

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

Stary Targ 30.04.2016

1	Wstęp	5
1.1	Streszczenie dokumentu.....	5
1.2	Czym jest Plan Transportowy.....	6
1.2.1	Organizowanie publicznego transportu zbiorowego	6
1.2.2	Koncepcja zrównoważonego rozwoju	8
1.2.3	Plan Transportowy jako element procesu zarządzania	9
1.3	Metodologia tworzenia Planu.....	10
1.3.1	Podstawy prawne	10
1.3.2	Struktura Planu Transportowego	12
1.3.3	Okres planowania i ewaluacja Planu	13
1.4	Cel opracowania Planu Transportowego.....	13
1.5	Wizja transportu publicznego	14
1.6	Dokumenty źródłowe.....	15
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	18
1.7	Definicje i określenia.....	19
1.8	Harmonizacja Planu Transportowego odniesieniu do dokumentów wyższego szczebla	21
1.8.1	Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	21
1.8.2	Plany i strategie regionalne	28
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	41
2.1	Przesłanki formalne i merytoryczne	41
2.1.1	Mobilność we współczesnym społeczeństwie.....	41
2.2	Charakterystyka obszaru objętego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	43
2.2.1	Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne	43
2.2.2	Demografia	47
2.2.3	Czynniki społeczne.....	52
2.2.4	Ochrona środowiska	57
2.3	Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej.....	63
2.3.2	Inne formy komunikacji	66
3	Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.....	67

3.1	Charakterystyka istniejącej sieci	67
3.1.1	Transport kolejowy	67
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 Sztumskiego	72
3.2.3	Cele i środki polityki transportowej Gminy	73
3.2.4	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej	74
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	76
4.1.1	Struktura podróży	77
4.1.2	Motywacje podróży	78
4.2	Prognoza popytu	80
4.3	Prognoza podaży	80
5	Finansowanie usług przewozowych	81
5.1	Źródła i formy finansowania usług	81
5.2	Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych	83
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	84
6.1	Obecny podział zadań przewozowych	84
6.2	Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju	85
6.3	Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych	86
6.4	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi	86
7	Zasady organizacji rynku przewozów	87
7.1	Zadania Organizatora	88
7.2	Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego	90
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej ...	93
8.1	Obecny standard usług	93
8.2	Pożądany standard usług, planowana oferta	93
8.2.1	Oferta przewozowa	94
8.2.2	Aspekt ochrony środowiska	94
8.2.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	95
8.2.4	Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	95
8.2.5	Polityka kształtowania systemu taryfowego	96
8.2.6	Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów	96

8.2.7	Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń	97
8.2.8	Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej	97
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	97
9.1	System informacji statycznej	98
9.2	System informacji w mediach elektronicznych.....	99
9.3	Innowacje.....	99
10	Weryfikacja i aktualizacja Planu	100
11	Spisy.....	101
11.1	Spis rysunków	101
11.2	Spis tabel.....	102
12	Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.....	103

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

1.2.1 Organizowanie publicznego transportu zbiorowego

W polskiej doktrynie państwowej, unormowanej nadrzędnym aktem jakim jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, z dnia 17. października 1997, opublikowana w Dz.U. 1997; nr 78; poz. 487 w artykule 15 ust 1, wprowadzona została fundamentalna zasada ustrojowa, że „ustrój terytorialny Rzeczypospolitej Polskiej zapewnia decentralizację władzy publicznej”.

W wyniku przeprowadzonych w latach 1990-1998 reform decentralizacyjnych ukonstytuował się w obecnej formie samorząd terytorialny, z jego misją – zaspokajania potrzeb wspólnoty.

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

Warunki te najlepiej zapewnia transport zbiorowy, który nie tylko bardziej odpowiada na wyzwania sfery środowiskowej i społecznej zrównoważonego rozwoju, ale także może być bardziej zrównoważony ekonomicznie niż transport indywidualny [¹³]

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

- jego funkcjonowanie musi się przyczyniać do poprawy stanu zdrowia społeczeństwa i podnoszenia poziomu życia;
- musi być preferowana komunikacja zbiorowa;
- muszą być uwzględniane potrzeby pieszych uczestników ruchu, a także rowerzystów;
- na etapie tworzenia strategii, planów, polityki transportowej ważną rolę powinny odgrywać lokalne społeczności;
- ceny energii w transporcie muszą uwzględniać wszystkie koszty (w tym koszty zewnętrzne), co będzie powodować racjonalne decyzje inwestycyjne;
- planując przebieg sieci transportowych należy uwzględniać występowanie obszarów przyrodniczo cennych. [¹⁴]

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

1.2.3 Plan Transportowy jako element procesu zarządzania

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

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

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

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

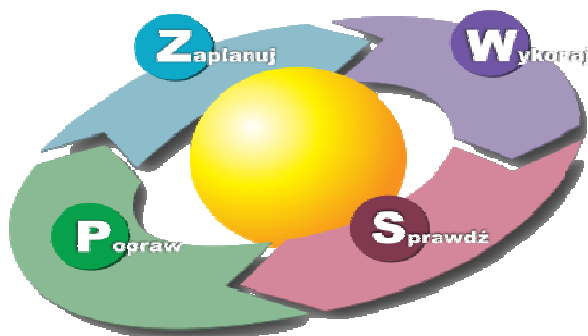
uwidacznia się wpisane w treść ustawy założenie, że definiuje ona klasyczny cykl Deminga P-D-C-A znany z teorii jakości i zarządzania, a nawiązujący do filozofii Kaizen, ustawicznego polepszania, poprawiania procesu zarządzania i produkcji na wszystkich jego szczeblach.

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

¹³ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika , Kraków 2015 str. 28

¹⁴ Ibid. str. 12

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 żegluga śródlądową w Państwie Członkowskim Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 345;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 306
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88;
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1.

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

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

- gmina:
 - licząca co najmniej 50.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie 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 Stary Targ, 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 Stary Targ 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 połączenia na potrzeby dowozu dzieci i młodzieży do szkół. Niniejszy Plan Transportowy dotyczący Gminy Stary Targ, 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 Sztumski, Województwo Pomorskie oraz przewozy komercyjne.

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, 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 zapewniło 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 osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych:

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

1.5 Wizja transportu publicznego

Podstawą planowania transportu w Polsce, jako kraju należącego do Unii Europejskiej, powinno być z jednej strony przekonanie o istotnym znaczeniu mobilności dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszarów zurbanizowanych, z drugiej strony świadomość jej negatywnych następstw w postaci kongestii, wypadków komunikacyjnych i szkód środowiskowych.

Od początku integracji europejskiej zdawano sobie sprawę ze związku pomiędzy rynkiem wewnętrznym a transportem. We wczesnym okresie prognozowania - Biała Księga Komisji o „przyszłym rozwoju wspólnej polityki transportowej” z 1992 roku i następujących kolejno dokumentach z 1993 - Biała Księga dot. Wzrostu, Konkurencyjności i Zatrudnienia i w kolejnej edycji z 2001 - Biała Księga: Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010r. : czas wyborów; niezmiennie wskazywano na transport jako zasadniczy element funkcjonowania nowoczesnych gospodarek, który musi stawić czoła ciągłym sprzecznościom pomiędzy społecznością wymagającą ciągle większej mobilności i opinią publiczną, która coraz gorzej znosi ciągle opóźnienia i przeciętną jakość świadczeń, jakie oferują niektóre usługi [16]. Transport stanowi fundament każdej gospodarki, ponieważ leży u podstaw łańcucha dostaw. Transport

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

ma również kluczowe znaczenie dla wysokiej jakości życia, ułatwiania dostępu do miejsc i zbliżania ludzi do siebie.

Wizją transportu publicznego na obszarze Gminy Stary Targ 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 Stary Targ oraz dostępnych w bazach danych i stron internetowych GUS, Sejmu, Ministerstw, oraz innych urzędów i instytucji. Część z wymienionych dokumentów, przywołana została w treści opracowywanego Planu, wskazując na zgodność ich zapisów z projektowanymi rozwiązaniami. Przepisy prawne, oraz inne materiały pomocnicze oraz strony internetowe zestawione zostały według legislatury i wagi dla przedmiotu opracowania.

1.6.1 Prawodawstwo Unii Europejskiej

- rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1),
- rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.),
- rozporządzenie Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim Dz. Urz. UE L 4 z 08.01.1998, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 3;
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich, kabotaż morski, Dz. Urz. WE L 364 z 12.12.1992, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2 ;

- rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 345;
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 306
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88;
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1.
- 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
- Strategia Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Sztumskiego na lata 2004-2015, załącznik do Uchwały rady Powiatu nr XXIII/28/2004 z dnia 29 maja 2004 r.
- Strategia Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Powiatu Sztumskiego na lata 2016-2025, projekt oraz Diagnoza społeczno-gospodarcza powiatu sztumskiego
- Strategia Zarządzania Zmianą Gospodarczą w Powiecie Sztumskim; Prospektywna Analiza Sytuacji Społeczno-Gospodarczej Powiatu Sztumskiego; Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w ramach prac dot. Zintegrowanej Strategii Zarządzania Zmianą Gospodarczą w Obszarze Dolnej Wisły, Gdańsk 2012
- Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Sztumskiego, Starostwo Powiatowe, Państwowy Instytut Geologiczny, Sztum 2004
- Powiatowy Program na Rzecz Zatrudnienia i Spójności Społecznej w Powiecie Sztumskim na lata 2007-2013, Sztum-Dzierzgoń, 2008
- Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, TRAKO, październik 2014
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, projekt do Konsultacji społecznych, BOBC maj, 2015

- Strategia Rozwoju Lokalnego Kierowanego przez Społeczność objęta programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020; LGD gmin Dzierzgoń, Sztum, Stary Targ, Mikołajki Pomorskie, Stary Targ, Stary Dzierzgoń.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Gminy Stary Targ , Uchwała nr XXIII/197/2012 Rady Gminy Stary Targ z dnia 28 grudnia 2012 r. oraz aktualizacja Studium 2012/2013 r.: zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stary Targ część I Uwarunkowania rozwoju przestrzennego gminy Stary Targ
- Program Ochrony Środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla gminy Stary Targ na lata 2004-2007 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2008-2011
- Gminny Program Opieki nad Zabytkami Gminy Stary Targ na lata 2011-2014, załącznik do Uchwały nr XIII/111/2011 Rady Gminy w Starym Targu z dnia 29 grudnia 2011r.

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 [17];

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

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

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

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

1.8.1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

W **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju** [19] Gmina Stary Targ oraz Powiat Sztumski ulokowane zostały na osi działań polityki przestrzennej służącej podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich, metropolii Trójmiejskiej oraz Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, dla których 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 wyzwala synergię działań.

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

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

¹⁹ 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 żegluga 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 [²⁰] 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.

Wskazany 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 [²¹]). Dla zapewnienia maksymalnej efektywności, interwencja publiczna na rzecz realizacji strategicznych celów prowadzona będzie w wybranych obszarach

²⁰ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, obszary wiejskie, z dnia 13 lipca 2010 r.

²¹ Ibid. str. 90

geograficznych (terytoriach) i będzie ukierunkowana tematycznie - system kontraktów terytorialnych, w tym w zakresie działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Krajowa Strategia Rozwoju definiuje, jako strategiczne cele szczegółowe

Cel I Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów;

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

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 [22]

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

²² Ibid. str. 101

dostępności do regionalnych centrów rozwoju, a tym samym do zwiększenia stopnia spójności terytorialnej kraju. Działania będą obejmować przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej oraz polepszanie jakości środków przewozu zbiorowego tak, aby skrócić czas dostępu przestrzennego

Odnosząc się do **Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025** [²³] 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.) [²⁴] 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. [²⁵]

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:

²³ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005 str. 10

²⁴ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MTBiGM z 22 stycznia 2013 str. 8

²⁵ Ibid. str. 5

- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;
- wzmocnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznym 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, oraz Zintegrowane Porozumienia Terytorialne obejmujące tematycznie i terytorialnie ukierunkowane interwencje uruchamiane w ramach polityki rozwoju województwa, w tym z wykorzystaniem środków UE, służące wykorzystaniu szans rozwojowych i przełamaniu barier rozwojowych 8 Miejskich Obszarów Funkcjonalnych, z których MOF Malbork obejmuje także obszar powiatu Sztumskiego i Gminy Stary Targ. Zgodność Planu Transportowego dla obszaru Gminy Stary Targ z celami oraz logiką interwencji RPO WP w

zakresie transportu - Mobilne Pomorze - Programu Strategicznego Województwa Pomorskiego występuje w zakresie:

Celu strategicznego 3. - Atrakcyjna przestrzeń, obejmującego:

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

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

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

W efekcie tego działania oczekiwany jest:

- rozwinięty transport zbiorowy cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym 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, niedostatkami 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 telematyki, poprawiających funkcjonowanie transportu publicznego na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach;
- oraz w taborze:
 - systemy sygnalizacji akustycznej,
 - systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przez autobusy, trolejbusy, tramwaje (sygnalizacja akomodacyjna),
 - systemy dystrybucji i identyfikacji biletów,
 - systemy nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego,
 - systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy on-line,
 - systemy monitorowania bezpieczeństwa.

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

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

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

1.8.2.2 Dokumenty powiatowe i gminne

Przechodząc w dół na kolejne poziomy organizacji administracyjnej kraju – powiaty, związki i porozumienia gmin, odnotowania wymagają analizy i strategie opracowane dla Powiatu Sztumskiego w ramach uczestnictwa w projekcie mającym na celu opracowanie Zintegrowanej Strategii Zarządzania Zmianą Gospodarczą w **Obszarze Dolnej Wisły**, partnerskim, ponadlokalnym systemie zarządzania powiatów kwidzińskiego, malborskiego, starogardzkiego, sztumskiego oraz tczewskiego. Przeprowadzone w ramach projektu badania zdiagnozowały poziom dostępności transportowej Powiatu Sztumskiego jako przeciętny – 3,85 w skali 5 punktowej, zbliżony do oceny w innych powiatach ODW, zarówno wewnątrz powiatu jak i dostępności transportowej do dużych ośrodków miejskich [26]. Pozytywna ocena dostępności komunikacyjna do Trójmiasta, Torunia i Bydgoszczy, uwzględniała nie tylko stan i dostępność infrastruktury

²⁶ Prospektywna analiza sytuacji społeczno-gospodarczej powiatu sztumskiego str. 15

transportowej, ale również jakość komunikacji publicznej - częstotliwość połączeń, koszty, czas podróży. W konsekwencji powyższego, zagadnienie poprawy połączeń komunikacyjnych jako działanie najbardziej pilne zostało wskazane przez zaledwie 13,6% ankietowanych w przeprowadzonym *Badaniu przedsiębiorców w ramach projektu „Obszar Dolnej Wisły – ponadlokalne partnerstwo na rzecz rozwoju gospodarczego powiatów: kwidzyńskiego, malborskiego, starogardzkiego, sztumskiego i tczewskiego” finansowanego przez UE ze środków EFS w ramach POKL.*

Organizacja transportu jest jednym z kierunków współpracy Jednostek Samorządu Terytorialnego tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Malborka, jeden z obszarów objętych Zintegrowanymi Porozumieniami Terytorialnymi RPO WP obejmujący zasięgiem miasto i gminę Sztum, gminę Nowy Staw, gminę Stare Pole, miasto i gminę Malbork, powiat malborski oraz powiat sztumski. W celu realizacji ponadlokalnych, wspólnych działań rozwojowych uczestniczących w MOF samorządów, opracowana została przez zespół Agencji Rozwoju Pomorza Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Malborka na lata 2014-2020. W obszarze priorytetowym 6.3: Funkcjonalna Przestrzeń Publiczna, o dobrej zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej, wyposażona w nowoczesną, proekologiczną infrastrukturę techniczną i energetyczną przyjęto Cel Strategiczny

- **CS.3.1.** Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej MOF Malborka, (sieć powiązanej ze sobą infrastruktury drogowej, rowerowej, wodnej i lotniczej oraz system transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego).
Obejmujący Cele Operacyjne (CO):
 - CO.3.1.1 Rozbudowa i modernizacja zintegrowanej infrastruktury drogowej i rowerowej
 - CO.3.1.2 Spójny rozwój systemu transportu zbiorowego
 - Zwiększenie częstotliwości i ilości połączeń autobusowych miejscowości z terenów MOF Malborka, w tym głównie z Gdańskiem, Kwidzynem i Elblągiem (rynkami pracy);
 - Zwiększenie częstotliwości połączeń kolejowych- zintegrowane działania lobbujące JST MOF Malborka
 - Poprawa stanu środowiska naturalnego dzięki zmniejszeniu emisji spalin do atmosfery;
 - Wzrost liczby mieszkańców z terenów MOF Malborka korzystających z transportu zbiorowego.

Opracowaniem branżowym, z zakresu komunikacji jest powstałe w 2014 roku Studium komunikacyjne [27] obejmujące między innymi obszerną analizę – Plan rozwoju publicznego transportu zbiorowego, włącznie z badaniami napełnień środków publicznego transportu zbiorowego, więźbą podróży, uwzględniającą zarówno powiat Sztumski jak i pośrednio, Gminę Stary Targ (połączenia z Malborka w kierunku Dzierżonia). Dokument nie jest bezpośrednio obowiązującą Strategią ani Planem Transportowym, natomiast jego ustalenia ujęte zostały w opracowanym później projekcie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla MOF Malborka, którego etap konsultacji społecznych dla powiatu Sztumskiego ogłoszony został w dniu 25 września 2015 r. [28]

W **Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Sztumskiego**[29] w grupie celów i priorytetów z obszaru infrastruktury uwzględnione zostały zagadnienia publicznego transportu zbiorowego. Jako jeden z ważniejszych wskazano Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury technicznej i drogowej i powiązane z nim Cele i Zadania:

Cel 1.1 Budowa , rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej oraz drogowej

²⁷ Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, str. 87

²⁸ <http://bip.powiatasztumski.pl/386.html>

²⁹ Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Sztumskiego na lata 2006-2015, str. 49

Zadanie 1.1.1. Inicjowanie i wspieranie inwestycji poprawiających rozwój infrastruktury technicznej

Zadanie 1.1.2 Podejmowanie oraz wspieranie inwestycji poprawiających rozwój inwestycji drogowych usprawniających komunikację wewnętrzną i zewnętrzną

Cel 1.2 Poszerzenie dostępności do obszarów wiejskich – peryferyjnych

Zdanie 1.2.1 Poprawa dostępności do transportu publicznego w tym: okresowe przedstawianie raportu o połączeniach lokalnych i ponadlokalnych w powiecie z propozycjami usprawniającymi ich funkcjonowanie

Zadanie 1.2.2 Poprawa dostępności do mediów i usług publicznych

Projekt aktualizacji Strategii na lata 2016-2025, podtrzymuje wcześniejsze priorytety w zakresie infrastruktury komunikacyjnej i transportu. Przyjmując wizję Powiatu Sztumskiego jako *powiatu doskonale skomunikowanego z metropolią Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz sąsiednimi powiatami, co umożliwi pełniejsze korzystanie z atutów jakie daje to sąsiedztwo w zakresie dostępu do rynku pracy, kooperantów, rynku zbytu specjalistycznych usług medycznych, edukacyjnych, naukowych czy kulturalnych* [³⁰] w trzecim z zrównoważonych celów strategicznych – Powiat Sztumski dostępny transportowo - postawiona została diagnoza:

- dostępność transportowa w istotny sposób wpływa na warunki i jakość życia;
- zewnętrzna dostępność komunikacyjna należy do czynników, które w fundamentalny sposób decydują o rozwoju gospodarczym;
- powiat sztumski znajduje się na krawędzi oddziaływania metropolitalnego rynku pracy. Około 20 proc. mieszkańców powiatu dojeżdżających do pracy w innej gminie pracuje w Trójmieście;
- dostępność metropolii to również dostępność usług wyższego rzędu z dziedziny kultury i rozrywki, nauki, specjalistycznej opieki zdrowotnej, czy też funkcji węzłowych: portów i lotniska;
- stan infrastruktury drogowej, jak również wewnętrzna i zewnętrzna dostępność transportowa powiatu jest przedmiotem szczególnej troski jego mieszkańców;
- subregionalny rynek pracy (MOF – Malbork – Sztum) znajduje się od dłuższego czasu w stagnacji. Zwiększenie uczestnictwa w metropolitalnym rynku pracy może stanowić bodziec dla poprawy sytuacji gospodarstw domowych w powiecie sztumskim;

na podstawie której w zdefiniowanych rolach Powiatu:

Dostawca usług i inwestor: Infrastruktura drogowa i rowerowa, transport publiczny;

Finansujący: programy i projekty wspierające mobilność oraz bezpieczeństwo na drogach;

Regulator: polityka transportowa, planowanie przestrzenne wspierające zrównoważony transport;

Moderator: warunki do samoorganizacji mieszkańców i organizacji w obszarze transportu i szczególnie promocji proekologicznego transportu;

Partner: inicjatywy zwiększające dostępność transportową powiatu sztumskiego, promujące proekologiczne rozwiązania transportowe, w tym w szczególności transport publiczny, kolejowy, drogowy i rowerowy;

Promotor: wspieranie działań oraz inicjatyw legislacyjnych i organizacyjnych w zakresie polityki transportowej i telekomunikacyjnej; promowanie inwestycji infrastrukturalnych, regionalnych i centralnych, zgodnych z polityką transportową powiatu sztumskiego.

Określone zostały wymagające podjęcia działania:

- Realizacja i wsparcie inwestycji drogowych poprawiających wewnętrzną i zewnętrzną (z metropolią Gdańsk-Gdynia-Sopot) dostępność transportową powiatu sztumskiego w tym modernizacje i remonty nawierzchni oraz rozbudowa sieci dróg powiatowych i gminnych;
- Rozbudowa sieci tras rowerowych;

³⁰ Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Sztumskiego na lata 20016-2025, projekt do konsultacji

- Wspieranie rozwoju transportu zbiorowego poprzez zwiększenie liczby połączeń kolejowych (w tym bezpośrednich) z Obszarem Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz powiatami sąsiednimi (kwidzyńskim oraz elbląskim), jak również zwiększenie liczby lokalnych połączeń autobusowych z terenów wiejskich;
- Współpraca z przewoźnikami autobusowymi i kolejowymi w celu jak najlepszego dopasowania ich usług do oczekiwań i wymagań mieszkańców powiatu sztumskiego.

Wśród dokumentów strategicznych Gminy Stary Targ zagadnienia organizacji transportu i infrastruktury towarzyszącej ujęte w **Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Stary Targ** z 2002 roku oraz Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Stary Targ z 2008 r i jego aktualizacji z roku 2012 – odnoszą się głównie do zagadnień inwestycyjnych związanych z siecią drogową i likwidowaną linią kolejową nr 222 (Malbork- Dzierżgoń- Małdyty), w obszarze komunikacji publicznej konstatując w ostatnim z przywołanych dokumentów ^[31] iż Gmina posiada w zasadzie dobre warunki obsługi ludności komunikacją zbiorową – różnych przewoźników.

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, dwa szczeble administracji uchwały obowiązujące Plany, są nimi:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym ^[32]
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego ^[33]

Plan Transportowy Powiatu Sztumskiego pozostaje na etapie po ogłoszeniu konsultacji społecznych. Brak Planu Transportowego wyższego szczebla nie wyklucza jednak dopuszczalności opracowania i nie ogranicza kompetencji jednostki samorządu szczebla niższego do opracowywania planów na obszarach jego właściwości. Nie spełnienie granicznych wielkości populacji dla obszaru nadrzędnego lub decyzja właściwego mu organizatora o odstąpieniu od pisania planu transportowego, może doprowadzić do sytuacji, że plan ten nigdy nie zostanie opracowany. Jednocześnie, zgodnie z zapisami Ustawy wynikającymi z Art. 9.2 - gmina licząca mniej niż przytoczone limity, także może taki Plan opracować.

³¹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Stary Targ, Część I: Uwarunkowania rozwoju Gminy Stary Targ, str. 107

³² 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.

³³ 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.

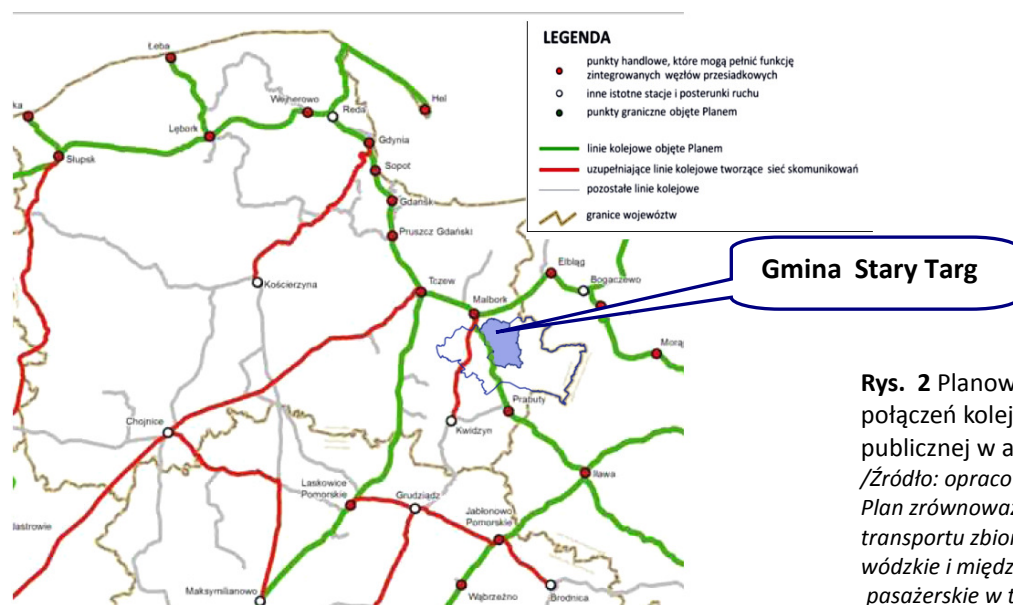
Podjęcie decyzji o rozpoczęciu prac nad Planem Transportowym dla Gminy Stary Targ, jest obarczone ryzykiem konieczności jego przyszłej korekty z chwilą uchwalenia Planu Transportowego dla Powiatu Sztumskiego, jednakże poziom oczekiwanej ingerencji nie powinien być znaczący. Plan Transportowy dla Gminy Stary Targ, uwzględniając czynniki zewnętrzne, skupia się na organizacji transportu wewnątrz Gminy i nie powinien kolidować z planami wyższego rzędu - plany wojewódzkie są w nim uwzględnione, nie przewiduje się także kolizji z planami Powiatu, gdy takie powstaną. Plan nie odnosi się do transportu ponadgminnego, nie przewiduje jego uzupełniania i np. zapewniania dodatkowych, redundantnych połączeń z innymi gminami oraz stolicą Powiatu (na wypadek nie uwzględnienia potrzeb przewozowych lub niedostatecznego ich spełnienia przez transport organizowany na szczeblu powiatowym). Wobec tego nie powinna wystąpić kolizja z planami organizacji komunikacji na szczeblu powiatu i konieczność modyfikacji już uchwalonego dokumentu. Przedstawiony w dniu 25.09.2015 roku do konsultacji społecznych Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka potwierdza przyjęte powyżej założenia, skupiając się na skomunikowaniu gmin z siedzibą powiatu pozostawia komunikację wewnętrzną w gminach w gestii odpowiedzialnych za nią lokalnych samorządów.

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 Planie 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.



Rys. 2 Planowana sieć pasażerskich połączeń kolejowych użyteczności publicznej w analizowanym obszarze.
/Źródło: opracowanie wł. na bazie: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

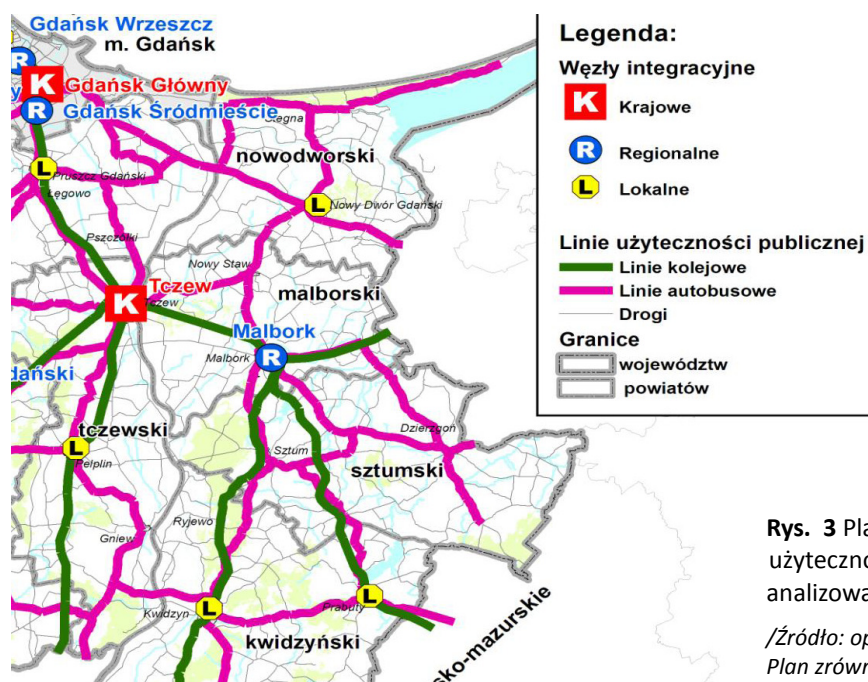
Przebiegająca przez Gminę Stary Targ linia kolejowa nr 009 objęta umową o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC (E-65), należąca do VI Paneuropejskiego Korytarza

Transportowego ujęta została w Planie w ramach połączenia międzywojewódzkiego Warszawa Centralna – Działdowo – Gdynia Główna z przewidywaną liczbą połączeń nie mniejszą niż 2 pary na dobę. Wśród 382 stacji leżących na trasach objętych Planem i uwzględnianych w analizach ruchu, ponad 200 uznanych zostało za punkty postojów handlowych, na których występuje powiązanie wewnątrzgałęziowe lub międzygałęziowe z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego, które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych w rozumieniu zapisów Ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym. Najbliższymi węzłami dla Gminy Stary Targ są stacje w Malborku i w Prabutach odległe odpowiednio o 15 i 19 km. Dla potrzeb usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i innymi większymi ośrodkami oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, pozostali organizatorzy transportu publicznego zobowiązani zostali do zapewnienia skomunikowań na stacjach pośrednich, wśród których dla węzła w Iławie wskazane zostały kierunki Olsztyn, Ełk, Działdowo, **Malbork** i Toruń.

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 [34] zgodnie z zapisami którego, rozwój podstawowej infrastruktury transportowej województwa powinien koncentrować się w europejskich i regionalnych korytarzach transportowych.

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 szkieletie 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.



Rys. 3 Planowana sieć linii komunikacyjnych użyteczności publicznej woj. Pomorskiego w analizowanym obszarze.

/Źródło: opracowanie wł. na bazie:
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla województwa pomorskiego

³⁴ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

W Planie Transportowym województwa 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. Wynikiem przyjętych założeń dla analizowanego obszaru obejmującego teren Gminy Stary Targ stało się uznanie za główny element sieci komunikacyjnej organizowanej przez Marszałka Województwa Pomorskiego linii kolejowej nr 009 w przewozach regionalnych oraz uzupełniająco – połączeń liniami autobusowymi. Węzeł integracyjny w Malborku został zakwalifikowany do kategorii Węzłów Regionalnych (R-1), Prabuty – Lokalnych Węzłów Intermodalnych (L-8), Mikołajki Pomorskie zakwalifikowane zostały jako Przystanek Zintegrowany PZ-38, natomiast stacja w Mleczewie, choć odnotowana i oznaczona w załączniku graficznym wraz z 140 pozostałymi przystankami i stacjami na terenie województwa pomorskiego, nie została uwzględniona w gronie istotnych węzłów intermodalnych sieci komunikacyjnej organizowanej w ramach wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej.

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 [35] 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 strategii, 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.

³⁵ 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

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**.

1.10 Konsultacje społeczne

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

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

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

- **Informacyjną**, 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 błędów przy podejmowaniu ważnej z punktu widzenia życia społeczności lokalnej decyzji; mogą też zapobiegać konfliktom, które wybuchłyby tak czy inaczej, gdyby nie podjęto wcześniej społecznego dialogu [³⁶].

³⁶ Przeprowadzanie konsultacji społecznych w samorządzie, Instytut Rozwoju Regionalnego, Szczecin 2011 Str. 12

Wobec braku ustawy bezpośrednio regulującej zasady prowadzenia konsultacji społecznych (luka powstała po uchynieniu w 1995 r. Ustawy o konsultacjach społecznych i referendum z dnia 6 maja 1987 r.) subsydiarnie posiłkować można się postanowieniami wynikającymi z ustaw:

- ustawy o planowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. w zakresie konsultowania przez organ samorządu gminnego z mieszkańcami gminy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (art. 11 i 17);
- ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r. w zakresie obowiązku organów administracji publicznej konsultowania z organizacjami pożytku publicznego projektów aktów normatywnych dotyczących celów statutowych tych organizacji oraz konsultowania z radami pożytku publicznego (utworzonymi przez jednostki samorządu terytorialnego) projektów aktów normatywnych dotyczących realizacji zadań publicznych (art. 5 ust. 2 pkt. 3 i 4);
- 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 konsultacjach 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 [³⁷].

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;

³⁷ Ibid. str. 15

- równości;
- otwartości [³⁸].

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

³⁸ 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 Stary Targ, zawiera analizę zidentyfikowanych czynników, 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 przewyższeniu 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

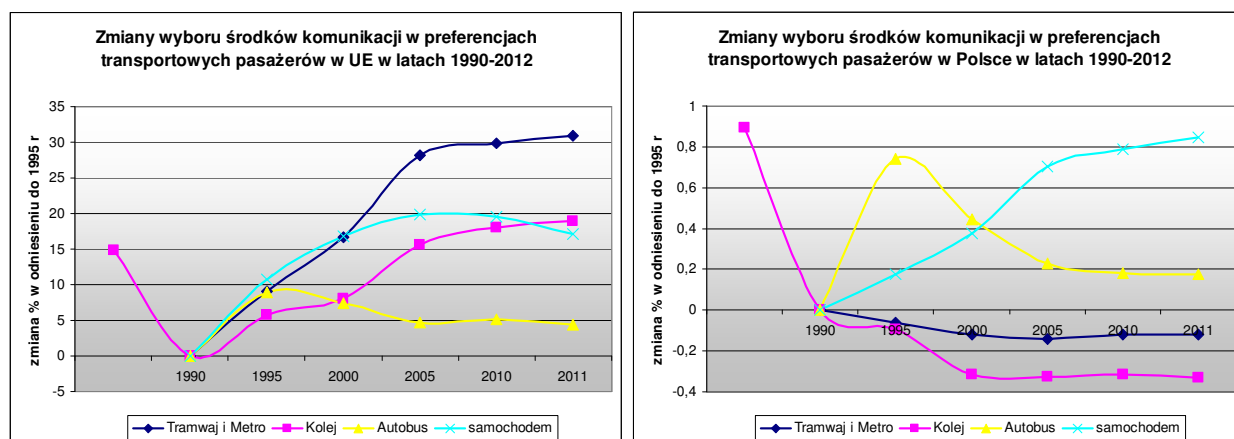
Istnieje oczywisty związek między liczbą ludności a liczbą generowanych podróży. Korelacja pomiędzy nimi wyrażana jest poprzez wskaźnik mobilności, czyli liczbę podróży mieszkańców danego obszaru w określonej jednostce czasu przypadającą na jednego mieszkańca. Mobilność mieszkańców różni się w zależności 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 [³⁹][⁴⁰]. Biała Księga – Plan

³⁹ Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, KOM(2011) 144, 2011

utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

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

Widoczna różnica pomiędzy zmianami w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców w całej Unii Europejskiej (UE-28) a lokalnymi preferencjami w Polsce wynika z dominowania wyboru jako pierwszego środka transportu samochodu prywatnego. Nasilenie zjawiska wystąpiło w wyniku ukształtowania się korzystnych czynników socjoekonomicznych - relatywnie malejących kosztów posiadania i użytkowania własnego samochodu, upowszechnieniu motoryzacji, rosnących oczekiwań w zakresie komfortu podróżowania nie korygowanych odpowiednimi motywacjami promującymi transport zbiorowy.



Rys. 4 Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat 1990 – 2012

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

Wśród czynników specyficznych, właściwych na etapie transformacji postakcesyjnej, tłumaczących proces szybkiego wzrostu liczby samochodów osobowych wymienić należy też prestiż i pozycję społeczną określaną przez posiadanie samochodu [41]. 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 % [42].

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.

⁴⁰ Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela; 25.9.2007

⁴¹ Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji, T. Komornicki IGIPZ PAN Warszawa, 2011

⁴² Biała Księga Mobilności, Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Kongres Transportu Publicznego Bydgoszcz 2014

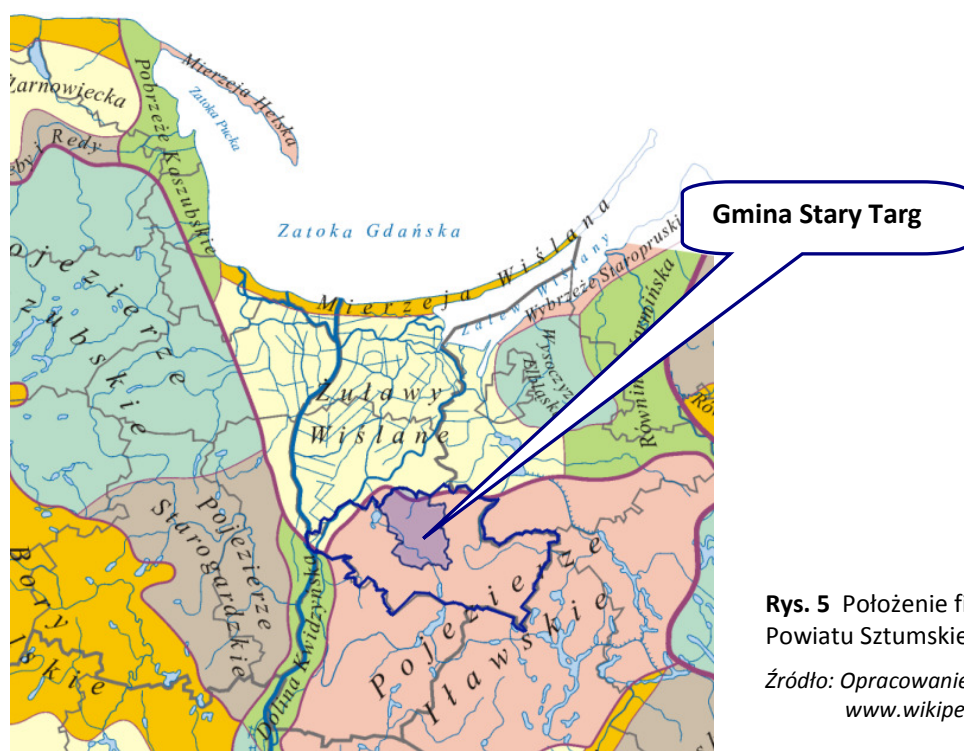
2.2 Charakterystyka obszaru objętego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

2.2.1 Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne

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

- megaregion 3. Pozaalpejska Europa Środkowa,
- prowincja 31. Niż Środkowoeuropejski,
- podprowincja 314 Pojezierza Południowobałtyckie,
- makroregion 314.9 Pojezierze Ławskie.

Północna fragment Gminy wąskim pasem należy do sąsiadującego mezoregionu Żuławy Wiślane (313.54) należącego do makroregionu Pobrzeże Gdańskie (313.5).



Rys. 5 Położenie fizyczno-geograficzne Powiatu Sztumskiego i Gminy Stary Targ

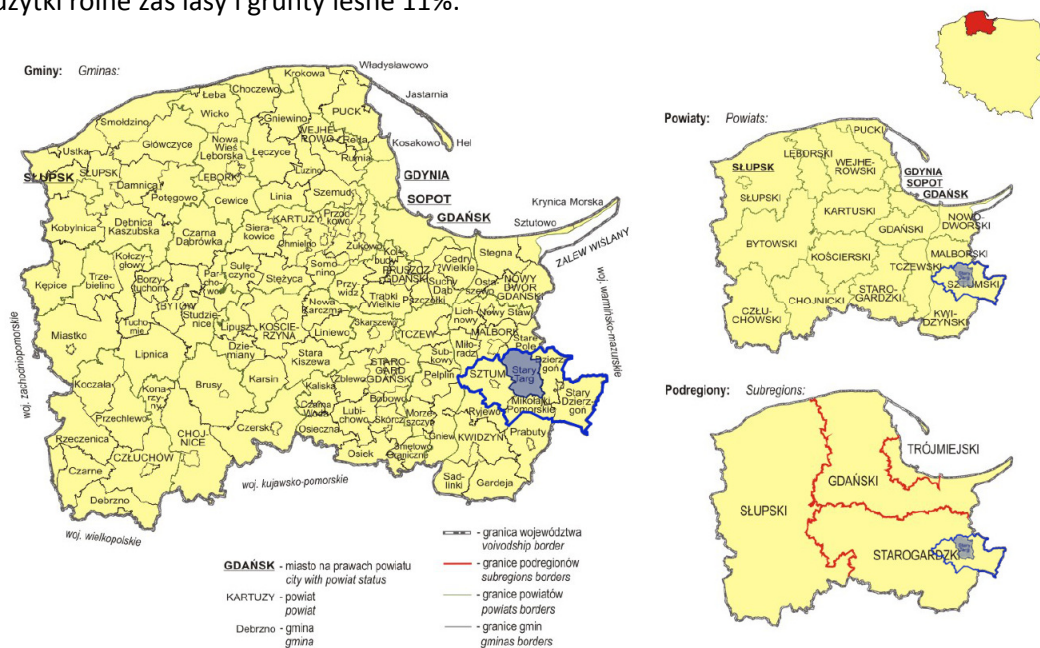
Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.wikipedia.pl

Pojezierze Ławskie z racji swojej homogeniczności i obejmowanej powierzchni, jest jedynym w Polsce makroregionem, który nie jest dzielony na mezoregiony. Pojezierze obejmuje powierzchnię ponad 4230 km² od Pojezierza Olsztyńskiego na wschodzie do Doliny Dolnej Wisły na zachodzie oraz od Żuław Wiślanych, Równiny Warmińskiej i Wysoczyzny Elbląskiej na północy do Pojezierza Chełmińskiego, Pojezierza Brodnickiego i Garbu Lubawskiego na południu. Dla regionu charakterystyczny jest krajobraz rzeźby młodoglacjalnej z licznymi wzgórzami i jeziorami - Narie, Drwęckie, Jeziorak, z których ostatnie, najdłuższe w Polsce, stanowi centralny obiekt Parku Krajobrazowego Pojezierza Ławskiego. Powiat Sztumski i Gmina Stary Targ leżą w północnej części Pojezierza, w strefie maksymalnego zasięgu fazy pomorskiej zlodowaceń północnopolskich, po wewnętrznej stronie maksymalnego ciągu morenowego

Prabuty – Morąg. Strefa zasięgu lądolodu fazy pomorskiej wyznacza najniższą krainę polodowcową o zróżnicowanej rzeźbie terenu. Na powierzchni występują formy rzeźby pochodzenia lodowcowego, wodnolodowcowego, rzeczno i eolicznego. Dominującym elementem morfologicznym są skupienia moren czołowych, na przedpolu których znajdują się rozległe pola sandrowe. Formy pochodzenia lodowcowego tworzą wysoczyznę morenową falistą o wysokościach bezwzględnych od 30 m n. p. m. w części północnej powiatu (okolice Bukowa) do 100 m n. p. m. w części południowej. W obrębie wysoczyzny występują wzgórza morenowe o wysokości względnej dochodzącej do 30 –40 m. Formy pochodzenia wodnolodowcowego tworzą równiny utworzone na przedpolu ciągów morenowych. W okolicach Sztumu, Waplewa i Mikołajek Pomorskich równoleżnikowo rozciąga się największe pole sandrowe. W obrębie powierzchni falistej wysoczyzny morenowej, a także w strefie kontaktowej sandru i wysoczyzny, występują ciągi wydłużonych pagórków kemowych, których skupienia stwierdzono na północ od Krastud i w rejonie Starego Targu. Ponadto na całym obszarze, zarówno sandrowym i wysoczyzn morenowych występują liczne zagłębienia bezodpływowe wypełnione przez jeziora, torfy i namuły torfiaste. W Gminie Stary Targ wyróżnić można pasmowy układ jednostek struktury przyrodniczej na który składają się:

- północne pasmo, typowo rolnicze, strefa aluwialna; obszar należący do Małych Żuław Malborskich, pokrytych glebami pochodzenia aluwialnego z dominującymi madami i czarnoziemami;
- strefa przejściowa obejmująca centralną część Gminy, obejmująca najbardziej zagospodarowane obszary wraz z dwoma głównymi ośrodkami osadniczymi, miejscowościami Stary Targ i Waplewo Wielkie, drogami wojewódzkimi, byłą linią kolejową, poprzecinane płacami podstref ekologicznych – Rzeki Tiny Wysokiej i Kanału Juranda by w południowo wschodniej części Gminy objąć:
- strefę ekologiczną, najcenniejsze przyrodniczo obszary odpowiadające zasięgiem Obszarowi Chronionego Krajobrazu Jeziora Dzierżgoń na terenie Gminy Stary Targ; duże płaty leśne, sieć kanałów, tereny bagienne i stale uwilgotnione.

Administracyjnie, Gmina Stary Targ położona jest w północnej części kraju, w południowo-wschodniej części Województwa Pomorskiego, w północnej części Powiatu Sztumskiego i jest trzecią pod względem powierzchni gminą, poprzedzana jedynie przez Gminę Stary Dzierżgoń i Gminę miejsko-wiejską Sztum. łączna powierzchnia geodezyjna Gminy wynosi 14 135 ha (GUS, 2015 r.) co stanowi 19,3% powierzchni Powiatu Sztumskiego oraz 0,77% powierzchni Województwa Pomorskiego. Gmina Stary Targ jest gminą wiejską, z siedzibą w miejscowości Stary Targ. Ludność dwóch największych wsi Gminy – Starego Targu i Waplewa stanowi około 30% ogólnej liczby mieszkańców. Około 82% powierzchni Gminy stanowią użytki rolne zaś lasy i grunty leśne 11%.



Rys. 6 Położenie Gminy Stary Targ na tle powiatu i województwa
/Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS www.gus.gov.pl

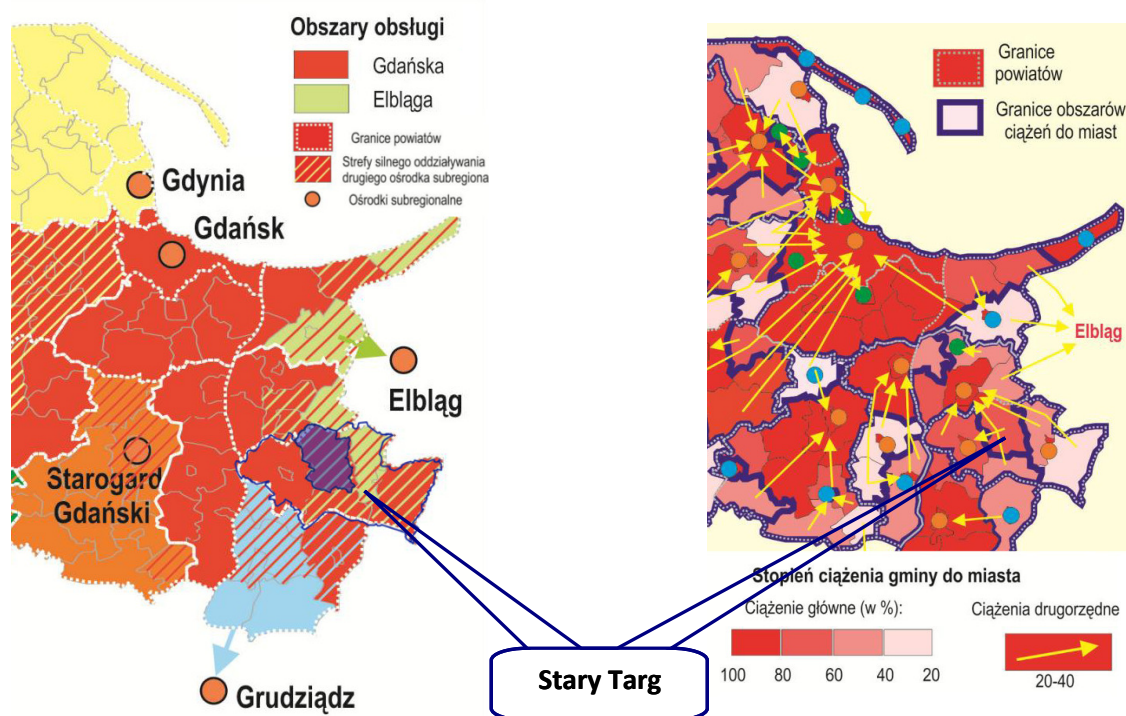
Zgodnie z Nomenklaturą Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS), Gmina Stary Targ znajduje się w obrębie:

- | | |
|--|---------------------------|
| regionu północnego | 1. 6 |
| województwa pomorskiego | 2. 6.22 |
| podregionu starogardzkiego | 3. 6.22.42 |
| powiatu sztumskiego | 4. 6.22.42.16 |
| nadany Gminie identyfikator terytorialny 5 poziomu NTS to: | 5. 6.22.42.16.04.2 |

Gmina Stary Targ sąsiaduje z 5 gminami Powiatu Sztumskiego i Malborskiego:

- od północy z Gminą Wiejską Malbork i Gminą Stare Pole, Powiat Malborski,
- z Miastem i Gminą Dzierżgoń od wschodu,
- z Gminą Mikołajki Pomorskie od południa,
- z Miastem i Gminą Sztum od zachodu.

Powiązanie Gminy Stary Targ z najważniejszymi w skali regionu i subregionu ośrodkami miejskimi (punktami węzłowymi) oraz siedzibą władz wojewódzkich i powiatowych należy określić jako średnio korzystne. Z powodu znacznej odległości i brakiem obsługi w ramach głównych korytarzy transportowych województwa, Gmina Stary Targ leży poza zasięgiem oddziaływania aglomeracji Trójmiejskiej. Siedziba władz województwa oddalona jest o około 70 km. Odległość przekracza przyjmowaną umownie 60 kilometrową strefę wpływu, wewnątrz której można stwierdzić bezpośrednie oddziaływania na rynek pracy, poziom życia, możliwości awansu, ale mieści się z kolei w granicach 90 kilometrowej strefy określanej umownie jako strefa penetracji (turystycznej i osadniczej), stanowiąc przy rosnącej mobilności społeczeństwa szansę na rozwój powiązanych z tym usług, szczególnie wobec wyczerpywania się turystyczno-rekreacyjnych zasobów Pojezierza Kaszubskiego.



Rys. 7 Obszary oddziaływania i ciśnienia do ośrodków regionalnych

/Źródło: opr. wł. na podst.: *Analiza relacji funkcjonalno -przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem*, Kraków, 2015, str. 420

W układzie komunikacyjnym, Gmina Stary Targ położona jest obok dwóch głównych korytarzy transportowymi o znaczeniu międzynarodowym Transeuropejskiej Sieci Transportowej:

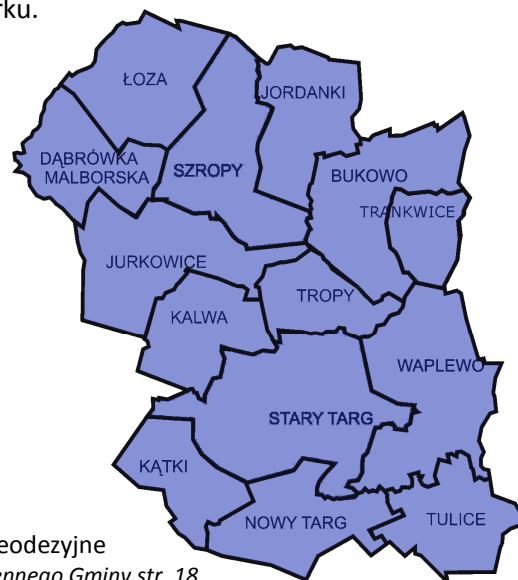
- korytarza **IA** (Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk) i
- korytarza **VI** (Gdańsk – Katowice – Żylna), z których żaden nie obsługuje jej bezpośrednio.

Najbliżej od strony zachodniej, wzdłuż linii Wisły biegnie Korytarz VI. Obszar Gminy znajduje się poza zasięgiem oddziaływania tej trasy w odległości przekraczającej 50 km, natomiast na terenie Gminy, w jej zachodniej części, reprezentowany jest on przez, będącą jednym z elementów korytarza, magistralę kolejową CE65.

Najbliższym miejskim ośrodkiem obsługi I rzędu jest oddalony o 17 km Malbork, który skupia większość ponadlokalnych usług publicznych i instytucji samorządowych zaś najbliższym ośrodkiem II rzędu jest odległa o 10km, siedziba powiatu, miasto Sztum. Ośrodkiem ponadgminnym, uzupełniającymi usługi obszaru powiatu jest także leżące w odległości 15km miasto Dzierżgoń.

Gmina Stary Targ leży także w 30km obszarze oddziaływania dużego ośrodka miejskiego, byłego miasta wojewódzkiego, Elbląga. Zaistniały układ funkcjonalno – przestrzenny sprawia, że ośrodek gminny - Stary Targ musiał przejąć część funkcji dużych ośrodków miejskich a pozostałe funkcje usługowe realizowane są głównie na głównym kierunku ciężenia w Malborku.

Gmina Stary Targ obejmuje obecnie 41 jednostek osadniczych ujętych w 14 obrębów geodezyjnych i 14 sołectw.



Rys. 8 Organizacja jednostek osadniczych Gminy Stary Targ - obręby geodezyjne

/Źródło: opracowanie wł. na podstawie Studium Zagospodarowania Przestrzennego Gminy str. 18

Lp	Sołectwo	Miejscowości	ludność	Lp	Obręb geodezyjny	Miejscowości	Sołectwo	powierzchnia [ha]
1	Bukowo	Bukowo, Kościelec, Pozolia, Telkwice, Trankwice	529	1	Bukowo	Bukowo, Telkwice, Pozolia, Kościelec	Bukowo	1132,0
2	Dąbrówka Malborska	Dąbrówka Malborska, Grzymała	306	2	Dąbrówka Malborska	Dąbrówka Malborska, Grzymała, Krzyżanki	Dąbrówka Malborska	823,5
3	Jordanki	Jordanki, Śledziówka	80	3	Jordanki	Jordanki, Śledziówka	Jordanki	884,4
4	Jurkowice	Igły, Jurkowice, Jurkowice I,	366	4	Jurkowice	Jurkowice, Jurkowice I, Jurkowice II,	Jurkowice	1281,7

		Jurkowice II, Łabuń				Łabuń, Gintro, Igły		
5	Kalwa	Dziewięć Włók, Kalwa	224	5	Kalwa	Kalwa, Dziewięć Włók	Kalwa	814,8
6	Kątki	Kątki, Klecewo, Mleczevo,	390	6	Kątki	Kątki, Klecewo, Mleczevo	Kątki	1149,1
7	Łoza	Czerwony Dwór, Krzyżówki, Lasy, Łoza	264	7	Łoza	Łoza, Lasy, Malewo, Czerwony Dwór	Łoza	802,9
8	Nowy Targ	Nowy Targ	471	8	Nowy Targ	Nowy Targ, Ramoty	Nowy Targ	1090,7
9	Ramoty	Ramoty, Waplewo, Waplewo Wielkie,	1095	9	Trankwice	Trankwice	Szropy Niziny	578,4
10	Stary Targ	Stary Dwór, Stary Targ, Waplewo- Osiedle	1185	10	Stary Targ	Stary Targ, Waplewo - Osiedle, Stary Dwór	Stary Targ	1329,5
11	Szropy	Gintro, Jodłówka, Szropy, Zielonki	1212	11	Szropy	Szropy, Zielonki, Jodłówka, Szropy Niziny	Szropy	1200,9
12	Szropy- Niziny	Szropy -Niziny	83	12	Tropy Sztumskie	Tropy Sztumskie, Brzozówka	Tropy Sztumskie	592,1
13	Tropy Sztumskie	Brzozówka, Tropy Sztumskie	226	13	Tulice	Tulice, Olszówka	Tulice	956,5
14	Tulice	Olszak, Tulice, Tulice Małe	124	14	Waplewo Wielkie	Waplewo Wielkie, Waplewo, Ramoty,	Ramoty	1467,5

Tab. 2 Podział administracyjny, powierzchnia i liczba ludności w sołectwach Gminy Stary Targ
/Źródło: Urząd Gminy Stary Targ, bip.starytarg.pl, wpis z 31.08.2015 r.

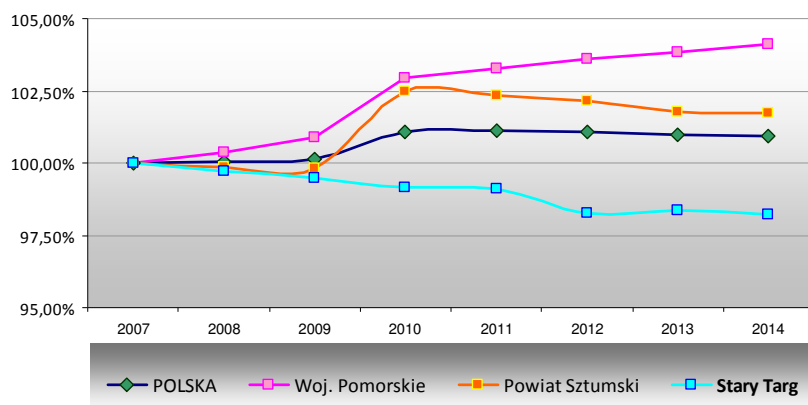
2.2.2 Demografia

Gmina Stary Targ, według danych GUS na 31.12.2014 r. zamieszkiwana była przez 6425 osób co stanowi 0,28% liczby ludności województwa pomorskiego i 15,1% ludności powiatu sztumskiego. W podziale populacji ludności Gminy według płci widoczna jest przewaga mężczyzn 51,14% (3 286 osób) wobec 3 139 kobiet (48,9%). Gęstość zaludnienia na terenie Gminy wynosiła 45,5 osoby na km² stanowiąc wielkość niższą od średniej gęstości zaludnienia dla gmin wiejskich województwa pomorskiego (49 osób na

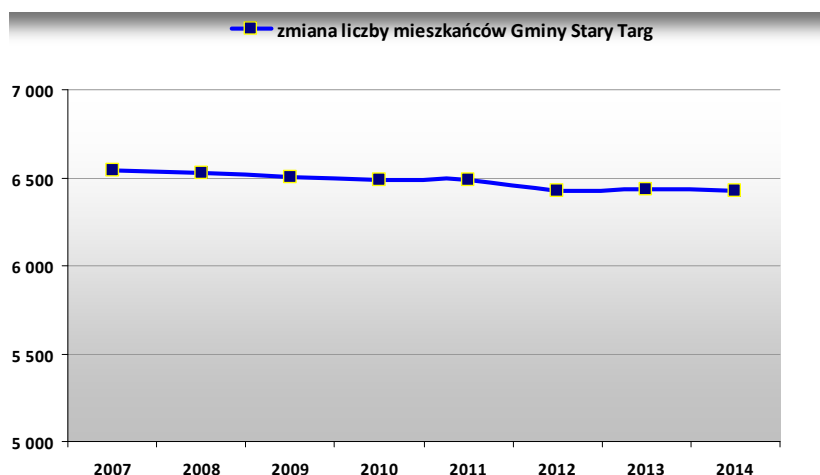
km²). Jednocześnie gęstość zaludnienia była o 22% niższa od średniej dla całego powiatu, wynoszącej 58,14 osób na km² i odpowiednio - 126 osób dla całego województwa pomorskiego.

2.2.2.1 Prognozy demograficzne i ruch migracyjny

Długookresowa prognoza ludności dla Polski na lata 2008-2035, zakłada systematyczny spadek liczby ludności – tempo tego zjawiska będzie wzrastać z upływem czasu - odmiennie niż prognoza dla Województwa Pomorskiego do roku 2050, która przewiduje wzrost liczby mieszkańców. Przyrost naturalny w Gminie Stary Targ latach 2010-2014 wynosił ponad 4,5 na tysiąc mieszkańców i był dwukrotnie wyższy zarówno od przeciętnego przyrostu naturalnego w województwie pomorskim jak i powiecie sztumskim, jednakże niweluje go ujemne saldo migracji w wynikające głównie z migracji zarobkowej wynoszącej na przestrzeni ostatnich 5 lat -48 osób rocznie. Jest to jednocześnie jedno z wyjaśnień dla obserwowanej na załączonych wykresach niewielkiej depopulacji ludności Gminy.



Rys. 9 Dynamika zmian stanu ludności Gminy Stary Targ na tle regionu i kraju
/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

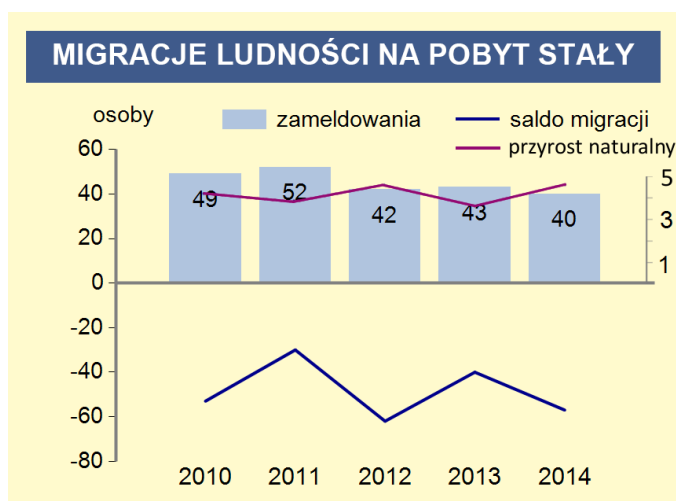


Rys. 10 Zmiana liczby mieszkańców Gminy Stary Targ w latach 2007-2014
/Źródło: opracowanie wł. na podstawie danych Bank Danych Lokalnych GUS

Ruch migracyjny jest jednym z decydujących wskaźników, oddziałujących na prognozy demograficzne i strukturę ludności gminy. Zdaniem autorów zespołu opracowującego zagadnienie rozwoju i jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim [43], prognozy określane jako pomigracyjne,

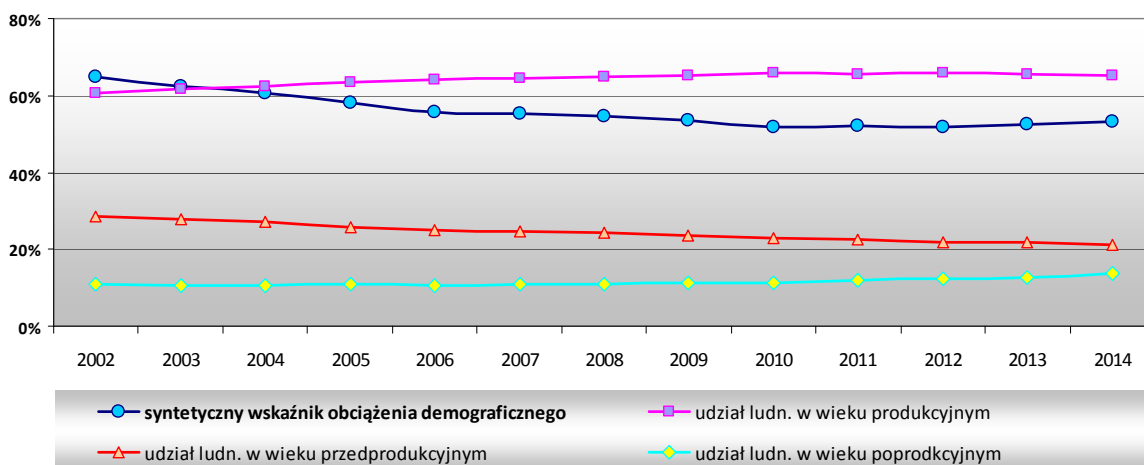
⁴³ Trendy rozwoju oraz ocena jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim, Gdańsk 2010

uwzględniające zasadnicze 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. Tendencje migracji podlegają znacznym wahaniom, pod wpływem uwarunkowań gospodarczych, społecznych, kulturowych, politycznych oraz infrastrukturalnych.



Rys. 11 Migracje ludności w Gminie Stary Targ
/Źródło : oprac. wł. na podstawie GUS Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015 i GUS BDL

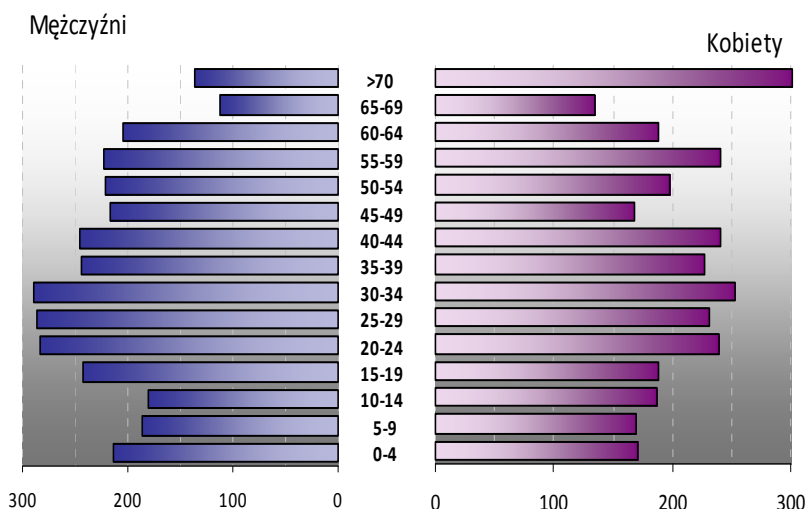
Struktura wieku ludności gminy Stary Targ jest relatywnie młoda, udział procentowy dzieci i młodzieży jest większy od udziału osób w wieku poprodukcyjnym podobnie jak w innych gminach wiejskich województwa pomorskiego. W gminach młodych demograficznie w ostatnich latach następuje zasilanie grupy w wieku produkcyjnym osobami, które osiągnęły pełnoletniość, natomiast w znacznie mniejszym stopniu następuje przesunięcie osób w wieku średnim do grupy w wieku emerytalnym. To sprawia, że wskaźnik obciążenia demograficznego wyraźnie maleje. Jednak bezwładność tych procesów, przy niezmiennym 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.



Rys. 12 Obciążenie demograficzne i zmiany w strukturze grup wiekowych

/Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Rys. 13 Piramida wieku dla ludności Gminy Stary Targ
/Źródło: opracowanie wł. na podstawie Bank Danych Lokalnych GUS, www.bdl.stat.gov.pl



Opracowana w 2012 roku aktualizacja Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Gminy Stary Targ, analizując strukturę demograficzną Gminy odnotowuje spadek liczby ludności, wskazując jednocześnie na wyższy od danych dla Województwa Pomorskiego udział osób w wieku przedprodukcyjnym (o 2,5%) i w wieku produkcyjnym (o 4%) oraz mniejszy odsetek osób w wieku poprodukcyjnym (6%), wnioskując o prężności biologicznej lokalnej społeczności i prognozując wzrost ludności Gminy w perspektywie do 2020 roku. Prognozy powyższe uwarunkowane są jednak działaniami samorządowców na rzecz zatrzymania procesu migracji młodych, wchodzących w wiek produkcyjny ludzi, poprzez stworzenie im atrakcyjnej bazy edukacyjnej i zapewnieniu pracy. Przewidywany jest też wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym wskutek osiedlania się ich na terenie gminy oraz stopniowego przechodzenia ludności w wiek produkcyjnym w poprodukcyjny. Omawiane procesy demograficzne zaprezentowane zostały na załączonych grafikach.

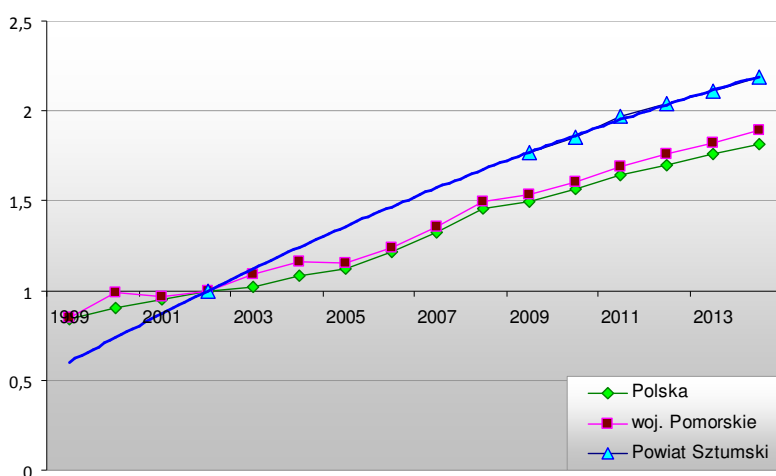
Prognozy demograficzne przytoczone w perspektywie roku 2025 dla MOF Malborka z 2014r. ^[44] wyrażają mniejszy optymizm, przewidując dla Powiatów Sztumskiego i Malborskiego spadek populacji na koniec analizowanego okresu do 103,3 tys. osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wówczas wynosiła 19,04 tys. co stanowić będzie spadek o około 12% w porównaniu do roku 2015. Odpowiednio, liczba ludności w wieku produkcyjnym spadnie o 11,2%, do 60,53 tys. osób. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosząc 21,55 tys. osób odnotuje wzrost o 42,9%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych. Prognoza zakłada, że liczba dzieci i młodzieży zmniejszy się o 7,3% co wpłynie na spadek popytu na usługi transportu publicznego implikując konieczność dostosowania liczby kursów i pojemności pojazdów do malejącej liczby podróżnych. O ile niewielka zmiana w grupie ludność w wieku produkcyjnym, nie wpłynie na popyt na publiczny transport zbiorowy to wzrost liczby osób starszych, w wieku poprodukcyjnym o około 18,7% będzie skutkował koniecznością dostosowania do ich potrzeb wykorzystywanego w transporcie taboru. Negatywny wpływ na funkcjonowanie usług transportu zbiorowego będzie też miała malejąca gęstość zaludnienia w analizowanym obszarze.

⁴⁴ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla MOF Malborka, projekt, str. 11

2.2.2.2 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 [45]

W raporcie GUS z 2012 roku [46] 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. 14 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i Powiecie Sztumskim
/Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS

W Powiecie Sztumskim według Banku Danych Lokalnych GUS w 2014 roku zarejestrowanych było 30,34 tys. pojazdów, w tym 22,85 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji osiągnął 537 samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców i wzrósł w porównaniu z 2009 rokiem o 22% (442 samochodów na tysiąc mieszkańców). Wartość wskaźnika przewyższa analogiczne wyniki województwa pomorskiego i średnią krajową wynoszące odpowiednio 520 i 519 samochodów na tysiąc mieszkańców. Utrzymanie obecnego trendu do końca okresu planowania w ramach niniejszego opracowania, roku 2026, wskazywałoby na prognozę rządu 887 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[47], 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).

⁴⁵ Przemiany mobilności codziennej Polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011

⁴⁶ Transport wyniki działalności za 2012, GUS, Warszawa 2013

⁴⁷ 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.

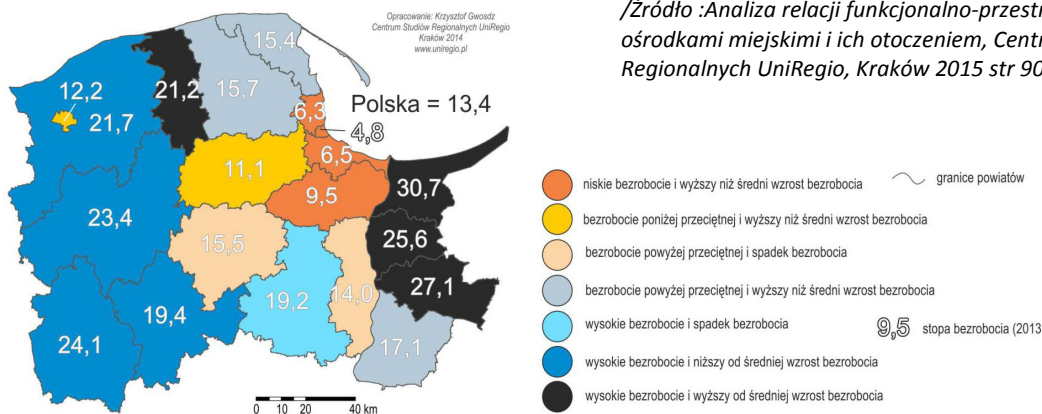
Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych podróży. W przypadku zakładów pracy czy miejsc nauki podróże mają charakter obligatoryjny, regularny, cykliczny. Muszą być wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji, obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych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

Gmina Stary Targ, podobnie jak cały Powiat Sztumski przez szereg lat zaliczana była obszarów szczególnie dotkniętych problemem wysokiego bezrobocia. W porównaniu do sytuacji w skali całego województwa, powiat sztumski charakteryzuje niewielka liczba miejsc pracy w sektorze przedsiębiorstw w stosunku do liczebności populacji – dla 2013 roku 6,8 tys. miejsc pracy stanowiło 1,2% liczby miejsc pracy województwa pomorskiego, podczas gdy udział ludności powiatu wynosił 2,9%. Trudna sytuacja na rynku pracy powiązana jest z utrzymującą się niską dynamiką zmian w podaży nowych miejsc pracy, podczas gdy w latach 2005-2013 wzrost dla rynku pracy województwa pomorskiego wyniósł 13%, analogiczny wynik dla powiatu sztumskiego zamknął się na poziomie 0,5%.

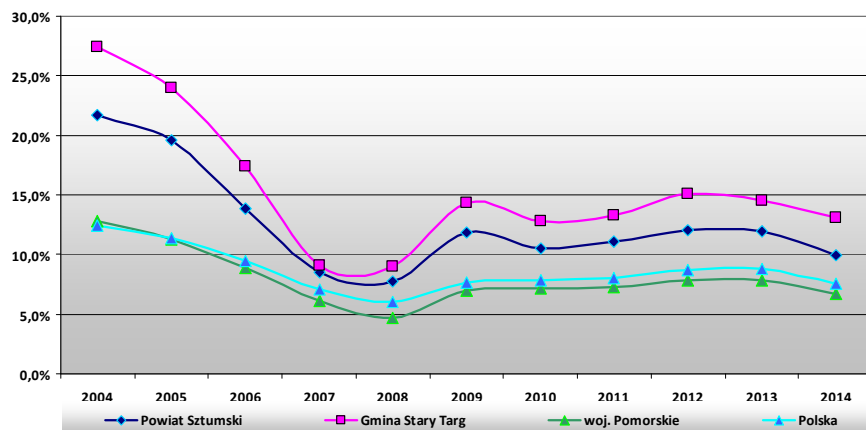
Rys. 15 Poziom bezrobocia i charakter jego zmian w latach 2009 - 2013

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



Proces sukcesywnego spadku poziomu bezrobocia zapoczątkowany na etapie akcesji Polski do Unii Europejskiej i przemianami zachodzącymi na lokalnych i regionalnych rynkach pracy, wyraźnie widoczny w początkowym odcinku załączonego rysunku, zahamowany został na przełomie 2008 i 2009 roku, w początkowej fazie dekoniunktury w gospodarce.

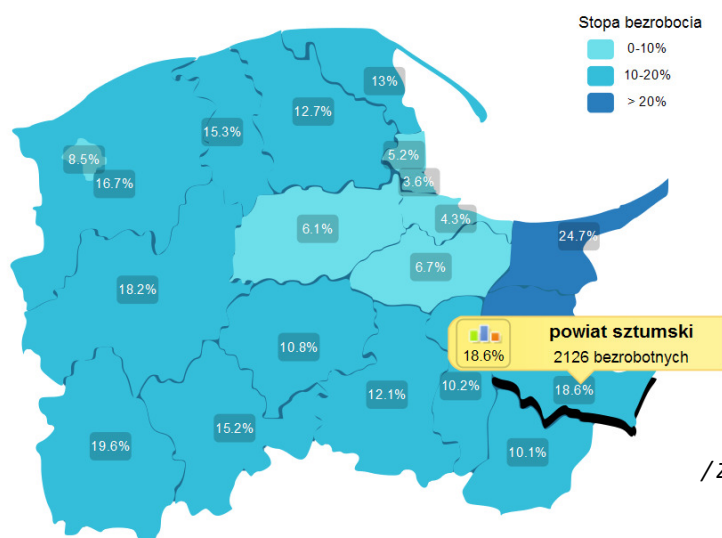
Na przestrzeni lat, od roku 2008, gdy odnotowane zostało minimum, do roku 2014 wystąpiły dwie fale wzrostu bezrobocia. Niekorzystna sytuacja recesji niewątpliwie spowolniła tempo rozwoju regionu, którego stopniową poprawę daje się obecnie zaobserwować.



Rys. 16 Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Stary Targ na tle powiatu i kraju
/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Stopa bezrobocia na koniec 2015 r. w powiecie Sztumskim osiągnęła poziom 16,6% (343 osoby bez pracy w Gminie Stary Targ [48]) by obecnie (stan na 29.02.2016) osiągnąć 18,6%, co jest rezultatem o 5% lepszym w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. W kontekście szans znalezienia zatrudnienia i rozwijania kariery zawodowej przez mieszkańców powiatu sztumskiego i gminy Stary Targ uzasadnienie ma analiza możliwości penetracji rynków pracy wykraczających poza granice powiatu i gminy. Przeprowadzone w ramach Diagnozy Społeczno-Gospodarczej Powiatu Sztumskiego badania[49] ustaliły iż, różnica pomiędzy strumieniem osób wyjeżdżających do pracy poza granice powiatu a przyjeżdżającymi przekracza 1,1 tys. osób, odpowiadając za 16% całkowitego rynku pracy, a międzygminne dojazdy do pracy, których destynacją jest miasto Sztum sięgają 49,6% całej komunikacji ponadgminnej (1377 osób).

Mapa bezrobocia w województwie pomorskim



Rys. 17 Aktualna mapa bezrobocia w województwie pomorskim
/ Źródło :Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku www.wup.gdansk.pl, 12.04.2016

⁴⁸ Bezrobocie w województwie pomorskim w układzie miast i gmin, stan na 31 grudnia 2015 r. WUP w Gdańsku

⁴⁹ Diagnoza Społeczno-Gospodarcza Powiatu Sztumskiego, IBNGR 2013, str. 15

2.2.3.2 Infrastruktura oświatowo-edukacyjna

Do najważniejszych zadań samorządów lokalnych należy dbanie o rozwój edukacji publicznej. Powszechność i dostępność wysokiej jakości infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej determinuje jakość kapitału ludzkiego, odpowiadając za potencjał rozwojowy i atrakcyjność regionu. W powiecie sztumskim dostrzegana jest potrzeba podnoszenia jakości kształcenia w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych oraz poprawa dostępności edukacji przedszkolnej. Jednocześnie baza edukacyjna powiatu sztumskiego (baza placówek publicznych, stan na rok 2013^[50]) składająca się z 16 szkół podstawowych, 10 gimnazjów, 2 liceów ogólnokształcących, dwóch zasadniczych szkół zawodowych, czterech techników oraz 3 szkół policealnych oceniana jest jako odpowiadająca zapotrzebowaniu. Udział placówek edukacyjnych w Gminie Stary Targ jest proporcjonalny do jej potencjału demograficznego. W skład infrastruktury oświatowo-edukacyjnej w Gminie Stary Targ wchodzi:

- przedszkola:
 - Publiczne Przedszkole w Waplewie Wielkim, funkcjonujące w ramach Zespołu Szkolno-Przedszkolnego, Waplewo Wielkie 15A, Stary Targ,
 - Oddziały przedszkolne przy szkołach podstawowych w Szropach i Starym Targu.
- szkolnictwo podstawowe:
 - Szkoła Podstawowa im. Feliksa Łoyki w Szropach, Szropy 40, Stary Targ,
 - Szkoła Podstawowa im. Rodziny Sierakowskich w Waplewie Wielkim, funkcjonująca w ramach Zespołu Szkolno-Przedszkolnego, Waplewo Wielkie 15A, Stary Targ,
 - Szkoła Podstawowa im. Franciszka Jujki w Starym Targu, funkcjonująca w ramach Zespołu Szkół w Starym Targu, ul. Świerczewskiego 37A, Stary Targ;
- szkolnictwo gimnazjalne:
 - Publiczne Gimnazjum im. Franciszka Jujki w Starym Targu, funkcjonujące w ramach Zespołu Szkół w Starym Targu, ul. Świerczewskiego 37A, Stary Targ;

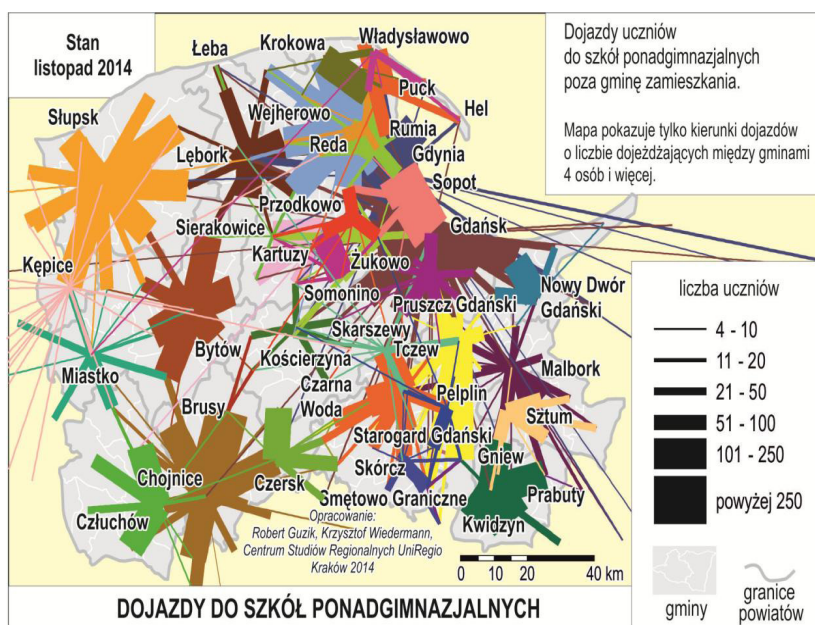
Zbiorcze podsumowanie informacji o systemie szkolnictwa funkcjonującym w Gminie Stary Targ w roku szkolnym 2015/2016 przedstawione zostało poniżej w formie tabelarycznej.

Gimnazja dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
1	21	7	36/2 (*)	146
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
3	17	27	66/4 (*)	453
Placówki wychowania przedszkolnego				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
1	19	1	13/2 (*)	19

(*) obejmuje zatrudnienie w Zespołach Szkół

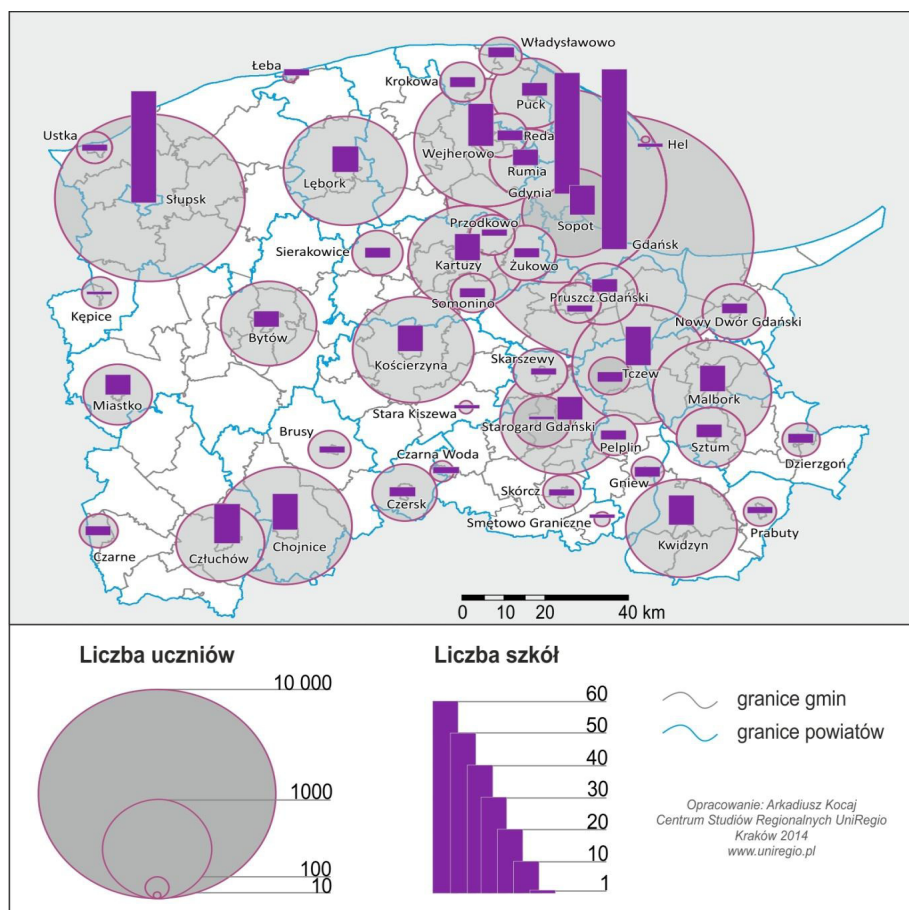
Tab. 3 Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Stary Targ w 2015 roku
/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatycznego Edukacji (www.cie.men.gov.pl)

⁵⁰ Ibid. str. 18



Rys. 18 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 Stary Targ prezentują grafiki zaczerpnięte z opracowań Województwa Pomorskiego, przedstawiające terytorialny rozkład tych jednostek i obserwowane ciążenia – najczęściej wybierane kierunki dojazdów.



Rys.19 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim 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

W rejestrze REGON według stanu na koniec 2015 roku z łącznej liczby 324 zarejestrowanych na terytorium Gminy podmiotów, 306 stanowiły podmioty prywatne, zaś 16 należało do sfery publicznej, z czego 10 to państwowe i samorządowe jednostki budżetowe. Lokalna przedsiębiorczość w większości dotyczy mikro i małych przedsiębiorstw: 229 firm to osoby prowadzące działalność gospodarczą, 17 funkcjonuje w formie spółek handlowych, w tym 5 z udziałem kapitału zagranicznego, 3 to spółdzielnie, a 11 to stowarzyszenia, fundacje i inne organizacje społeczne. Do głównych branż gospodarki Gminy w układzie PKD należą: budownictwo (sekcja F, 22,5%), handel (hurtowy i detaliczny, sekcja G, 21,9%), przetwórstwo przemysłowe (sekcja C, 12,4%) oraz rolnictwo. Istotnym zagadnieniem z punktu widzenia organizacji transportu zbiorowego jest udział i lokalizacja przedsiębiorstw średnich i dużych, mogących wpływać na potrzeby dojazdu do miejsc pracy. W grupie dużych pracodawców tylko jeden podmiot (Zespół Szkół w Starym Targu) przekracza próg 50 zatrudnionych. Z 25 pracodawców przekraczających próg 9 zatrudnionych siedziby mają w Waplewie Wielkim (24%) oraz w Młeczewie, Starym Targu i Szropach (po 16%). Na terenie gminy Stary Targ nie ma większych zakładów produkcyjnych, zaś do znaczących pracodawców w Gminie zaliczyć należy część urzędów i instytucji, jak Urząd Gminy, Gminny Ośrodek Kultury, Szkoły i placówki Służby Zdrowia. Większość instytucji publicznych w Gminie ulokowana jest w jej stolicy, w miejscowości Stary Targ, gdzie mieszą się między innymi:

- Urząd Gminy w Starym Targu,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej,
- Gminny Ośrodek Kultury,
- Gminna Biblioteka Publiczna,
- Urząd Poczty Polskiej,
- Filia Banku Spółdzielczego w Sztumie,
- Placówka Ochotniczej Straży Pożarnej w Starym Targu oraz w Bukowie, Dąbrówce Malborskiej, Szropach i Waplewie Wielkim,
- Komisariat Policji,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Eskulap wraz z filią w Szropach,
- w Starym Targu, Szropach oraz Waplewie Wielkim mieszczą się placówki edukacyjne.

Wśród obiektów sakralnych na terenie Gminy znajdują się parafie rzymskokatolickie w Dąbrówce Malborskiej, Kalwie z kościołem filialnym w Szropach, w Starym Targu, z kościołem filialnym w Nowym Targu i kaplicą w Tropach Sztumskich, oraz położone w pobliskich ośrodkach gmin sąsiednich w Żuławce Sztumskiej, w Krasnej Łące, należące do dekanatów Malbork I, Sztum i Dzierzgoń, Diecezji Elbląskiej, przy których znajdują się też czynne cmentarze.

Poza Gminnym Ośrodkiem Kultury, Biblioteką i zlokalizowanymi w ośmiu miejscowościach świetlicami, na terenie Gminy nie ma obiektów kultury - kina, teatru. Mieszczące się w Pałacu Hrabionów Sierakowskich w Waplewie Wielkim Muzeum Tradycji Szlachty Polskiej, Pomorski Ośrodek Kontaktów z Polonią będące oddziałem Muzeum Narodowego w Gdańsku, którego 20 hektarowa powierzchnia obejmująca zespół pałacowo-ogrodowy, park ze stawem, folwark stanowi jeden z największych obszarów muzealnych na terenie Pomorza.

Bazę obiektów sportowo-rekreacyjnych tworzą:

- gminny stadion sportowy w Starym Targu, udostępniający boisko do piłki nożnej z bieżnią okólną, zespół boisk wielofunkcyjnych (siatkówka, koszykówka, piłka ręczna, piłka nożna) tzw. „ORLIK” oraz zaplecze socjalne dla sportowców, trybuna dla widzów, urządzone, oświetlony parking, oraz scenę artystyczną i plac zabaw dla dzieci,
- boiska do piłki nożnej zapleczem socjalnym zlokalizowane w Waplewie Wielkim i Szropach,
- boiska wiejskie i miniboiska we wsiach Nowy Targ, Bukowo, Dąbrówka Malborska, Szropy, Waplewo Wielkie, Młeczewo, Kalwa, Tropy Sztumskie, Klecewo.

Na terenie Gminy działają trzy kluby sportowe – Gminny Klub Sportowy „Powiśle” w Starym Targu, Klub Sportowy w Szropach oraz Ludowy Klub Sportowy w Waplewie Wielkim.

2.2.4 Ochrona środowiska

2.2.4.1 Osnowa ekologiczna

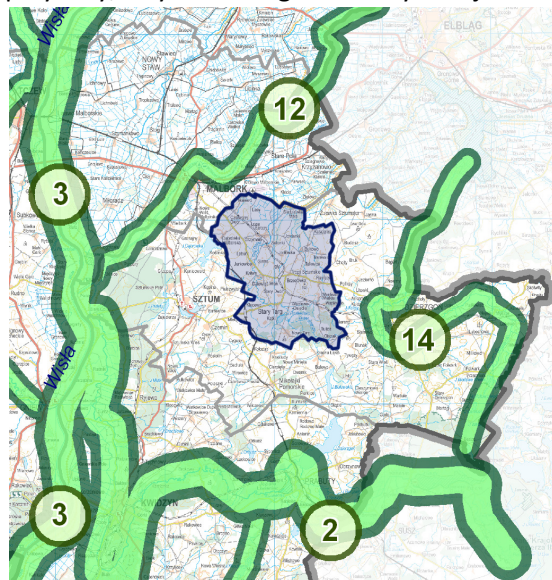
Podobnie do kategoryzacji fizyko-geograficznej obszaru Gminy przypisanego do dwóch odmiennych regionów, dychotomizm charakteryzuje także przyrodę Gminy Stary Targ – część należąca do Żuław Wiślanych, będących równiną Deltą Wisły, o niewielkim zróżnicowaniu hipsometrycznym pomiędzy 0,2 a 6,9 m n.p.m, jest znacznie przekształcona występującymi licznymi formami antropogenicznymi wałów przeciwpowodziowych, nasypów, rowów i kanałów melioracyjnych podczas gdy pozostała, południowo-wschodnia część Gminy należąca do Pojezierza Łławskiego jest stosunkowo mało przekształcona i zdegradowana. Centrum Gminy stanowi obszar przejściowy z najwyraźniej zarysowaną funkcją osadnictwa. Na terenie Gminy, zgodnie z kwalifikacją wynikającą z Ustawy z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2013 r. poz. 627 ze zm.) określającą poszczególne formy ochrony przyrody, nie występują obszary sieci Natura 2000, parki krajobrazowe, rezerwy przyrody, użytki ekologiczne a tylko jeden Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Dzierżgoń i pomniki przyrody.

Wśród licznych korytarzy ekologicznych przecinających teren Województwa Pomorskiego, z korytarzy ponadregionalnych w otoczeniu Gminy Stary Targ przebiega:

- korytarz **Pojezierny – północny - „2”** oraz
- korytarz **Doliny Wisły - „3”** - (Rys.20)

zaś z korytarzy na poziomie regionalnym, w pobliżu występują:

- korytarz regionalny **Doliny Nogaty – „12”** oraz
- korytarz regionalny **Doliny Rzeki Dzierżgoń „14”** sięgający skraju sołectw Waplewo i Tulice.



Rys. 20 Korytarze ekologiczne w woj. pomorskim
/Źródło: opr. wł. na podstawie: Plan Zagospodarowania
Przestrzennego woj. Województwa Pomorskiego, 2009

Korytarze ekologiczne charakteryzują się dużą różnorodnością gatunkową, krajobrazową i siedliskową. Są także ważnymi ostojami dla gatunków rodzinnych i wędrownych, a zwłaszcza dla gatunków rzadkich i zagrożonych wyginięciem. Przywołana ustawa definiuje korytarz ekologiczny jako „obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów” (art. 5, pkt 2). Stanowi on istotny, z punktu widzenia funkcjonowania środowiska, element przestrzeni, gwarantujący (poprzez zachowanie warunków migracji organizmów) utrzymanie możliwości wymiany i istnienia określonej puli genetycznej, liczebności osobników i gatunków, a w konsekwencji zachowanie różnorodności biologicznej środowiska. Korytarze ekologiczne są niezwykle ważne, szczególnie dla populacji gatunków wędrownych i leśnych, w których zachowania wpisane jest naturalne przemieszczanie się w celach poszukiwania nowego terytorium dla życia lub schronienia (w tym wędrówki codzienne i sezonowe) lub w celach rozrodczych czy pokarmowych. Opracowana dla Województwa Pomorskiego w 2014 roku koncepcja ekologiczna dla potrzeb planowania przestrzennego odnotowuje na terenie południowo-wschodnich sołectw Gminy Stary Targ korytarz ekologiczny rangi subregionalnej.



Rys. 21 Korytarze ekologiczne na terenie Gminy
/Źródło: opr. wł. na podstawie: *Koncepcja Sieci Ekologicznej dla Potrzeb Planowania Przestrzennego 2014, str.81*

2.2.4.2 Rezerваты przyrody

W Gminie Stary Targ brak jest ustanowionych rezerwatów przyrody, natomiast w otoczeniu wskazać można rezerваты Jezioro Drużno, Jezioro Gaudy, Jezioro Liwieniec, Biała Góra, Las Mątowski i Parów Węgry.

2.2.4.3 Obszary Natura 2000

Program Natura 2000 obejmuje sieć obszarów objętych ochroną przyrody na terenie Unii Europejskiej dla zachowania siedlisk przyrodniczych oraz gatunków uważanych za cenne i zagrożone wyginięciem w oparciu o jednolite prawo – dyrektywy 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, tzw. dyrektywa ptasia, wyznaczająca obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz dyrektywy 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory – dyrektywa siedliskowa (habitatowa) ustalająca specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO). W Gminie Stary Targ nie występują żadne obszary, które byłyby zatwierdzone przez Komisję Europejską, lub objęcie ich taką ochroną jest planowane.

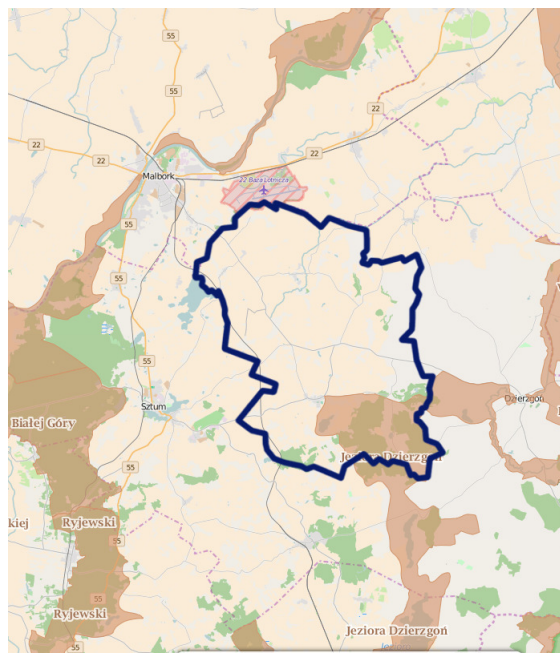
W pewnej odległości od granic Gminy wskazać można:

- Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty SOO „Mikołajki Pomorskie”, PLH220076,
- Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty SOO „Sztumskie Pole”, PLH220087,
- Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty SOO „Dolna Wisła”, PLH220033
- Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty OSO „Jezioro Drużno”, PLB280013
- Obszar o znaczeniu dla Wspólnoty SOO „Ostoja Drużno”, PLH280028

2.2.4.4 Obszary Chronionego Krajobrazu

Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Dzierzgoń, o powierzchni 5630 ha, położony jest w gminach Stary Targ, Mikołajki Pomorskie i Prabuty. Obszar utworzono w dniu 26.04. 1985 r. uchwałą WRN w Elblągu nr VI/51/85 dla ochrony walorów krajobrazowych, przyrodniczych, kulturowych i historycznych. Elementami krajobrazotwórczymi tego obszaru są niecki jezior rynnowych Dzierzgoń i

Balewskie wraz z ich okolicą, dwa kompleksy leśne w części północnej obszaru między wsiami Krasna Łąka i Waplewo Wielkim w Gminie Stary Targ, reprezentowane przez las mieszany świeży, miejscami las wilgotny i ols, oraz tereny upraw rolniczych i użytków rolnych. W użytkowaniu terenu przeważają użytki rolne – 51,3%, lasy i zakrzewienia zajmują 23,5%, a wody powierzchniowe – 18,4%. Jeziora położone są w dnie rynny polodowcowej o wysokich, stromych brzegach



Rys. 22 Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Dzierzgon
/Źródło: opr. własne na podst. geoserwis.pl

2.2.4.5 Pomniki przyrody objęte ochroną prawną

Na terenie Gminy Stary Targ znajduje się 14 pomników przyrody wpisanych do Rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody zgodnie z załączoną poniżej tabelą.

Lp	Nr rej. Woj. Konserwatora Przyrody	Gatunek	Obwód [m]	Wysokość [m]	Lokalizacja
1	37/93	buk pospolity	3,6	23	park przypałacowy Waplewo
2	38/93	buk pospolity	4,6	23	park przypałacowy Waplewo
3	39/93	modrzew europejski	2,65	25	park przypałacowy Waplewo
4	40/93	lipa drobnolistna	3,8	30	park przypałacowy Waplewo
5	41/93	dąb szypułkowy	3,6	30	park przypałacowy Waplewo
6	42/93	tulipanowiec amerykański	2,1	20	park przypałacowy Waplewo
7	43/93	świerk pospolity	3,15	33	park przypałacowy Waplewo
8	44/93	platan klonolistny	4	20	park przypałacowy Waplewo
9	45/93	orzech czarny	4	20	park przypałacowy Waplewo
10	46/93	buk pospolity	3,15	30	park przypałacowy Waplewo
11	47/93	buk pospolity	4,45	32	park przypałacowy Waplewo
12	129/96	dąb	4,4	25	Leśnictwo Waplewo, Tulice
13	130/96	dąb	6,2	25	Leśnictwo Waplewo,
14	--	dąb szypułkowy „Bogusław”	4,06	--	Jordanki

2.2.4.6 Presja transportu na środowisko

Jako główne czynniki oddziaływania transportu na środowisko wskazać należy:

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

2.2.4.6.1 Czystość powietrza

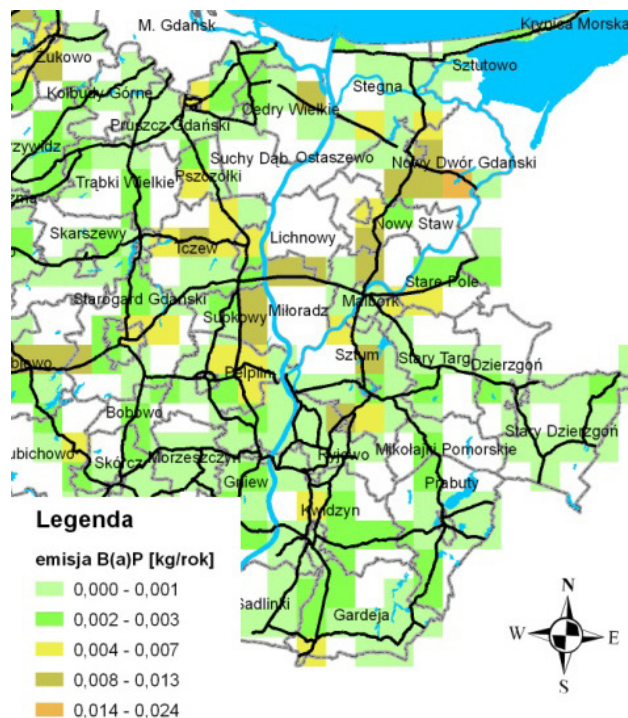
Jakość powietrza atmosferycznego na terenie Gminy Stary Targ jest dobra. Dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń nie były przekraczane. Wyniki pomiarów za 2014 r. prowadzonych przez WIOŚ w Gdańsku na stacjach pomiarowych w Sztumie, Dzierzgoniu i Nowej Wsi Malborskiej w zakresie zanieczyszczeń powietrza SO₂, NO₂ i benzenu – mieściły się w klasie A^[51]. W okresie od marca 2008 roku gdy zmieniła się część przepisów dotyczących przeprowadzania oceny jakości powietrza do kolejnej ich modyfikacji w roku 2012 powiat sztumski należał do strefy malborsko-sztumskiej o kodzie PL.22.07.z.03. w skład której wchodziły powiaty: nowodworski, malborski, sztumski. Badania powietrza prowadzone były na stacjach w Malborku ul. Konopnickiej, ul. Mickiewicza, Nowym Stawie i Nowy Dworzec Gdańskim, nie wskazując na przekroczenia obowiązujących poziomów dopuszczalnych. W wyniku przeprowadzonego podziału administracyjnego dla celów oceny jakości powietrza i realizacji programów jego ochrony na terenie kraju, po roku 2012, w województwie Pomorskim wyznaczone zostały dwie strefy – Aglomeracja Trójmiejska i pozostała część województwa, określana jako strefa pomorska – PL2202, do której zakwalifikowano także Powiat Sztumski i Gminę Stary Targ. Według rocznej oceny jakości powietrza w województwie pomorskim za rok 2014 strefa pomorska, biorąc pod uwagę ochronę zdrowia, została zaklasyfikowana w klasie C (powyżej poziomu dopuszczalnego) i D2 dla ozonu (powyżej poziomu celu długoterminowego). Niedotrzymane zostały poziomy dopuszczalne dla pyłu PM_{2,5}, PM₁₀, B(a)P, O₃. W związku z odnotowywanymi przekroczeniami parametrów jakości powietrza dla strefy pomorskiej w poprzednich okresach, opracowany został program ochrony powietrza. W programie, wśród przewidywanych do podjęcia działań, na drugim miejscu, zaraz po ograniczaniu niskiej emisji z systemów grzewczych, wymienione zostało ograniczenie emisji z transportu drogowego ^[52]. 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 ^[53] – 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

⁵¹ Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, raport za rok 2014, WIOŚ w Gdańsku

⁵² Program ochrony powietrza (POP) dla strefy pomorskiej na lata 2013 - 2016 z perspektywą na lata następne, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszony PM₁₀ oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu

⁵³ Ibid. str. 73

zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróźnej, podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i likwidacje punktów krytycznych.



Rys. 23 Emisje pyłu PM10 z emitorów liniowych (drogi krajowe i wojewódzkie)

/Źródło: opr. wł. na podst. Programu ochrony powietrza (POP) dla strefy pomorskiej na lata 2013 - 2016 str. 110

Do najważniejszych niekorzystnych zjawisk wymuszających działania w zakresie ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem zaliczyć można emisję zorganizowaną pochodząca ze źródeł punktowych (przemysł, usługi, lokalne kotłownie, z ogrzewania budynków mieszkalnych tzw. niska emisja) oraz emisję niezorganizowaną tj. emisję zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza bez pośrednictwa przeznaczonych do tego celu środków technicznych np. spawanie czy lakierowanie wykonywane poza obrębem warsztatu czy spalanie na powierzchni ziemi jak wypalanie traw, itp. Na stan jakości powietrza atmosferycznego na terenie Gminy Stary Targ mają wpływ głównie zanieczyszczenia pochodzące z energetycznego spalania paliw oraz ze środków transportu kołowego. Emisja ze źródeł mobilnych dotyczy szczególnie bezpośredniego otoczenia dróg, zwłaszcza na terenie zwartej zabudowy miejscowości oraz w mniejszym stopniu kolejowych zespołów spalinowych.

2.2.4.6.2 Klimat akustyczny

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

- zabudowy zagrodowej i wielorodzinnej dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (L_{Aeq} D) wynosi wzdłuż dróg 65 dB (w porze nocnej L_{Aeq} N 56 dB), a od pozostałych obiektów w porze dziennej (L_{Aeq} D) 55 dB, a w porze nocnej L_{Aeq} N 45 dB;

- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w tym także na terenach związanych z pobytem dzieci, szpitalami) dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (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 ^[54]

Hałas na poziomie powyżej 60 dB stanowi istotne zagrożenie dla zdolności psychofizycznej człowieka. W Polsce zagrożenie to dotyczy ponad 30 % mieszkańców dużych miast, 45% średnich i 25% małych. Hałas motoryzacyjny jest główną przyczyną konieczności opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem. Ograniczenie ekologicznych uciążliwości transportu jest szczególnie istotną przesłanką przemian systemów transportu. Hałas i wibracje stanowią specyficzne formy uciążliwości antropogenicznych dla środowiska, wpływając przede wszystkim na warunki życia ludności i funkcjonowanie organizmów zwierzęcych. Źródła hałasu związane są przede wszystkim ze skupiskami ludności i formami jej działalności gospodarczej. Na terenie gminy Stary Targ wyróżnić można następujące, główne typy uciążliwości akustycznej:

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

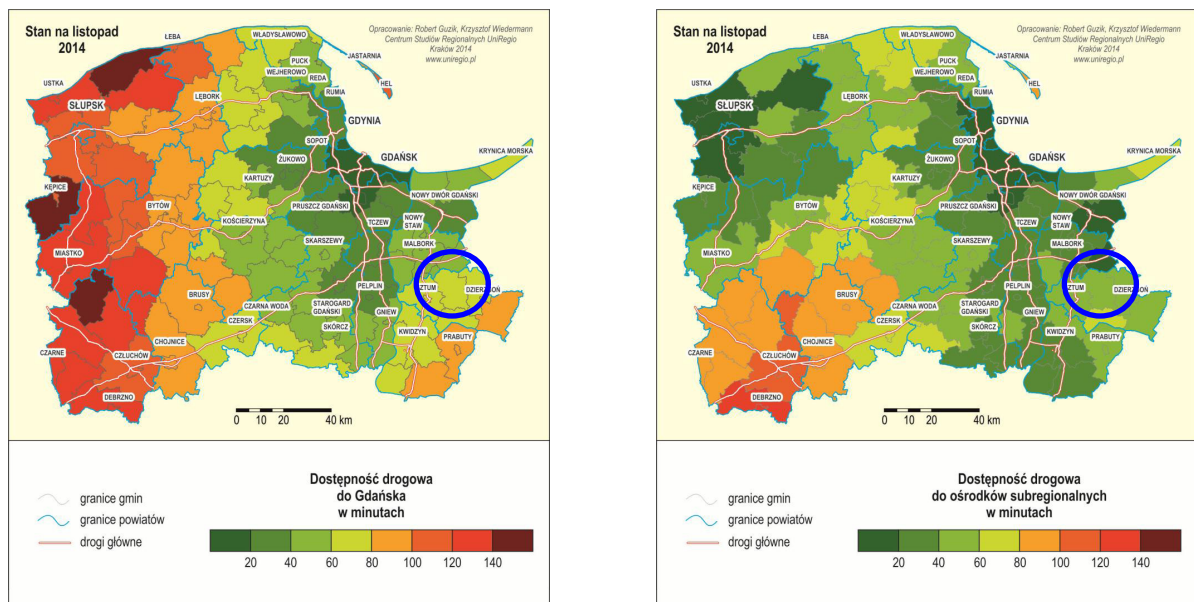
Hałas przemysłowy na terenie gminy, ze względu na niewielki stopień uprzemysłowienia, stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występujące głównie na terenach sąsiadujących z zakładami produkcyjnymi. Komunikacja samochodowa stanowi źródło uciążliwości akustycznej zwłaszcza na trasach przebiegających dróg wojewódzkich nr 515 i 517 na terenach zurbanizowanych. Istotnym źródłem hałasu może być też przebiegająca przez obszar gminy linia kolejowa. Na terenie Gminy Stary Targ brak jest kompleksowych pomiarów dokumentujących poziom natężenia hałasu, zarówno ze źródeł „punktowych”, jak i z tras komunikacyjnych. Głównym powodem uciążliwej emisji hałasu, obok stosunkowo wysokiego natężenia ruchu pojazdów, jest wysoki udział w potoku ruchu pojazdów ciężkich, który w szczególności negatywnie oddziałuje na terenach zwartej zabudowy. Przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu obserwuje się w bezpośrednim sąsiedztwie dróg. Istotne dla ograniczenia narażenia mieszkańców na hałas są modernizacje infrastruktury drogowej, stosowanie tzw. cichych nawierzchni typu SMA (Stone Mastic Asphalt), odciążanie ciągów komunikacyjnych - budowa alternatywnych odcinków dróg, wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zamieszkiwane przez ludzi – obwodnice miejscowości, metody organizacyjne (np. kontrole i/lub ograniczanie prędkości pojazdów), zapewnienie odpowiedniej odległości nowych obiektów podlegających ochronie przed hałasem od drogi a w ostateczności stosowanie ekranów akustycznych.

⁵⁴ Ochrona środowiska w transporcie lądowym, Politechnika Poznańska, Instytut Technologii Eksploatacji w Radomiu, J. Gronowicz, Poznań-Radom 2003, s. 62.

2.3 Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej

Sieć powiązań komunikacyjnych Gminy Stary Targ można ocenić jako poprawną i właściwie rozwiniętą, jej gęstość i dostępność nie tworzy barier rozwojowych, chociaż jej stan techniczny jest zróżnicowany, pogarszając się wraz z obniżaniem klasy drogi. W konsekwencji odnotowywanej już wcześniej niejednorodności Gminy dotyczącej jej układu fizyczno-geograficznego i osnowy ekologicznej, także sieć osadnicza ukształtowana została w postaci dipolu tworzonego przez miejscowość Stary Targ powiązaną ściśle z dawnym majątkiem Waplewo i leżącą przeciwstawnie miejscowością Szropy. Wokół tych dwóch ośrodków powstały lokalne gwiaździste układy dróg, zakłócone nieco wspomnianymi wcześniej podziałami geograficznymi i wpływami dużych sąsiednich ośrodków takich jak Malbork i Sztum. Ten dwubiegunowy schemat naruszają peryferyjnie położone - magistrala kolejowa oraz droga wojewódzka nr 515, mające zdecydowanie eksterytorialny względem Gminy Stary Targ charakter.

W układzie połączeń zewnętrznych, lokalizacja analizowanego obszaru względem najważniejszych regionalnych ośrodków miejskich, skupiających usługi o charakterze ponadlokalnym, centra kultury, edukacji i rozwijające się rynki pracy, jest mniej korzystna. Drogowo, pomijając połączenia kolejowe, obszar Gminy leży poza głównymi korytarzami transportowymi o znaczeniu międzynarodowym sieci TEN-T - Korytarzem IA (Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk) i Korytarzem VI (Gdańsk – Katowice – Żylna). Niewielkie jest też oddziaływanie autostrady A1, oddalonej o ponad 50 km. Najbliższe, drogi krajowe oddalone są o 8-10 km: drogami DW 517 i DW 522 w Sztumie następuje połączenie z drogą krajową DK 55 dla ośrodka wykreowanego wokół miejscowości Stary Targ i odpowiednio drogą DW 515 z drogą krajową DK 22 w Malborku dla ośrodka wokół miejscowości Szropy. Drogi te stanowią też podstawowy szkielet połączeń zapewniających skomunikowanie Gminy. Wskaźnik syntetyczny, reprezentowany izochroną dostępności z centrum Gminy do usługowego centrum województwa – Gdańska szacowany jest w przedziale 60-80 minut ^[55] zaś z racji bliskości Malborka, nieco korzystniejszy rezultat osiągnany jest dla najbliższych ośrodków subregionalnych – 40 -60 min.

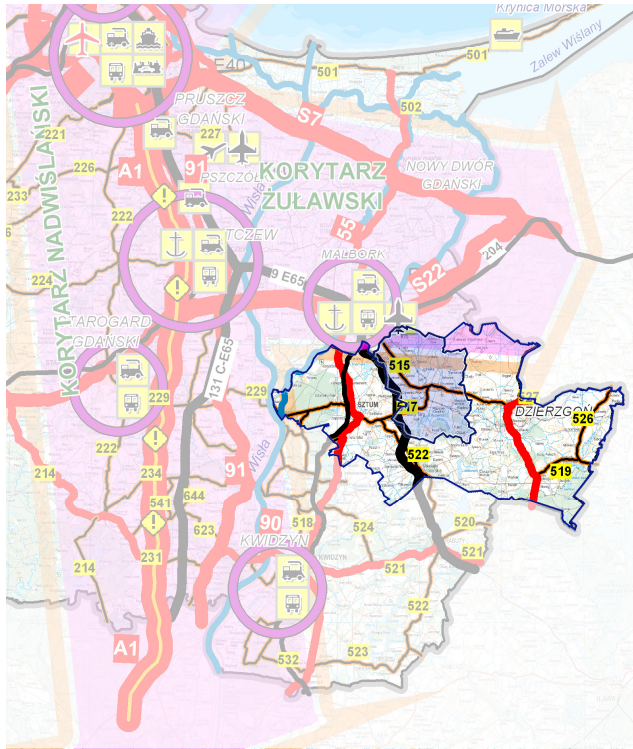


Rys. 24 Izochrony dostępności drogowej do Gdańska (Trójmiasta) i najbliższych ośrodków subregionalnych / źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, CSR UniRegio, str. 321

⁵⁵ 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:



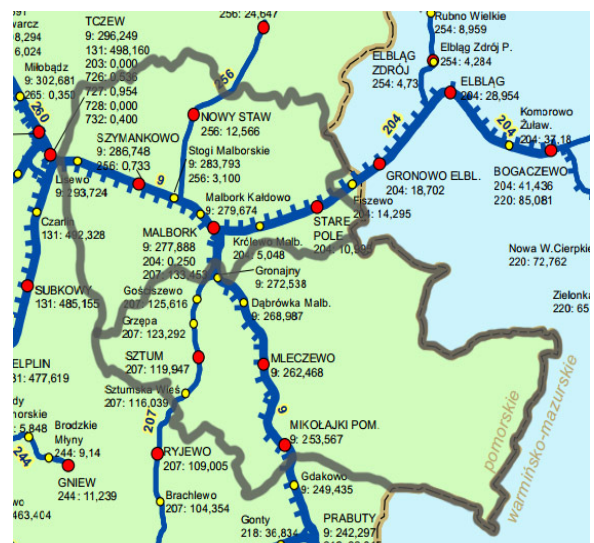
- infrastruktura liniowa,
drogi poszczególnych gałęzi transportu: kolejowe, samochodowe, rurociągi, drogi wodne żeglugi śródlądowej i morskiej, korytarze lotnicze
- infrastruktura punktowa
węzły transportowe, stacje kolejowe, terminale intermodalne, porty morskie, śródlądowe, lotnicze, centra logistyczne,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

Rys. 25 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim

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

Infrastruktura transportu kolejowego.

Przez teren Gminy Stary Targ przebiega linia kolejowa nr 9 Gdynia – Warszawa, stanowiąca odcinek ciągu komunikacyjnego E65 objętego umowami AGC i AGTC, z Gdyni przez Zebrzydowice i Wiedeń do Rijeki, elementu VI-go europejskiego korytarza transportowego łączącego Półwysep Skandynawski z Europą Południową. Jest to linia znaczenia państwowego, czynna, wielotorowa, zelektryfikowana, przystosowana do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich (200 km/h dla pociągów z wychylnym pudłem) i 120 km/h pociągów towarowych przy nacisku 221 kN/oś. W obszarze Gminy linia przebiega przez dwie miejscowości Młeczewo (km 262,468, stacja) i Dąbrówkę Malborską (km 269,600 km, przystanek osobowy). Przez stację w Młeczewie w okresie szczytowym przejeżdża 25 par pociągów pasażerskich, z czego 7 par pociągów osobowych zatrzymuje się.



Rys. 26 Sieć kolejowa na terenie MOF Malbork

/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla MOF Malborka

Infrastruktura transportu drogowego.

Podstawowy drogowy układ transportowy w Gminie Stary Targ tworzą: droga wojewódzka nr 522, droga jednojezdniowa klasy zbiorczej, stanowiąca główną oś pionową oraz sieć dróg powiatowych i gminnych. Na funkcjonujący w Gminie ~Stary Targ system komunikacji drogowej składają się:

- **drogi krajowe** - brak
- **drogi wojewódzkie:**
 - DW nr 515 Malbork – (Stary Targ – Dzierzgoń) - Susz, o długości 8,74 km
Na terenie Gminy,
 - DW nr 517 Sztum – Tropy Sztumskie;
na terenie Gminy 3,33 km;
- **drogi powiatowe:**
 - 2901G Złotowo – Szropy;
 - 2913G DW nr 515 Malewo – Łoza-Szropy;
 - 3100G Ramoty- Olszówka – Dzierzgoń;
 - 3101G Kalwa – Stary Targ;
 - 3102G Klecewo - Cierpięta;
 - 3104G Stary Targ - Balewo;
 - 3105G Łoza – Dąbrówka Malborska – Sztum;
 - 3109G Sztum - Kalwa;
 - 3110G Stary Targ – Waplewo Wielkie;
 - 3111G Olszówka - Tywęży;
 - 3112G Tywęży – Stara Wieś – Dp nr 3114G;
 - 3128G Żuławka Sztumska – Tropy Sztumskie;
 - 3129G Grzymała – Szropy – Tropy Sztumskie;
 - 3130G Szropy - Jurkowice;
 - 3131G Lasy - Łoza;
 - 3137G Mikołajki Pomorskie – Nowy Targ.



Rys. 27 Sieć komunikacyjna w powiecie sztumskim
/Źródło: opr. wł. na podst. PZRPTZ dla MOF Malborka

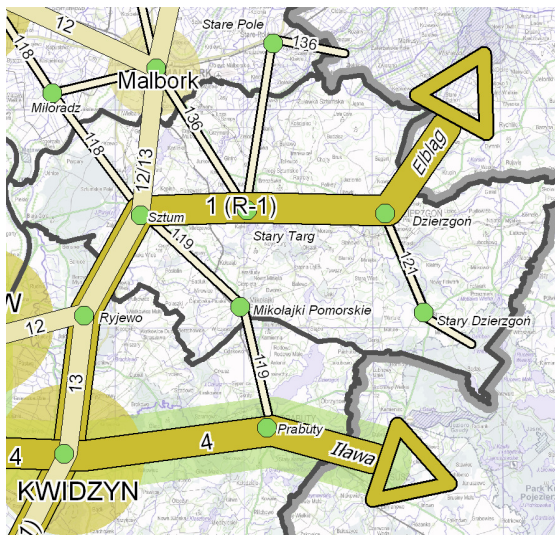


Drogi gminne i wewnętrzne wspomagają układ dróg powiatowych w bezpośredniej obsłudze komunikacyjnej gminy obejmując 132 odcinki dróg oznaczonych numerami pomiędzy 2190001G a 2190132G. Całkowita długość dróg gminnych wynosiła 188 km (stan wg. GUS na 2004r.) z czego 24 km miało nawierzchnię twardą a 13 km twardą ulepszoną.

Rys. 28 Sieć komunikacyjna w Gminie Stary Targ
/Źródło: opr. wł. na podstawie e-mapa.net

2.3.2 Inne formy komunikacji

Dla pełnego obrazu sieci komunikacyjnej w analizowanym obszarze, przedstawienia wymagają trasy rowerowe przebiegające przez teren Gminy Stary Targ. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego lokuje na terytorium Gminy **Międzynarodową Trasę Rowerową R1 (EuroRoute R1)** z Calais we Francji aż do Petersburga na terenie Rosji, w Województwie Pomorskim przebiegając trasą z Grudziądza przez Kwidzyn, Sztum do Elbląga, oraz **regionalną trasę rowerową 136 (Szlak Menonitów)** : Gdańsk - Malbork - Elbląg.



Trasy Międzynarodowe:

- 1 Trasa EuroRoute R1
- 4 Trasa Tysiąca Jezior

Trasy Międzyregionalne:

- 13 Szlak Kopernikowski

Trasy Regionalne:

- 136 Prabuty – Sztum ...

Rys. 29 Sieć tras rowerowych w otoczeniu Gminy Stary Targ

Źródło :Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2009.

Gmina Stary Targ uczestniczyła w projekcie pod nazwą „Podniesienie atrakcyjności turystycznej Szlaku Zamków Gotyckich na Powiślu – budowa trasy rowerowej łączącej Zamek w Malborku z atrakcjami turystycznymi powiatów malborskiego, sztumskiego, kwidzińskiego” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013. Projekt realizowany jest w partnerstwie gmin: Malbork, Sztum, Stary Targ, Dzierżoń, Stary Dzierżoń, Mikołajki Pomorskie i Prabuty. W ramach projektu w Waplewie Wielkim wykonane zostały obiekty małej architektury – punkt wypoczynku – w pobliżu Pałacu Rodziny Sierakowskich. Na terenie Gminy Stary Targ trasa biegnie ze Sztumu przez Kalwę, Stary Targ, Waplewo Wielkie, Tulice do Dzierżonia. Na terenie Gminy przebiega także Rowerowy Szlak Kościołów Powiśla – Żuławka Sztumska – Bukowo – Tropy Sztumskie – Stary Targ – Nowy Targ – Krasna Łąka.



Rys. 30 Odcinek trasy rowerowej Szlaku Zamków Gotyckich na terenie Gminy Stary Targ

Źródło: [www.sztum.pl/Rowerowy-Szlak-Zamkow-Gotyckich-na-Powiслу:mapa\(fragment\)](http://www.sztum.pl/Rowerowy-Szlak-Zamkow-Gotyckich-na-Powiслу:mapa(fragment))

3 Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem

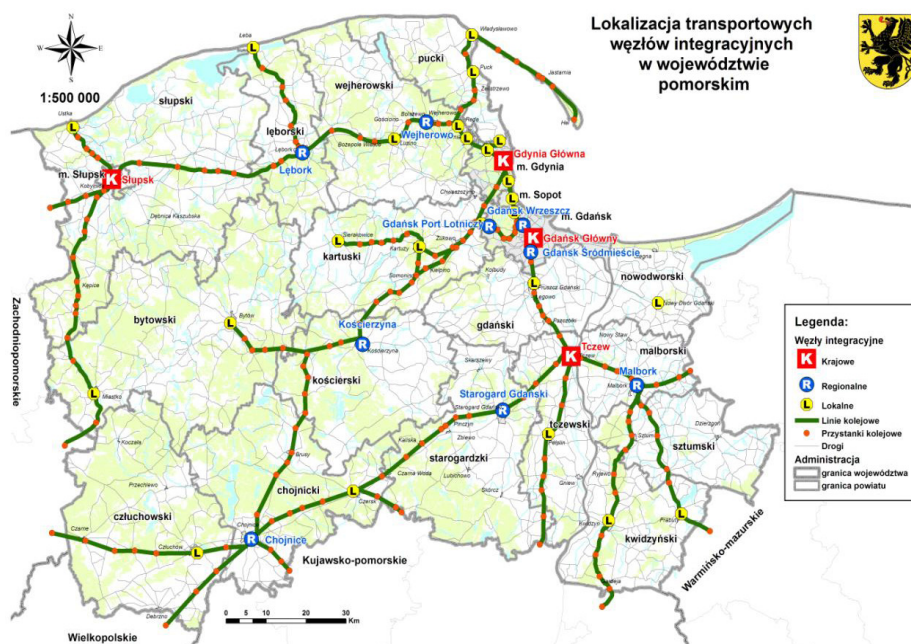
Obszar objęty Planem Transportowym zamyka się na terenie Gminy Stary Targ, która w zakresie publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym obsługiwana jest w zakresie transportu autobusowego przez przewoźników komercyjnych. Przewozy kolejowe dostępne są dla stacji w Młeczewie oraz przystanku w Dąbrówce Malborskiej, na trasach Gdynia (Chylonia) – Malbork – Iława – Działdowo /Olsztyn i obsługiwane są przez Koleje Regionalne jednostkami ETZ. Aktualnie Gmina Stary Targ 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 Stary Targ regularne połączenia pasażerskie utrzymywane są przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Oddział Pomorski z siedzibą w Gdyni, oferując połączenia bezpośrednie siedmioma parami kursów Regio, z których część realizowana jest zmodernizowanymi szynobusami EN-57AP przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych, wyposażonymi także stojaki na rowery, gniazdka elektryczne, system informacji pasażerskiej i klimatyzację. Przejeżdżające magistralą kolejową kursy pociągów wyższych kategorii (EIP, EIC, EC, IC, Ex) nie zatrzymują się na stacji w Młeczewie podobnie jak w przypadku Dąbrówki Malborskiej. Dostępne połączenia kolejowe obejmują następujące kierunki docelowe:

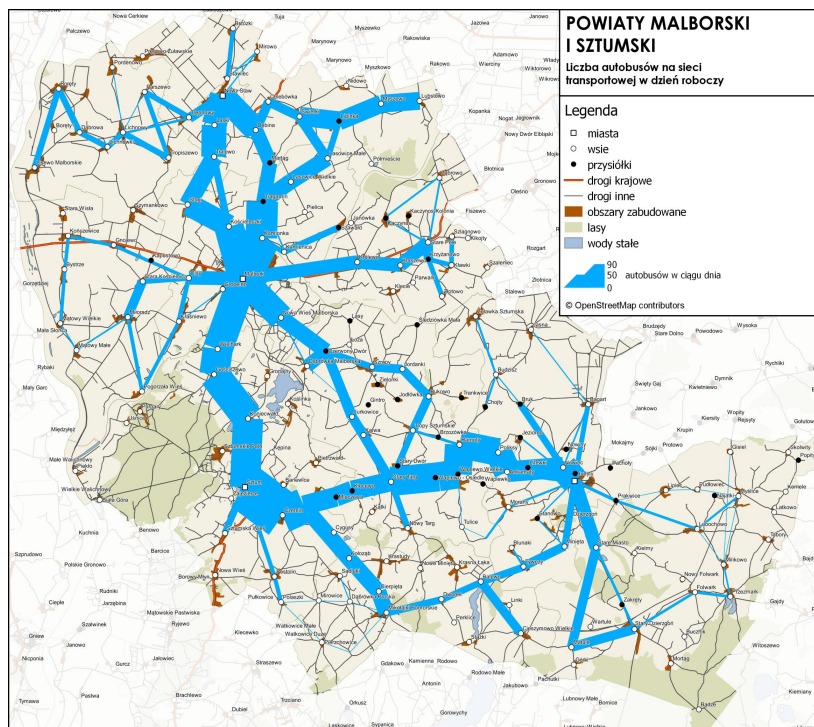
<u>Kierunek</u>	<u>liczba kursów w ciągu doby</u>
• Malbork	7
• Gdynia Chylonia	1
• Iława	7
• Działdowo	1
• Olsztyn	3



Rys. 31 Linie kolejowe i węzły integracyjne w wojewódzkim planie transportowym
 /Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego str. 44

3.1.2 Transport drogowy

Obecny, finalny układ funkcjonalny systemu komunikacji autobusowej na terenie Gminy Stary Targ oraz Powiatu Sztumskiego ukształtowany został na fali zmian z połowy 2009 roku. Po okresie, gdy organizacja publicznego transportu zbiorowego była wyłączną domeną przedsiębiorstw należących, lub wywodzących się z Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS), od 2004 roku, głównym przewoźnikiem dla powiatów tworzących MOF Malbork był Miejski Zakład Komunikacji Gminy Miejskiej Malbork, która na mocy zawartych porozumień międzygminnych przejęła zadania obsługi liniami podmiejskimi obszaru gmin ościennych. Zła sytuacja finansowa przewoźnika miejskiego, problemy z rentownością linii pomimo otrzymywanych dotacji doprowadziły do likwidacji połączeń. Linie podmiejskie zostały zastąpione liniami komunikacyjnymi uruchamianymi przez niezależnych przewoźników prywatnych, dając impuls do wzrostu dominującym obecnie na lokalnym rynku firmom przewozowym PUH Latocha z Wielgłowa pod Tczewem i mającej siedzibę w Malborku – Spółce AŻ Rydwan. W tym samym czasie nastąpił rozwój lokalnych przewoźników obsługujących przewozy pasażerskie na terenach poszczególnych gmin, zapewniających jednocześnie dowozy dzieci i młodzieży do szkół.



Rys. 32 Liczba połączeń komunikacyjnych sieci transportowej
/Źródło: Studium komunikacyjne poprawy dostępności ... MOF Malborka str. 109

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

- przewozy wojewódzkie (międzypowiatowe) wykonywane w oparciu o zezwolenia wydawane przez Marszałka Województwa Pomorskiego, na trasie Malbork/Sztum – Stary Targ - Dzierzgoń, obejmujące powiaty malborski, sztumski, realizowane przez przewoźników:
 - **PUH LATOCHA Tomasz Latocha**
ul. Gdańska 8, Wielgłowy, 83-120 Subkowy;
 - **AŻ Rydwan Sp. z o. o.**
ul. Zieleniecka 14/A, 82-200 Malbork;

- przewozy regionalne (powiatowe) w granicach Powiatu Sztumskiego, wykonywane w oparciu o zezwolenia wydawane przez Starostę Sztumskiego, na wariantach trasy Dzierzgoń - Stary Targ – Sztum, realizowane przez przewoźników:
 - **PUH LATOCHA Tomasz Latocha**
ul. Gdańska 8, Wielogłowy, 83-120 Subkowy,
 - **Samodzielne Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej (SPKS) Dzierzgoń Sp. z o.o.**
ul. Gen. A. Zawadzkiego 20, 82-440 Dzierzgoń;
- przewozy komunikacji wewnątrz Gminy, wykonywane na podstawie zezwoleń wydawanych przez Wójta Gminy Stary Targ, łączące większość jednostek osadniczych Gminy liniami komunikacyjnymi obsługiwanymi przez firmę:
 - **Usługi Transportowe - Przewozy Autokarowe , Zbigniew Urbański**
Stary Targ 37A, 82-410 Stary Targ;

Przedstawiona poniżej tabela zawiera listę obsługiwanych kierunków i połączeń docelowych w Gminie Stary Targ wg stanu z 01.03.2016 r.

Kierunek	liczba par kursów				Przewoźnik
	łącznie	w soboty	w niedziele	w tym tylko w okresie szkolnym	
Malbork, w tym przez Sztum przez Klawa przez Szropy	36 5 19 12	26 1 15 11	15 0 8 7	0 0 0 0	PUH LATOCHA, T. Latocha, Wielogłowy AŻ Rydwan Sp. z o. o. SPKS Dzierzgoń Sp. z o.o.
Kierunki wewnątrz Powiatu					
Sztum	33	17	8	2	AŻ Rydwan Sp. z o. o. PUH LATOCHA, T. Latocha, Wielogłowy SPKS Dzierzgoń Sp. z o.o.
Dzierzgoń - Bągart, Bruk, Stary Dzierzgoń	49 10 9 18	30 8 8 14	16 4 4 8	3 0 0 0	PUH LATOCHA, T. Latocha, Wielogłowy SPKS Dzierzgoń Sp. z o.o.
Kierunki wewnątrz Gminy					
Bukowo	9	1	0	4	PUH LATOCHA, T. Latocha, Wielogłowy AŻ Rydwan Sp. z o. o. SPKS Dzierzgoń Sp. z o.o. UTPA Z. Urbański Stary Targ
Dąbrówka Malb./ /Krzyżanki	35	25	15	4	
Jurkowice	4	0	0	4	
Kalwa	26	15	8	7	
Klecewo/Mleczewo	36	20	11	3	
Nowy Targ	15	10	6	3	
Pozolia	2	0	0	2	
Ramoty/Brzozówka	57	32	15	8	
Szropy	23	11	6	6	
Trankwice	2	0	0	2	
Tulice/Olszak	2	0	0	1	
Waplewo Wlk.	60	31	16	10	

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

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), najbliższym dla analizowanego obszaru jest węzeł R1 – Malbork;
- węzły Lokalne L (24 węzły), w tym L-8 – Prabuty oraz alternatywny węzeł L-4 – Kwidzyn;
- przystanki zintegrowane PZ w do których zaliczono pobliski przystanek PZ- 38 w Mikołajkach Pomorskich. Standardom przystanku zintegrowanego odpowiada też, nie wymieniony w Planie, przystanek na terenie Gminy Stary Targ w Młeczewie.

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), umożliwiają 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.

Kryteria standardowego programu użytkowego dla nowobudowanych węzłów i nowych lub modernizowanych przystanków określone w Planie transportowym oznaczają w szczególności dla przystanku w Młeczewie:

Rodzaj węzła	Przystanek zintegrowany
P&R	dla 6% wsiadających
B&R	dla 8% wsiadających
K&R	3 miejsca
Odległość między przystankami różnych rodzajów transportu	100 m
Zakup biletu na miejscu	tak/nie
Zadaszenie	tak
Miejsca siedzące dla oczekujących przy przystankach	10 miejsc
Informacja głosowa	tak
Informacja wizualna	nie

Tab. 5 Minimalne wymagania dla wyposażenia przystanków zintegrowanych

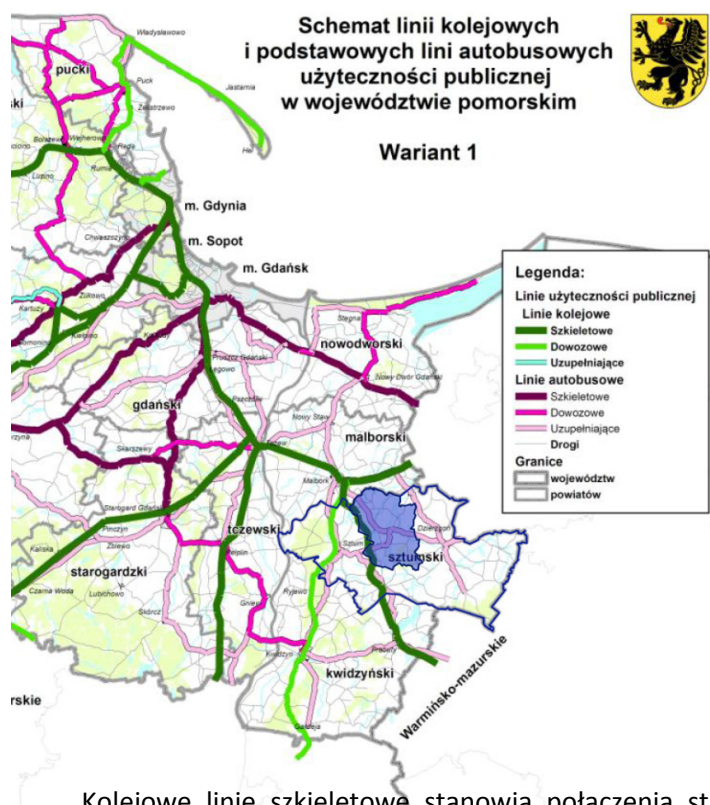
/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego str. 79

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.

W Planie Transportowym Województwa Pomorskiego przewiduje się uruchomienie kolejowych i autobusowych linii użyteczności publicznej obsługujących teren Gminy Stary Targ:

- linii kolejowej **RPK-05 (Olsztyn Główny/Itawa Główna) – Prabuty – (Młeczewo) – Malbork – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna** zakwalifikowaną do linii szkieletowych, z II klasą częstotliwości obsługi, występującą zarówno w wariantcie docelowym (1) jak i bazowym (2);
- oraz linii autobusowych
 - 22-34** Stary Dzierzgoń – Dzierzgoń – Malbork,
 - 22-37** Dzierzgoń – Żuława Sztumska (/Żłotnica) – Malbork,
 - 22-38** Dzierzgoń – Stary Targ - Malbork.

Wymienione linie autobusowe występują jako linie uzupełniające w obu wariantach Planu z III klasą częstotliwości obsługi.



Rys. 33 Schemat linii użyteczności publicznej w woj. Pomorskim
/Źródło: opracowanie wł. na podst. Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Woj. Pomorskiego

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 liczbę połączeń w ciągu doby 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,

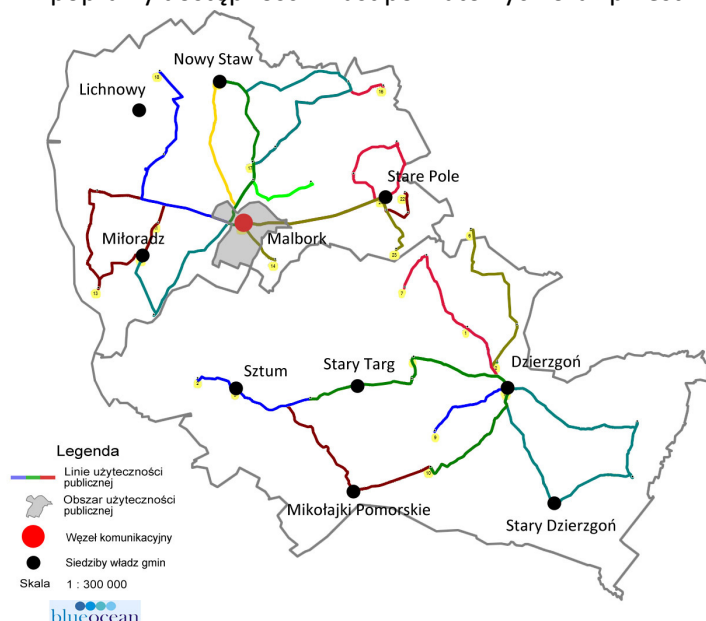
jako łączące ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające realizację łańcuchów podróży międzypowiatowych, podobnie jak uzupełniające pełniące ww funkcje w stosunku do generatorów ruchu w skali powiatu i obejmujące linie sezonowe. Przepisanie prezentowanym liniom III kategorii obsługi oznacza częstotliwość funkcjonowania 4 do 10 par połączeń na dobę.

Plan Transportowy Województwa Pomorskiego określa także standardy związane z dostępnością systemu transportu zbiorowego wyznaczone poprzez dostępność czasową, która dla rozważanych połączeń oznacza:

- czas wykonywanych usług w dobie:
 - w dni powszednie i soboty 6:00-20:00, minimalnie 6:00-19:00
 - niedziele i święta 7:00 – 20:00, minimalnie 8:00 – 20:00
- rytmiczność funkcjonowania :
 - w dni robocze godz. szczytu co 60 min
 - dni robocze poza szczytem co 60 min
 - soboty co 60 min, minimalnie 120 min.
 - niedziele i święta co 120 min

3.2.2 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Powiatu Sztumskiego

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 Sztumskiego. Zgodnie z konstatacją przytoczoną w Rozdziale 1.8.3: *Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla*, do chwili zakończenia prac nad niniejszym dokumentem, Plan Transportowy Powiatu Sztumskiego nie został uchwalony. Udostępniony dla celów konsultacji społecznych dokument datowany na maj 2015 r. nie stanowi obowiązującego prawa, w związku z czym dla potrzeb projektu Planu dla Gminy Stary Targ zastosowanie mają głównie jego elementy badawcze i analizy obszaru objętego planem, dostarczające obiektywnych informacji o nadrzędnym układzie komunikacyjnym. Rozwinięcie i uzupełnienie materiału stanowi korespondujące z przedmiotowym Planem Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych MOF Malborka [⁵⁶].



Rys. 34 Przebieg planowanych powiatowych linii o charakterze użyteczności publicznej - Projekt /Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla MOF Malborka, str. 54

⁵⁶ Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, październik 2014

Realizacja strategii Gminy Stary Targ w zakresie przygotowań formalnych i organizacyjnych dla uruchomienia gminnego, publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z regulacjami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z chwilą gdy przestanie obowiązywać obecny system organizacji transportu, implikuje konieczność zaplanowania linii, na których wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Analiza projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla MOF Malborka, w tym Powiatu Sztumskiego, potwierdza przyjęte wcześniej założenie i powszechnie obserwowany trend, iż nadrzędna JST, jaką jest w odniesieniu do Gminy Stary Targ Powiat Sztumski, skupiając się na skomunikowaniu gmin z siedzibą powiatu pozostawia komunikację wewnętrzną w gminach w gestii odpowiedzialnych za nią lokalnych samorządów.

Jak odnotowano w rozdziale poprzedzającym - zaplanowane wojewódzkie przewozy autobusowe użyteczności publicznej mogą zamknąć się liczbą 4-10 par kursów; brak organizacji transportu na poziomie powiatu oraz połączeń w porozumieniu z sąsiadującym powiatem do Malborka, który stanowi drugi po połączeniach Sztum/Dzierżoń kierunek podróży znacząco może pogorszyć dostępność komunikacji publicznej w stosunku do stanu obecnego.

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 [57].

Wizja transportu publicznego na obszarze Gminy Stary Targ 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. Jako nadrzędny cel przyjąć należy utrzymanie obecnego poziomu usług i kompensowanie niekorzystnych trendów związanych z transportem indywidualnym. W zakresie celi cząstkowych wskazać można następujące działania:

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

Uzupełniające cele szczegółowe, to między innymi:

- poprawa częstotliwości i regularności połączeń;

⁵⁷ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego

- dostosowanie i integracja połączeń użyteczności publicznej organizowanymi przez Gminę Stary Targ z liniami które zostaną zorganizowane przez Powiat Sztumski, i liniami wojewódzkimi;
- w miarę oszacowanych potrzeb i możliwości, uruchomienie komunikacji w soboty i niedziele;
- w miarę oszacowanych potrzeb i możliwości, uruchomienie komunikacji w okresach ferii i wakacji, a także dedykowanych obsłudze turystycznej;
- jeżeli nie nastąpi skomunikowanie na poziomie powiatowych, lub wojewódzkich linii użyteczności publicznej, z najbliższymi lokalnymi węzłami integracyjnymi, lub będą one niewystarczające, rozważyć należy, w porozumieniu z sąsiednimi gminami uruchomienie komunikacji organizowanej samodzielnie.

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 ustalenia wynikające z analizy rynku przewozowego projektu Planu Transportowego Powiatu Sztumskiego oraz przewozy o charakterze użyteczności publicznej określone w Planie Transportowym Województwa Pomorskiego.

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, jednocześnie przewidywane jest wzajemnie znoszące się oddziaływanie wzrostowe, wynikające ze wzrostu mobilności mieszkańców i spadkowe, wynikające z prognozowanej regresji populacji ludności w objętym opracowaniem obszarze. Przewidywane jest utrzymanie znaczenia komunikacji autobusowej w dojazdach dzieci i młodzieży do szkół i zahamowanie tempa wzrostu udziału transportu samochodami indywidualnymi.

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

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 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 badania i opracowania realizowane przez Powiat Sztumski (MOF Malbork) oraz 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. Proponowana okresowa analiza i ewaluacja Planu powinna stworzyć możliwość jej weryfikacji i aktualizacji.

Ostateczny układ sieci linii komunikacyjnych użyteczności publicznej przedstawiony został w załączniku na końcu niniejszego Planu. Na planowaną sieć komunikacyjną składają się dwie dotychczas funkcjonujące linie komunikacyjne nr **01**: Stary Targ - Szropy – Bukowo - Stary Targ meandrująca po znacznej części Gminy oraz nr **03**: Stary Targ – Dąbrówka Malborska – (Nowy Targ). Uwzględniając utrwalone przyzwyczajenia pasażerów, dla linii zachowano ich dotychczasowe nazwy handlowe. Dodatkowo z pierwszej z linii wydzielona została odrębna, nie harmonizująca z całością przebiegu trasa obejmująca Stary Targ – Waplewo Wielkie i Waplewo Osiedle – Ramoty – Bukowo – Kalwę, której nadano nr **02**. Zgodnie z wymaganiami formalnymi i przyjętą praktyką, zastosowaną numerację linii uzupełniono o poprzedzający symbol - **U** (linie użyteczności publicznej) i kod terytorialny gminy - **221604**. 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. Ze względu na lokalny, dedykowany ściśle potrzebom Gminy Stary Targ charakter sieci komunikacyjnej, niektóre z obsługiwanych destynacji występowały będą tylko w jej ramach, nie posiadając połączeń substytutynych liniami organizatorów nadrzędnych powodując tym samym, że podaż gminnych usług publicznego transportu zbiorowego powinna być rozpatrywana indywidualnie, niezależnie od pozostałych systemów.

Linia	nazwa linii	liczba kursów dziennie / rocznie				roczny przebieg linii [km]	
		wariant zachowawczy		wariant rozwojowy		wariant zachowawczy	wariant rozwojowy
		ogółem	w soboty niedziele i święta	ogółem	w soboty niedziele i święta		
U221604 /01	Stary Targ - Kalwa - Jurkowowice - Szropy - Jordanki - Bukowo - Kościelec - Pozolia - Trankwice - Tropy Sztumskie - Stary Targ - Klecewo - Mleczewo - Stary Targ	2/376	0/0	2/730	2/354	16 168	31 390

U221604 /02	Stary Targ - Waplewo Osiedle - Waplewo Wlk. - Tulice - Olszak - Ramoty - Brzozówka - Bukowo - Kościelec - Kalwa - Stary Targ	5/940	0/0	5/1 294	2/354	27 260	37 526
U221604 /03	Stary Targ - Kalwa - Jurkowowice - Krzyżanki - Dąbrówka Malb. .. Stary Targ - Nowy Trag - Stary Targ	4/752	0/0	4/1106	2/354	24 816	36 498
łącznie		2 068	0	3 130	1 062	68 244	105 414

Tab. 6 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Stary Targ

/Źródło: opracowanie własne

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 54%. Wynik taki, jest konsekwencją zbliżonych proporcji kursów całotygodniowych i ustalonych jako niezbędny poziom minimalny. Uzasadnieniem dla wzrostu kosztów funkcjonowania transportu wynikającego z przyjęcia wariantu rozwojowego stanowić może występujące zapotrzebowanie społeczne i akceptacja konieczności dofinansowywania transportu, jako kosztu ponoszonego we wspólnych celach, dla zachowania powszechności i ciągłości świadczonych usług zaspokajających potrzeby mieszkańców Gminy. Działanie takie wspierać też będzie przełamywanie ograniczeń w zakresie dostępu do zewnętrznych rynków pracy zwiększając mobilność zawodową lokalnej społeczności oraz może wspomagać rozwój turystyki w regionie.

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 Stary Targ, 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. Dla analizowanego obszaru Gminy Stary Targ do dyspozycji pozostają wcześniej przywoływane wyniki badań autorów Studium Komunikacyjnego i projektu Planu Transportowego MOF Malborka i prognozy opracowane dla województwa Pomorskiego.

4.1.1 Struktura podróży

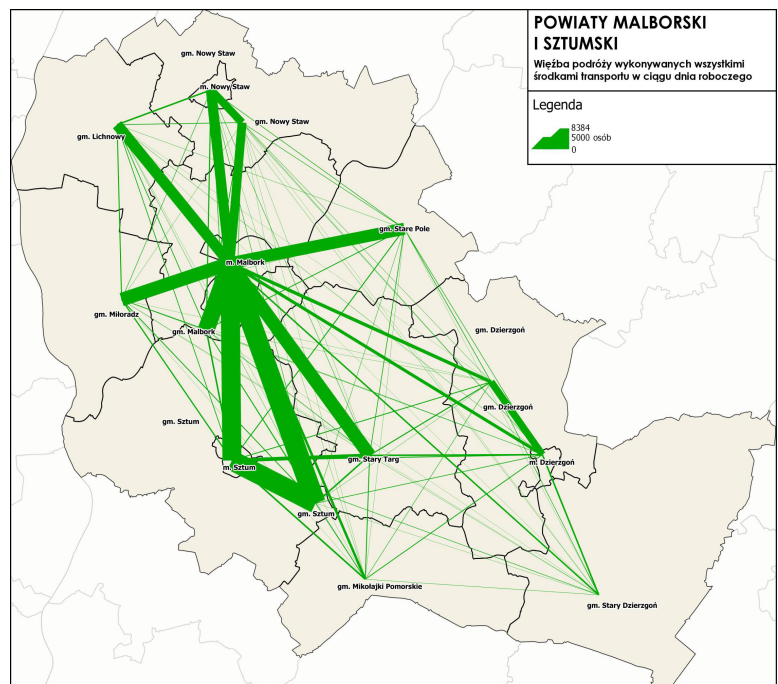
W badaniach na potrzeby Wojewódzkiego Planu Transportowego ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla różnych scenariuszy i wariantów. Do budowy modelu transportowego Województwa Pomorskiego, wykorzystano klasyczny czterostopniowy model transportowy obejmujący etapy:

- 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. [58]

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 wariacie 1 lub 28,5% , w wariacie 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).



Rys. 35 Więźba podróży powiatowych i międzypowiatowych MOF Malborka

/Źródło: Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych MOF Malborka str. 93

⁵⁸ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2014

Badania prowadzone przez autorów opracowania Studium Komunikacyjnego MOF Malborka obejmowały między innymi prowadzone w 2014 roku pomiary napełnień środków publicznego transportu zbiorowego w Malborku, Mikołajkach Pomorskich, Nowym Stawie, Starym Polu oraz Sztumie. Przy założeniu iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatów malborskiego i sztumskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, i uwzględniając wyniki pomiarów potoków pasażerskich w regionalnym transporcie kolejowym przedstawionych w raportach „Opracowania transportowego dla Województwa Pomorskiego” oraz wykorzystując model grawitacyjny zamodelowano potoki ruchu pasażerskiego dla powiatowych i międzypowiatowych (pomiędzy powiatem malborskim i sztumskich) przewozów pasażerskich. W oparciu o uzyskany model oszacowano schemat więźby podróży oraz podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne środki transportu.

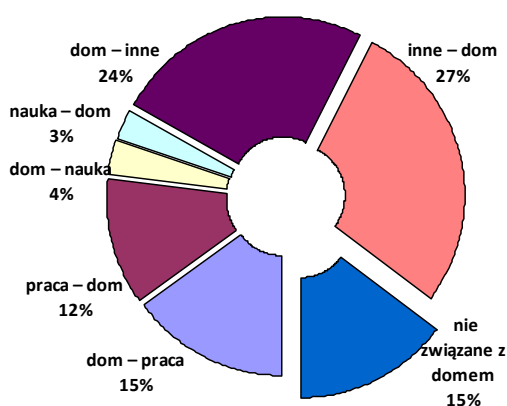
4.1.2 Motywacje podróży

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

Motywacje podróży



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%

Tab. 7 Rozkład statystyczny udziału motywacji i celów odbywania podróży

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

Rys. 36 Rozkład udziału motywacji odbywania podróży
/Źródło: Ibid. str. 31

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

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

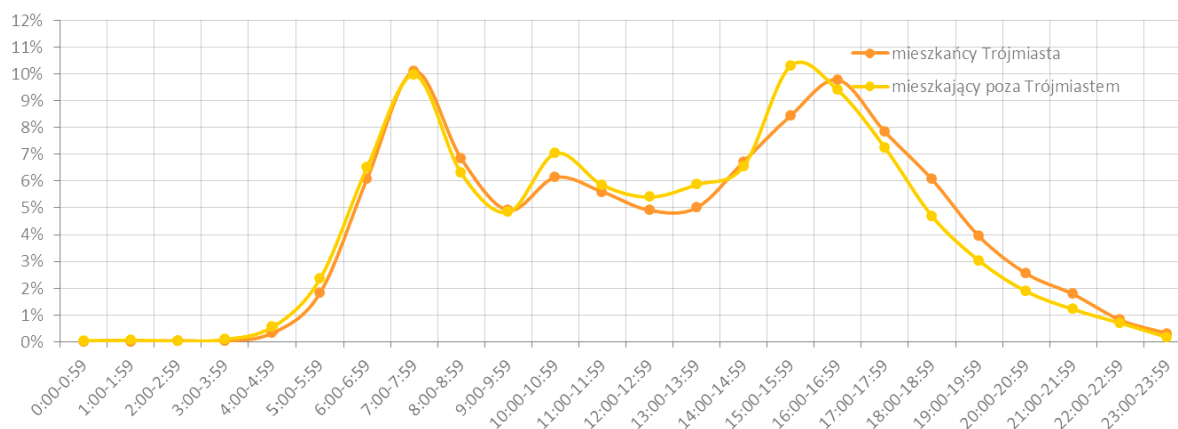
L.p.	cele podróży	% wskazań
1	podróże zewnętrzne	2,4%
2	podróże międzypowiatowe	19,1%
3	podróże międzygminne (w powiecie)	15,9%
4	podróże wewnątrzgminne	60,2%

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

/Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napętnienia 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. 37 Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

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

Czas trwania podróży jest związany z wykorzystanym środkiem transportu – najkrócej trwają podróże piesze (średnio 16 minut), najdłużej zaś podróże z wykorzystaniem różnych środków transportu (67 minut). Średni czas trwania podróży indywidualnej to 24 minuty, zaś podróży środkami transportu zbiorowego – 39 minut. Podróże wewnątrzgminne trwają średnio 22 minuty, podróże międzygminne 30 minut, a między powiatami - 44 minuty⁵⁹].

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. Mechanizmem ograniczającym potencjalny popyt na usługi transportowe stać się może postępująca, wcześniej omawiana depopulacja obszaru objętego Planem oraz narastająca konkurencja transportu indywidualnego. 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. Przeciwdziałanie narastającemu wykorzystaniu w podróży 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. Efektywność działań marketingowych uzależniona być może od splotu wielu czynników, niemożliwych do oszacowania na obecnym etapie Planu. Celem Organizatora będzie, przy spełnieniu przyjętych założeń, utrzymanie popytu na usługi transportowe na co najmniej niezmiennym poziomie.

4.3 Prognoza podaży

Transponując klasyczną definicję podaży odnoszącą się do ilości dóbr oferowanych przez producentów na rynku, na potrzeby transportu pasażerskiego przyjęć 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

⁵⁹ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 40

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 Stary Targ, 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 skutkowało będzie brakiem możliwości otrzymywania dopłat z tytułu honorowania ulg ustawowych, niemożliwym do skompensowania spadkiem rentowności, powodującym wzrost cen biletów, spadek popytu aż do wycofania się przewoźnika z linii. Stan obecny na rynku usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Stary Targ jest ustabilizowany, nie odnotowuje się braków w podaży. Zapewnienie warunków kontynuacji funkcjonowania dla obecnie działających przewoźników komercyjnych, w tym w zakresie uprawnień do otrzymywania rekompensaty z tytułu honorowania ulg ustawowych, utrzymanie dotychczasowego zakresu sieci przewozów przy niezmiennym popycie wynikającym głównie z niewielkich zmian ludnościowych, nie powinien zagrozić deficytem i ograniczeniem dostępności usług. Jak oszacowano, wersja rozwojowa Planu może wymagać wzrostu przychodów z tytułu przewozowej o 54%. Analiza potencjału funkcjonujących w Gminie i jej najbliższym otoczeniu potencjalnych Operatorów (przewoźników, którym mogłoby zostać udzielone zamówienie publiczne) wskazuje na znaczne nadwyżki. Pojazdy wykonujące w skali roku, na potrzeby regularnego transportu publicznego przebiegi rzędu 20-40 tys. wozokilometrów, przy prędkościach technicznych pomiędzy 30km/h a 50km/h pracują przeciętnie poniżej 3 godzin w ciągu doby. Wzrost pracy przewozowej nawet 200% nie będzie stanowił istotnego ograniczenia w podaży usług, szczególnie, że odbywałby się w dużej części poprzez zagospodarowanie bezproduktywnych dotąd okresów świątecznych, sobót i niedziel.

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 Stary Targ będzie polegało w szczególności na:

- pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (ustawowych bądź ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora),

- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów, jeżeli takie zostaną zakupione.

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

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

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, wśród których znaleźć mogą się nakłady na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej. Gmina Stary Targ 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 Stary Targ 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 Stary Targ 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.]	68,244	105,414
liczba kursów rocznie	[tys.]	2,068	3,130
koszt	[tys. zł]	307,098	474,363

wpływ ze sprzedaży biletów	[tys. zł]	161,104	182,742
refundacja ulg ustawowych	[tys. zł]	145,993	160,593
współczynnik odpłatności	[%]	52,5	38,5
dopłata Organizatora	[tys. zł]	0	142,308
wzgl. poziom dofinansowania	[%]	0%	30%

Tab. 9 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 wykaze, 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 Stary Targ, 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.

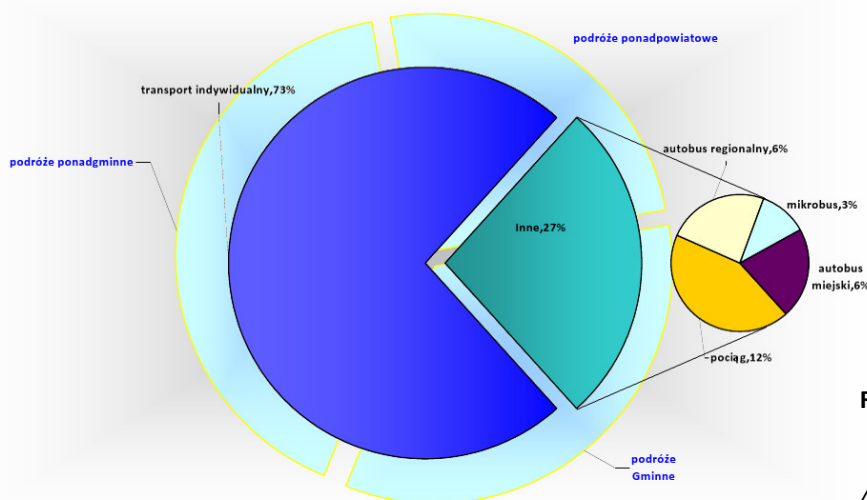
6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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 Stary Targ 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. Analogiczne badania dla MOF Malborka wskazują na proporcje 73,1 transport indywidualny, z czego 64,9% - samochód i 8,2% rower, 24,1% - transport autobusowy i 2,8 – kolej. Niewielki udział transportu kolejowego w ostatnich z przytoczonych badań wynika z ich delimitacji do obszaru dwóch uczestniczących powiatów, podczas gdy kolej obsługiwała potoki pasażerskie wybiegające poza obszar analizy. Skorygowanie systemowej rozbieżności badań, zbliża ustalone wartości do wyników określonych dla całego województwa pomorskiego.



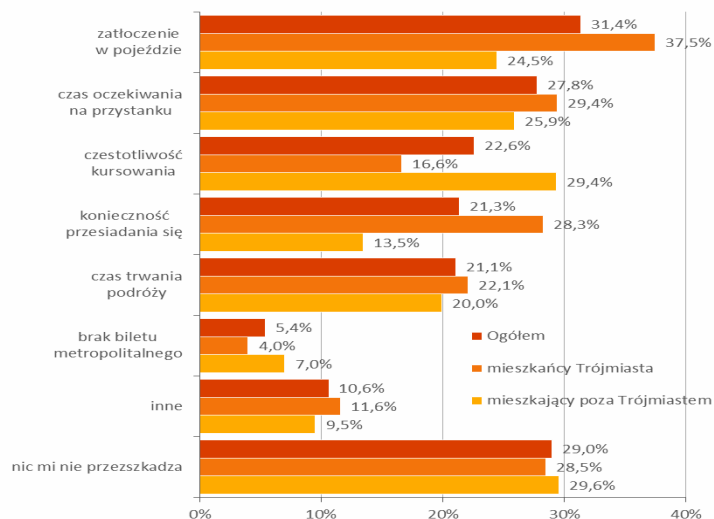
Rys. 38 Podział zadań przewozowych Publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim
/Źródło: oprac. wł. na podstawie Planu ZRPTZ woj. Pomorskiego

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:

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



Rys. 39 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 cząstkowe i możliwe do podjęcia działania:

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

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

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

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

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

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

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

wygoda - poprawa standardu infrastruktury przystankowej, umożliwiającej komfortowe i bezpiecznie oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiatk 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 niskowejsiowe, wyposażone w specjalne platformy oraz systemy informacji wizualnej i głosowej.

Wymagane będą także skoordynowane działania dotyczące infrastruktury przystankowej, poprzez uwzględnianie na etapie inwestycji nowo planowanych lub przedsięwzięć remontowych odpowiedniego do stosowanego taboru projektowania peronów przystankowych, likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia, budowie wiat, skracanie przejść przez szerokie jezdnie poprzez budowę azyli, oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronów przystanków, a w zakresie informacji pasażerskiej, czytelne oznakowanie, podświetlana informacja pasażerska, zapowiedzi głosowe w pojeździe.

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

7 Zasady organizacji rynku przewozów

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wynikają bezpośrednio z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i przywołanych w niej dalszych przepisów. Określonym przez Ustawę Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. W ramach niniejszego Planu, Organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Stary Targ jest Samorząd Gminy a wykonawcą Wójt Gminy Stary Targ. 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 wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym,
 - środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora,
 - rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów,
 - w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora,
 - rozkłady jazdy są poddawane aktualizacji, o której mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
 - cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych,
 - wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy,
 - na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób,
 - operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania, przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji, przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera;
- wykonywaniu dodatkowych zadań wynikających z rozporządzenia WE 1370/2007

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 rozporządzenie WE 181/2011 ^[60]

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..

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 Stary Targ 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

⁶⁰ 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

nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

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

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

Organizator publicznego transportu zbiorowego może też skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z Operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi publicznego transportu zbiorowego na linii, liniach lub sieci komunikacyjnej będącej przedmiotem umowy. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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 Stary Targ 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, nieliczne, zmodernizowane szynobusy kursujące na trasie Gdynia - Olsztyn 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 napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego;
- standard minimalnej liczby połączeń środkami publicznego transportu zbiorowego;
- częstotliwość kursowania;
- dostępność w czasie celu podróży, centrum gminy, powiatu, województwa, i przestrzennie np. dostępność do ważnych obiektów użyteczności publicznej;
- czystość;
- taryfy cenowe;
- komfort, poziom zadowolenia pasażerów;
- minimalizacja szkodliwego oddziaływania na środowisko naturalne;
- dostępność dla osób niepełnosprawnych, starszych, z małymi dziećmi.

Osiągnięcie pożądanego standardu usług przewozowych będzie wypadkową oczekiwań Organizatora, użytkowników, stanu systemu, dostępnych środków które trzeba i można będzie przeznaczyć na finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Większość z wskazanych kryteriów i mierników wzrostu standardu usług publicznego transportu zbiorowego będzie konsekwencją przyjętej strategii rozwojowej, niektóre mogą zostać osiągnięte tylko przy założeniu rozwoju i inwestowania, podjęciu odpowiednich decyzji strategicznych przez władze samorządowe. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Stary Targ 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;
- ujednoczenie wyglądu, kolorystyki, oznakowania pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej;
- wdrożenie do eksploatacji pojazdów charakteryzujących się odpowiednim komfortem dla pasażera - zwiększający się udział miejsc siedzących wraz ze wzrostem długości podróży; wyposażenie w miejsce na wózek dziecięcy lub inwalidzki oraz klimatyzacja.

8.2.2 Aspekt ochrony środowiska

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

Pierwszoplanowe znaczenie w tym zakresie ma ograniczenie emisji spalin. Cel ten 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 uwzględnić 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 Stary Targ, 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 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;
- pojazdami 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 ~Stary Targ 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 Stary Targ 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 Stary Targ, organizowanego zarówno przez Marszałka Województwa Pomorskiego i prawdopodobnie przez Starostę Powiatu Sztumskiego wskazuje na potrzebę koordynacji projektowanych linii komunikacyjnych.

Dla komunikacji kolejowej, biorąc pod uwagę peryferyjne położenie dla obszaru Gminy Stary Targ, przystanku kolejowego w Mleczewie, jego rola może być znacząca głównie dla komunikacji ponadregionalnej, gdzie będzie atrakcyjną alternatywą dla innych połączeń do Metropolii Trójmiejskiej. W połączeniach do najbliższego ośrodka subregionalnego, miasta Malbork, znaczenie komunikacji kolejowej będzie wypadkową dostępności połączeń kolejowych w stosunku do konkurencyjnej oferty cenowej, ilości połączeń, czasu podróży i możliwości realizowania uprawnień do przejazdu z przysługującymi pasażerom ulgami ustawowymi, transportem autobusowym.

W zakresie podejmowanych działań w ramach autobusowej komunikacji gminnej Gminy Stary Targ, układ komunikacyjny jest zorganizowany wokół głównych centrów osadniczych będących jednocześnie węzłami przesiadkowymi łączącymi je z systemami komunikacji nadrzędnej – powiatowej, regionalnej i wojewódzkiej zaś zadaniem Organizatora będzie odpowiednie skoordynowanie z nimi rozkładów jazdy przewozów lokalnych, umożliwiające przesiadkę i kontynuację podróży w relacjach ponadgminnych. Korzystnym rozwiązaniem byłaby, dyskutowana dalej, możliwość uczestnictwa w zintegrowanym systemie taryfo-biletowym, stanowiącym zachętę dla wyboru takiej formy komunikacji.

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 Stary Targ;
- 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 w publicznym transporcie zbiorowym jest niezmiernie ważnym elementem dla efektywnego funkcjonowania systemu. Umożliwia ona pasażerom, również potencjalnym, pozyskanie wiedzy o ofercie przewozowej, rozkładzie jazdy, lokalizacji przystanków, możliwości przesiadek, zmianach tymczasowych i zakłóceniach, a także o cenach biletów, ofertach taryfowych, miejscach zakupu biletów. Brak dostępnej i pełnej informacji uniemożliwia podróżnym podjęcie zracjonalizowanej 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, które określa informacje rozkładowe jakie powinny zostać udostępnione pasażerom oraz jakie należy zastosować dla nich kanały dystrybucji.

Przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób podaje rozkład jazdy do publicznej wiadomości w szczególności poprzez:

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

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

9.1 System informacji statycznej

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

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

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

9.2 System informacji w mediach elektronicznych

Aby zwiększyć powszechność i atrakcyjność podróżowania komunikacją publiczną, konieczne jest udostępnienie niezbędnych informacji w najczęściej wybieranym medium informacyjnym jakim jest Internet. Pożądane będzie, w miarę możliwości finansowych i technologicznych udostępnienie narzędzi do planowania podróży online, które powinny dostarczać pasażerom pełnych informacji na temat podróży w zwięzły i zrozumiały sposób. Systemy informacji podróży i rezerwacji biletów online wraz z płatnościami elektronicznymi oraz, w miarę możliwości, zintegrowanymi systemami biletowymi lub płatniczymi dla wszystkich rodzajów transportu będą ułatwiał podróżowanie z wykorzystaniem różnych środków transportu. Projektowany system informacji, funkcjonującego na stronie internetowej Organizatora i Operatora, może przewidywać, oprócz podstawowych informacji o rozkładach, taryfach, regulaminach, obowiązujących uprawnieniach do przejazdów na podstawie biletów ulgowych, także elementy aktualizowane na bieżąco jak np. informacje o tymczasowych zmianach i nowych ofertach przewozowych.

Kompletność oferowanych informacji powinna uwzględniać także dane organizatorów i operatorów ponadgminnych i możliwych do wyboru połączeniach intermodalnych. W przyszłości możliwe być powinno też uruchomienie wyszukiwarki połączeń i rozwój systemu na platformy mobilne, smartfony i tablety.

Kolejną formę udostępniania informacji o ofercie przewozowej stanowić może umieszczenie jej w ogólnodostępnych elektronicznych bazach danych i umożliwienie sprzedaży biletów przez Internet, jaki na przykład oferuje system e-podróżnik (www.e-podroznik.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 umożliwiających dostosowywanie i optymalizację oferty, projektowania strategii marketingowych promujących korzystanie z transportu publicznego. Wdrożenie biletów elektronicznych może wspomóc integrację systemu sprzedaży biletów w gminnych przewozach pasażerskich z podobnymi rozwiązaniami funkcjonującymi w przewozach regionalnych lub wojewódzkich, a nawet przewozach komercyjnych. Dane zapisywane w jednej karcie chipowej mogą dotyczyć biletów różnych przewoźników, służyć jako elektroniczna portmonetka, identyfikować posiadacza w systemach dostępu np. do gminnych obiektów kulturalnych, sportowych, stanowić kartę biblioteczną, Kartę Dużej Rodziny, występować w systemach lojalnościowych w handlu i usługach. Łatwy do wdrożenia i skalowalny produkt może stać się elementem konsolidującym mieszkańców Gminy i promującym lokalny rynek.

Eliminacja zagrożenia brakiem komunikacji publicznej w najmniejszych miejscowościach

W przypadku najmniejszych jednostek osadniczych analiza potrzeb transportowych może wskazywać brak uzasadnienia dla regularnej komunikacji publicznej. Aby skutecznie przeciwdziałać wynikającemu stąd wykluczeniu społecznemu, Organizator, może rozważyć adaptację rozwiązań jak np. stosowany w krajach anglosaskich model dostępności cyklicznej – autobus/minibus do miasta (rano) i powrót po kilku godzinach raz w tygodniu, model dostępności na żądanie/telefon, oparty na istniejącym rozkładzie jazdy, gdzie realizacja kursów następuje po ich telefonicznym aktywowaniu przez potrzebujących mieszkańców lub w przypadku osób niepełnosprawnych uruchamianie komunikacji typu *door-to-door* (od drzwi do drzwi), gdzie osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i trudnym położeniu

materialnym (system opieki społecznej) mogą z określoną częstotliwością (np. dwa razy w miesiącu) zamówić taki transport w celu dotarcia na zakupy, do lekarza, kościoła, odwiedzin znajomych, itp. [61].

Przedmiotem zainteresowania Gminy Stary Targ, jako Organizatora publicznego transportu zbiorowego może być ustalenie możliwych ram prawnych i organizacyjnych dla zorganizowania w tej formie przewozów z rejonów, gdzie nawet ograniczona do minimum częstotliwość kursowania, generuje niewspółmiernie duże koszty oraz realizacja w tej formule przewozów taborem przystosowanym dla potrzeb osób niepełnosprawnych

10 Weryfikacja i aktualizacja Planu

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.

⁶¹ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika, Kraków 2015, str. 362

11 Spisy

11.1 Spis rysunków

Rys. 1 Schemat cyklu Deminga P-D-C-A.....	10
Rys. 2 Planowana sieć pasażerskich połączeń kolejowych użyteczności publicznej.	34
Rys. 3 Planowana sieć linii komunikacyjnych użyteczności publicznej woj. Pomorskiego.	35
Rys. 4 Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat 1990 – 2012	42
Rys. 5 Położenie fizyczno-geograficzne	43
Rys. 6 Położenie Gminy Stary Targ na tle powiatu i województwa.....	44
Rys. 7 Obszary oddziaływania i ciężenia do ośrodków regionalnych	45
Rys. 8 Organizacja jednostek osadniczych Gminy Stary Targ - obrębów geodezyjne	46
Rys. 9 Dynamika zmian stanu ludności Gminy Stary Targ	48
Rys. 10 Zmiana liczby mieszkańców	48
Rys. 11 Migracje ludności w Gminie Stary Targ	49
Rys. 12 Obciążenie demograficzne i zmiany w strukturze grup wiekowych	49
Rys. 13 Piramida wieku dla ludności Gminy Stary Targ	50
Rys. 14 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i Pow.Szumskim... ..	51
Rys. 15 Poziom bezrobocia i charakter jego zmian w latach 2009 - 2013.....	52
Rys. 16 Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Stary Targ na tle powiatu i kraju	53
Rys. 17 Aktualna mapa bezrobocia w województwie pomorskim.....	53
Rys. 18 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku.....	55
Rys. 19 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim w 2014 roku	55
Rys. 20 Korytarze ekologiczne w woj. pomorskim	57
Rys. 21 Korytarze ekologiczne na terenie Gminy	58
Rys. 22 Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Dziergoń	59
Rys. 23 Emisje pyłu PM10 z emitorów liniowych (drogi krajowe i wojewódzkie)	61
Rys. 24 Izochrony dostępności drogowej do Gdańska i najbliższych ośrodków subregionalnych.....	63
Rys. 25 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim.....	64
Rys. 26 Sieć kolejowa na terenie MOF Malbork.....	64
Rys. 27 Sieć komunikacyjna w powiecie sztumskim	65
Rys. 28 Sieć komunikacyjna w Gminie Stary Targ	65
Rys. 29 Sieć tras rowerowych w otoczeniu	66
Rys. 30 Odcinek trasy rowerowej Szlaku Zamków Gotyckich na terenie Gminy Stary Targ	66
Rys. 31 Linie kolejowe i węzły integracyjne w wojewódzkim planie transportowym	67
Rys. 32 Liczba połączeń komunikacyjnych sieci transportowej	68

Rys. 33	Schemat linii użyteczności publicznej w woj. Pomorskim	71
Rys. 34	Przebieg planowanych powiatowych linii o charakterze użyteczności publicznej - Projekt	72
Rys. 35	Więźba podróży powiatowych.....	77
Rys. 36	Rozkład udziału motywacji odbywania podróży.....	78
Rys. 37	Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego	79
Rys. 38	Podział zadań przewozowych	84
Rys. 39	Ocena istotności postulatów przewozowych	85

11.2 Spis tabel

Tab. 1	Zestawienie pojęć i definicji używanych w opracowaniu.....	21
Tab. 2	Podział administracyjny, powierzchnia i liczba ludności w sołectwach Gminy Stary Targ.....	47
Tab. 3	Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy w 2015 roku.....	54
Tab. 4	Liczba autobusowych połączeń komunikacyjnych dla wybranych linii kierunków i przewoźników ..	69
Tab. 5	Minimalne wymagania dla wyposażenia przystanków zintegrowanych.....	70
Tab. 6	Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Stary Targ	76
Tab. 7	Rozkład statystyczny udział motywacji i celów odbywania podróży.....	78
Tab. 8	Rozkład przestrzenny podróży pasażerów w obszarze metropolitalnym (bez Trójmiasta)	79
Tab. 9	Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego.....	83

12 Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

