zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii oraz
- zwiększenie efektywności energetycznej o 20% .

Osiągnięcie tak postawionych zadań w zakresie transportu, w tym transportu pasażerskiego, odnosi się przede wszystkim do zmniejszenia ilości emitowanych do atmosfery gazów cieplarnianych. Zaplanowane przez Komisję Europejską działania, które mają posłużyć do osiągnięcia tego celu zostały zebrane w Białej Księdze Transportu z 2011 r. [¹⁹]. 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** [²⁰] Gmina Somonino oraz Powiat Kartuski 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 wyzwała synergię działań.

¹⁸ Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2010, COM (2010) 2020.

¹⁹ 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

²⁰ Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030, Załącznik do uchwały nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (poz. 252) str. 80

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

Cel 3.2.3 Utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, odnoszący się do tworzenia sprzyjających warunków dla operatorów transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i żeglugi do budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych i przesiadkowych dla różnych form transportu (wykorzystujących nowoczesne rozwiązania technologiczne) dla organizatorów pasażerskiego transportu publicznego wyrażać się będzie preferowaniem stosowania modelu intermodalnego, wspieranego odpowiednimi rozwiązaniami administracyjnymi.

1.8.1.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie [²¹] 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 - wzmacnianie 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 [²²]). 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

²¹ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, obszary wiejskie, z dnia 13 lipca 2010 r.

²² Ibid. str. 90

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:

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 [²³]

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 to 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

²³ Ibid. str. 101

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** [²⁴] wskazać można na zgodność opracowania, z różnymi poziomami spełnienia postulatów, ze wszystkimi szczegółowymi celami w nim wymienianymi:

- 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.) [²⁵] jako cel strategiczny uznano koncepcję ewolucji w kierunku spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym.

Misję 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. [²⁶]

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;

²⁴ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005 str. 10

²⁵ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MTBiGM z 22 stycznia 2013 str. 8

²⁶ Ibid. str. 5

- wzmocnianie 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.

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,
 - 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 sieciom 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). Do nowych instrumentów koordynacji wydatkowania środków i realizacji przedsięwzięć rozwojowych w ramach Polityki Spójności UE w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego należą tzw. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) odnoszące się zgodnie z RPO WP 2014-2020 do terytorium 30 gmin Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, wskazanych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, do których należy także Gmina Somonino. Zgodność Planu Transportowego dla obszaru Gminy Somonino 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 należy cele operacyjne **3.1 - Sprawny system transportowy**, wyzwanie strategiczne **5 - Dostępność transportowa**, wybór strategiczny - **Transport zbiorowy**; dostępność peryferyjnych części regionu oraz kluczowych węzłów multimodalnych.

W efekcie tego działania oczekiwany jest:

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

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

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

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

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

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

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

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

- projektów z zakresu telematiki, poprawiających funkcjonowanie transportu publicznego na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach;
- oraz w taborze:
 - systemy sygnalizacji akustycznej,
 - systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzanej 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, Przodkowo, Przywidz, Sierakowice, Stężyce, Sulęcyno, Kartuszy, 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 [²⁷]. 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 [²⁸] jest rozwój turystyki rowerowej i budowy ścieżek rowerowych, w tym budowa Kaszubskiej Trasy Rowerowej.

²⁷ Lokalna Strategia Rozwoju Obszaru Szwajcarii Kaszubskiej na lata 2009-2015, Lokalna Grupa Działania Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby 2009

²⁸ Projekt Założeń Lokalnej Strategii Rozwoju Obszaru Szwajcarii Kaszubskiej na lata 2016-2022, Lokalna Grupa Działania Stowarzyszenie Turystyczne Kaszuby listopad 2015

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 Somonino [²⁹]. Opracowana na potrzeby Obszaru Metropolitalnego Strategia Transportu i Mobilności [³⁰] 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 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 sąsiednich i **Zadanie 1.1** - modernizacja linii kolejowych w OM, w tym linii nr 201: Nowa Wieś Wielka - Bydgoszcz – Kościerzyna – **Somonino** – Gdynia (Port).

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, elektrobusy, 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 dojazdowych do transportowych węzłów integracyjnych;

²⁹ Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Projekt, Gdańsk, 2015

³⁰ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r. Gdańsk 2015

- 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;
- 3.4 budowa transportowych węzłów integracyjnych – Lokalnym Węzłem Integracyjnym L24 uznano Somonino,
 - 3.4.1 wspieranie budowy/modernizacji wskazanych Przystanków Zintegrowanych istotnych dla podróży metropolitalnych, do których należy przystanek PZ-42 Sławki i leżące przy północnej granicy Gminy – Kiełpino Kartuskie (PZ-41)
 - 3.4.2 budowa sieci tras dojazdowych i ciągów pieszych do transportowych węzłów integracyjnych,
 - 3.4.3 wspieranie budowy/modernizacji przystanków zintegrowanych PZ istotnych dla podróży metropolitalnych;
- 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 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 prerogatywami w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku (Art. 12. pkt. 1 ust 3) [31].

Zaktualizowana Aneks do Programu Rozwoju Transportu dla Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014-2020 Karta Przedsięwzięcia z Pakietu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla OMT przewiduje dla Węzła Integracyjnego Somonino pakiet działań:

- generalny remont budynku z uwzględnieniem funkcji transportowych, społecznych (światlicowych), gastronomicznych;
- budowę/rozbudowę infrastruktury pieszo-rowerowej i drogowej, w tym utworzenie parkingu p&R na ok. 50 miejsc postojowych [32].

W Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kartuskiego [33] zagadnienia publicznego transportu zbiorowego, choć odnotowywane, nie zostały zaliczone do kluczowych problemów i celów strategicznych Powiatu. Ustalenie na wstępnym etapie kształtowania założeń Strategii korzystnej sytuacji ww. obszarze: *na poziom życia mieszkańców powiatu pozytywnie wpływa stosunkowo dobrze rozwinięty transport publiczny* [34] spowodowało relatywne obniżenie rangi problemu i postrzeganie zagadnień transportu i komunikacji głównie przez perspektywę infrastruktury.

- *stan rozwoju komunikacji danego obszaru stanowi obecnie jedno z podstawowych kryteriów determinujących jego rozwój.*
- *stan infrastruktury transportowej jest jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego danego regionu, jak również ważnym stymulatorem wzrostu ekonomicznego.*
- *brak sieci komunikacyjnej o właściwym standardzie stanowi w tej chwili najpoważniejszą barierę rozwojową danego obszaru, ograniczającą istniejące możliwości wykorzystania szans rozwoju gospodarki.*

³¹ Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.

³² Karta Przedsięwzięcia Wchodzącego w Skład Pakietu w Ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, Aneks, str. 33

³³ Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kartuskiego na lata 2006-2015, Kartuzy 2006

³⁴ Ibid. str. 14, 23, 35

W analizie SWOT poświęconej obszarowi problemowemu Gospodarka i Infrastruktura uwzględnione zostało zagadnienie Transport i Komunikacja, gdzie w części diagnozy omawiającej stan *jak jest dzisiaj*, odnotowany został brak transportu kolejowego, brak obwodnic Kartuz, Żukowa i Sierakowic, niedostateczny dostęp komunikacyjny do Trójmiasta, ale też dostateczna sieć połączeń autobusowych.

W obszarze oczekiwań, *jak powinno być*, wymieniono ogólnodostępne i tanie powiązania komunikacyjne do dużych ośrodków wzrostu, Trójmiasta i Słupska, oraz wewnątrz powiatu, realizowane liniami autobusowymi, szynobusami i koleją; transport bezpieczny i nieuciążliwy oraz dywersyfikację przewoźników. Wyniki analizy w przełożeniu na cele dotyczą głównie działań inwestycyjnych w infrastrukturze i rewitalizacji transportu kolejowego a w odniesieniu do transportu zbiorowego (1.3.5.) poprawy dostępności do środków transportu publicznego.

Strategia Rozwoju Gminy Somonino na lata 2012-2019

Wynikające z obranej w Strategii [35] misji Gminy: Gmina stosuje zasady zrównoważonego rozwoju, zapewniające swoim mieszkańcom bezpieczeństwo i stabilizację życia, cele strategiczne w zakresie komunikacji - rewitalizacja systemu komunikacji wewnętrznej Gminy wraz z utrzymaniem dobrych połączeń drogowych i kolejowych z aglomeracją trójmiejską oraz resztą kraju - dotyczą:

- poprawy infrastruktury drogowej wewnątrz Gminy;
- podniesienia jakości usług komunikacyjnych;
- realizacji działań zmierzających do wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej;
- realizacji działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w Gminie poprzez inwestycje w infrastrukturę drogową.

W układzie działań priorytetowych Samorządu wymienione zostały:

- Sprzyjanie ulepszeniu wewnętrznego systemu transportu autobusowego z powiązaniem do linii kolejowej i autobusowych linii przelotowych;
- Ulepszenie zintegrowanego z sąsiednimi gminami systemu transportu zbiorowego;
- Rozbudowa układu ścieżek rowerowych w Gminie i pomiędzy sąsiednimi gminami pozwalającymi na łatwy dojazd do centrów usługowych, szkół i obiektów turystycznych;
- Wspomaganie i współdziałanie z Powiatem i Urzędem marszałkowskim w sprawie modernizacji dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich wraz z ścieżkami rowerowymi i chodnikami.

Dokument w okresie planowania przewiduje realizację 20 zadań inwestycyjnych dotyczących systemu komunikacyjnego, głównie infrastrukturalnych, na kwotę 6 860 tys. zł

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Somonino –

uchwalone pod koniec 2009 roku, analizując kierunki rozwoju systemów komunikacji w zakresie infrastruktury transportu samochodowego (rozdz. 5.1) [36] odnosi się głównie do zagadnień inwestycyjnych i modernizacji podstawowego układu drogowego, w tym drogi krajowej nr 20, węzła i obejścia, w Egiertowie, drogi wojewódzkiej 224 oraz poprawy parametrów i klas pozostałych dróg.

Dla transportu kolejowego (rozdz. 5.2), w związku z niską liczbą pasażerów na linii 214 i zagrożeniem zawieszenia przewozów, postulowane są działania w celu jej utrzymania oraz wzmocnienia znaczenia linii 201 na odcinku Kościerzyna – Gdynia. Jako narzędzia dla realizacji powyższych celów poprzez wspólną politykę na wszystkich szczeblach – gminnych, powiatowych i wojewódzkich, wymieniane są:

- podniesienie atrakcyjności przewozów poprzez elastyczne kształtowanie rozkładów jazdy i taryfy biletowej (szczególnie dla przewozów sezonowych i weekendowych);
- wprowadzenie nowoczesnego taboru np. autobus szynowy;

³⁵ Strategia Rozwoju Gminy Somonino na lata 2012-2019

³⁶ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Somonino, str. 93

- wprowadzenie możliwości wygodnego przewożenia rowerów i doprowadzenie tras rowerowych do stacji i przystanków kolejowych;

Rozdziały 5.3. i 5.4 Studium poświęcone zostały na zagadnieniom komunikacji rowerowej i pieszej – odnosząc się do budowy ścieżek rowerowych i ciągów pieszych oraz usług towarzyszących – wypożyczalnie sprzętu, gastronomia, noclegi i umożliwienie wygodnego transportu roweru pociągiem czy też autobusem.

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, o ile jest utworzony, 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 dokumenty wyższego szczebla, z których ostatni – powiatu Kartuskiego uchwalony został w dniu 22 grudnia 2015.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym [³⁷]
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego [³⁸]
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Powiecie Kartuskim [³⁹]

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.

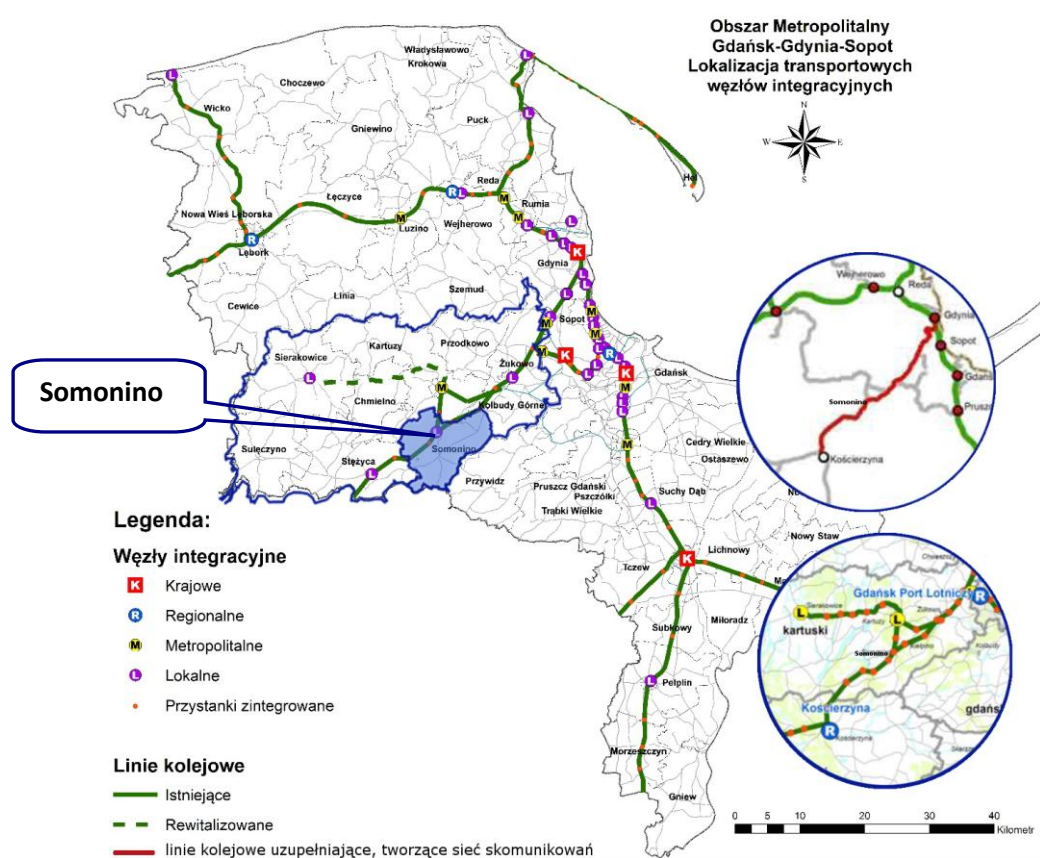
Dalsza część planu przedstawia zasady finansowania usług przewozowych, organizacji rynku i potencjalne kierunki rozwoju oraz standardy i wymagania świadczonych usług kolejowych. Analizowany Planu nie obejmuje w sposób bezpośredni obszaru Gminy Somonino, określając jedynie, że lokalna linia

³⁷ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, Rozporządzenie MTBiGM z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

³⁸ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego, uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, Uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dn. 24.02.2014 r.

³⁹ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Powiecie Kartuskim, załącznik do Uchwały nr XI/1112/2015 Rady Powiatu Kartuskiego z dnia 22 grudnia 2015 r.

kolejowa nr 201 nie została w nim uwzględniona jako połączenie użyteczności publicznej dla którego właściwym organizatorem byłby zgodnie z Art. 7. pkt.1 ust 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Jednocześnie, omawiana linia na odcinku Kościerzyna – Gdynia została zaliczona do **uzupełniających linii kolejowych tworzących sieć skomunikowań**, która z racji nadrzędnej roli Planu Krajowego obliguje do jej obsługi organizatora niższego szczebla samorządowego i powinna zostać uwzględniona w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego. Położona w odległości 41,9 km od stacji Somonino, Gdynia stanowi jeden z kluczowych węzłów dla sieci komunikacji kolejowej kraju - „punkt handlowy, który może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego”, zaś odległa o 25,5 km stacja Kościerzyna uznana została w dokumencie jako „inna istotna stacja i posterunek ruchu” i połączona z ogólnokrajową siecią transportu kolejowego „uzupełniającą linią kolejową tworzącą sieć skomunikowań”.



Rys. 2 Mapa transportowych węzłów integracyjnych w Obszarze Metropolitalnym

/Źródło: opracowanie wł. na bazie: Strategia Transportu i Mobilności OM, Plan Transportowy Województwa Pomorskiego i Krajowego Planu Transportowego

Załączona grafika dla Metropolii Gdańsk, Gdynia, Sopot przedstawia dodatkowo lokalizację pozostałych węzłów integracyjnych – wojewódzkich i metropolitalnych, wśród których odnotować należy Krajowy Węzeł – Międzynarodowy Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku i leżący w odległości 7 km Lokalny Węzeł Metropolitalny Kartuski (M-9). Rysunek uzupełniony został o wycinki z Planu Transportowego Województwa Pomorskiego, Krajowego Planu Transportowego na których uwzględnione zostały Przystanki Zintegrowane na liniach kolejowych nr 201 i 214 oraz uzupełniająca linia kolejowa Gdynia - Kościerzyna.

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 [⁴⁰] zgodnie z zapisami którego, rozwój podstawowej infrastruktury transportowej województwa powinien koncentrować się w europejskich i regionalnych korytarzach transportowych, do których należy Korytarz Pojezierny (Trójmiasto – Kartuzy – Kościerzyna – Bytów – Miastko) oparty o drogę krajową DK20 i linię kolejową nr 201, północny fragment międzywojennej magistrali węglowej, łączącej Śląsk z portem w Gdyni. 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, których lokalizacje przedstawiała zaprezentowana uprzednio grafika. 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.

W Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Powiecie Kartuskim

uwzględnione zostały założenia wynikające z wcześniej przywołanych dokumentów krajowych i wojewódzkich. Do kompetencji Starosty Kartuskiego należy organizacja przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej, czyli takich, których cały przebieg zamyka się w granicach powiatu, łącząc obszary co najmniej dwóch gmin.

Na etapie projektowania Planu przyjęto podstawowe założenie, że głównym zadaniem przewidywanej do uruchomienia powiatowej sieci komunikacyjnej będzie zapewnienie skomunikowania wszystkich siedzib gmin w obszarze powiatu kartuskiego z siedzibą powiatu – miastem Kartuzy oraz dodatkowo, przy tej okazji, zapewnienie komunikacji dla miejscowości rozlokowanych wzdłuż projektowanych tras. Uwzględniając zapisy Wojewódzkiego Planu Transportowego, że w ramach publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego w pierwszej kolejności zostaną utrzymane i dalej rozwijane przewozy kolejowe, dla utworzenia brakujących połączeń warunkujących swobodny przepływ ludności wewnątrz powiatu kartuskiego oraz na jego zewnątrz, za niezbędne uznano, uruchomienie linii dojazdowych, głównie autobusowych, do węzłów intermodalnych, integrujących różne formy transportu z koleją w Kartuzach, Żukowie i dla północno-wschodniej części regionu – w Rębiechowie. Jednocześnie w aspekcie przewozów na terenie Gmin, uchwalony przez Radę Powiatu Kartuskiego dokument w rozdziale 5.2.1 e : Zasady planowania sieci autobusowej [⁴¹] stanowi, że ani wojewódzki ani też powiatowy plan transportowy nie mają na celu zapewnienia komunikacji dla całej sieci osadniczej poszczególnych gmin, z czym muszą poradzić sobie samodzielnie zainteresowani Wójtowie i Burmistrzowie. [str 128 i 130].

⁴⁰ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

⁴¹ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Powiecie Kartuskim, załącznik do Uchwały nr XI/1112/2015 Rady Powiatu Kartuskiego z dnia 22 grudnia 2015 r. str. 128 i 130

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 [⁴²] określiła dokumenty wymagające przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zgodnie z Art. 46. takiej oceny wymagają:

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

Nie ulega wątpliwości, że funkcjonowanie transportu zbiorowego wywołuje negatywny wpływ na środowisko. Ruch pojazdów transportu zbiorowego (szczególnie w komunikacji szynowej) powoduje zjawisko hałasu i wibracji a 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. Odnotowane na wcześniejszych etapach opracowania, plany inwestycyjne stanowią elementy dokumentów jednostek nadrzędnych – wojewódzkich, powiatowych, Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, lub objęte zostały odrębnymi opracowaniami środowiskowymi, jak Strategia Rozwoju Gminy, i nie wchodzą w zakres przedmiotowy niniejszego Planu.

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**.

⁴² Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

1.10 Konsultacje społeczne

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

- Informację o opracowywanym 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**, dostarczając 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 błędu przy podejmowaniu ważnej z punktu widzenia życia społeczności lokalnej decyzji; mogą też zapobiegać konfliktom, które wybuchłyby tak czy inaczej, gdyby nie podjęto wcześniej społecznego dialogu [⁴³].

Wobec braku ustawy bezpośrednio regulującej zasady prowadzenia konsultacji społecznych (luka powstała po uchyleniu 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);

⁴³ Przeprowadzanie konsultacji społecznych w samorządzie, Instytut Rozwoju Regionalnego, Szczecin 2011 Str. 12

- 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 [⁴⁴].

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 [⁴⁵].

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

⁴⁴ Ibid. str. 15

⁴⁵ 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

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

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 Somonino, zawiera analizę zidentyfikowanych faktorów, kierunków i istotności ich oddziaływania. Podejmowane 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.

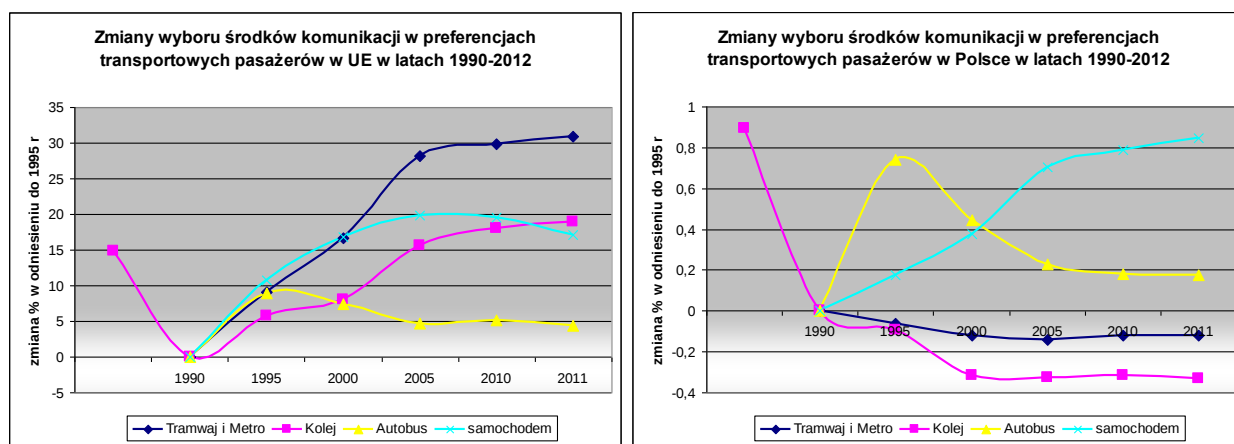
2.1.1 Mobilność we współczesnym społeczeństwie

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 poszerzanie stanowią jeden z

głównych priorytetów prowadzonej polityki transportowej Unii Europejskiej [⁴⁶][⁴⁷]. Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

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

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. 3 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 [⁴⁸]. 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 % [⁴⁹].

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 osobowego 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.

⁴⁶ Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, KOM(2011) 144, 2011

⁴⁷ Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela; 25.9.2007

⁴⁸ Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji, T. Komornicki IGIPZ PAN Warszawa, 2011

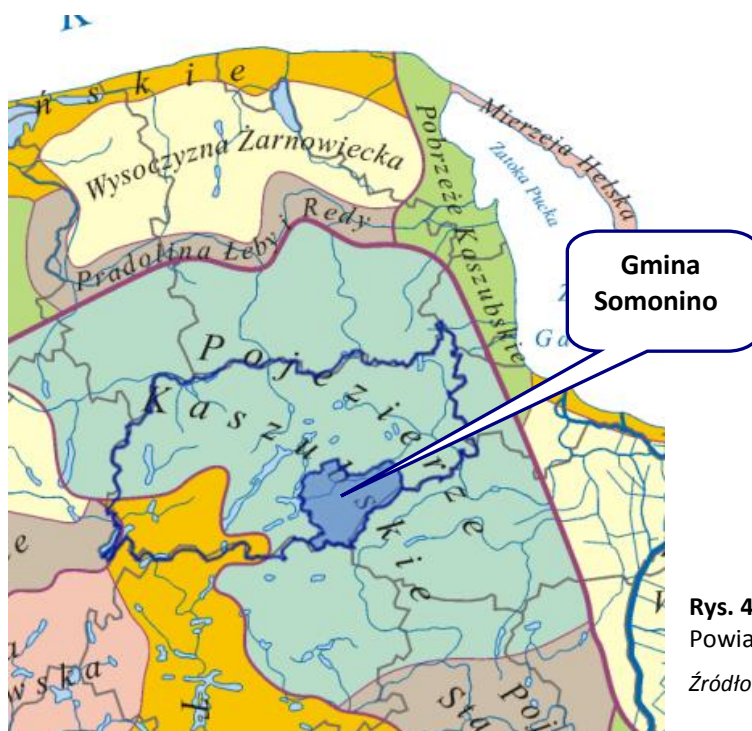
⁴⁹ Biała Księga Mobilności, Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Kongres Transportu Publicznego Bydgoszcz 2014

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 Somonino 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. 4 Położenie fizyczno-geograficzne Powiatu Kartuskiego i Gminy Somonino

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.wikipedia.pl

W podziale na mezoregiony, obszar Gminy Somonino, położony nad rzeką Radunią u stóp wzniesień Szymbarskich, 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 plejstoceńskich pokrywających go osadów czwartorzędowymi pochodzenia lodowcowego, o zróżnicowanych piętrach strukturalnych.

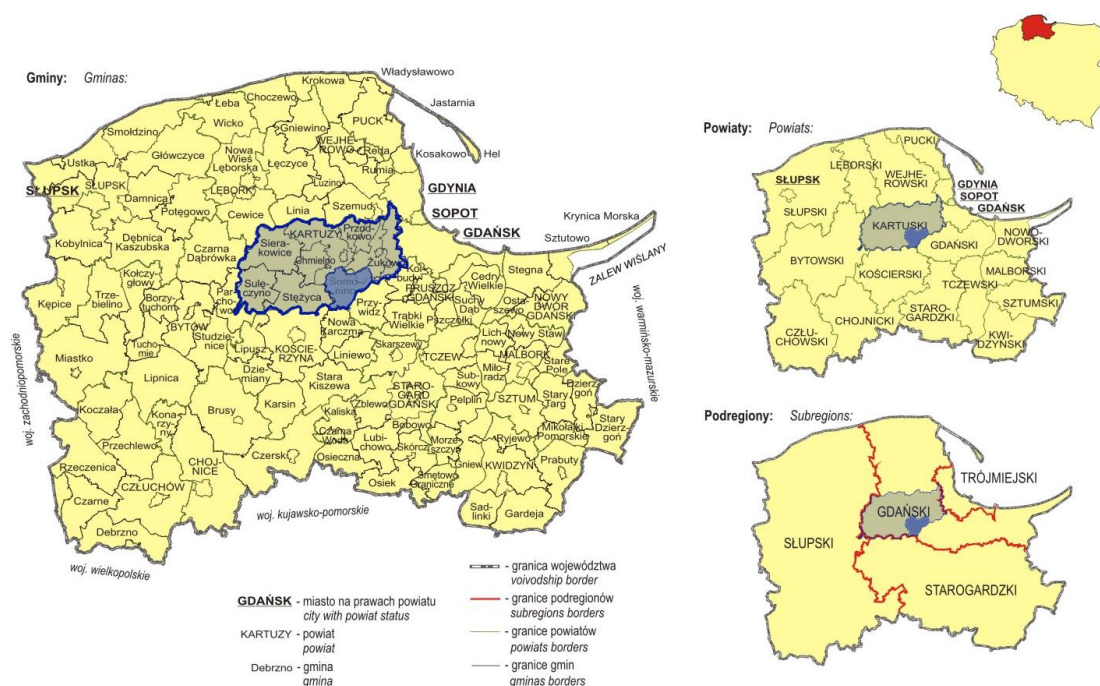
W Gminie Somonino występują charakterystyczne dla rzeźby młodoglacjalnej, cechy krajobrazu z dużą liczbą jezior rynnowych, morenowych i oczek wytopiskowych oraz urozmaiconym ukształtowaniem rzeźby terenu z wyniesieniami moren czołowych, garbami i pagórkami moreny dennej i pozostawionymi głazami narzutowymi. Dominują trzy główne typy środowiska przyrodniczego – wysoczyzny morenowej falistej i pagórkowatej, równin sandrowych i wysoczyzny morenowej wałów moren spiętrzonych. Najwyższy punkt terenu w Gminie (296,2 m n.p.m.) leży okolicach wsi Kaplica a pobliski szczyt Wieżyca, już poza granicami Gminy, o wysokości 328,7 m n.p.m. jest najwyższym naturalnym punktem całego Niżu Polskiego. Najniżej położone są tereny w dolinie rzeki Raduni osiągnęły wysokość około 157 m n.p.m.

Administracyjnie, Gmina Somonino położona jest w północnej części kraju, w centralnej części Województwa Pomorskiego, przy południowo-wschodniej granicy Powiatu Kartuskiego i jest 6 co do wielkości gminą Powiatu.

Łączna powierzchnia geodezyjna Gminy wynosi 11 211 ha co stanowi 10% powierzchni Powiatu Kartuskiego oraz 0,61% powierzchni Województwa Pomorskiego. Gmina Somonino jest gminą wiejską, z siedzibą w miejscowości Somonino, największą pod względem liczby ludności miejscowością Gminy. Około 53% powierzchni Gminy stanowią użytki rolne zaś lasy i grunty leśne 38%.

Gmina Somonino sąsiaduje z 6 gminami Powiatu Kartuskiego, Gdańskiego i Kościerskiego:

- z Gminą Kartuszy od północy,
- z Gminą Żukowo od północno-wschodu,
- z Gminą Przywidz, Powiat Gdański, od południowego wschodu,
- z Gminą Nowa Karczma i Gminą Wiejską Kościerzyna, obie należące do Powiatu Kościerskiego, od południa,
- z Gminą Stężyca od zachodu.



Rys. 5 Położenie Gminy Somonino na tle powiatu i województwa

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

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

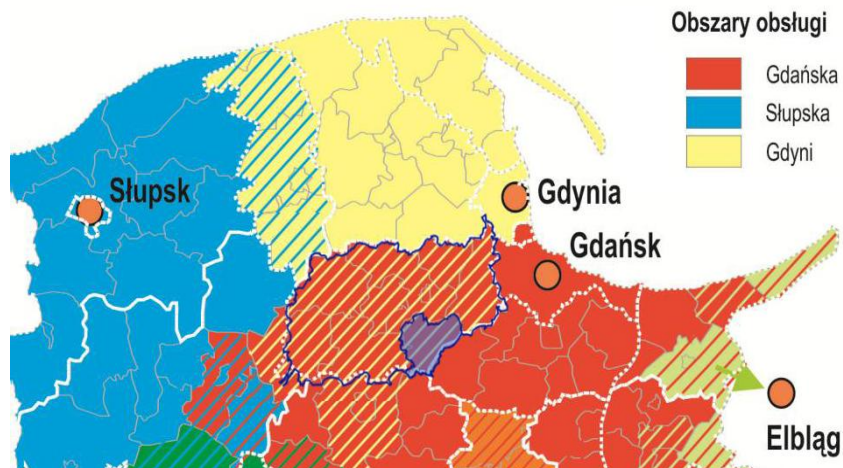
- | | |
|--|---------------------------|
| regionu północnego | 1. 6 |
| województwa pomorskiego | 2. 6.22 |
| podregionu gdańskiego | 3. 6.22.40 |
| powiatu kartuskiego | 4. 6.22.40.05 |
| nadany Gminie identyfikator terytorialny 5 poziomu NTS to: | 5. 6.22.40.05.05.2 |

Gmina Somonino położona w sąsiedztwie aglomeracji trójmiejskiej jest z nią dobrze skomunikowana poprzez drogę krajową nr 20, drogę wojewódzką nr 224 oraz linię kolejową 201 Kościerzyna – Gdynia. Odległość drogowa do głównych ośrodków miejskich, stanowiących najbliższe centra obsługowe (według tras dróg wojewódzkich) wynosi:

- od Kartuz, siedziby władz Powiatu Kartuskiego - 6 km,

- od Gdańska, siedziby Województwa Pomorskiego - 40 km,
- od Gdyni, drugiego ośrodka aglomeracji Trójmiejskiej - 45 km,
- od Kościerzyny, dużego, ponadregionalnego ośrodka obsługi - 27 km.

Rys. 6 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



Na obszar Gminy składa się 16 obrębów geodezyjnych, odpowiadających administracyjnie 16 sołectwom, z których największą liczbę ludności mają – Somonino (28% ludności Gminy) oraz Goręczyno (14%), a w dalszej kolejności powyżej 500 mieszkańców mają miejscowości: Borcz, Egiertowo, Hopowo, Ostrzyce, Rąty i Sławki.



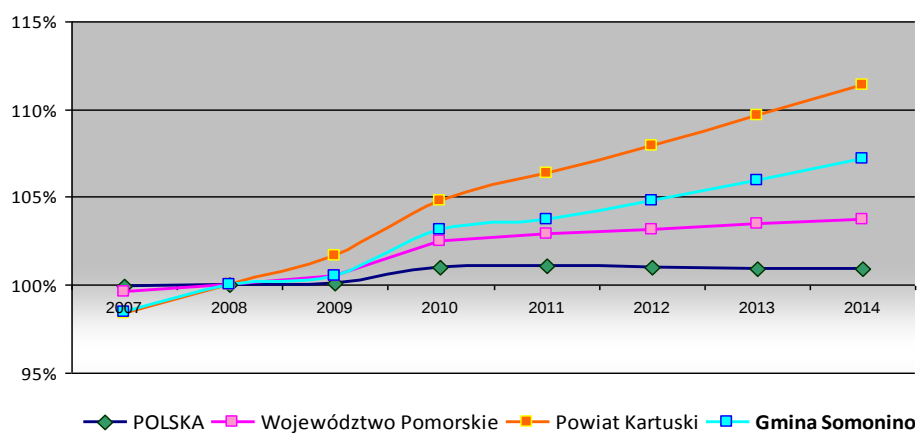
Rys. 7 Jednostki osadnicze na terenie Gminy Somonino
/Źródło: Starostwo Powiatowe w Kartuzach, Wydział Geodezji, geodezja.kartuskipowiat.pl

L.p.	Sołectwo	powierzchnia [ha]
1	Borcz	2071
2	Egiertowo	435
3	Goręczyno	1091
4	Hopowo	846
5	Kamela	992
6	Kaplica	595
7	Ostrzyce	462
8	Piotrowo	331
9	Połączyno	676
10	Ramleje	386
11	Rąty	622
12	Rybaki	401
13	Sławki	440
14	Somonino	566
15	Starkowa Huta	584
16	Wyczechowo	680

Tab. 2 Sołectwa w Gminie Somonino
/Źródło: Starostwo Powiatowe w Kartuzach, Wydział Geodezji, geodezja.kartuskipowiat.pl

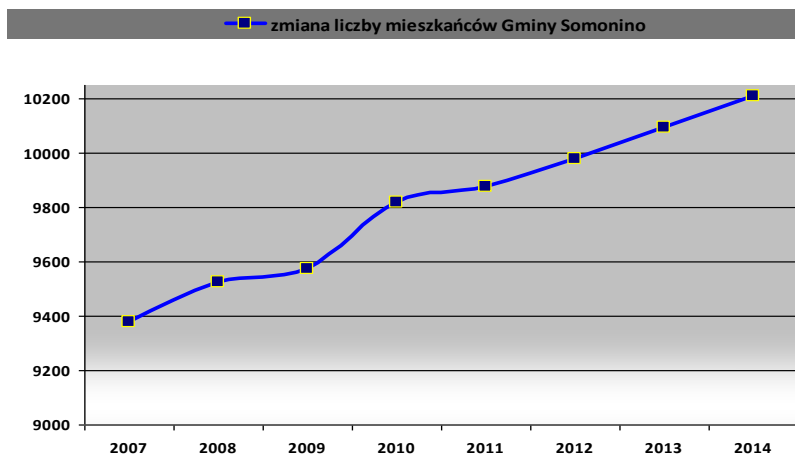
2.2.2 Demografia

Gmina Somonino, według danych GUS na 31.12.2014 r. zamieszkiwana była przez 10 210 osób. Wśród mieszkańców Gminy nieznacznie przeważali mężczyźni, 5 214 osób - 51,0%, kobiety stanowiły 48,9% populacji - 4 996 osób. Gęstość zaludnienia na terenie Gminy wynosiła 91,1 osoby na km² co stanowi blisko dwukrotność średniej gęstości zaludnienia dla gmin wiejskich województwa pomorskiego (49 osób na km²). Jednocześnie gęstość zaludnienia jest o 19% niższa od średniej dla całego powiatu, wynoszącej 113 osób na km²; odpowiednio - 126 osób dla województwa pomorskiego. Na prezentowanym poniżej wykresie symptomatycznym jest, że Gmina Somonino, podobnie jak i cały Powiat Kartuski, charakteryzują się wysoką dynamiką wzrostu ludności powyżej średniej wojewódzkiej i krajowej. W sytuacji obserwowanego niewielkiego dodatniego przyrostu naturalnego, jedną z przyczyn obserwowanego zjawiska mogą być zjawiska migracyjne, zwłaszcza napływ ludności z Aglomeracji Trójmiejskiej, traktującej pobliskie Gminy jako atrakcyjne tereny pod zabudowę jednorodzinną.



Rys. 8 Dynamika wzrostu ludności Gminy Somonino na tle regionu i kraju
/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

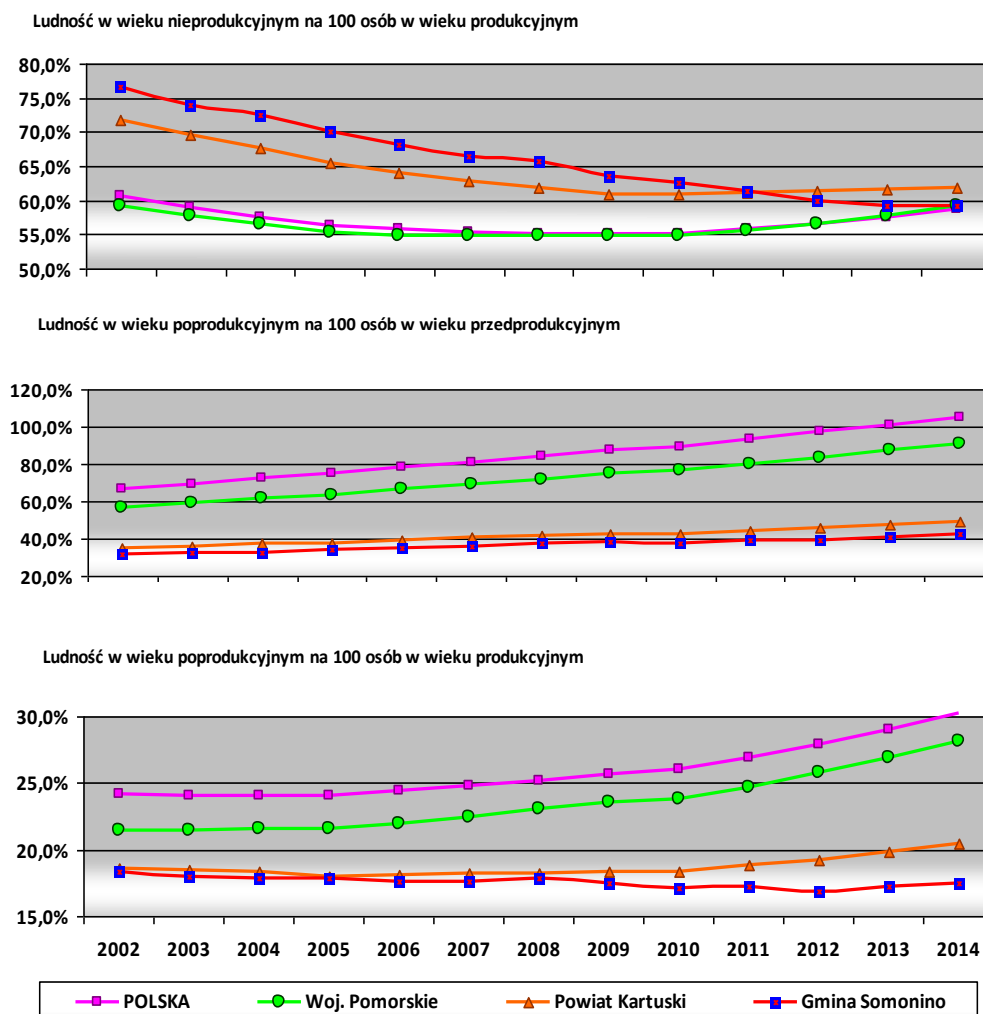
Rys. 9 Zmiana liczby mieszkańców Gminy Somonino w latach 2007-2014
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS



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

Kartuskiej wartość ta ma wzrastać niezachwianie w prognozowanym okresie, osiągając końcowy wzrost o 42,8 % ^[50] przy statystycznie najmłodszej w skali województwa ludności, z średnią wieku 42,6 lat.



Rys. 10 Wskaźniki obciążenia demograficznego w Gminie Somonino

/Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zachodzące zmiany w poszczególnych grupach wiekowych, wyrażone w syntetyczny sposób przez zmiany wskaźników obciążenia demograficznego przedstawione zostały na infografikach, porównujących sytuację demograficzną Gminy Somonino na tle powiatu, województwa i kraju. Struktura wieku mieszkańców Gminy wskazuje na relatywnie młodą strukturę wiekową, charakteryzującą się wyższym udziałem mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (2669 osób, 26% populacji) i odpowiednio niższym udziałem osób w wieku poprodukcyjnym (1124 osoby – 11%). W zaprezentowanym na wykresach interwale czasowym, dominujące zmiany zachodziły w malejącym udziale osób w wieku nieprodukcyjnym w stosunku do grupy w wieku produkcyjnym. Pomimo obserwowanego spadku, niewątpliwie pozytywnego z ekonomicznego punktu widzenia, należy uwzględnić także „bezwładność” zachodzących procesów. 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

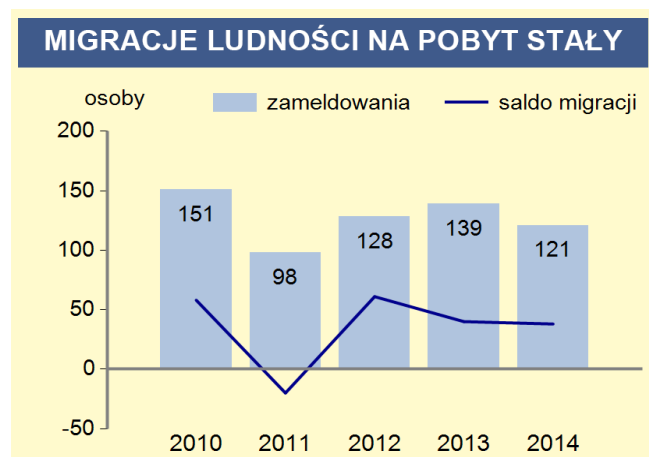
⁵⁰ GUS, Prognoza demograficzna ludności na lata 2014-2050 według powiatów w województwie pomorskim

przesunięcie osób w wieku średnim do grupy w wieku emerytalnym. To sprawia, że wskaźnik obciążenia demograficznego wyraźnie maleje. Jednak bezwładność tych procesów, przy niezmiennie a nawet malejącej liczbie grupy osób do 18 roku życia i przesuwaniu kolejnych roczników do grupy w wieku poprodukcyjnym, spowoduje ponowny wzrost tego 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.

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 ^[51], 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. 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, kierunku i wielkości 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.

Rys. 11 Saldo migracji w Gminie Somonino
/Źródło: Vademecum Samorządowca 2015, GUS



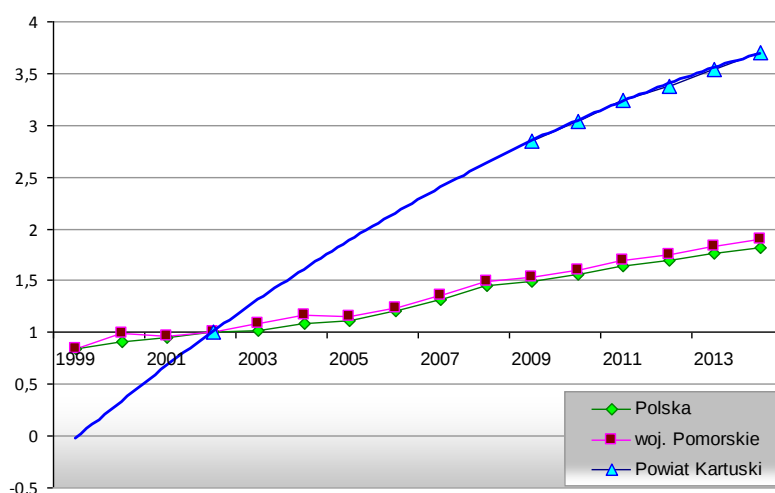
Jednym z mechanizmów wpływających na tendencje migracyjne w Gminie Somonino jest zjawisko suburbanizacji i osiedlania się na terenie Gminy mieszkańców Trójmiasta. Zjawisko, określane mianem rozlewania się terenów zurbanizowanych (urban sprawl) przyczynia się do zmniejszania się gęstości zaludnienia w obszarach śródmiejskich i migracji osób osiągających wyższy poziom 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.

⁵¹ Trendy rozwoju oraz ocena jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim, Gdańsk 2010

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 [52]

W raporcie GUS z 2012 roku [53] 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. 12 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i Powiecie Kartuskim
/Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS

W Powiecie Kartuskim według Banku Danych Lokalnych GUS w 2014 roku zarejestrowanych było 100,3 tys. pojazdów, w tym 73,6 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji osiągnął 579 samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców i wzrósł w porównaniu z 2009 rokiem o 18% (488 samochodów na tysiąc mieszkańców). Wartość wskaźnika przewyższa analogiczne wyniki województwa pomorskiego i średnią krajową - odpowiednio 520 i 519 samochodów na tysiąc mieszkańców. Utrzymanie obecnego trendu do końca okresu planowania w ramach niniejszego opracowania, roku 2026, wskazywałoby na prognozę rzędu 806 pojazdów osobowych na tysiąc mieszkańców, która powinna zostać istotnie skorygowana wraz ze zbliżaniem się do granicy nasycenia, gdy 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[54], 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 (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).

⁵² Przemiany mobilności codziennej Polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011

⁵³ Transport wyniki działalności za 2012, GUS, Warszawa 2013

⁵⁴ Ibid. str. 57

2.2.3 Czynniki społeczne

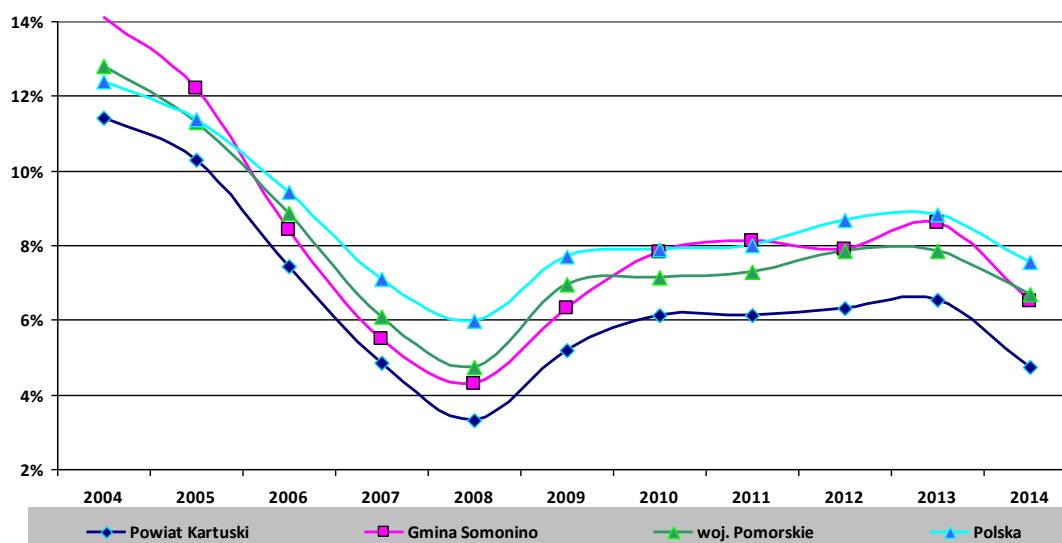
Ocenianie poniżej czynniki społeczne odnoszą się do ustalenia i oceny potencjalnych potrzeb transportowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, poprzez identyfikację i ocenę występujących generatorów ruchu, czyli miejsc lub obszarów, których istnienie wiąże się z koniecznością przemieszczania 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.

2.2.3.1 Poziom bezrobocia

Z uwagi na bliskość trójmiejskiego rynku pracy, problem bezrobocia dotyka w mniejszym stopniu rejon Powiatu Kartuskiego stosunku do innych powiatów województwa pomorskiego. Stopa bezrobocia na koniec 2015 roku wynosząca 5,6% lokuje Powiat na pierwszym miejscu po trzech gminach miejskich tworzących Metropole Trójmiejską. Podobny wynik 6,4% odnotowuje jedynie Powiat Gdański.

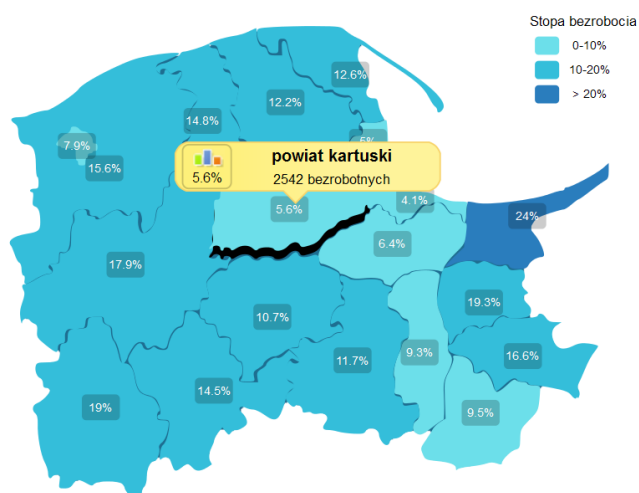


Rys. 13 Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Somonino na tle powiatu i kraju

/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Widoczny na wykresie 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 dekonunktury w gospodarce. Na przestrzeni lat 2008 (minimum) – 2013 (wartość maksymalna) w Gminie Somonino liczba bezrobotnych wzrosła o z 245 do 546 osób (223%). Niekorzystna sytuacja recesji niewątpliwie spowolniła tempo rozwoju regionu, którego stopniową poprawę daje się obecnie zaobserwować. Stopa bezrobocia w Powiecie Kartuskim na koniec 2015 roku osiągnęła poziom **5,6%** (Stan na 31.12.2015). Odnotowywany w 2015 roku spadek bezrobocia doprowadził do osiągnięcia na koniec tego okresu poziomu zbliżonego do najlepszych wyników 2008 roku co oznacza dla Gminy Somonino spadek o 59,95% w ciągu ostatnich 12 miesięcy, a w wartościach bezwzględnych, 247 osób pozostających bez pracy [⁵⁵] wobec 412 jeszcze na początku roku.

Mapa bezrobocia w województwie pomorskim



Rys. 14 Aktualna mapa bezrobocia w województwie pomorskim

/ Źródło :Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku
www.wup.gdansk.pl, 202.02.2016

2.2.3.2 Infrastruktura oświatowo-edukacyjna

Do najważniejszych zadań samorządów lokalnych należy dbanie o rozwój edukacji publicznej. W skład infrastruktury oświatowo-edukacyjnej w Gminie Somonino wchodzi:

➤ przedszkola:

- Gminne Przedszkole w Goręczynie, Goręczyno, Kasztelańska 46,
- Niepubliczne Przedszkole „Chatka Puchatka” w Somoninie, Somonino, Os. Nad Radunią 4a,
- Niepubliczny Punkt Przedszkolny Junior w Hopowie, Hopowo 10b,
- Oddziały przedszkolne przy Szkołach Podstawowych w
 - Borczu,
 - Egiertowie,
 - Goręczynie i,
 - Somoninie;

⁵⁵ Analiza Rynku Pracy Powiatu Kartuskiego w roku 2015, Powiatowy Urząd Pracy w Kartuzach, luty 2016, str. 7

➤ szkolnictwo podstawowe:

- Szkoła Podstawowa im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Borczu, Borcz 70A, Hopowo,
- Szkoła Podstawowa w Egiertowie, Egiertowo 1, Hopowo,
- Szkoła Podstawowa im. Ziemi Kaszubskiej w Goręczynie, w ramach Zespołu Szkół w Goręczynie, Goręczyno, Szkolna 7,
- Szkoła Podstawowa im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Somoninie, w ramach Zespołu Szkół w Somoninie, Somonino, Osiedlowa 17;

➤ szkolnictwo gimnazjalne:

- Gimnazjum Publiczne im. Ziemi Kaszubskiej w Goręczynie, w ramach Zespołu Szkół w Goręczynie, Goręczyno, Szkolna 7,
- Gimnazjum Publiczne im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Somoninie, w ramach Zespołu Szkół w Somoninie, Somonino, Osiedlowa 17;

➤ szkolnictwo ponadgimnazjalne:

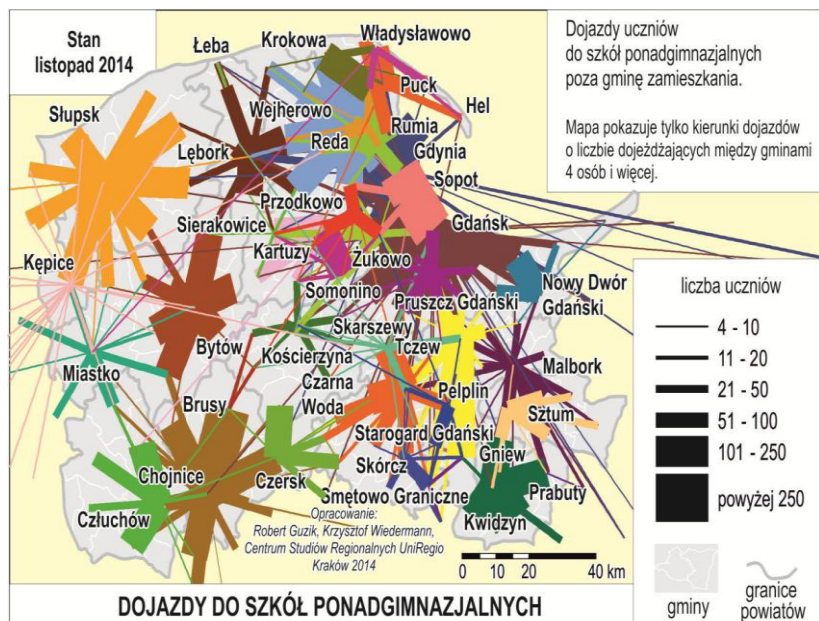
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Józefa Wybickiego w Somoninie, Somonino, Wolności 39 obejmujący:
Liceum Ogólnokształcące,
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Somoninie,
Szkołę Policealną dla Dorosłych w Somoninie,
Technikum w Somoninie,
Zasadniczą Szkołę Zawodową w Somoninie.

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

Szkolnictwo ponadgimnazjalne				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
5	29	13	21/14	378
Gimnazja dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
2	25	15	82/16 (*)	377
Szkoły podstawowe dla dzieci i młodzieży wraz z oddziałami przedszkolnymi				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
4	20	54	115/24	1085
Placówki wychowania przedszkolnego				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
3	18,7	3	5	56

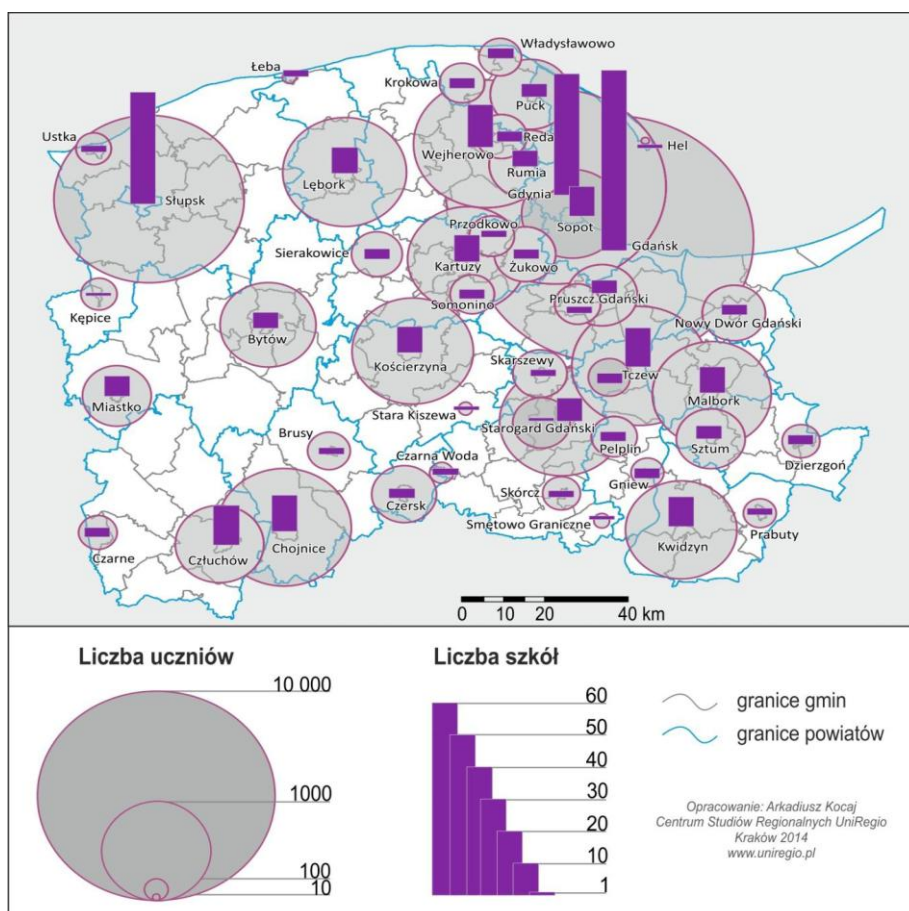
(*) obejmuje zatrudnienie w Zespołach Szkół

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



Rys. 15 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku
/ Źródło: Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, str 376

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



Rys.16 Rozmieszczenie 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. 273

2.2.3.3 Gospodarka, kultura i turystyka

Główną gałęzią gospodarki Gminy Somonino jest turystyka. Rozwojowi turystyki sprzyjają dogodne połączenia drogowe i kolejowe z Aglomeracją Trójmiejską oraz doskonałe warunki przyrodnicze, lasy i liczne jeziora - Połęczyńskie, Rąty, Trzebno. Jezioro Ostrzyckie i leżąca przy nim wieś Ostrzyce, pełni rolę głównego ośrodka wypoczynkowego. W Gminie Somonino istnieje 7 ośrodków pobytowych, 19 kwater agroturystycznych - wypoczynkowych oraz prywatne kwatery wynajmowane podczas sezonu turystom. Łączna liczba miejsc noclegowych wynosi 1 051 miejsc (322 w pensjonatach, 347 w kwaterach agroturystycznych 62 w kwaterach prywatnych oraz 320 na polach namiotowych). Wszystkie ośrodki dysponują całodziennym wyżywieniem oraz oferują szeroki wachlarz usług w zakresie wypoczynku [⁵⁶]. Rolnictwo na terenie Gminy obejmuje 770 gospodarstw rolnych o średniej powierzchni 9.5 ha, uprawiających głównie zboża, rośliny okopowe i pastewne.

W rejestrze REGON z łącznej liczby 772 zarejestrowanych na terytorium Gminy podmiotów, 772 to podmioty prywatne, 28 należy sfery publicznej, z czego 23 to państwowe i samorządowe jednostki budżetowe. Lokalna przedsiębiorczość w większości dotyczy mikro i małych przedsiębiorstw: 634 firmy to osoby prowadzące działalność gospodarczą, 38 funkcjonuje w formie spółek handlowych, w tym 8 z udziałem kapitału zagranicznego, a 29 to spółdzielnie, stowarzyszenia, fundacje i inne organizacje społeczne. Do głównych branż gospodarki Gminy w układzie PKD należą – budownictwo (sekcja F, 36,7%) – handel (hurtowy i detaliczny, sekcja G, 17%) oraz przetwórstwo przemysłowe (sekcja C, 11,5%). 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 tej wskazać można firmy:

- Artstal PPHU, Somonino,
- Brands Polska Sp. z o.o., Somonino,
- Help-Rol J.S. Puzdrowscy, Somonino,
- Polskie Pierze i Puch Sp. z o.o., Borcz,
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe „Izobud”, Somonino,
- Radbur Sp. z o.o., Somonino,
- Vector-Food Krzysztof Kaniuk i Marlena Kaniuk, Somonino, Wyczechowo.

Do znaczących pracodawców w Gminie zaliczyć należy też 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 Somonino, gdzie mieszą się między innymi:

- Urząd Gminy Somonino,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej wraz z
- Centrum Integracji Społecznej w Ostrzycach,
- Gminny Ośrodek Kultury
- Punkty Informacji Turystycznej w Somoninie, Ostrzycach i Goręczynie,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Somoninie z filią w Goręczynie,
- Urząd Poczty Polskiej,
- Placówka Banku,
- Posterunek Policji,
- Placówka Ochotniczej Straży Pożarnej Somoninie oraz w Hopowie, Goręczynie, Egiertowie, Kaplicy, Kameli i w Ostrzycach,
- w Somoninie, Borczu, Egiertowie, i Goręczynie mieszczą się placówki edukacyjne,
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Stomatologiczne

⁵⁶ Strategia Rozwoju Gminy Somonino na lata 2012-2019, str. 40

Z 15 zarejestrowanych organizacji pozarządowych 9 ma swoją siedzibę w Somoninie zaś pozostałe w Borczu, Hopowie, Sławkach, Goręczynie i Starkowej Hucie.

Na terenie Gminy Somonino systematycznie rozbudowywana i ulepszana jest baza sportowa i kulturowo-rekreacyjna. Z istniejących obiektów sportowych, mogą korzystać wszystkie szkoły publiczne. Do największych z nich należą:

- Hala Sportowo - Rekreacyjna w Somoninie,
- Boisko „Orlik” w Somoninie,
- Boisko do piłki nożnej i lekkoatletyki w Somoninie,
- Sala Gimnastyczna w Goręczynie,
- Boisko sportowe w Goręczynie,
- Place zabaw w Somoninie i Goręczynie,
- Hala Gimnastyczna w Borczu obecnie w budowie).

2.2.4 Ochrona środowiska

2.2.4.1 Osnowa ekologiczna

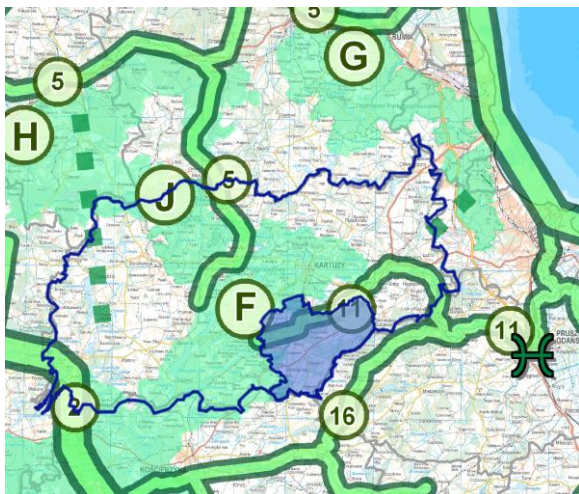
Ustawa z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2013 r. poz. 627 ze zm.) przedstawia poszczególne formy ochrony przyrody, z których na terenie Gminy występują obszary sieci natura 2000, rezerwat przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody i użytki ekologiczne.

Przez teren Województwa Pomorskiego, w tym przez teren Gminy Somonino, przebiegają liczne korytarze ekologiczne. Charakteryzują się dużą różnorodnością gatunkową, krajobrazową i siedliskową. Są one także ważnymi ostojami dla gatunków rodzinnych i wędrownych, a zwłaszcza dla gatunków rzadkich i zagrożonych wyginięciem. Przywołana ustawa 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. Dokumenty studialne i planistyczne rangi krajowej, ze względu na swój poziom ogólności nie umożliwiają ich precyzyjnej lokalizacji na terenie Gminy. Podstawowymi elementami osnowy ekologicznej na terenie gminy Somonino i w jej bliskim otoczeniu są, wskazane w „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego” (2009), płaty i korytarze rangi regionalnej:

- **F** Płat ekologiczny Stężycy – Kartuski,
- **11** Korytarz ekologiczny doliny Raduni i Motławy,
- **16** Korytarz Przywidzki.

W opracowywanej na potrzeby aktualizacji PZP Województwa, Koncepcji Sieci Ekologicznej, korytarz Przywidzki zakwalifikowany został do rangi subregionalnej [⁵⁷].

⁵⁷ Koncepcja Sieci Ekologicznej dla Potrzeb Planowania Przestrzennego, PBPR Gdańsk 2014 str. 80 i 81



Rys. 17 Korytarze ekologiczne w woj. pomorskim
/Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego
Województwa Pomorskiego, 2009



Rys. 18 Korytarze ekologiczne na terenie Gminy Somonino
/Źródło: Koncepcja Sieci Ekologicznej woj. Pomorskiego
dla Potrzeb Planowania Przestrzennego 2014, str.81

2.2.4.2 Obszary Natura 2000

Program sieci 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 Somonino swój zasięg mają zatwierdzone przez Komisję Europejską obszary:

- **Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty OZW – Jar Rzeki Raduni (kod PLH 220011)**

Obszar o powierzchni 85,82 ha obejmuje przełomowy odcinek rzeki Raduni. Rzeka płynie dnem kamienistego jaru, tworząc meandry. Dolina i strome zbocza (do 45 st. nachylenia) o wysokości do 40 m, porośnięte są lasem liściastym (grądy, łęgi); miejscami na dnach wąwozów występują podmokłe łąki. Rośnie tu wiele roślin górskich i innych rzadkich gatunków. Ostoja ma specyficzny mikroklimat, o wysokiej wilgotności i niższych temperaturach w porównaniu z przyległymi terenami. Przełom rzeki rozciąga rozległy kompleks leśny, w którym dominują siedliska grądowe. Wyróżniono tu 7 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wśród nich dominują lasy o naturalnym charakterze, porastające zbocza wąwozów. Stwierdzono tu też występowanie 3 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Obszar odznacza się wysokimi walorami florystycznymi. Stwierdzono tu 537 gatunków roślin naczyniowych, w tym rzadkie i zagrożone oraz chronione prawnie w Polsce.

- **Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty OZW – Hopowo (kod PLH 220010)**

Obejmuje niewielki (5,44 ha) śródlęśny zbiornik o charakterze płytkiego jeziora dystroficznego, którego brzegi zajmuje pas pła torfowcowego. Otoczony jest lasami zaklasyfikowanymi, jako bory mieszane. Zbiornik jest w znacznym stopniu zarośnięty roślinnością - w strefie otwartej wody dominują

zespoły grzybieni północnych, w płytszych partiach występuje turzycza dzióbkowata zaś w strefie brzegowej rozwija się roślinność torfotwórcza tworząca mszary torfowców nasuwające się od brzegów na tafle zbiornika. Niewielkie powierzchnie niezarośnięte występują jedynie w środkowej najgłębszej części zbiornika. Przedmiotem ochrony jest strzebla błotna *Eupalassella perenurus*. W strefie przybrzeżnej występuje niekiedy znaczny udział wierzb szerokolistnych, w północno - zachodniej części obszaru znajduje się płat brzozy bagiennej.

- **Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty OZW – Piotrowo (kod PLH 220091)**

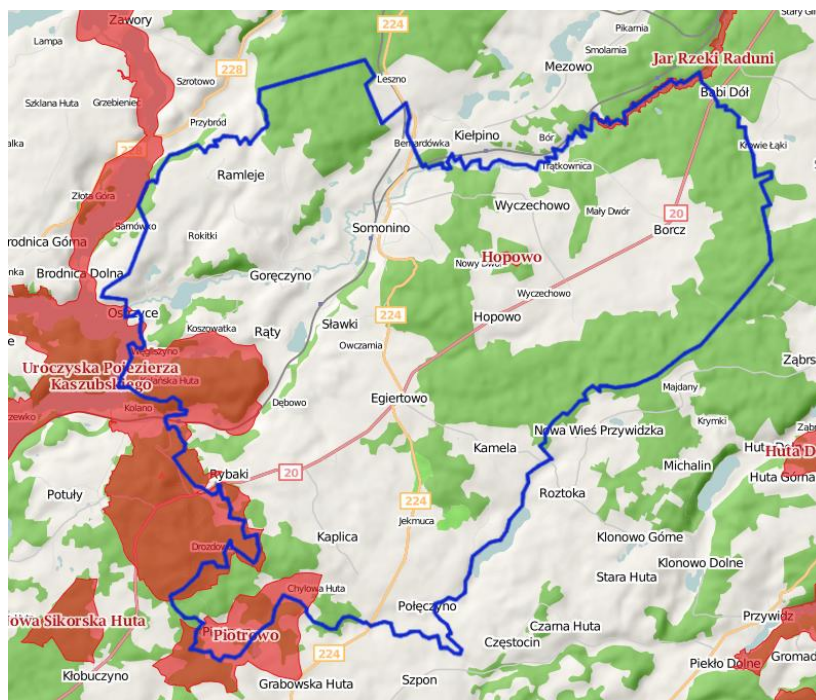
Ostoja położona pomiędzy Piotrowem, Chylową Hutą, Grabowską Hutą oraz wybudowaniami Kłobuczyna – w powiatach kościerskim i kartuskim, obejmuje wysoczyznę moreny dennej przeciętą doliną rzeki Wierzycy, jej górnego odcinka i obszaru źródłiskowego oraz zagłębieniami wypełnionymi różnej wielkości torfowiskami i zbiornikami wodnymi. Torfowiska i towarzyszące im zbiorniki (oczka potorfowe, rzadziej naturalne jeziora) mają zróżnicowaną wielkość, wśród nich rozległy i cenny kompleks torfowiskowy z dużym zbiornikiem dystroficznym tworzy Jezioro Piotrowskie. Znajdują się tu liczne zbiorniki, w większości potorfowe i śródlęśne, o stosunkowo małym zagrożeniu, z liczną populacją strzebli błotnej *Eupalassella perenurus*. Obszar OZW Piotrowo jest miejscem koncentracji torfowisk przejściowych, wysokich zdegradowanych zdominowanych przez wrzos, zbiorników dystroficznych oraz bogatych populacji roślin torfowiskowych. W obrębie torfowisk występują płaty boru bagiennego. Najcenniejszymi z gatunków roślin są: turzycza bagienka *Carex limosa*, przygiętka biała *Rhynchospora alba*, płycacze drobny i zwyczajny *Utricularia minor*, *U. vulgaris*. Lokalne stanowiska gwiazdnicy grubolistnej *Stellaria* cfr. *crassifolia* na wysiękach wód w obszarze wysoczyznowym w rejonie Chylowej Huty. Miejscami tylko występują izolowane powierzchnie kwaśnej buczyny niżowej oraz bardzo małe płaty grądu subatlantyckiego - zasadniczo w złym stanie.

- **Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty OZW – Uroczyska Pojezierza Kaszubskiego (kod PLH 220095)**

O powierzchni 3922,3 ha, położony jest w centralnej, najwyższej części Pojezierza Kaszubskiego. Najbardziej charakterystyczną cechą omawianego obszaru jest „łańcuch” jezior rynnowych - Kłodno, Małe Brodno, Wielkie Brodno, Ostrzyckie, Patulskie, Dąbrowskie, Lubowisko i Stężyckie oraz Bukrzyno Duże i Bukrzyno Małe. Szata roślinna obszaru jest silnie zróżnicowana - z wieloma rzadkimi zespołami roślinnymi oraz bogatą florą, w której obecne są liczne zagrożone gatunki. Najpowszechniejszymi zespołami leśnymi są: kwaśna buczyna niżowa *Luzulo pilosae-Fagetum*, żyzna buczyna niżowa *Galio odorati-Fagetum*; niekiedy towarzyszą im subatlantyckie grądy gwiazdnicowe *Stellario holostea-Carpinetum*, acydofilne dąbrowy *Fago-Quercetum* - zajmując jednak zdecydowanie mniejsze powierzchnie. Miejscami występują drzewostany sosnowe prawdopodobnie na siedlisku śródlądowego boru świeżego *Leucobryo-Pinetum*. Najcenniejszym z zespołów leśnych, lecz zajmującym niewielką powierzchnię, jest kaszubska buczyna storczykowa ze związku *Cephalanthero-Fagenion* o prowizorycznej nazwie *Fagus silvatica - Cypripedium calceolus*. Najbardziej urozmaicona jest roślinność nieleśna w dnach układów dolinnych, w szczególności na przesmykach jezior rynnowych, w ujściach rzek do jezior, w zatoczkach jezior oraz w dolnych partiach stoków rynien. Roślinność zdominowana jest tu przez ugrupowania nieleśne: wodne, szuwarowe, ziołoroślowe, łąkowe, młaki i mechowiska. Ostoja obejmuje jedno z najcenniejszych przyrodniczo, silnie zróżnicowane siedliskowo obszary Pojezierza Kaszubskiego. Wyraża się to m.in.:

- występowaniem 19 typów siedlisk przyrodniczych wymienianych w zał. I Dyrektywy Siedliskowej,
- obecnością wyjątkowo szerokiego inwentarza zagrożonych i chronionych gatunków roślin i zwierząt, w tym wielu wyszczególnianych w zał. II Dyrektywy Siedliskowej oraz w Dyrektywie Ptasiej,
- bogactwem gatunkowym i obecnością wielu zróżnicowanych zbiorowisk roślinnych - leśnych i nieleśnych.

W ostoi stwierdzono 10 gatunków ptaków wymienionych w zał. I Dyrektywy Ptasiej; mają one tu swoje terytoria lęgowe, 15 gatunków ptaków regularnie migrujących, nie wymienionych we wspomnianym załączniku, 4 gatunki zwierząt kręgowych z zał. II Dyrektywy Siedliskowej: wydrę, strzeblę błotną, traszkę grzebieniastą, kozę, a także ważkę - trzeplę zieloną.



Rys. 19 Obszary Natura 2000 na terenie Gminy Somonino
/ Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl

2.2.4.3 Rezerваты przyrody

Utworzony zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 23 czerwca 1972 roku Nr 72 w sprawie uznania za rezerваты przyrody Rezerwat Jar Rzeki Raduni o powierzchni 74,26 ha odpowiada obszarowo OZW – Jar Rzeki Raduni (kod PLH 220011). Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych i krajobrazowych malowniczego przełomu rzeki Raduni ze stromymi brzegami, meandrującą i tworzącą bystrza, rzeką wraz z występującymi tu interesującymi zbiorowiskami leśnymi - zbiorowiskami grądów i łągów olszowych oraz buczyn. Obszar charakteryzuje się bardzo bogatą florą roślin naczyniowych z licznymi gatunkami rzadkimi i chronionymi. Występuje tutaj także bogate skupienie gatunków o podgórskich.

2.2.4.4 Parki Krajobrazowe i Obszary Chronionego Krajobrazu

Teren Gminy Somonino znajduje się w zasięgu **Kaszubskiego Parku Krajobrazowego (KPK)**, o powierzchni 33 202 ha. w tym na terenie Gminy 1 366 ha. Park utworzony został Uchwałą nr XIX/82/83 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku z dnia 15 czerwca 1983 r. W chwili obecnej obowiązującym aktem prawnym jest uchwała nr 147/VII/11 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 27 kwietnia 2011 r. w sprawie Kaszubskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. 2011, Nr 66, poz. 1462). Roślinność Parku, w wyniku dużej różnorodności występujących tu siedlisk, jest bardzo zróżnicowana. Regionalny i lokalny klimat Pojezierza Kaszubskiego wpływa na występowanie specyficznej flory, wyróżniającej się udziałem

2.2.4.5 Użytki ekologiczne i pomniki przyrody objęte ochroną prawną

Na terenie Gminy Somonino znajduje się 9 pomników przyrody – wpisanych do Rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody:

- Głaz Narzutowy „Kamień Królewski” - uznany za pomnik przyrody Orzeczeniem Nr 9 Wojewódzkiej Rady Narodowej z dnia 17.08.1954 r.
- Kasztanowiec Biały – Goręczyno - uznany za pomnik przyrody Zarządzeniem Wojewody Gdańskiego Nr 11/89 z dnia 29.03.1989 r.
- Dąb – Egiertowo - uznany za pomnik przyrody Orzeczeniem Nr 334 Wojewody Gdańskiego z dnia 01.12.1975 r.
- Świerk Pospolity – Borcz - uznany za pomnik przyrody Rozporządzeniem Wojewody Gdańskiego Nr 6/96 z dnia 06.12.1996 r.
- Lipa Drobnolistna – Piotrowo - uznany za pomnik przyrody Zarządzeniem Wojewody Gdańskiego Nr 11/89 z dnia 29.03.1989 r.
- Lipy Drobnolistne (dwie sztuki) – Hopowo - uznany za pomnik przyrody Zarządzeniem Wojewody Gdańskiego Nr 11/89 z dnia 29.03.1989 r.
- Żywotniki Zachodnie – Kamela - uznany za pomnik przyrody Zarządzeniem Wojewody Gdańskiego Nr 11/89 z dnia 23.03.1989 r.
- Sosna Pospolita – Borcz - uznany za pomnik przyrody Orzeczeniem Nr 170 Wojewódzkiej Rady Narodowej z dnia 21.10.1966 r.

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

Na terenie Gminy Somonino najistotniejsze zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego pochodzą z emisji energetycznych z gospodarstw domowych korzystających z tradycyjnych źródeł energii, z zakładów produkcyjnych i obiektów komunalnych. Kolejnym czynnikiem mającym wpływ na stan czystości powietrza w Gminie jest emisja ze źródeł mobilnych. Dotyczy to bezpośredniego otoczenia dróg, zwłaszcza na terenie zwartej zabudowy miejscowości oraz w mniejszym stopniu kolejowych zespołów spalinowych. W wyniku prowadzonych badań monitoringowych jakości powietrza atmosferycznego na terenie Gminy Somonino,

na stacji w Egiertowie, nie odnotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych ^[58]. Podobne rezultaty wykazywały też pobliskie stacje pomiarowe zlokalizowane są w miejscowościach na terenie powiatu kartuskiego: w Kartuzach, Dzierżaninie i w Żukowie, w których nie odnotowywano w ostatnich latach (2013-2015) przekroczeń poziomów dopuszczalnych ^[59] dla dwutlenku siarki, azotu czy benzenu. Z uwagi na stwarzane lokalne i globalne zagrożenia, niezależny monitoring biogazu składowiskowego, prowadzony jest na składowisku odpadów komunalnych w miejscowości Kaplica.

W wyniku przeprowadzonego podziału administracyjnego dla celów oceny jakości powietrza i realizacji programów jego ochrony na terenie kraju, w województwie Pomorskim wyznaczone zostały dwie strefy – Aglomeracja Trójmiejska i pozostała część województwa, określana jako strefa pomorska – PL2202, do której zakwalifikowano także Gminę Somonino.



Rys. 21 Emisje pyłu PM10 z emitorów 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

Według rocznej oceny jakości powietrza w województwie pomorskim za rok 2013 strefa pomorska, biorąc pod uwagę ochronę zdrowia, została zaklasyfikowana w klasie C (powyżej poziomu dopuszczalnego) i D2 dla ozonu (powyżej poziomu celu długoterminowego). Niedotrzymane zostały poziomy dopuszczalne dla pyłu PM2,5, PM10, B(a)P, O3. W związku z zanotowanymi przekroczeniami parametrów jakości powietrza dla strefy pomorskiej 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 ^[60].

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 ^[61] – 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. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Somonino także przewiduje realizację celów ekologicznych w zakresie utrzymania standardów jakości powietrza, redukcji emisji pyłów gazów i odorów, obejmujące głównie działania w zakresie utrzymania, modernizacji i budowy dróg komunikacyjnych i ścieżek rowerowych.

⁵⁸ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Somonino na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021 str. 52

⁵⁹ Program Ochrony Środowiska dla powiatu Kartuskiego na lata 2015-2018, str. 114

⁶⁰ 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

⁶¹ Ibid. str. 73

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 (LAeq D dla pory dnia i Laeq 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 (LAeq D) wynosi wzdłuż dróg 65 dB (w porze nocnej Laeq N 56 dB), a od pozostałych obiektów w porze dziennej (LAeq D) 55 dB, a w porze nocnej Laeq N 45 dB;
- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w tym także na terenach związanych z pobytem dzieci, szpitalami) dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (LAeq D) wynosi wzdłuż dróg 61 dB (w porze nocnej Laeq N 56 dB), a od pozostałych obiektów w porze dziennej (LAeq D) 50 dB, a w porze nocnej Laeq 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 ^[62]

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. Problem pogarszania się klimatu akustycznego, zwiększającej się uciążliwości wynikającej stałego narastania poziomu hałasu uwarunkowanego postępującą urbanizacją i rozwojem komunikacji drogowej podjęty został w Programie Ochrony Środowiska Gminy Somonino. Bazując na danych z badań ruchu drogowego wskazywał na uciążliwe źródła hałasu związane

Klimat akustyczny na tym terenie, w największym stopniu, kształtują źródła komunikacyjne - główne trasy ruchu samochodowego. Układ drogowy w Gminie tworzą: droga krajowa, droga wojewódzka, drogi powiatowe i drogi gminne. Zgodnie z danymi GDDKiA, na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2010, odnotowane zostały dobowe natężenia ruchu:

- na drodze krajowej nr 20

na odcinku Kościerzyna - Egiertowo, w pobliżu Wieżycy -

8 292 pojazdów samochodowych, w tym 843 samochody ciężarowe i 77 autobusów,

na odcinku Egiertowo - Żukowo, w Babim Dole –

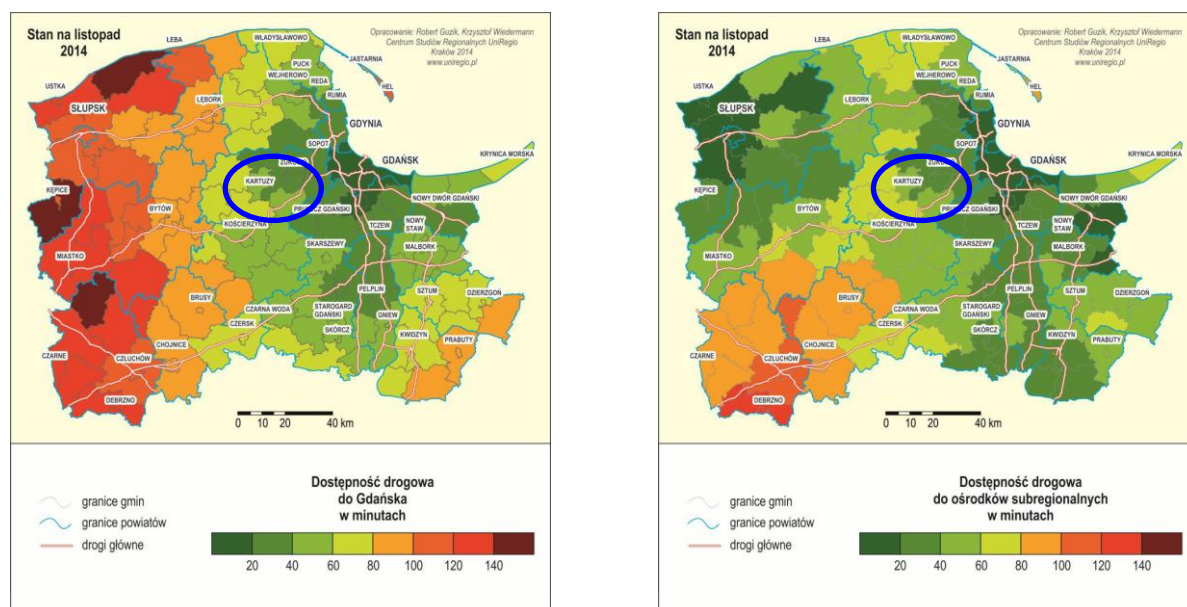
⁶² Ochrona środowiska w transporcie lądowym, Politechnika Poznańska, Instytut Technologii Eksploatacji w Radomiu, J. Gronowicz, Poznań-Radom 2003, s. 62.

- 9 642 pojazdy samochodowe, w tym 933 samochody ciężarowe i 78 autobusów,
- na drodze wojewódzkiej nr 224 na odcinku Kartusy – Egierkowo (przez teren Gminy Somonino)
- 6 989 pojazdy samochodowe, w tym 238 samochodów ciężarowych i 49 autobusów,
- wśród dróg powiatowych badana była droga 1923G z wynikiem 1 205 pojazdów na dobę.

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.

2.3 Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej

W większości dokumentów planistycznych Gminy podnosi się, że pod względem dostępności komunikacyjnej jest ona korzystnie położona na przebiegu Pojeziernego Korytarza Transportowego i poprzez sieć dróg krajowych i wojewódzkich oraz linię kolejową posiada wysoka dostępność funkcjonalną zarówno do centrum metropolii jak i do pozostałej części regionu. Wskaźnik syntetyczny, reprezentowany izochroną dostępności do usługowego centrum województwa – Gdańska szacowany jest w przedziale 20-40 minut [63].



Rys. 22 Izochrony dostępności drogowej do Gdańska (Trójmiasta) i najbliższych ośrodków subregionalnych
/ źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, CSR UniRegio, Kraków 2015 str. 321 i 323

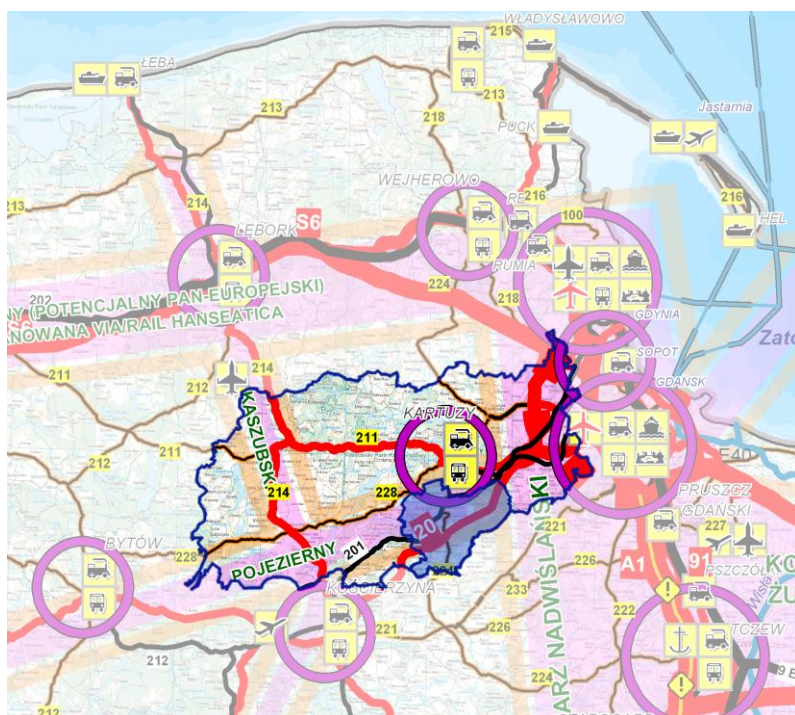
⁶³ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika , Kraków 2015 str. 321

2.3.1.1 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 określany 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.

W myśl Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego przez obszar Gminy Somonino przebiega Pojezierny Korytarz Transportowy Trójmiasto – Kartuzy – Kościerzyna – Bytów – Miastko, który tworzą droga krajowa nr 20 i linia kolejowa nr 201, mający podstawowe znaczenie w układzie komunikacyjnym województwa dla obsługi całego rejonu Kaszub. W dalszej perspektywie, połączenie DK20 poprzez planowaną obwodnicę Żukowa z Obwodnicą Metropolitalną otworzy układ drogowy Gminy na sieć dróg należących Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T - autostradę A1 i drogi ekspresowe S6 i S7. Przebiegająca ortogonalnie do DK 20, droga wojewódzka nr 224 łącząca Wejherowo z Tczewem, przebiegając przez 5 powiatów województwa Pomorskiego, dla Gminy Somonino stanowi podstawowe połączenie ze stolicą Powiatu, a w kierunku południowym komunikuje peryferyjne obszary Gminy z DK 20 zaś dalej, już poza granicami Gminy w Nowej Karczmie umożliwia połączenia z alternatywną trasą Gdańsk – Kościerzyna drogą DW 221.



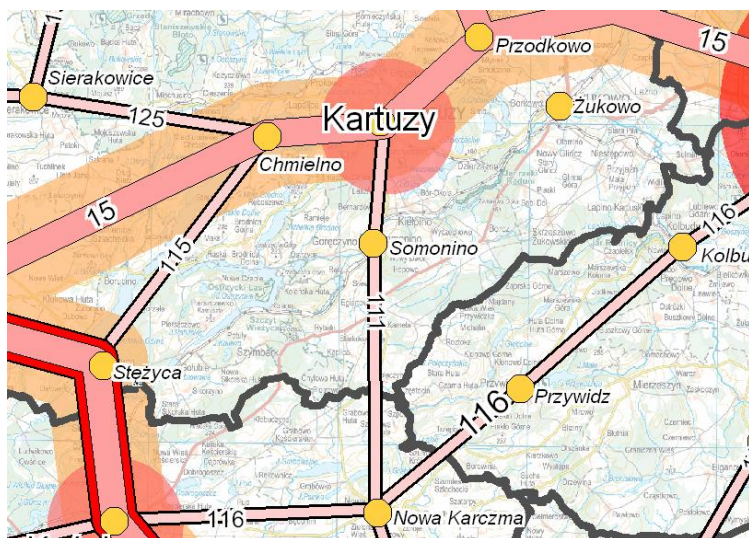
Rys. 23 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim

/Źródło: opr. wł. w oparciu o Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

2.3.2 Inne formy komunikacji

Dla pełnego obrazu sieci komunikacyjnej w analizowanym obszarze, przedstawienia wymagają trasy rowerowe przebiegające przez teren Gminy Somonino. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego lokuje na terytorium Gminy **regionalną trasę rowerową 111**: Puck – Wejherowo – Kartuzy – Nowa Karczma - Stara Kiszewa – Skarszewy – Tczew.

Ponadto na terenie Gminy wyznaczony został szlak rowerowy na trasie Żukowo – Ostrzyce przebiegający on wzdłuż drogi 10252 od Ostrzyc przez Goręczyno do Bernardowa. Planowana pętla **Kaszubskiej Trasy Rowerowej** na terenie Gminy Somonino prowadzić ma przez miejscowości Borcz – Somonino – Ostrzyce – Szymbark z odgałęzieniem z Somonina przez Kiełpino do Kartuz.



Rys. 26 Sieć tras rowerowych w Powiecie Kartuskim

/Źródło :Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2009.

3 Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem

Obszar objęty Planem Transportowym zamyka się na terenie Gminy Somonino, która w zakresie publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym obsługiwana jest w zakresie transportu autobusowego przez przewoźników komercyjnych. Przewozy kolejowe realizowane na trasie Gdynia – Kościerzyna przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. są przewozami użyteczności publicznej. Aktualnie Gmina Somonino nie organizuje ani nie finansuje przewozów o charakterze przewozów użyteczności publicznej.

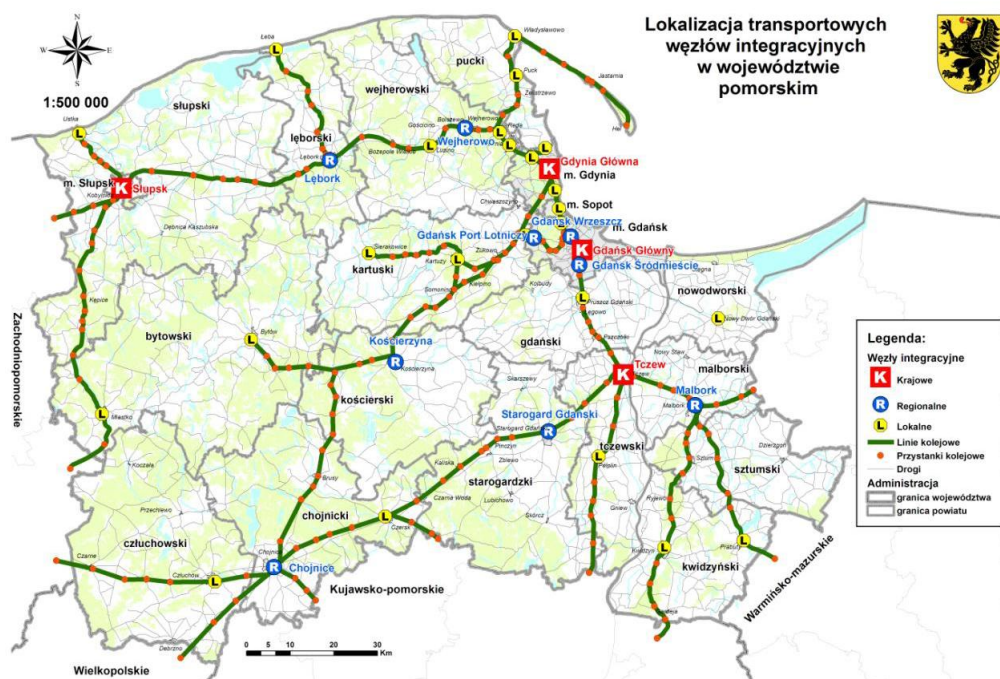
3.1 Charakterystyka istniejącej sieci

3.1.1 Transport kolejowy

W oparciu o dostępną infrastrukturę transportu kolejowego na terenie Gminy Somonino regularne połączenia pasażerskie utrzymywane są jedynie na linii nr 201 na odcinku Kościerzyna (Chojnice) Gdynia. Bezpośrednie połączenia do Kartuz linią kolejową nr 214 zostały zawieszone, a ruch prowadzony jest linią

229 przez odgałęzienie w Glinczu. W dalszych planach przewidywana jest elektryfikacja i rewitalizacja linii 214 oraz połączenia z Kartuz przez Sierakowice do Lęborka (Rys. 24).

Połączenia w kierunku Gdańska wymagają przesiadki w pobliskim Żukowie na linii PKM.



Rys. 27 Linia kolejowa 201 w planie transportowym Województwa Pomorskiego

/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego str. 44

W ramach dotychczasowej obsługi linii przez Przewozy Regionalne na trasie z Gdyni do Kościerzyny kursowały dwu i trójczłonowe szynobusy spalinyowe z rodziny Newag 220M/221M o pojemności 127+13 (190) miejsc siedzących, i ogólnej liczbie 284 (390) miejsc wykonując 9 par kursów na dobę. Pojazdy przystosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych, jeden z członów posiada wydzieloną strefę, wyposażoną w rampy wjazdowe dla wózków inwalidzkich obok której znajduje się również toaleta przystosowana dla niepełnosprawnych. Siedzenia w pojeździe ułożone są w układzie grupowym w strefie wysokiej podłogi oraz szeregowym w strefie niskiej. W pojazdach znajdują się też wieszaki na rowery, gniazda elektryczne, system informacji pasażerskiej, klimatyzacja i monitoring.

Uruchomienie w 2015 Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i przejęcie jej obsługi przez spółkę PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. łącznie z przewozami Gdynia – Kościerzyna na linii nr 201, zapoczątkowało proces stopniowej wymiany taboru na nowe pojazdy dwuczłonowe Pesa 218M i trójczłonowe Pesa 219M (Atribo) o 150+7 miejscach siedzących i zabierających 300 pasażerów. Nowoczesne konstrukcje Pesy wyposażone są m.in. w akustyczno-wizualny system informacji pasażerskiej, WiFi oraz klimatyzację. Szynobusy przystosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych – posiadają wysuwany stopień zewnętrzny, który ma ułatwić wejście i wyjście z pojazdu. We wnętrzu pojazdów zainstalowany jest monitoring oraz specjalne uchwyty na rowery. Częstotliwość kursowania została nieznacznie zwiększona do 10 par kursów w ciągu doby. W sezonie turystycznym planowane jest uruchomienie połączenia pociągami pospieszными – TLK Gemini z Rzeszowa do Helu [64].

W planach transportowych Województwa Pomorskiego połączenie zaliczone zostało do głównych linii szkieletowych (RPK 08, linia II rzędu) na których budowana będzie wojewódzka komunikacja użyteczności publicznej zaś połączenie do Gdańska (Kościerzyna – Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny – RPK -09).

⁶⁴ Kolejowy Portal Informacyjny kpinfo.pl dostęp: 16.02.2016

3.1.2 Transport drogowy

Usługi transportowe publicznej komunikacji zbiorowej obsługujące teren Gminy Somonino są zróżnicowane, realizowane na kilku poziomach połączeń w zależności od zasięgu (przebiegu trasy):

- wojewódzkich (międzypowiatowych), z Miastka, Bytowa, Chojnic, Kościerzyny, których końcowym celem jest metropolia trójmiejska (Gdańsk i Gdynia);
- ponadpowiatowych połączeniach do sąsiadujących, ośrodków miejskich, do Kościerzyny, i pobliskich gmin – Przywidz, Kolbudy;
- w granicach Powiatu – do Żukowa i siedziby Powiatu – Kartuz, z bogatą możliwością wyboru docelowych miejsc podróży- Gdańsk, Gdynia, Wejherowo, pozostałe miejscowości regionu;
- komunikacji wewnątrz Gminy.

Przewozy wojewódzkie, i ponadpowiatowe realizują głównie przewoźnicy z sąsiadujących powiatów:

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie S.A.
77-100 Bytów, ul. Wybickiego 2,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice Spółka z o. o.
89-632 Brusy, ul. 2 Lutego 6;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk Sp. z o. o.
80-802 Gdańsk, ul. 3 Maja 12;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim S.A.
83-200 Starogard Gdański, ul. Pelplińska 21.

Głównym przewoźnikiem oferującym przewozy regionalne w Powiecie Kartuskim i Gminie Somonino jest firma:

- Przewozy Autobusowe GRYF Sp. z o.o. Sp. k.
83-330 Żukowo ul. Armii Krajowej 1D,;

Przewozy wewnątrz Gminy Somonino obsługiwane są przez:

- Prywatny Transport Autobusowy Marian Kaczmarek
83-314 Somonino, ul. Siemiana 18

Mieszkańcy południowej części Gminy, sąsiadujący z Gminą Stężyca mogą ponadto korzystać z usług przewoźnika:

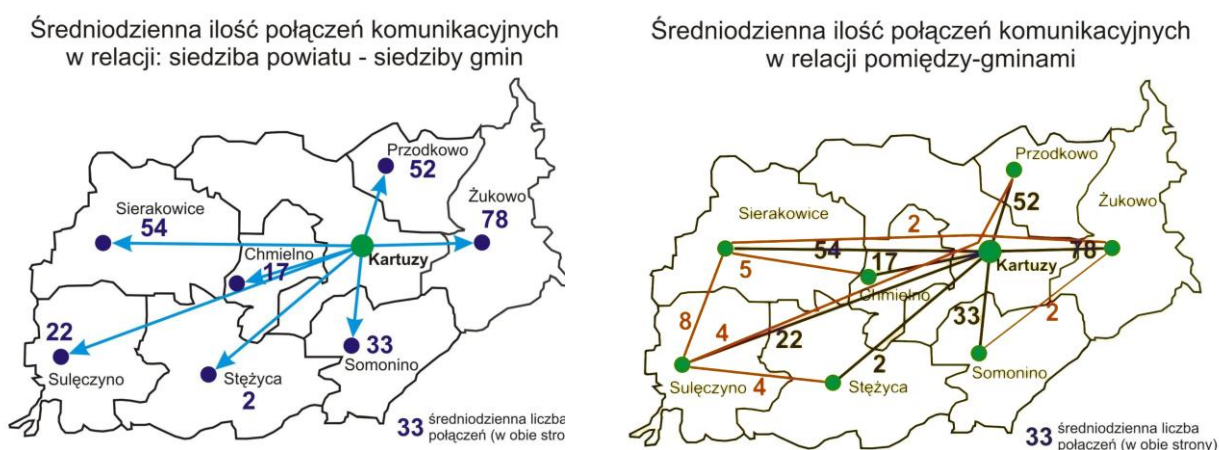
- Gminne Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o.
83-322 Stężyca, Ul. Jana III Sobieskiego 31,

którego jedna z linii przebiegając wzdłuż granicy Gminy, zapewnia dojazd do pobliskiego przystanku kolejowego w Wieżycy, planowanego w przyszłości do awansowania na Lokalny Węzeł Integracyjny Obszaru Metropolitalnego. Przedstawiona poniżej tabela zawiera listę obsługiwanych kierunków i połączeń docelowych w Gminie Somonino wg stanu z 01.03.2016 r.

Kierunek	liczba kursów				Przewoźnik
	łącznie	w soboty	w niedziele	w tym tylko w okresie szkolnym	
Gdańsk	23	13	13	2	PKS Bytów, PKS Chojnice, PKS Gdańsk, PKS Starogard Gd.
Bytów	4	4	4	0	PKS Bytów
Miastko	2	1	1	0	PKS Bytów

Chojnice	2	1	1	0	PKS Chojnice
Kościerzyna	17	12	12	2	PKS Bytów, PKS Chojnice, PKS Starogard Gd.
Przywidz/Kolbudy	6	2	2	0	PKS Gdańsk
Kierunki wewnątrz Powiatu					
Kartuzy	27	9	9	6	P.A. GRYF
Żukowo	17	11	11	2	PKS Bytów, PKS Chojnice, PKS Starogard Gd.
Wieżyca/Szybark	7	0	0	7	P.A. GRYF, GPK Stężyca
Kierunki wewnątrz Gminy					
Sławki/Egiertowo	9/9	2/2	2/2	0/0	P.A. M.Kaczmarek, PA GRYF
Hopowo/Wyczecho wo /Borcz	4/23/23	0/11/11	0/11/11	0/2/2	P.A. M.Kaczmarek, PKS Bytów, PKS Chojnice, PKS Starogard Gd
Kamela/Połączyńo	18/14	8/8	8/8	4/4	P.A. M.Kaczmarek, PA GRYF, PKS Gdańsk
Starkowa Huta/Rybaki/ Piotrowo/Kaplica	6/24/7/3	0/12/0/0	0/12/0/0	0/12/0/0	P.A. M.Kaczmarek, GPK Stężyca, PKS Bytów, PKS Chojnice, PKS Starogard Gd
Goręczyno / Ostrzyce	3/3	0/0	00	0/0	P.A. GRYF

Tab. 4 Liczba autobusowych połączeń komunikacyjnych dla wybranych linii kierunków i przewoźników
/Źródło: opracowanie własne



Rys. 28 Liczba połączeń komunikacyjnych powiat-gmina oraz pomiędzy gminami
/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim str. 57 i 65

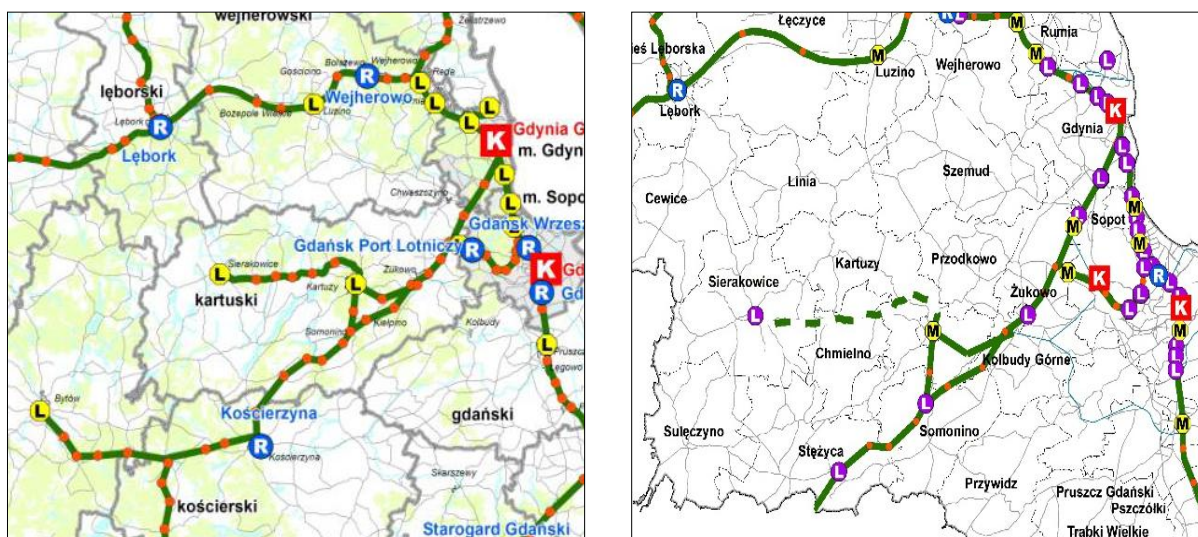
3.2 Charakterystyka planowanej sieci

3.2.1 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Województwa Pomorskiego

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 trzy węzły trójmiejskie Gdańsk – Port Lotniczy, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Śródmieście oraz Kościerzyna,
- węzły Lokalne L (24 węzły) (w tym Kartuzy i Sierakowice) oraz
- przystanki zintegrowane PZ w do których zaliczono przystanek PZ- 9 - Somonino i pobliskie Kiełpino Kartuskie PZ-30 oraz Wieżyca PZ-43.

Na mapach opracowania uwzględnione zostały istniejące przystanki kolejowe Sławki dla linii 201 i Leszno Kartuskie dla linii 214, nie ujęte w zbiorze proponowanych przystanków zintegrowanych.



Rys. 29 Układ węzłów integracyjnych wojewódzkich kolejowych i autobusowych sieci komunikacyjnych wg modelu Planu Transportowego woj. Pomorskiego i Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego

/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r., Gdańsk 2015 r., str. 67

Krajowy węzeł integracyjny (K) – obejmuje swoim zasięgiem znaczny obszar Województwa Pomorskiego, a także województw sąsiednich, umożliwiając integrację multimodalną (transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy). Krajowy węzeł integracyjny powinien posiadać odpowiednią infrastrukturę: dworzec kolejowy, duży dworzec autobusowy w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego, parkingi P&R, B&R, K&R, przystanki transportu miejskiego, poczekalnię, obiekty handlowe, gastronomię. Elementy te powinny być powiązane między sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni i chodników.

Regionalny węzeł integracyjny (R) – obejmujący swoim zasięgiem kilka powiatów (głównie sąsiednich), umożliwiając integrację w zakresie transportu kolejowego, autobusowego regionalnego, miejskiego i indywidualnego, także z odpowiednią infrastrukturą towarzyszącą.

Lokalny węzeł integracyjny (L) – obejmujący swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy, umożliwiając integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym oraz transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym

Przystanek zintegrowany (PZ) to 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 [65], dokonuje dalszego podziału w kategoryzacji węzłów integracyjnych w strefie objętej planem, przenosząc część węzłów lokalnych (w tym Kartuzy) do nowej grupy Węzłów Metropolitalnych a przystanki w Somoninie (L-24) i Stężycy (Wieżycy) oraz Żukowie awansując do rangi Lokalnych Węzłów Integracyjnych. Przystanek w miejscowości Sławki uwzględniony został jako Przystanek Zintegrowany PZ-42.

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.

Rozwój komunikacji kolejowej i planowana rewitalizacja dworca Somoninie, nadanie mu rangi Lokalnego Węzła Intermodalnego dla sieci komunikacyjnej organizowanej w obszarze metropolitalnym, w naturalny sposób określa jego kluczową rolę dla organizacji publicznej komunikacji zbiorowej w Gminie.

Kolejnym w hierarchii, nadrzędnym węzłem sieci, pozostaną dla Gminy Somonino Kartuzy, będące siedzibą władz Powiatu, licznych urzędów i udostępniające szereg usług o charakterze ponadlokalnym. W Kartuzach mieści się jedyny w powiecie dworzec autobusowy, który integruje większość połączeń powiatowych i jest miejscem przesiadkowym dla podróży ponadregionalnych. Rola ta uległa dodatkowemu wzmocnieniu w wyniku uruchomienia połączeń kolejowych do Trójmiasta w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

W Planie Transportowym Województwa Pomorskiego przewiduje się uruchomienie kolejowych i autobusowych linii użyteczności publicznej obejmujących teren Gminy Somonino:

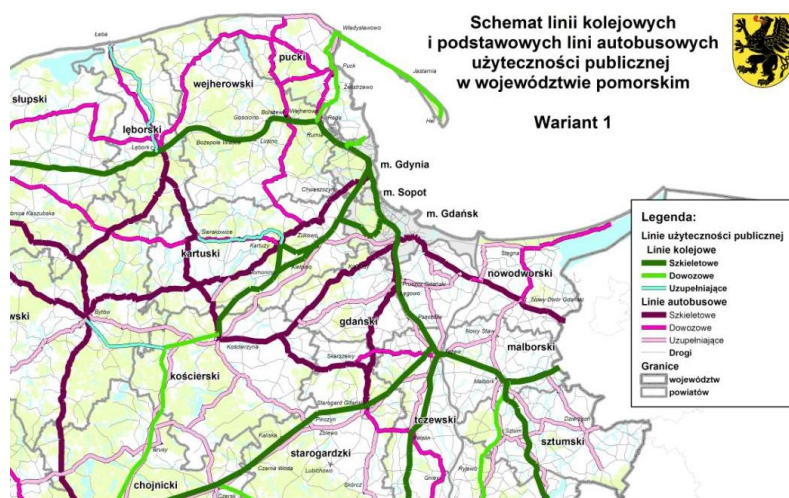
- linii kolejowej **RPK-08 Kościerzyna – (Kartuzy) – Gdynia Główna**, i
RPK-09 Kościerzyna – (Kartuzy) Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny
obie zakwalifikowane do linii szkieletowych, z II klasą częstotliwości obsługi,
występującej zarówno w wariantie docelowym (1) jak i bazowym (2);

oraz linii autobusowych

22-52 Kościerzyna – Żukowo – Gdańsk (*linia interwencyjna).

22-41 Kartuzy – Stężycza – Kościerzyna(drogą wojewódzką 228 przy granicy Gminy)

Rys. 30 Schemat linii użyteczności publicznej w woj. Pomorskim
/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Woj. Pomorskiego



⁶⁵ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r., Gdańsk 2015 r.,

Linie autobusowe występują jako linie uzupełniające w obu wariantach Planu z III klasą częstotliwości obsługi, przy czym druga (interwencyjna) planowana jest do uruchomienia jedynie w przypadku wystąpienia ograniczonych możliwości technicznych uruchomienia wymaganej liczby pociągów na linii kolejowej, dla której jest substytucyjną, w niektórych okresach doby oraz w okresach, w których maksymalne zapełnienie pociągu nie byłoby większe niż 50 osób.

Kolejowe linie szkieletowe stanowią połączenia strategiczne dla gospodarki, rynku pracy oraz dostępności stolicy województwa i obszaru aglomeracyjnego, podczas gdy dowozowe są połączeniami odpowiadającymi za dostępność międzypowiatową, wspomagając potencjał relacji szkieletowych. Relacje dowozowe ukształtowane zostały głównie wokół lokalnych obszarów funkcjonalnych. Połączenia uzupełniające mają za zadanie połączenia ważniejszych generatorów ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiając realizację międzypowiatowych łańcuchów podróży oraz linie sezonowe. Ujęcie połączeń kolejowych w II kategorii obsługi określa dla nich standardy związane z dostępnością systemu transportu zbiorowego wyznaczone poprzez dostępność czasową:

- czas wykonywanych usług w dobie:
 - w dni powszednie i soboty 5:00-23:00, minimalnie 6:00-22:00
 - niedziele i święta 5:00 – 22:00, minimalnie 6:00 – 21:00Dla obszaru aglomeracyjnego:
 - w dni powszednie 4:00-23:00, minimalnie 4:30-23:00 /*
 - w soboty 5:00-24:00, minimalnie 5:00-23:00 /*
 - niedziele i święta 5:30 – 23:00, minimalnie 6:00 – 23:00 /*(/*uzupełnione w miarę potrzeb komunikacją nocną)
- 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 określona została pomiędzy 11 a 18 par.

Autobusowe, szkieletowe linie komunikacyjne przewidywane są w Planie jako łączące ważniejsze ośrodki regionalne I i II rzędu z centralnym ośrodkiem metropolitalnym i między sobą, jako uzupełnienie dla linii kolejowych, tam gdzie ich nie ma, lub mają zbyt niską częstotliwość kursowania. Linie dojazdowe, jako łączące ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające realizację łańcuchów podróży międzypowiatowych, podobnie jak uzupełniające pełniące ww funkcje w stosunku do generatorów ruchu w skali powiatu i obejmujące linie sezonowe. Przypisanie prezentowanym liniom III kategorii obsługi oznacza częstotliwość funkcjonowania 4 do 10 par połączeń na dobę.

3.2.2 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Powiatu Kartuskiego

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

Za podstawowy cel opracowania Planu Transportowego przez Starostę Powiatu Kartuskiego przyjęto poprawę jakości systemu transportowego i jego wzrost zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Po przedstawieniu obszaru objętego Planem i analizie wynikających uwarunkowań z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego w dokumencie przeprowadzona została szczegółowa inwentaryzacja istniejącej sieci komunikacyjnej i infrastruktury transportowej. W ramach Planu skatalogowane zostały między innymi główne miejsca użyteczności publicznej powiatu

usystematyzowane według terytorialnego podziału Gmin. Dla Gminy Somonino opracowanie zawiera schemat miejsc lokalizacji głównych generatorów ruchu na terenie miejscowości Somonino oraz dla całego obszaru Gminy.



Rys. 31 Miejsca użyteczności publicznej w Gminie Somonino

/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim, Załącznik nr 10.1.

W podobny sposób, w przekrojach poszczególnych gmin, opracowany został układ przestrzenny i stan wyposażenia przystanków komunikacyjnych zestawiony w postaci tabelarycznej oraz na załączonych mapach. Analizę istniejącej sieci komunikacyjnej oparto na danych pozyskanych od Organizatora, Urzędu Powiatowego w Kartuzach oraz z systemów informatycznych dotychczas funkcjonujących przewoźników, w tym szczególnie – Firmy P.A. GRYF, stanowiącego niewątpliwie największego przewoźnika świadczącego usługi przewozowe w analizowanym regionie. Opracowane zostały szczegółowe zestawienia i mapy tematyczne charakteryzujące analizowaną sieć komunikacyjną, by na tej podstawie, uzupełnionej wynikami przeprowadzonych wśród mieszkańców badań ankietowych, zaproponować finalny projekt funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim, który po okresie konsultacji społecznych został Uchwalony przez Radę Powiatu Kartuskiego Uchwałą nr XI/112/2015 w dniu 22 grudnia 2015 roku.

Podczas projektowania sieci komunikacyjnej powiatu kartuskiego kierowano się podstawowymi kryteriami:

- głównym zadaniem planowanego układu komunikacyjnego jest zapewnienie skomunikowania wszystkich siedzib gmin w obszarze powiatu kartuskiego z siedzibą powiatu – miastem Kartuzi;
- układ komunikacyjny będzie łączył również inne miejscowości nie będące siedzibami gmin a które znajdowały będą się wzdłuż planowanych do uruchomienia linii o których mowa wyżej;
- kolejnym zadaniem planowanej sieci połączeń będzie skomunikowanie miejscowości leżących na terenie powiatu z węzłami kolejowymi obsługującymi przewozy kolejowe; Planuje się utworzenie węzłów kolejowych w Kartuzach i Żukowie, oraz w Rębiechowie [66]

Określając kryteria konstruowania Planu uznano jednocześnie (rozdz. 5.2.1 pkt d [67]), iż pozostałe potrzeby transportowe na terenie powiatu zostaną zaspokojone siecią komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej poszczególnych Gmin, co stanowi jedną z przesłanek uzasadniających możliwość i potrzebę ich

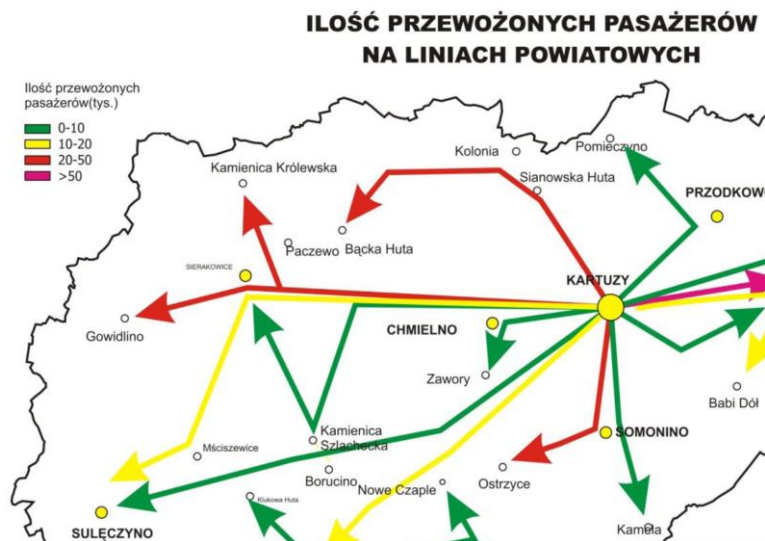
⁶⁶ Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim, str. 132

⁶⁷ Ibid.

powstawania. Z drugiej strony, w kontekście komunikacji wykraczającej poza granice powiatu, Plan przewiduje, że nie będzie w stanie zaspokoić potrzeb przewozowych całego społeczeństwa mieszkającego na terenie powiatu, które ma potrzeby dojazdu do pracy, szkół, szpitali itp. instytucji w Gdańsku, Gdyni, Wejherowo, Bydgoszczy, Łęborku czy Kościerzynie, należących do powiatów ościennych. Komunikacja taka winna być ujęta w planach transportowych opracowywanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego, względnie przez zawarte porozumienia lub utworzone związki powiatów, albo związki powiatowo-gminne. Alternatywnie, w przypadku utworzenia związku metropolitalnego przez Radę Ministrów, znaczna część gmin, a nawet cały obszar powiatu może wejść w jego skład a wówczas to zarząd tego związku będzie organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej w obszarze swojej właściwości. Konsekwencją interakcji Planu Powiatu z przewozami realizowanymi na podstawie Planu Transportowego Marszałka Województwa Pomorskiego będzie potrzeba ich uwzględniania w ustalaniu częstotliwości komunikacji czy okresu wykonywania usług, na wspólnych lub dublujących się odcinkach, szczególnie w zakresie komunikacji kolejowej.

W wyniku ewaluacji Planu, po konsultacjach społecznych, przyjęta ostatecznie sieć linii użyteczności publicznej w znacznym stopniu odpowiada sytuacji istniejącej obecnie. Zaplanowana roczna praca przewozowa na terenie powiatu kartuskiego oszacowana została na 1.902.744 km co stanowi wzrost o 26% w stosunku stanu bieżącego. Na ogólny obraz systemu transportu Powiatu rzutować będzie też zakres przewozów organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego oraz przewozów Gminnych, gdyż przy aktualnej pracy przewozowej w przewozach regularnych wykonywanej na podstawie w zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Kartuskiego wynoszącej 1 553 709,70 łączna praca przewozowa wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa, Starostę Kartuskiego oraz Burmistrzów i Wójtów Gmin wynosi 3 524 646 km rocznie.

W przeprowadzonych analizach rynku przewozów pasażerskich na potrzeby Planu, uwzględnione zostały dwa korytarze komunikacyjne w Gminie Somonino: Kartuzy – Goręczyno - Ostrzyce z liczbą pasażerów pomiędzy 20 a 50 tysięcy w miesiącu oraz mniej obciążony kierunek Kartuzy – Somonino – Kamela z estymowanymi potokami pasażerskimi poniżej 10 tysięcy osób miesięcznie.



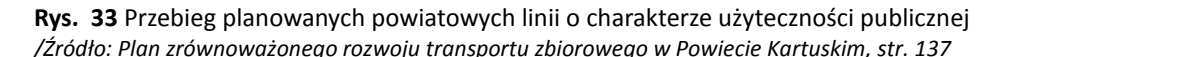
Rys. 32 Miesięczna ilość pasażerów przewożonych na liniach powiatowych
/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim, str 123

W ramach Planu Transportowego Powiatu kartuskiego zaplanowano, wzorując się na obecnym układzie komunikacyjnym, następujące przebiegi linii i minimalne ilości połączeń w ciągu doby dla obsługi m.in. mieszkańców z obszaru Gminy Somonino:

Tab. 5 Powiatowe linie użyteczności publicznej obsługujące Gminę Somonino
/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim, zał. 10.8

/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim, zał. 10.8

/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim, zał. 10.8



/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim, str. 137

str. 75

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 ^[68].

Wizja transportu publicznego na obszarze Gminy Somonino 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.

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

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

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

W ramach projektowania możliwych ścieżek rozwojowych uwzględnianych w analizach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Somonino przewidywane są różne warianty rozwoju, uzależnione od uwarunkowań zewnętrznych, poziomu realizacji potrzeb przewozowych przez komunikację której organizatorem będzie Marszałek Województwa Pomorskiego oraz Starosta Kartuski, oferty przewozów komercyjnych oraz możliwości i zakresu dofinansowania przewozów dla których organizatorem będzie Wójt Gminy Somonino.

⁶⁸ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego

Możliwe plany rozwoju publicznego transportu zbiorowego mieścić mogą się pomiędzy wersją minimalistyczną a wysoce zaangażowaną, które zostały roboczo określone jako wariant:

Zachowawczy

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

Rozwojowy

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

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

Stosownie do założeń wynikających z przyjętych celów polityki transportowej Gminy, planowana sieć połączeń użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich, zamykając się w jej granicach administracyjnych, określona została na podstawie istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego Gminy, wyposażenia w infrastrukturę transportową, określonymi we wcześniejszych rozdziałach, głównymi źródłami ruchu i strukturą osadnictwa. Źródło informacji dotyczącej więzby połączeń komunikacyjnych stanowiły też dane dotyczące realizowanej pracy przewozowej przez firmę obsługującą obecnie Gminę. Jako kolejny czynnik rzutującym na możliwy wzrost wykorzystania komunikacji publicznej uznano jej atrakcyjność i komplementarność oferty przewozowej w uzupełnianiu komunikacji organizatorów nadrzędnych i możliwości skomunikowania w węzłach przesiadkowych dla przejazdów przekraczających granice Gminy. Nie bez znaczenia będzie także dynamika wzrostu liczby mieszkańców, i ich mobilności. Proponowana okresowa analiza i ewaluacja Planu powinna stworzyć możliwość jej weryfikacji i aktualizacji.

W powiązaniu z koncepcją możliwych ścieżek rozwojowych publicznego transportu zbiorowego przedstawioną na wstępie tego rozdziału, jako nadrzędny cel przyjęto utrzymanie obecnego poziomu usług i kompensowanie niekorzystnych trendów związanych z transportem indywidualnym i spadkiem jakości usług operatorów zewnętrznych zaś w zakresie celi cząstkowych wskazać można następujące działania:

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

Uzupełniające cele szczegółowe, to między innymi:

- poprawa częstotliwości i regularności, rytmiczności połączeń;
- dostosowanie i integracja połączeń użyteczności publicznej organizowanymi przez Gminę z liniami organizowanymi przez Powiat Kartuski 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.

Ostateczny układ sieci linii komunikacyjnych użyteczności publicznej przedstawiony został w załączniku na końcu niniejszego Planu. Na planowaną sieć komunikacyjną składają się dwie podstawowe linie komunikacyjne - 01 i 02, z których druga występuje w dwóch wariantach przebiegu 021 i 022. Zgodnie z wymaganiami formalnymi i przyjętą praktyką dla komunikacji w powiecie kartuskim, stosowaną

numerację linii uzupełniono o poprzedzający symbol **U** (linie użyteczności publicznej) i kod terytorialny gminy **220505**. Przedstawiona poniżej tabela przedstawia podstawową, odpowiadającą komunikacji szkolnej i zaplanowaną w wariantie rozwojowym, obejmującą przewozy weekendowe i sezonie wakacyjnym, liczbę połączeń i pracę przewozową na planowanych liniach.

Linia	nazwa linii	liczba kursów dziennie / rocznie				roczny przebieg linii [km]	
		wariant zachowawczy		wariant rozwojowy		wariant zachowawczy	wariant rozwojowy
		ogółem	w soboty niedziele i święta	ogółem	w soboty niedziele i święta		
U220505 /01	Somonino Granica - Somonino - Goręczyno - Dąbrowa - Ramleje - Ostrzyce - Koszowatka - Rąty - Sławki - Somonino (Somonino Granica)	8/1504	0/0	8/2254	2/230	4 512	8 760
U220505 /021	Somonino – Borcz przez Egiertowo, Starkową Hutę, Rybaki, (Piotrowo) Kaplicę, Połączyno, Kamelę	4/752	0/0	4/1242	2/230	1 504	5 840
U220501 /022	Somonino – Borcz – - Somonino przez Kamelę, Połączyno, Kaplicę, Rybaki, (Piotrowo), Starkową Hutę Egiertowo,	2/376	0/0	2/506	0/0	2 256	3 708
łącznie		2 632	0	4002	460	93 248	141 818

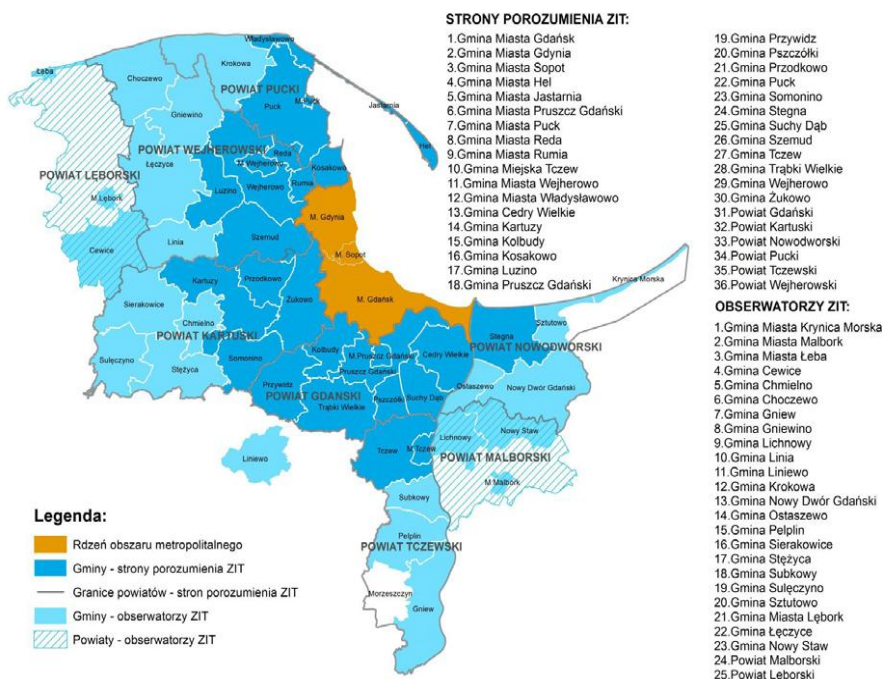
Tab. 6 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Somonino

Dla wariantu rozwojowego, nawet realizowanego w ograniczonej skali, utrzymywanie minimalnego poziomu skomunikowania poza okresem szkolnym i roboczymi dniami tygodnia, znamieny jest duży wzrost niezbędnej do wykonania pracy przewozowej, sięgający w tym przypadku 52%. Wynik taki, jest konsekwencją zbliżonych proporcji kursów całotygodniowych i ustalonych jako niezbędny poziom minimalny oraz stanowią koszt społeczny ponoszony dla zachowania powszechności i ciągłości świadczonych usług zaspokajających potrzeby mieszkańców Gminy.

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.

W przypadku planowanej sieci komunikacyjnej Gminy Somonino, podobnie jak dla większości Gmin nie będących dużymi ośrodkami miejskimi, które początkują proces organizacji publicznego transportu zbiorowego, brak jest adekwatnych danych historycznych i innych wskaźników parametryzujących wrażliwości na czynniki kształtujące popyt. W konsekwencji, dla oceny i prognozy potrzeb przewozowych 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 trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, gdzie odrębnie prezentowane są wyniki dotyczące obszarów wiejskich („poza rdzeniem”) oddzielając od wyników wpływ wysoce zurbanizowanego obszaru aglomeracji trójmiejskiej.



Rys. 34 Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w Województwie Pomorskim
/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego str. 11

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:

- generowania podróży – wyznaczenia liczby podróży generowanych i absorbowanych w rejonach transportowych za pomocą narzędzi statystycznych lub modeli cząstkowych;

- rozkładu przestrzennego ruchu – budowa macierzy podróży;
- podziału zadań przewozowych – określenie środka transportu wykorzystanego do podróży, na podstawie zgeneralizowanego kosztu podróży różnymi środkami transportu;
- rozkładu ruchu na sieć – wyznaczania prawdopodobnych dróg, które zostaną wybrane do przemieszczenia się pomiędzy dwoma rejonami.

Do budowy modelu transportowego, a także wykonywanych prognoz przyjęto:

- trzy scenariusze rozwoju społeczno-ekonomicznego: pesymistyczny, umiarkowany i optymistyczny, uwzględniające zmiany demograficzne (liczby mieszkańców), ekonomiczne (PKB), poziom bezrobocia, motoryzacyjne (wskaźnik motoryzacji), napełnienia pojazdów itp.;
- trzy warianty rozwoju sieci transportu zbiorowego użyteczności publicznej- I, II i wariant stagnacji, braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej, który posłużył jako bazowy do porównań;
- cztery okresy obliczeniowe (stany ruchu): dla lat 2015, 2020, 2025 i 2030. [⁶⁹]

Udział podróży transportem zbiorowym, które jako dane wyjściowe określono na 27,1% w horyzoncie roku 2025 przy założeniu scenariusza umiarkowanego może wzrosnąć do 28,4% ,wariant 1 lub 27,7% ,wariant 2. W przypadku braku działań, wariant stagnacji, wskaźnik spadnie do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym odpowiednio udział może wynieść 29,9%, w wariantcie 1 lub 28,5% , w wariantcie 2 a w pesymistycznym, 25,8% (wariant 1) lub 24,2% (wariant 2). Przewiduje się w związku z tym, że nastąpi wzrost pracy przewozowej (drogi przebytej transportem zbiorowym przez podróżnych).

W badaniach GOM agregując wyniki wykresu - Środki transportu w podróżach [⁷⁰] dla mieszkańców poza Trójmiastem statystyki preferencji wyboru środka transportu kształtowały się zgodnie z załączoną tabelą.

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

Tab. 7 Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego

/Źródło: oprac. na podstawie Raportu syntetycznego z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 35

⁶⁹ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2014 str. 63

⁷⁰ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 35

4.1.2 Motywacje podróży

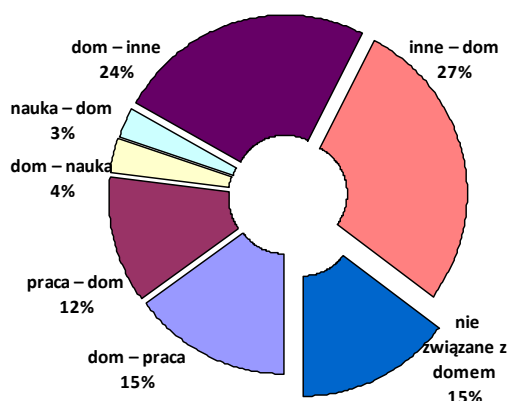
Podstawowy podział motywacji podróży wykonywanych na określonym obszarze obejmuje zazwyczaj siedem grup:

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

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

L.p.	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%

Motywacje podróży



syntetycznego z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napęnlennia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 31

Tab. 8 Statystyczny udział motywacji i celów odbywania podróży

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

Rys. 35 Rozkład udziału motywacji odbywania podróży
Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu

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 kolejną można stwierdzić, że w skali Województwa komunikacją miejską oraz regionalną komunikacją autobusową odbywano około 1/4 podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych.

Badania dla węższego obszaru GOM, zdelimitowane do części poza zurbanizowanym centrum, uściślają te wyniki wskazując podział :

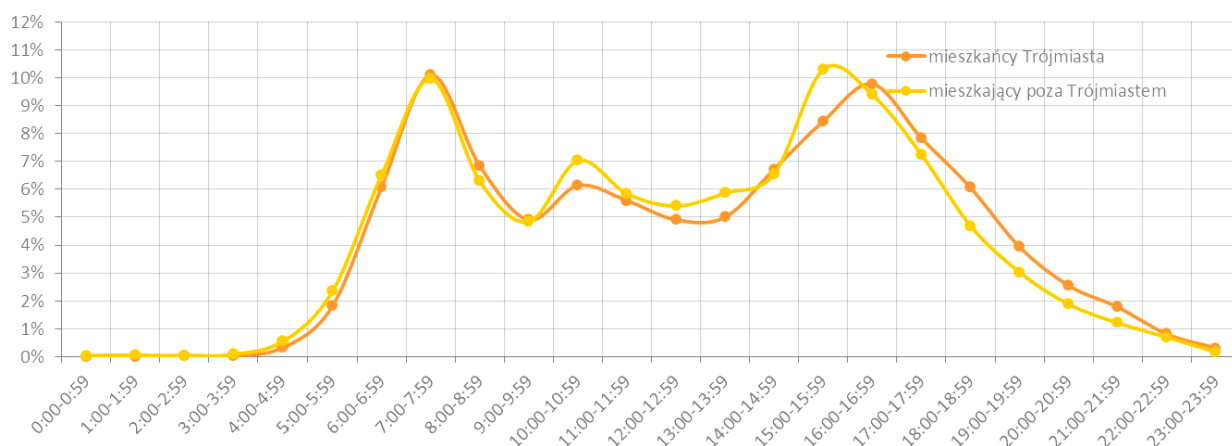
L.p.	cele podróży	% wskazań
1	podróże zewnętrzne	2,4%
2	podróże międzypowiatowe	19,1%
3	podróże międzygminne (w powiecie)	15,9%
4	podróże wewnątrzgminne	60,2%

Tab. 9 Rozkład przestrzenny podróży pasażerów w obszarze metropolitalnym (bez Trójmiasta)

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

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

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

**Rys. 36** Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

/Źródło: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napelnienia 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 minuty⁷¹.

⁷¹ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napelnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 40

4.2 Prognoza popytu

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

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, których brak jest dla planowanej sieci transportowej. Do dyspozycji pozostaje jedynie ocena porównawcza w odniesieniu do wyników podobnych gmin regionu. 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 pieszych

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

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

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

Zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich oraz gminach wiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny.

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 Somonino, zauważyć należy na wstępie, że punktem odniesienia jest zupełny brak oferty przewozowej spełniającej kryteria przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Komunikacja ponadgminna realizowana jest obecnie na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwych gestorów – Wydziały Komunikacji urzędów poszczególnych gmin, i wykonywana przez komercyjnych przedsiębiorców. W wyniku podpisanych umów o refundację utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych, otrzymują oni dopłaty z budżetu państwa, stanowiącą istotną, 30-50 procentową część dochodów. Dotyczy to wszystkich wskazanych wcześniej przewoźników wykonujących przewozy publicznego transportu zbiorowego. W wyniku zmian jakie wprowadza Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym podmioty te nie będą miały prawa do rekompensaty, jeżeli wykonywana sieć połączeń nie zostanie uwzględniona jako linie użyteczności publicznej i nie zostanie podpisana umowa, wyznaczająca Operatora realizującego przewozy. Brak podpisanej umowy i/lub nie wyznaczenie linii użyteczności publicznej skutkował 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.

Przeprowadzona dla przewoźników operujących w powiecie kartuskim analiza potencjału przewozowego wykazała, znaczne rezerwy zarówno w zakresie możliwości przewozowych taboru (200%) jaki i liczności zaangażowanej oraz posiadanej floty transportowej (ponad 300%) [72], które nie powinny stać się czynnikiem ograniczającym rozwój komunikacji w obszarze objętym planem.

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 Somonino 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.

⁷² Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim str. 98

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

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 Somonino 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 Somonino 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 wariantcie rozwojowym.

wyszczególnienie	jednostka	wariant	
		zachowawczy	rozwojowy
roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	93,248	141,818
liczba kursów rocznie	[tys.]	2,632	4,002
koszt	[tys. zł]	419,616	638,181
wpływ ze sprzedaży biletów	[tys. zł]	220,131	249,698
refundacja ulg ustawowych	[tys. zł]	199,485	219,433
współczynnik odpłatności	[%]	52,5	39,1

dopłata Organizatora	[tys. zł]	0	191,454
wzgl. poziom dofinansowania	[%]	0%	30%

Tab. 11 Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego*/Źródło: opracowanie własne*

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. Prognoza poziomu rekompensaty, po podjęciu decyzji o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej przez Wójta Gminy Somonino, uzależniona jest od przyjętej strategii realizacji tych usług w tym formy w jakiej udzielane będą zamówienia. Najniższy poziom rekompensaty, 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 (rozwojowej), wymagać będzie dodatkowej formy finansowania pokrywającej straty związane ze spadkiem rentowności linii wynikające z uruchomienia połączeń także w okresach gdy przewidywane potoki pasażerskie będą znacznie zredukowane.

6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

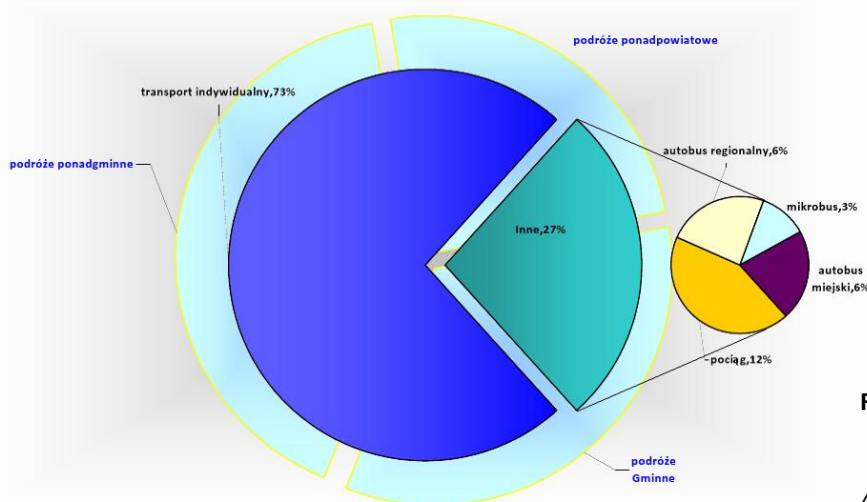
Dla obszaru objętego niniejszym Planem Transportowym, analiza preferencji dotyczących wyboru rodzaju środka transportu i planowanie ich reorientacji zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju będą konsekwencją dostępnej infrastruktury transportowej, poziomu podaży i jakości oferowanych usług.

6.1 Obecny podział zadań przewozowych

Z szerokiego wachlarza potencjalnych rodzajów i środków transportu występujących na obszarach wysoce zurbanizowanych, na terenie Gminy Somonino dostępne są formy publicznego transportu zbiorowego reprezentowane przez komunikację kolejową, komunikację autobusową regionalną i ponadregionalną, gminne przewozy autobusowe oraz indywidualne formy komunikacji realizowane samochodem, motocyklem, rowerem lub pieszo.

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

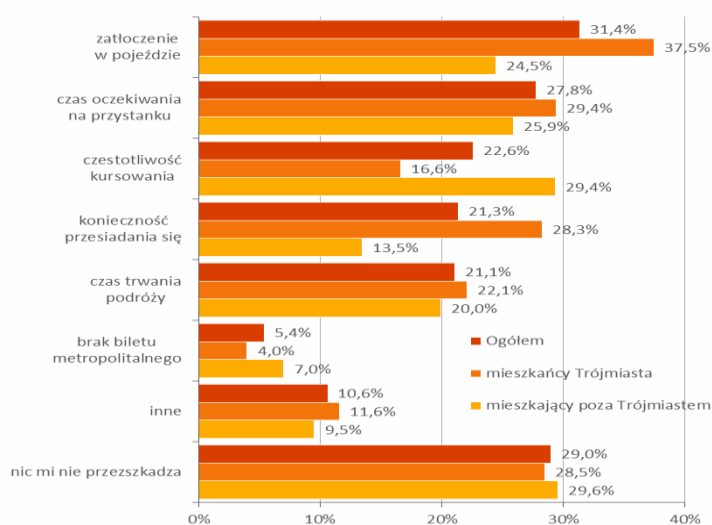
6.2 Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju

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

transportu zbiorowego postulatów przewozowych pasażerów.

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

- bezpośrednio
- częstotliwości
- dostępności
- kosztu
- niezawodności
- punktualności
- rytmiczności
- szybkości
- wygody



Rys. 38 Ocena istotności postulatów przewozowych

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

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.

6.3 Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wymaga odpowiedniego przystosowania każdego etapu podróży. Możliwość skorzystania ze środka transportu może być ułatwiona poprzez odpowiednie dostosowanie pojazdu – autobusy niskopodłogowe i niskowejściowe, wyposażone w specjalne platformy, z funkcją przykłąku, oraz systemy informacji wizualnej i głosowej. 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 dojścia, budowie wiat, a w zakresie informacji pasażerskiej, czytelne oznakowanie, podświetlana informacja pasażerska, zapowiedzi głosowych w pojeździe.

7 Zasady organizacji rynku przewozów

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

Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

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

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

7.1 Zadania Organizatora

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

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

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

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

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega m.in. na:

- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, określonego między innymi zasadami:
 - przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganiom ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym,
 - środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora,

- rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów,
 - w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora,
 - rozkłady jazdy są poddawane aktualizacji, o której mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
 - cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych,
 - wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy,
 - na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób,
 - operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania, przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
 - analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
 - zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji, przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
 - administrowaniu systemem informacji dla pasażera;
 - wykonywaniu dodatkowych zadań wynikających z rozporządzenia WE 1370/2007
- 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 ^[73]

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

⁷³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004

7.2 Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z postanowieniami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z Organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie, która przyznaje temu Operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej. W celu zapewnienia dokonania optymalnego, z punktu widzenia zaspokajania społecznych interesów, wyboru operatora, zgodnie z założeniami konkurencji regulowanej, Ustawa przewiduje różne tryby wyboru operatora. Przewidywany tryb wyboru Operatora dla publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem będzie Gmina Somonino 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 zlecania 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 zlecania usług przewozowych jest tryb w ramach Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Koncesjonariusz na podstawie umowy koncesji zawieranej z koncesjodawcą zobowiązuje się do wykonania przedmiotu koncesji za wynagrodzeniem, które stanowi w przypadku koncesji na usługi prawo do korzystania z usługi albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy, przy czym płatność koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza nie może prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Istotnym faktem jest zatem ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji, które musi być ponoszone głównie lub przynajmniej w zasadniczej części przez

koncesjonariusza. Zasadnicza różnica między zamówieniem na usługi a koncesją na usługi w praktyce polega na tym, że w przypadku koncesji zamawiający w niewielkiej części lub w ogóle nie przekazuje swoich środków w zamian za zrealizowaną usługę.

Organizator publicznego transportu zbiorowego może też skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z Operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi publicznego transportu zbiorowego na linii, liniach lub sieci komunikacyjnej będącej przedmiotem umowy. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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;
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
- kary umowne;
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Pozytywną 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 ciągłego podnoszenia standardów oferowanych usług.

8 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1 Obecny standard usług

Oferowany standard usług przewozowych w komunikacji publicznej funkcjonującej w Gminie Somonino jest zróżnicowany. Z jednej strony jest pochodną potencjału rynku, wielkości przewożonych potoków pasażerskich, potrzeb i możliwości ich zaspokojenia przez przewoźników świadczących usługi na obszarze objętych Planem w skali lokalnej czy powiatu, z drugiej widoczne są efekty podjętych już działań w zakresie modernizacji oferty przewozowej przez przewoźników regionalnych i w kolejowych przewozach użyteczności publicznej. Najwyższe standardy z zakresie komfortu jazdy oferują podróżnym najnowsze szynobusy kursujące na linii Kościerzyna – Gdynia, inne postulaty z listy kryteriów decydujących o podejmowanych wyborach środka transportu – bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niski koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność, wygoda są w większym stopniu spełniane przez komunikację autobusową, także szybko przeobrażającą się w warunkach runku konkurencyjnego. Zwiększa się udział pojazdów przystosowanych dla potrzeb osób niepełnosprawnych, o ograniczonych możliwościach ruchowych, postęp następuje także w zakresie spełnianych norm w zakresie ochrony środowiska.

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 napętnienia 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 Somonino wskazuje w przyjętym okresie prognozowania, kierunki rozwoju w poszczególnych płaszczyznach tematycznych.

8.2.1 Oferta przewozowa

- 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;
- ujednolicenie wyglądu, kolorystyki, oznakowania pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej;
- wdrożenie do eksploatacji pojazdów charakteryzujących się odpowiednim komfortem dla pasażera - zwiększający się udział miejsc siedzących wraz ze wzrostem długości podróży; wyposażenie w miejsce na wózek dziecięcy lub inwalidzki oraz klimatyzacja.

8.2.2 Aspekt ochrony środowiska

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

Pierwszoplanowe znaczenie w tym zakresie ma ograniczenie emisji spalin. Cel ten 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.

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 Somonino, 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;
 - obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
 - skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
 - lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
 - oznaczanie dróg dojścia do przystanków komunikacyjnych, stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych w formie wypukłej faktury nawierzchni,
 - 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 jednorazowych. Kolejnym mechanizmem służącym przywiązaniu pasażera i kształtowaniu oczekiwanych zachowań dotyczących wyboru publicznych środków transportu może stać się wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego lub, w szerszym ujęciu, oferowanie biletów elektronicznych, powiązanych z innymi systemami rabatowymi, marketingowymi (Karta Mieszkańca) oraz zintegrowanych z systemami biletowymi innych organizatorów funkcjonujących na terenie Gminy Somonino 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 Somonino 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

Analiza planowanego układu komunikacyjnego obsługującego Gminę Somonino, organizowanego zarówno przez Marszałka Województwa Pomorskiego jak i Starostę Powiatu Kartuskiego wskazuje na potrzebę koordynacji projektowanych linii komunikacyjnych w pierwszej kolejności z połączeniami kolejowymi użyteczności publicznej w Gminnym lokalnym węźle Integracyjnym w Somoninie oraz połączeniami autobusowymi organizowanymi przez Powiat Kartuski umożliwiającymi mieszkańcom dotarcie do Kartuskiego Węzła Metropolitalnego i korzystanie z szerszej oferty w zakresie dalszego kontynuowania podróży. Dla mieszkańców południowo, zachodniej części Gminy, korzystne mogą być połączenia odbywane przez węzeł kolejowy w Wieżycy. Istotna będzie także koordynacja organizowanych przewozów z połączeniami autobusowymi w Egiertowie i Borczu, umożliwiającą najszybsze skomunikowanie liniami ponadregionalnymi, także kursami przyspieszonymi.

8.2.8 Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej

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

- ujednolicenia wyglądu, kolorystyki, oznakowania pojazdów realizujących usługi publicznego transportu zbiorowego w Gminie Somonino;
- 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 zrationalizowanej decyzji o wyborze środka transportu i może zniechęcić do korzystania z oferty transportu publicznego, niwecząc inne podejmowane działania na rzecz wypromowania tej formy komunikacji.

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

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

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

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

9.1 System informacji statycznej

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

- informacja przystankowa:
 - oznaczenie przystanku;
 - rozkład jazdy prezentujący godziny przyjazdów lub odjazdów środków transportu, trasy komunikacyjne, ich przebieg oraz tabor obsługujący poszczególne kursy;
 - na przystankach wyposażonych w wiaty
 - dodatkowe informacje o opłatach i ulgach,
 - uproszczony schemat linii i sieci komunikacyjnej.
- informacja w pojazdach,
 - tablica kierunkowa z przodu pojazdu;
 - numer linii komunikacyjnej z tyłu pojazdu;
 - oznaczenie organizatora i operatora;
 - skrócony rozkład jazdy;
 - obowiązujący cennik, regulamin, przepisy porządkowe;
 - informacja dotycząca uprawnień do przejazdów ulgowych.

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

9.2 System informacji w mediach elektronicznych

Aby zwiększyć powszechność i atrakcyjność podróżowania komunikacją publiczną, konieczne jest udostępnienie niezbędnych informacji w najczęściej wybranym 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 systemu 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).

9.3 Innowacje

Integracja taryfowa i e-bilet

Transport publiczny chcąc zwiększyć swój udział w koszyku transportowym, musi stać się bardziej dostępny dla wszystkich i osiągnąć pełną integrację z niezmotoryzowanymi rodzajami transportu. Zintegrowane bilety elektroniczne i karty chipowe mogą dostarczać organizatorom i operatorom transportu publicznego danych statystycznych umożliwiającym dostosowywanie i optymalizację oferty, projektowania strategii marketingowych promujących korzystanie z transportu publicznego. Wdrożenie biletów elektronicznych może wspomóc integrację systemu sprzedaży biletów w gminnych przewozach pasażerskich z podobnymi rozwiązaniami funkcjonującymi w przewozach regionalnych lub wojewódzkich, a nawet przewozach komercyjnych. 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 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.

11 Spisy

11.1 Spis rysunków

Rys. 1	Schemat cyklu Deminga P-D-C-A.....	9
Rys. 2	Mapa transportowych węzłów integracyjnych w Obszarze Metropolitalnym	34
Rys. 3	Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat 1990 – 2012	41
Rys. 4	Położenie fizyczno-geograficzne	42
Rys. 5	Położenie Gminy Somonino na tle powiatu i województwa.....	43
Rys. 6	Obszary oddziaływania ośrodków regionalnych	44
Rys. 7	Jednostki osadnicze na terenie Gminy Somonino	44
Rys. 8	Dynamika wzrostu ludności Gminy Somonino na tle regionu i kraju	45
Rys. 9	Zmiana liczby mieszkańców	45
Rys. 10	Wskaźniki obciążenia demograficznego w Gminie Somonino.....	46
Rys. 11	Saldo migracji w Gminie Somonino	47
Rys. 12	Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i Powiecie Kartuskim.....	48
Rys. 13	Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Somonino na tle powiatu i kraju.....	49
Rys. 14	Aktualna mapa bezrobocia w województwie pomorskim	50
Rys. 15	Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku.....	52
Rys. 16	Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim w 2014 roku	52
Rys. 17	Korytarze ekologiczne w woj. Pomorskim	55
Rys. 18	Korytarze ekologiczne na terenie Gminy Somonino	55
Rys. 19	Obszary Natura 2000 na terenie Gminy Somonino	57
Rys. 20	Kaszubski Park Krajobrazowy.....	58
Rys. 21	Emisje pyłu PM10 z emitorów liniowych (drogi krajowe i wojewódzkie) na terenie strefy pomorskiej.....	60
Rys. 22	Izochrony dostępności drogowej do Gdańska (Trójmiasta) i najbliższych ośrodków subregionalnych	62
Rys. 23	Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim	63
Rys. 24	Schemat linii i planowanych.....	64
Rys. 25	Sieć komunikacyjna w Gminie Somonino	65
Rys. 26	Sieć tras rowerowych w Powiecie Kartuskim.....	66
Rys. 27	Linia kolejowa 201 w planie transportowym Województwa Pomorskiego.....	67
Rys. 28	Liczba połączeń komunikacyjnych powiat-gmina oraz pomiędzy gminami.....	69
Rys. 29	Układ węzłów integracyjnych wojewódzkich kolejowych i autobusowych sieci komunikacyjnych.....	70

Rys. 30	Schemat linii użyteczności publicznej w woj. Pomorskim	71
Rys. 31	Miejsca użyteczności publicznej w Gminie Somonino	73
Rys. 32	Miesięczna ilość pasażerów przewożonych na liniach powiatowych.....	74
Rys. 33	Przebieg planowanych powiatowych linii o charakterze użyteczności publicznej	75
Rys. 34	Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w Województwie Pomorskim.....	79
Rys. 35	Rozkład udziału motywacji odbywania podróży	81
Rys. 36	Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego....	82
Rys. 37	Podział zadań przewozowych	87
Rys. 38	Ocena istotności postulatów	88

11.2 Spis tabel

Tab. 1	Zestawienie pojęć i definicji używanych w opracowaniu	20
Tab. 2	Sołectwa w Gminie Somonino	44
Tab. 3	Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Somonino.....	51
Tab. 4	Liczba autobusowych połączeń komunikacyjnych dla wybranych linii kierunków i przewoźników	69
Tab. 5	Powiatowe linie użyteczności publicznej obsługujące Gminę Somonino.....	75
Tab. 6	Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Somonino	78
Tab. 7	Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego ...	80
Tab. 8	Statystyczny udział motywacji i celów odbywania podróży	81
Tab. 9	Rozkład przestrzenny podróży pasażerów w obszarze metropolitalnym (bez Trójmiasta)	82
Tab. 10	Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach pieszych	83
Tab. 11	Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego	86

12 Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

