

**UCHWAŁA NR XVIII/112/2016  
RADY GMINY SADLINKI**

z dnia 21 czerwca 2016 r.

**w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Sadlinki na lata 2016 - 2026"**

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

**§ 1.**

Uchwała się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Sadlinki na lata 2016 - 2026" stanowiący załącznik do uchwały.

**§ 2.**

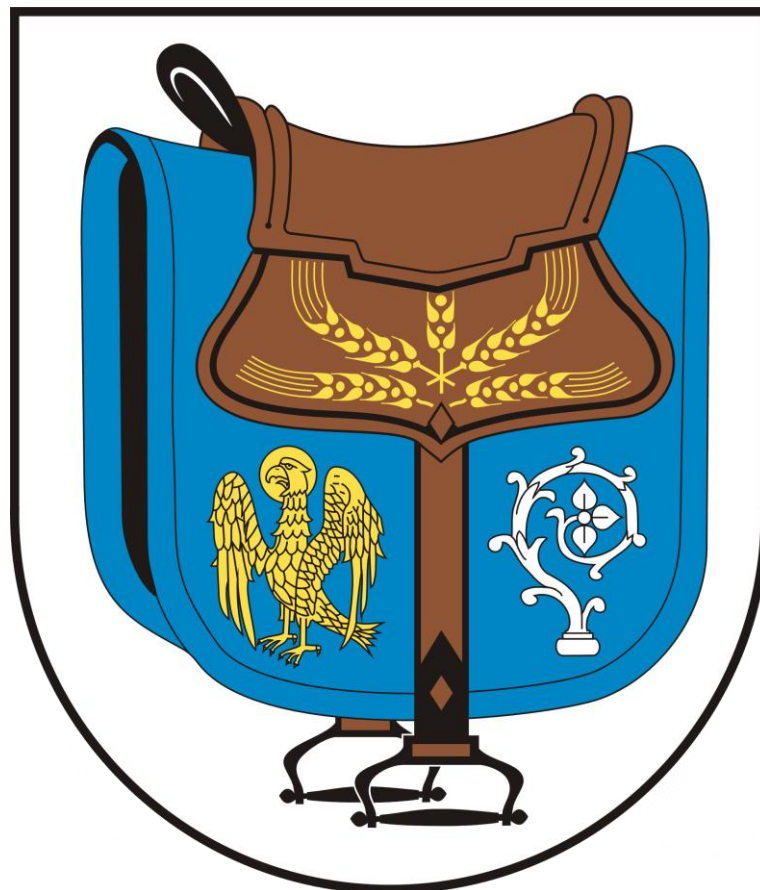
Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Sadlinki.

**§ 3.**

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

Przewodniczący Rady Gminy  
Sadlinki

**Wojciech Berent**



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

Sadlinki 28.02.2016

1	Wstęp.....	4
1.1	Streszczenie dokumentu.....	4
1.2	Czym jest Plan Transportowy.....	5
1.2.1	Organizowanie publicznego transportu zbiorowego .....	5
1.2.2	Koncepcja zrównoważonego rozwoju.....	7
1.2.3	Plan Transportowy jako element procesu zarządzania.....	8
1.3	Metodologia tworzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju .....	9
1.3.1	Podstawy prawne.....	9
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 .....	17
1.7	Definicje i określenia .....	19
1.8	Harmonizacja Planu Transportowego w odniesieniu do dokumentów strategicznych i planów w zakresie organizowania transportu publicznego 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.....	34
1.9	Ocena oddziaływania na środowisko.....	40
1.10	Konsultacje społeczne.....	41
2	Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego .....	45
2.1	Przesłanki formalne i merytoryczne .....	45
2.1.1	Mobilność we współczesnym społeczeństwie .....	45
2.2	Charakterystyka obszaru objętego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego .....	47
2.2.1	Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne.....	47
2.2.2	Demografia.....	50
2.2.3	Czynniki społeczne .....	55
2.2.4	Ochrona środowiska.....	59
2.3	Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej.....	67
3	Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem. ....	70
3.1	Charakterystyka istniejącej sieci .....	70
3.1.1	Transport kolejowy.....	70
3.1.2	Transport drogowy.....	71
3.1.3	Inne formy komunikacji.....	72
3.2	Charakterystyka planowanej sieci .....	73
3.2.1	Cele i środki polityki transportowej Gminy .....	76

3.2.2	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej .....	77
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	80
4.1.1	Struktura podróży .....	80
4.1.2	Motywacje podróży.....	81
4.2	Prognoza popytu .....	83
4.3	Prognoza podaży .....	85
5	Finansowanie usług przewozowych .....	86
5.1	Źródła i formy finansowania usług.....	86
5.2	Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych .....	87
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	88
6.1	Obecny podział zadań przewozowych .....	88
6.2	Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju .....	89
6.3	Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych .....	90
6.4	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi .....	91
7	Zasady organizacji rynku przewozów .....	91
7.1	Zadania Organizatora.....	92
7.2	Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego .....	94
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	97
8.1	Obecny standard usług. ....	97
8.2	Pożądany standard usług, planowana oferta .....	97
8.2.1	Planowane kierunki kształtowania oferty przewozowej.....	98
8.2.2	Aspekt ochrony środowiska .....	98
8.2.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej .....	99
8.2.4	Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.....	99
8.2.5	Polityka kształtowania systemu taryfowego .....	100
8.2.6	Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów.....	101
8.2.7	Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń.....	101
8.2.8	Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej.....	101
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej .....	102
9.1	System informacji statycznej .....	102
9.2	System informacji w mediach elektronicznych.....	103
9.3	Innowacje.....	103
10	Weryfikacja i aktualizacja Planu .....	104
11	Spisy.....	105
11.1	Spis rysunków .....	105
11.2	Spis tabel .....	106
12	Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.....	107

# 1 Wstęp

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)<sup>1</sup>] 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 zobligowanie ich 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 Sadlinki, definiują jego rolę, podstawy formalne opracowania, funkcje które spełnia oraz przytaczają definicje stosowanej w dalszej części terminologii, określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i innych powiązanych dokumentach. Przedstawione są także podstawowe materiały źródłowe wykorzystywane w opracowaniu przedmiotowego Planu.

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

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

Ostatnim, obligatoryjnym elementem opracowania jest graficzna prezentacja zaplanowanej sieci komunikacyjnej dla obszaru objętego „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sadlinki na lata 2016 - 2026” zwanego dalej Planem Transportowym.

---

<sup>1</sup> 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.)<sup>[2]</sup>. 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.<sup>[3]</sup>

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

### 1.2.1 Organizowanie publicznego transportu zbiorowego

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

W wyniku przeprowadzonych w latach 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 <sup>[4]</sup> powyższe zadanie ujęte zostało w treści art. 7 ust 1: „ zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy”, które w szczególności obejmują zagadnienia organizowania lokalnego transportu zbiorowego (art. 7 ust 1 pkt 4).

Analogiczne prerogatywy zawierają też ustawy: o samorządzie powiatowym z 5 czerwca 1988 r. Dz. U. 1998 Nr 91 poz. 578 <sup>[5]</sup>,: 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 <sup>[6]</sup>,: Art. 14. 1. Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie (pkt. 10) transportu zbiorowego i dróg publicznych.

---

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

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

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

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

<sup>6</sup> 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 poniżej ustawami zmiany obowiązują od 01.01.2016 roku.

---

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

<sup>8</sup> Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.

### 1.2.2 Koncepcja zrównoważonego rozwoju

Drugim, z celi, które realizować powinien Plan Transportowy 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<sup>[10]</sup>, 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 r. [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.

---

<sup>9</sup> Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future

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

<sup>11</sup> ECMT (2004), *Assessment and Decision Making for Sustainable Transport*, OECD Publishing, Paris. [www.oecd.org](http://www.oecd.org)

<sup>12</sup> 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 [<sup>13</sup>]

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. [<sup>14</sup>]

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

### 1.2.3 Plan Transportowy jako element procesu zarządzania

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

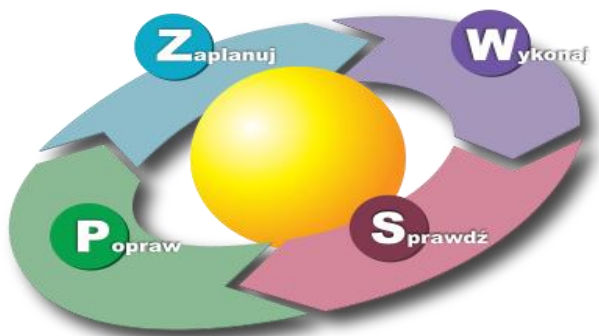
uwidacznia się wpisane w treść ustawy założenie, iż definiuje ona klasyczny cykl Deminga P-D-C-A znany z teorii jakości i zarządzania, a nawiązujący do filozofii Kaizen, ustawicznego polepszania, poprawiania procesu zarządzania i produkcji na wszystkich jego szczeblach.

---

<sup>13</sup> 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

<sup>14</sup> Ibid. str. 12

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 wśród najpowszechniej stosowanych rozwiązań, wykorzystujących **podejście procesowe**, wybierany 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 świadczonych usług publicznych przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i poszanowaniu środowiska naturalnego.



**Rys. 1** Schemat cyklu Deminga P-D-C-A

*Plan-Do-Check-Act*

*Zaplanuj-Wykonaj-Sprawdź-Popraw*

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

## 1.3 Metodologia tworzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

### 1.3.1 Podstawy prawne

U formalno-prawnych podstaw tworzenia planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego legły zapisy rozdziału drugiego Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W szczególności Art. 9.1.: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej planem transportowym, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje .. gmina..* W dalszej części tego rozdziału określone zostały 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)<sup>[15]</sup> oraz odnosi się i stosuje się z uwzględnieniem przepisów:

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

- rozporządzenia (WE) nr 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 ;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 345;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 306;
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88;
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1.

Pozostali organizatorzy, poza szczeblem krajowym – „minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, oraz wojewódzkim – „w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich” i metropolitalnym, 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.

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

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

### 1.3.2 Struktura Planu Transportowego

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

Plan Transportowy określa w szczególności:

- sieć komunikacyjną, na której planowane jest 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;
- pożądaný 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 Sadlinki, 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 Sadlinki poza komunikacją obsługującą połączenia wykraczające poza granice Gminy, funkcjonuje publiczny transport zbiorowy obsługujący połączenia wewnątrzgminne i komunikację o charakterze podmiejskim, za którego organizację odpowiada niezależny operator komercyjny. Niniejszy Plan Transportowy dotyczący Gminy Sadlinki, odnosić będzie się w szczególności do sieci komunikacyjnej zdelimitowanej do obszaru właściwości lokalnego Samorządu.

Jako podstawowy cel opracowania niniejszego Planu Transportowego przyjęto zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju, uwzględniający rozszerzenie oferty przewozowej na kolejne grupy pasażerów, tak aby transport ten mógł stać się rzeczywistą alternatywą dla transportu indywidualnego. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego Planem Transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Założona perspektywa czasowa dla osiągnięcia planowanych celów daje szansę na podjęcie działań nakierowanych na modyfikację i racjonalizację obecnych preferencji komunikacyjnych, skłaniając większą liczbę potencjalnych pasażerów do skorzystania z komunikacji zbiorowej, ograniczając tym samym negatywne wpływy niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej. Tak sformułowany cel nadrzędny Planu Transportowego może być 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 oraz, w kolejnej edycji z 2001, Biała Księga: Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010r. : czas wyborów; niezmiennie wskazywano na transport jako zasadniczy element funkcjonowania nowoczesnych gospodarek, który musi stawić czoła ciągłym sprzecznościom pomiędzy społecznością wymagającą ciągle większej mobilności i opinią publiczną, która coraz gorzej znosi ciągłe opóźnienia i przeciętną jakość świadczeń, jakie oferują niektóre usługi [<sup>16</sup>]. Transport stanowi fundament każdej gospodarki, ponieważ leży u podstaw łańcucha dostaw. Transport ma również kluczowe znaczenie dla wysokiej jakości życia, ułatwiania dostępu do miejsc i zbliżania ludzi do siebie.

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

---

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

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



- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego
- Komunikat Komisji Europejskiej w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (2014/C 92/01)
- Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.3.2011 KOM(2011)144
- Zielona Księga, w kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela, dnia 25.9.2007 KOM(2007)
- Komunikat Komisji Europejskiej, EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Bruksela, 3.3.2010 KOM(2010)

### **1.6.2 Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym**

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. o Prawo przewozowe Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447,
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym Dz.U. 1990 Nr 16 poz. 95
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym Dz.U. 1998 Nr 91 poz. 578
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty Dz.U. 1991 Nr 95 poz. 425
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego Dz. U. z 2012 r. poz. 1138
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, 1238
- 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 związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym Dz. U. z 2012 r. poz. 1151
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego Dz. U. 2011 nr 86 poz. 473;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie wysokości opłat za wydawanie dokumentów związanych z wykonywaniem transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów Dz. U. 2011 nr 40 poz. 205
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy Dz. U. 2012 poz. 451
- Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020
- Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Dz. U. z 2012 r. poz. 252

### **1.6.3 Dokumenty Województwa Pomorskiego**

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

### **1.6.4 Inne plany, strategie i opracowania**

- Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, Załącznik do Uchwały Nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005
- Prognozy Rozwoju Transportu w Polsce do roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, 2010

- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 2013
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 2010
- Wizja Struktury Transportu oraz Rozwoju Sieci Transportowych do roku 2033, KPZK, Z.Taylor, 2008
- Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Gdańsk, 2015
- Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem (aktualizacja opracowania, monitoring zmian), Urząd Marszałkowski Woj. Pomorskiego, 2015
- EU Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2014, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2014
- Assessment & Decision Making for Sustainable Transport, ECMT OECD, Brussels, 2004
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego, załącznik do Uchwały Rady Powiatu Kwidzyńskiego nr VIII/45/2015, z dnia 26 października 2015
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2012 – 2015 z uwzględnieniem lat 2016-2019, załącznik nr 1 do Uchwały nr XXI/159/2012 Rady Powiatu Kwidzyńskiego z dnia 24 września 2012 r.
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kwidzyńskiego – przyjęta Uchwałą nr XIX/131/2000 Rady Powiatu w Kwidzynie z dnia 26 kwietnia 2000 r. aktualizacja Uchwałą nr XXXVI/259/2014 z 31 marca 2014
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sadlinki, załącznik do Uchwały Rady Gminy Sadlinki nr XXXVI/226/02 z dnia 8 października 2002 r.
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sadlinki na lata 2004-2008 z 2004 r.
- Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Sadlinki na lata 2007 – 2013, załącznik do Uchwały Rady Gminy Sadlinki nr V/32/2007 z dnia 23 marca 2007 r.
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Sadlinki, Raport i Programy Operacyjne, Sadlinki 2000 r.
- Programu usuwania azbestu i wyrobów zawierających azbest dla Gminy Sadlinki na lata 2015 – 2023, Aktualizacja, Uchwała Rady Gminy Sadlinki nr VI/41/2015 z dnia 27 kwietnia 2015 r.
- Strategia Rozwoju Lokalnego Kierowanego przez Społeczność objęta Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020, Stowarzyszenie Powiślańska Lokalna Grupa Działania, Kwidzyn, XII 2015 r.

## 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 – oznacza warunki związane z możliwością podróżowania, takie jak średnia prędkość, straty czasu, zatłoczenia i dostępności do innych rodzajów podróżowania;

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

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

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

**podróże 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; transport bliski;

**system transportu** – szeroko pojęty proces przemieszczania osób, ładunków, informacji i energii, za pomocą niezbędnych kapitałów, środków i dróg;

**transport** – zbiór wydziałonych pod względem technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym czynności, których celem jest przemieszczanie ładunków i osób;

**zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

**zintegrowany system transportu** – uporządkowany i zespolony system transportu według określonych reguł np. w celu integracji transportu pasażerskiego w ramach różnych struktur transportu;

**zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

**zrównoważony rozwój** – proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom.

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

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

### **1.8.1 Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce**

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

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną [<sup>17</sup>];

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. [<sup>18</sup>]. 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 CO<sub>2</sub> 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.

---

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

<sup>18</sup> 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

### 1.8.1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

W **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju** [<sup>19</sup>] Gmina Sadlinki i Powiat Kwidzyński ulokowane zostały na osi działań polityki przestrzennej służącej podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich, metropolii Trójmiejskiej, dla którego przewidywane są programy integracji obszarów funkcjonalnych. Polityka realizowana w myśl KPZK będzie wspomagać integrację obszaru funkcjonalnego z jego rdzeniem poprzez działania o charakterze planistycznym oraz poprzez działania inwestycyjne na rzecz wzmocnienia wewnętrznych powiązań funkcjonalnych, w tym poprawę dostępności transportowej. Pożądane jest stworzenie takich warunków do zarządzania przestrzenią w ramach obszarów funkcjonalnych, aby lokalizacja przedsiębiorstw w powiązanych sektorach, funkcji usługowych, przestrzeni publicznych następowała w sposób uporządkowany w określonych strefach, które ze sobą współpracują, co wyzwała synergię działań.

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.

---

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

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

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

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

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

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

Charakterystyka układu komunikacyjnego Województwa Pomorskiego z ulokowanym peryferyjnie ośrodkiem centralnym powoduje, że istotny obszar osadnictwa cechuje się dużymi i bardzo dużymi poziomami dostępności czasowej. Z tego też względu dla obszaru objętego opracowaniem zastosowanie ma cel 3.1.4. Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju - Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast. Rozbudowa infrastruktury transportowej umożliwi oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na inne ośrodki, co ma duże znaczenie dla zwiększania konkurencyjności polskich regionów jako spójnych jednostek terytorialnych. Dla wykorzystania różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni niezbędne jest kształtowanie sieci transportowych i koordynowanie realizacji polityk sektorowych. Zostanie zrealizowany kompleksowy program działań na rzecz poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, wzmacniania ośrodków subregionalnych, rozwijania naturalnego potencjału obszarów wiejskich. Dzięki przenikaniu



zasobów z najważniejszych ośrodków wzrostu (miast wojewódzkich) do pozostałych terytoriów, w tym ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z największych polskich miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.<sup>[20]</sup> - cel realizowany jest także w planowanych działaniach wynikających z przedmiotowego opracowania.

Analogiczną zbieżność celów strategicznych Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju z celami przyjmowanymi w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sadlinki wskazać można w zakresie celu 3.2.2. - Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego i 3.2.3. - Utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego.

### 1.8.1.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

**Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, obszary wiejskie** <sup>[21]</sup> definiuje cel polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych ukierunkowany na efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. Wskazaniem przez Strategię kierunkiem działań będzie budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Jako jedną z dróg realizacji postawionego celu wskazuje się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się też pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych - wzmacnianie potencjału do absorpcji procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich odbywać się będzie poprzez kompleksowy zestaw działań na rzecz integracji funkcjonalnej obszaru województwa, zwiększenia oddziaływania największych ośrodków miejskich oraz wzmocnienia ich powiązań z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz obszarami wiejskimi (m.in. przez poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich <sup>[22]</sup>). Dla zapewnienia maksymalnej efektywności, interwencja publiczna na rzecz realizacji strategicznych celów prowadzona będzie w wybranych obszarach geograficznych (terytoriach) i będzie ukierunkowana tematycznie - system kontraktów terytorialnych, w tym w zakresie działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Krajowa Strategia Rozwoju definiuje, jako strategiczne cele szczegółowe:

**Cel I Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów;**

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

---

<sup>20</sup> Ibid. str. 106

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

<sup>22</sup> Ibid. str. 90

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 [<sup>23</sup>]

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

1.2.1.: Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów.

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

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

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

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

---

<sup>23</sup> Ibid. str. 101

Odnosząc się do **Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025** [<sup>24</sup>] 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.) [<sup>25</sup>] 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. [<sup>26</sup>]

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

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

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

- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami

---

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

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

<sup>26</sup> Ibid. str. 5

wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;

- wzmocnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.);
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego – poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy mobilności na poziomie lokalnym i regionalnym;
- rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

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

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

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

Strategia Rozwoju Transportu zakładając zrównoważony rozwój transportu odnosi się także do działań zmierzających do zminimalizowania skutków rozwoju tego sektora na środowisko, szczególnie że w większości przyjętych dokumentów europejskich transport zaliczany jest do gałęzi gospodarki znacząco przyczyniających się do zanieczyszczenia powietrza (tlenki azotu, tlenek węgla, lotne związki organiczne, pyły i cząstki stałe), czy też do emisji gazów cieplarnianych. System transportu oparty o zasadę zrównoważonego rozwoju powinien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem

przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegającą na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń.

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

- wdrażanie nowoczesnych technologii transportowych redukujących negatywne oddziaływanie transportu na środowisko,
- promowanie efektywności energetycznej, inwestowanie w gospodarkę niskoemisyjną, poprzez:
  - 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 myśl 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 efektywnych.

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 zdefiniowane zapisami sześciu Regionalnych Programów Strategicznych (RPS) w tym w zakresie transportu (Mobilne Pomorze).

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

**Celu strategicznego 3. - Atrakcyjna przestrzeń, obejmującego:**

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

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

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

W efekcie tego działania oczekiwany jest:

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

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

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

Jakość usług publicznego transportu zbiorowego jest istotnym czynnikiem przyczyniającym się do zwiększenia udziału liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego względem indywidualnego

transportu samochodowego. W bezpośredni sposób przyczynia się to do wzrostu jego efektywności ekonomicznej, a przede wszystkim środowiskowej – poprzez zmniejszenie natężenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu indywidualnego. Działania podnoszące jakość transportu zbiorowego będą polegać na:

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

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

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

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

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

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

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

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

W 2013 roku Zarząd Województwa Pomorskiego uchwalił **Koncepcję zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego** <sup>[27]</sup>, stanowiącą jedno z narzędzi służących sformułowaniu zasad i priorytetów w zakresie przygotowania Regionalnego Programu Operacyjnego 2014–2020 dla Województwa Pomorskiego i wdrażania podstawowych zasad zrównoważonego rozwoju miast i obszarów miejskich. Wśród wyróżnionych w trzech pakietach tematycznych zagadnień wskazany został rozwój w oparciu o sieci współpracy i partnerstwa, realizowany poprzez:

---

<sup>27</sup> Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego, uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 247/226/13 w dn. 5.03.2013 r.

- powiązanie miast i miejskich obszarów funkcjonalnych w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji - konkurencyjność, przy jednoczesnej współpracy i wzajemnym uzupełnianiu się;
- wzmacnianie infrastruktury transportowej – zwiększanie dostępności zarówno w skali ogólrnoeuropejskiej, krajowej, regionalnej jak i lokalnej;

Odniesienie w Koncepcji do najważniejszych wytycznych rozwoju miejskiej sieci osadniczej wynikających z Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego uzupełniło i doprecyzowało katalog planowanych działań :

- utrzymanie i wzmacnianie policentrycznej struktury sieci osadniczej na poziomie kraju i regionów,
- wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych węzłów sieci osadniczej kraju,
- wspieranie rozwoju ośrodków subregionalnych i lokalnych,
- rozwój układu transportowego pomiędzy węzłami sieci osadniczej kraju w układzie krajowym i międzynarodowym,
- kształtowanie obszarów funkcjonalnych ośrodków regionalnych i subregionalnych,
- wspieranie tworzenia i intensyfikacji powiązań pomiędzy rdzeniem metropolii sieciowej a miastami regionalnymi, wojewódzkimi oraz subregionalnymi i lokalnymi,
- zapewnienie regularnej, o odpowiedniej częstotliwości, komfortowej, nowoczesnej konkurencyjnej cenowo, dobrze rozwiniętej sieci transportu publicznego,

Miasto Kwidzyn, będące stolicą powiatu zostało wskazane w Koncepcji jako subregionalny ośrodek węzłowy I rzędu FOM (Funkcjonalny Obszar Miejski), o charakterze ponadgminnym, w którego zasięgu obsługi lokuje się także gmina Sadlinki. Koncepcja nakreśla priorytety w prowadzeniu polityki miejskiej Województwa Pomorskiego, a wśród nich:

➤ Priorytet 1. : Policentryczny i zrównoważony system osadniczy, definiujący rekomendowane cele:

- 1.1. Poprawa dostępności miast oraz wzrost efektywności systemów transportu drogowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.

W ramach powyższego celu przewidywanymi kierunkami działań na poziomie

lokalnym wymieniane są:

- rozwój lokalnej infrastruktury drogowej wiążącej miasta z ich obszarami funkcjonalnymi, w szczególności miasta powiatowe z siedzibami gmin, ( modernizacja powiązań drogowych Kwidzyna z Trójmiastem, modernizacja dróg wojewódzkich nr 521 i 532, budowa obwodnic w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza miasta)
- poprawa funkcjonalności i bezpieczeństwa układu komunikacyjnego (segregacja, zmiana organizacji, wyciszanie ruchu, zakładanie ścieżek rowerowych), wprowadzenie środków brd na drogach wojewódzkich 521, 532 oraz na drodze krajowej 55 Kwidzyn - Sztum.

- 1.2. Rozwój efektywnych systemów transportu zbiorowego.

W ramach działania 1.2. rekomendowane są na poziomie lokalnym:

- rozwój i integracja transportu zbiorowego **w oparciu o związki komunikacyjne działające w ramach obszarów funkcjonalnych miast** - rozszerzenie obsługi miejskiego systemu transportu autobusowego na obszar obejmujący gminy wiejskie: Kwidzyn, Sadlinki, Gardeja i Ryjewo oraz miasto i gminę Prabuty,
- wprowadzenie nowoczesnych i ekologicznych środków transportu,
- rozbudowa zaplecza obsługi komunikacji zbiorowej, przystanki, dworce oraz infrastruktura towarzysząca - parkingi przy dworcach i przystankach węzłowych, obiekty obsługi komunikacyjnej, systemy zarządzania i monitorowania ruchem,
- integracja podsystemów publicznego transportu zbiorowego umożliwiającą łatwe i efektywne korzystanie z jego różnych form.

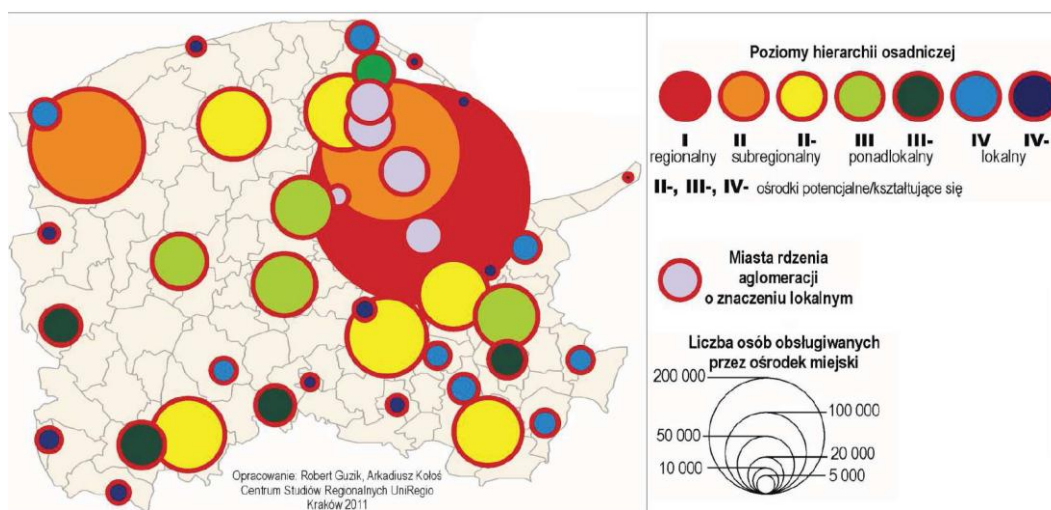
Działania rekomendowane do realizacji na poziomie województwa obejmują m.in.

- modernizację linii kolejowej nr 207 na odcinku Malbork – Sztum – Kwidzyn,
- budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego w oparciu o dworzec kolejowy w



Kwidzynie,

- rozwój pasażerskich przewozów kolejowych, w tym zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii nr 207 Malbork – Kwidzyn – Grudziądz.



**Rys. 2** Zaplecze usługowe miast i poziomy hierarchii osadniczej  
/Źródło: *Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego*, str. 19

### 1.8.2.2 Dokumenty Powiatowe i Gminne

**Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Powiatu Kwidzińskiego**, opracowana na przełomie 1999 i 2000 roku (opracowanie powstało na podstawie dokumentów: „Bilans Otwarcia” – luty 1999 r., „Kierunki promocji i rozwoju powiatu kwidzińskiego – strategia działania” – maj 1999 r., opracowania „Misja strategii rozwoju powiatu kwidzińskiego - (materiał roboczy)” i warsztatów strategicznych), aktualizowana w kolejnych okresach, kończąc na ostatniej wersji z 2014 roku [28], definiuje w obszarze gospodarki, priorytet – wszechstronny rozwój gospodarczy, realizowany poprzez cele strategiczne:

1.2 Lepsze warunki do rozwoju rolnictwa i obszarów wiejskich oraz wspieranie aktywności na obszarach wiejskich, obejmujący kierunki działania:

- 1.2.1 - Poprawa infrastruktury technicznej na terenach wiejskich;
- 1.2.2 - Wspieranie działań w zakresie zwiększenia mobilności i przedsiębiorczości mieszkańców terenów wiejskich powiatu.

W obszarze infrastruktury, w ramach Priorytetu 1 – nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne, wskazane zostały cele strategiczne:

5.1 Rozwój infrastruktury technicznej, osiągany poprzez kierunki działania:

- 5.1.1 - Poprawa stanu dróg;
- 5.1.2 - Wspieranie działań na rzecz budowy mostu na Wiśle (*cel już został zrealizowany*);
- 5.1.3 - Wspieranie budowy obwodnic miejscowości powiatu w ramach rozwijania dostępności transportowej i komunikacyjnej.

5.3 Poprawa komunikacji w powiecie, obejmująca kierunki działania:

- 5.3.1 - Wspieranie działań zmierzających do poprawy komunikacji publicznej w powiecie;
- 5.3.2 - Wspieranie budowy chodników i ścieżek rowerowych;
- 5.3.3 - Dążenie do racjonalnego zarządzania drogami według zasady „zarządzanie jak najbliżej użytkownika”.

<sup>28</sup> Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Kwidzińskiego, uchwała Rady Powiaty z 31 marca 2014 r.

### **Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Gminy Sadlinki**

W grupie dokumentów strategicznych Gminy Sadlinki określających strategię i cele rozwoju Gminy Sadlinki odnotować należy: - najwcześniejszą, pochodzącą z 2000 roku Strategię Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Sadlinki, gdzie w Raporcie, stanowiącym jeden z jej elementów, określono misję Gminy Sadlinki jako : Gminy przyjaznej dla mieszkańców, z pełną infrastrukturą sprzyjającą rozwojowi budownictwa mieszkaniowego i przedsiębiorczości [<sup>29</sup>]. Analiza SOWT zawarta w dokumencie wśród silnych stron Gminy wskazuje na „sprawny dowóz dzieci do szkół” a do słabości wymagających szybkiej poprawy zalicza złe drogi. W konsekwencji planowane niniejszą Strategią działania ukierunkowane zostały głównie na inwestycje infrastrukturalne.

W roku 2002 uchwałą XXXVI/226/02 Rada Gminy Sadlinki przyjęła Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sadlinki, które w zakresie komunikacji do podstawowego zakresu zagadnień inwestycyjno- drogowych dołączyła postulat utworzenia systemu ścieżek rowerowych, szlaków turystycznych pieszych i kajakowych na rzece Liwie i Wiśle oraz wzrost wykorzystania potencjału lokalnej linii kolejowej i śródlądowej drogi wodnej [<sup>30</sup>].

Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Sadlinki na lata 2007-2013 opracowany na podstawie przywołanych wcześniej dokumentów oraz czynników nadrzędnych warunkujących rozwój gospodarczy Gminy takich jak Narodowy Plan Rozwoju, Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego, Strategię Rozwoju Powiatu Kwidzińskiego, uwzględnia dodatkowo w swoich zapisach w ramach realizacji polityki równych szans dla osób niepełnosprawnych postulat usuwania barier architektonicznych podczas inwestycji w zakresie modernizacji dróg. Wśród oczekiwanych rezultatów Planu wymienia się:

- podniesienie jakości dróg
- skrócenie czasu podróży
- zmniejszenie nakładów na bieżące remonty nawierzchni
- poprawa stanu środowiska poprzez ograniczenie emisji toksycznych składników spalin
- oszczędność w kosztach eksploatacji pojazdów
- poprawa stopnia integracji lokalnej sieci transportowej [<sup>31</sup>]

Projekt Aktualizacji Strategii Gminy na lata 2015 - 2020 definiuje misję Gminy Sadlinki: Gmina dla swoich mieszkańców, mieszkańcy dla Gminy, dla dobra wspólnego i indywidualnego. A wizja Gminy Sadlinki na 2020 rok to Gmina, która w pełni korzysta z zasobów naturalnych i kulturowych znajdujących się na jej terenie oraz w najbliższym otoczeniu. Dbłość o ochronę obszarów cennych przyrodniczo i krajobrazowo zapewnia równowagę przestrzenną. Rozwój infrastrukturalny podnosi jakość życia. Następuje wzrost poziomu lokalnej integracji wynikający z lokalnego kapitału ludzkiego i społecznego.

Realizacja Misji odbywa się poprzez dążenie do osiągnięcia założonych, hierarchicznie usystematyzowanych, obszarach i celach strategicznych i operacyjnych w sferach:

- społeczeństwo, kapitał ludzki i kapitał społeczny,
- infrastruktura, inwestycje i przedsiębiorczość,
- lokalne środowisko (przestrzeń), zasoby i walory naturalne,

w których, w różnym stopniu, występują odniesienia i wymagania w zakresie transportu, głównie w postaci działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportowej w tym działania:

1.2.4 zwiększenie mobilności i aktywności mieszkańców gminy. Poprawa lokalnej integracji.

2.2.2 dalsze inwestycje w infrastrukturę drogową - kontynuacja modernizacji dróg lokalnych, zwiększenie bezpieczeństwa na drogach lokalnych i ponadlokalnych, budowa ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych

---

<sup>29</sup> Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Sadlinki, Raport, Sadlinki 2000 r. str. 14

<sup>30</sup> Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sadlinki, Uchwała Rada Gminy Sadlinki nr XXXVI/226/02 z 8 października 2002 r. str. 3

<sup>31</sup> Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Sadlinki na lata 2007-2013, zał. do Uchwały Rady Gminy Sadlinki nr V/32/2007 z dnia 23 marca 2007 r.

Opracowywany Plan Transportowy jest także subsydiarny w stosunku do zdefiniowanych w **Programie Ochrony Środowiska** <sup>[32]</sup> celi i zadań tam określonych:

- w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego na terenie Gminy Sadlinki – ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych poprzez
  - stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w komunikacji i pojazdach,
  - stosowanie ekologicznych źródeł zasilania - biopaliw i gazu,
  - promowanie transportu ekologicznego;
  - usprawnianie transportu zbiorowego w celu zwiększania jego udziału w całkowitych przewozach pasażerskich;
  - promowanie proekologicznych zachowań .. korzystanie z transportu publicznego;
  - budowa ścieżek i promowanie transportu rowerowego;
- w zakresie ochrony mieszkańców przed ponadnormatywnym hałasem, poprawienie organizacji ruchu, wyeliminowanie z użytkowania środków transportu których hałaśliwość nie odpowiadałby obowiązującym standardom.

### 1.8.3 Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

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

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym <sup>[33]</sup>
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego <sup>[34]</sup>
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2015 – 2025. <sup>[35]</sup>

---

<sup>32</sup> Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sadlinki na lata 2004-2011, Sadlinki 2004 str. 38,

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> 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.

<sup>35</sup> Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego na lata 2015 - 2025, załącznik do Uchwały Rady Powiatu Kwidzyńskiego nr VIII/45/2015, z dnia 26 października 2015 r.

### 1.8.3.1 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 dalszej kolejności w dokumencie opisane zostały główne cechy sieci kolejowej w Polsce, rozkład linii kolejowych, ich parametry techniczne, interakcje z systemem połączeń międzynarodowych, dostępność dworców kolejowych by ostatecznie dokonać oceny i prognozy potrzeb przewozowych. W następnej części Planu, przedstawione zostały zasady finansowania usług przewozowych, organizacji rynku i potencjalne kierunki rozwoju oraz standardy i wymagania świadczonych usług kolejowych. Zakres oddziaływania Planu dla analizowanego obszaru Gminy Sadlinki oraz najbliższego ośrodka subregionalnego - miasta Kwidzyn nie jest znaczący, sprowadza się bowiem do ustalenia iż przebiegająca lokalna linia kolejowa 207 nie została w nim uwzględniona jako połączenie użyteczności publicznej dla którego właściwym organizatorem byłby zgodnie z Art. 7. pkt.1 ust 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Jednocześnie, omawiana linia na odcinku Malbork – Kwidzyn została zaliczona do uzupełniających linii kolejowych tworzących sieć skomunikowań, która z racji nadrzędnej roli Planu Krajowego obliguje do jej obsługi organizatora szczebla samorządowego i powinna zostać uwzględniona w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego.

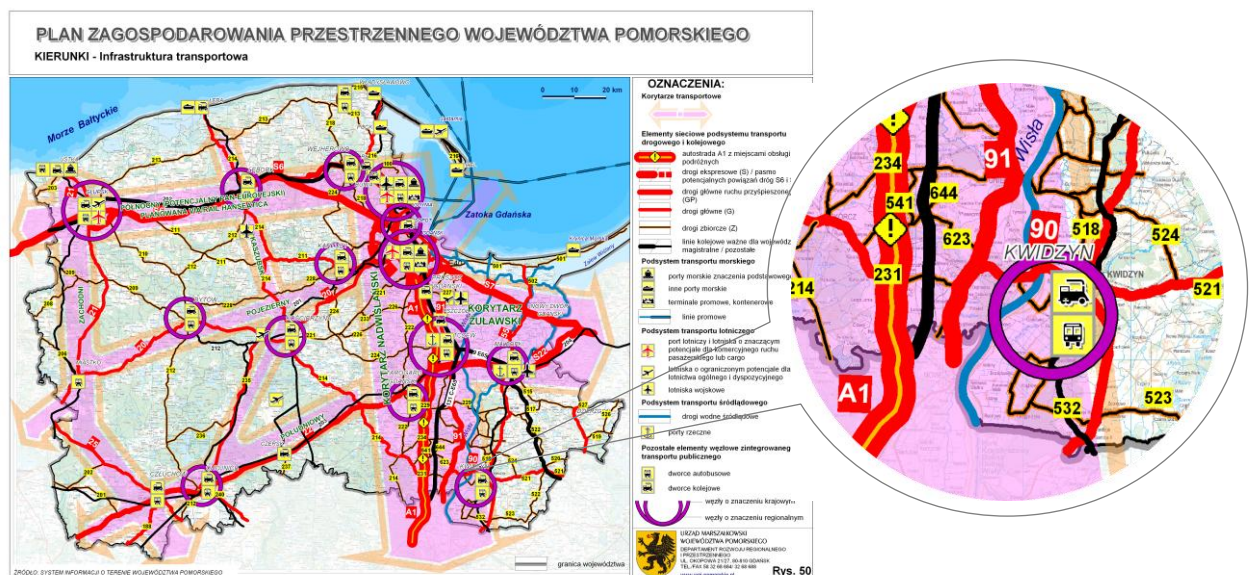


**Rys. 3** Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej  
/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

### 1.8.3.2 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 [36] zgodnie z zapisami którego, rozwój podstawowej infrastruktury transportowej Województwa powinien koncentrować się w europejskich i regionalnych korytarzach transportowych, wśród których kluczowy jest Nadwiślański Korytarz Transportowy stanowiący fragment międzynarodowej sieci komunikacyjnej VI Transeuropejskiego Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk opartego na terenie Województwa na autostradzie A1 i liniach kolejowych wchodzących w skład sieci transportowej TEN-T i objętych Umową Europejską o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych AGC/AGTC: E65 (na terenie Polski Gdańsk – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zebrydowice) i C-E 65 (Gdynia – Tczew – Chorzów – Tychy – Bielsko Biała – Zwardoń). Do sieci TEN-T należy też Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Gdańsku oraz porty morskie w Gdańsku i Gdyni.

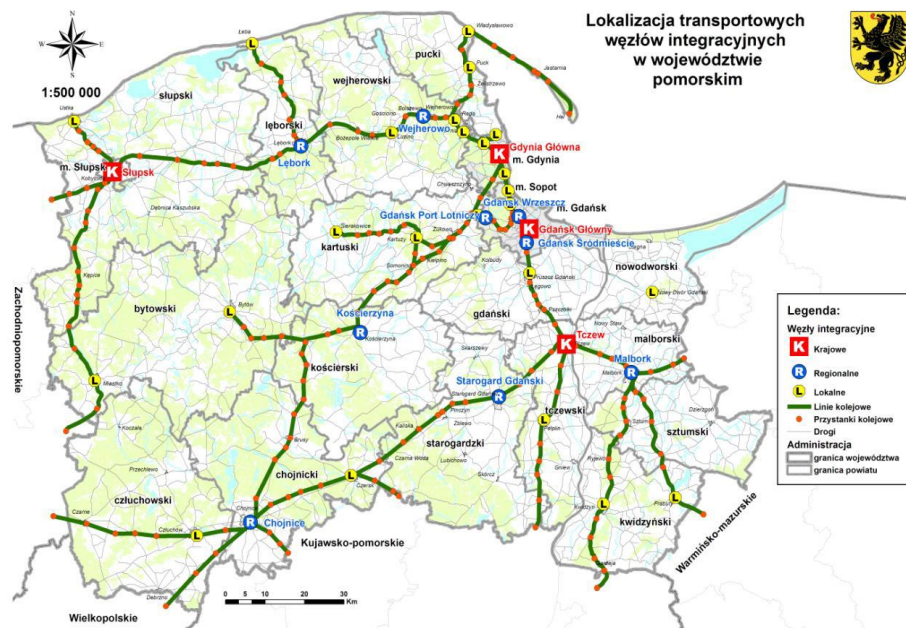
Gmina Sadlinki, skomunikowana jest drogą wojewódzką DW 532 z Kwidzynem, by dalej drogą krajową nr 90, poprzez nową przeprawę mostową w Korzeniewie uzyskać dostęp do DK 91 i autostrady A1, co niewątpliwie poprawiło dostępność dla dalej położonych celów podróży.



**Rys. 4** Korytarze transportowe na tle układu infrastruktury komunikacyjnej w Województwie Pomorskim  
/Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego rys. 50

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 szkielecie połączeń kolejowych jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, wspomaganego komunikacją autobusową, tam gdzie połączeń kolejowych nie ma lub mają zbyt małą częstotliwość kursowania. Wyznaczono również węzły integracyjne i przystanki zintegrowane istotne dla połączenia transportu regionalnego z innymi (wyższymi i niższymi) poziomami transportu publicznego. W Planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane.

<sup>36</sup> Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

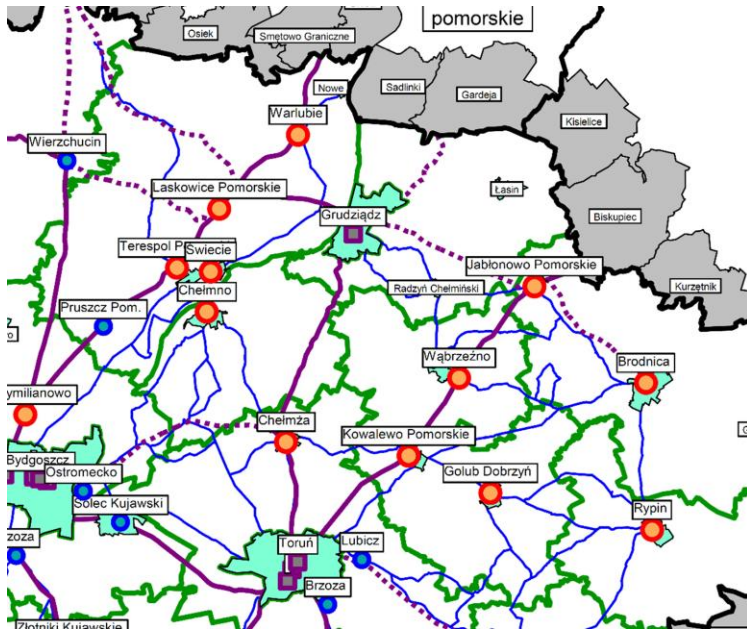


**Rys. 5** Układ transportowych węzłów integracyjnych w woj. pomorskim

*/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego*

W Planie Wojewódzkim określono również ogólne, zalecane dla zarządców infrastruktury, standardy wyposażenia technicznego przystanków i dostępności do infrastruktury przystankowej oraz standardy usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, które sparametryzowano według kryteriów: bezpośredniości i kategoryzacji połączeń, standardów technicznych taboru, systemu pobierania opłat oraz emisji zanieczyszczeń przez pojazdy. W Planie określono zasady integracji przewozów pasażerskich realizowanych poprzez różnych organizatorów, wyposażenie dworców i punktów przesiadkowych oraz organizację systemu informacji pasażerskiej.

W planowanym układzie sieci węzłów integrujących wojewódzkie linie komunikacyjne, Gmina Sadlinki położona jest w odległości około 64 km od Krajowego Węzła Integracyjnego w Tczewie (K1), bliżej, w odległości 46 km leży Węzeł Regionalny w Malborku (R1). Lokalny węzeł integracyjny obsługujący teren Gminy stanowi miasto Kwidzyn (L4) – 8,4 km, na trasie linii kolejowej 207 Malbork – Toruń Wschodni, ujętej w Planie jako linia dowozowa (RPK-13). Drugim ośrodkiem ponadregionalnym obsługującym Gminę Sadlinki jest odległy o 30 km Grudziądz, położony w sąsiadującym województwie kujawsko-pomorskim, który w Planach Transportowych ww. zakwalifikowany został do grupy strategicznych węzłów przesiadkowych. W odległym o 28 km lokalnym Węźle Integracyjnym w Prabutach (L4) możliwa jest przesiadka na połączenia kursujące linią kolejową nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny. Lokalny węzeł Integracyjny w Pelplinie (L-6, 44 km) i przystanek Zintegrowany w Smętowie (PZ-8, 30 km) pozwalają na włączenie się do przewozów na linii kolejowej nr 131 – Chorzów Batory – Tczew. Przebiegająca po trasie DK 55, linia autobusowa 22-54 Toruń/Grudziądz – Gardeja – Malbork, zaplanowana została jako linia interwencyjna, która może zostać uruchomiona w przypadku wystąpienia ograniczonych możliwości technicznych uruchomienia wymaganej liczby pociągów na liniach kolejowych w niektórych okresach doby oraz w okresach, w których nie będzie osiągnięte ustalone minimalne zapełnienie pociągu. Z obszaru Gminy Sadlinki dostęp do wojewódzkich linii komunikacji autobusowej możliwy jest w Kwidzynie i w Gardeji.



Rys. 6 Układ strategicznych węzłów przesiadkowych w Planie Transportowym woj. Kujawsko -pomorskiego  
/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, zał. nr 5.



Rys. 7 Mapa kolejowych i autobusowych linii użyteczności publicznej w woj. Pomorskim  
/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Woj. Pomorskiego str. 98

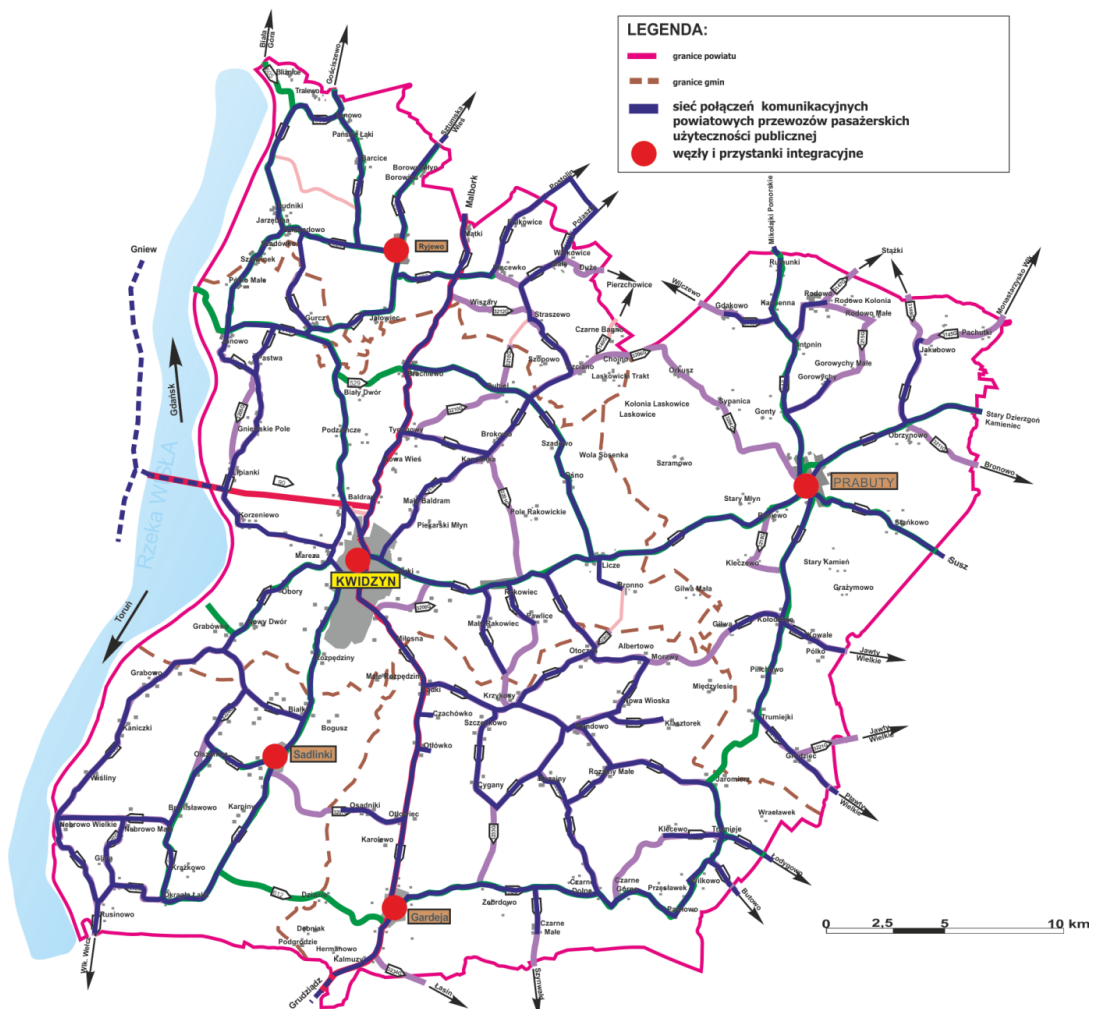
W uchwalonym **Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kwidzińskiego na lata 2015-2025** przyjęto podstawowe założenie, iż przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny zostać zorganizowane w sposób zapewniający dostępność transportową do stolicy powiatu, co najmniej wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie jej w minimalnym zakresie, w większych miejscowościach, stolicach gmin. Dojazd do miasta powiatowego powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, łączącego powiatowe przewozy pasażerskie z wojewódzkimi. Trasy linii użyteczności publicznej zostały zaplanowane tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości do miasta powiatowego oraz do wyznaczonych przystanków zintegrowanych, z których jednym jest węzeł w Sadlinkach, łączący transport kolejowy – wojewódzki z komunikacją autobusową – komercyjną (krajowa i regionalną), wojewódzką, powiatową, gminną oraz transportem indywidualnym. Plan przewiduje możliwość uruchomienia przez Starostę Powiatu Kwidzińskiego sieci 37 linii komunikacyjnych użyteczności

publicznej, skategoryzowanych pod względem dostępności w zakresie czasu i częstotliwości kursowania w wariantach minimalnym i optymalnym. Dla obszaru Gminy Sadlinki znaczenie mają połączenia w relacjach:

- nr 4. Kwidzyn – Rozpędziny – Sadlinki (– Olszanica) – Bronisławowo – Okrągła Łąka – Glina ( - Rusinowo),
  - nr 5. K Kwidzyn – Białki – Olszanica – Bronisławowo – Nebrowo Wielkie,
  - nr 6. Kwidzyn – Mareza – Grabowo– Nebrowo Wielkie– Nebrowo Małe – Rusinowo;
- oraz

- nr 21. Kwidzyn – Rozpędziny – Białki – Grabówko – Obory – Mareza – Korzeniewo – Kwidzyn,
- nr 35. Rusinowo – Glina – Nebrowo Małe – Nebrowo Wielkie – Wiśliny – Koniczki – Grabowo – Grabówko – Nowy Dwór Kwidzyński– Obory – Mareza– Kwidzyn,
- nr 36. Rozpędziny – Białki – Sadlinki – Bronisławowo – Okrągła Łąka – Karpiny – Sadlinki.

Do podstawowego zbioru linii użyteczności publicznej powiatu kwidzyńskiego zaliczono jedynie linie o numerach od 1 do 15. Kolejne 4 linie (16-19) uwarunkowane są podpisaniem porozumień z sąsiadującymi powiatami, a linie powyżej numeru 20 zaprojektowane zostały jako dowozowe do szkół, o odmiennych kryteriach funkcjonowania (1-2 kursy dziennie, tylko w roku szkolnym). Zgodnie z zapisami Planu, uruchomienie przewozów w zakresie szerszym niż minimalny, w tym linie szkolne, i miejscowości ujęte w nawiasach w trasach linii, może wymagać wsparcia finansowego zainteresowanych gmin. Plan Transportowy Powiatu Kwidzyńskiego nie wyklucza też organizowania w przyszłości przewozów w ramach związku utworzonego z gminami, jako przewozy powiatowo-gminne.



**Rys. 8** Planowana sieć komunikacyjna dla Powiatu Kwidzyńskiego

*/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego*



## 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 [<sup>37</sup>] określiła dokumenty wymagające przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zgodnie z Art. 46. takiej oceny wymagają:

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

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

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

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

---

<sup>37</sup> Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

## 1.10 Konsultacje społeczne

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

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

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

- **Informacyjną** - dostarczają mieszkańcom wiedzy o zamiarach samorządu, zaś samorząd uzyskuje informacje o ocenie tych zamiarów przez mieszkańców;
- **partycypacyjną**, tj. umożliwienie szerokiego udziału mieszkańców w decyzjach władz oraz upowszechnianie mechanizmów oddziaływania na decyzje władz samorządowych;
- **identyfikacyjną** - wokół projektu tworzą się wyraźne grupy interesów związane z określonymi rozwiązaniami; mieszkańcy utożsamiają się z nimi; identyfikacja pozwala na prowadzenie komunikacji wokół określonych rozwiązań i podnosi skuteczność konsultacji;
- **kreatywną** - brak aprobaty dla proponowanego rozwiązania często skutkuje poszukiwaniem innych, alternatywnych rozwiązań; można więc powiedzieć, że konsultacje wywołują rozwiązania innowacyjne, wskazujące na inne ujęcie problemu, dla którego rozwiązania planuje się określone działania;
- **korygującą** - w wyniku konsultacji społecznych możliwe jest opracowanie nowych rozwiązań w realizacji polityki samorządu w zakresie rozwiązywanych spraw; korekta polityki umożliwia sprawniejszą realizację projektów dzięki uzyskaniu społecznej akceptacji dla tego rozwiązania;
- **organizacyjną** - polegającą na regulacji współdziałania różnych urzędów, instytucji, organizacji pozarządowych, grup nieformalnych w związku z dyskusją i podejmowaniem decyzji w ważnej kwestii społecznej;
- **edukacyjną** - obie strony konsultacji, tj. władza i obywatele, w toku procesu konsultacji wdrażają i upowszechniają zasady demokracji; zasady te mogą przechodzić na inne sfery życia publicznego;
- **prewencyjną** - konsultacje społeczne mogą chronić władze samorządowe przed popełnieniem błędów przy podejmowaniu ważnej z punktu widzenia życia społeczności lokalnej decyzji; mogą też zapobiegać konfliktom, które wybuchłyby tak czy inaczej, gdyby nie podjęto wcześniej społecznego dialogu. [38]

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

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

---

<sup>38</sup> Przeprowadzanie konsultacji społecznych w samorządzie, Instytut Rozwoju Regionalnego, Szczecin 2011 Str. 12

terytorialnego) projektów aktów normatywnych dotyczących realizacji zadań publicznych (art. 5 ust. 2 pkt. 3 i 4);

- ustawy o pomocy społecznej z dnia 12 marca 2004 r. w zakresie obowiązku opracowywania i realizacji powiatowych i wojewódzkich strategii rozwiązywania problemów społecznych w oparciu o wyniki konsultacji przeprowadzonych odpowiednio z gminami z obszaru danego powiatu oraz powiatami z obszaru danego województwa (art. 19 pkt 1 i art. 21 pkt 1);
- ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy z dnia 20 kwietnia 2004 r. w zakresie obowiązku prowadzenia przez władze publiczne polityki rynku pracy we współpracy i na podstawie dialogu z partnerami społecznymi (art. 21);
- ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. w zakresie obowiązku konsultowania przez organy administracji rządowej z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi projekty programów rozwoju (art. 19a);
- ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. w zakresie obowiązku organów administracji publicznej konsultowania ze społeczeństwem dokumentów planistycznych (np. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy) oraz decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych zgody na realizację przedsięwzięcia. [<sup>39</sup>]

Obok podstawowego celu jakim jest poinformowanie społeczności lokalnej o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu Transportowego, prezentacja określonych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych, działania konsultacyjne mają również umożliwić projektantom, inwestorom oraz organom wydającym decyzje administracyjne wybór optymalnego wariantu rozwiązania projektowego, uwzględniającego możliwie najwięcej postulatów zainteresowanych stron.

Zgodnie ze standardami Komisji Europejskiej, konsultacje powinny charakteryzować się:

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

Cztery atrybuty prowadzenia konsultacji społecznych obejmują zasady:

- jawności;
- publicznego charakteru;
- równości;
- otwartości [<sup>40</sup>].

Niniejszy projekt planu transportowego zostanie ogłoszony w: Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu Gminy Sadlinki, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Urzędu Gminy Sadlinki, lokalnej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce

---

<sup>39</sup> Ibid.. Str. 15

<sup>40</sup> 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

fizycznego wyłożenia projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sadlinki 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.

--- 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 Sadlinki, zawiera analizę zidentyfikowanych faktorów, kierunków i istotności ich oddziaływania.

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

### 2.1 Przesłanki formalne i merytoryczne

W skali globalnej obserwowany jest renesans transportu publicznego będący w części odpowiedzią na wyzwania związane z dominacją motoryzacji indywidualnej, wiążącą się z zatłoczeniem, wysoką ceną paliw i niedostatkiem miejsc parkingowych w mieście. Wynika on też z rosnącej świadomości problemu wykluczenia transportowego i troski o osoby, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamożne, osoby nie posiadające 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 przewyciężeniu 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 [<sup>41</sup>][<sup>42</sup>] - Biała Księga – Plan

---

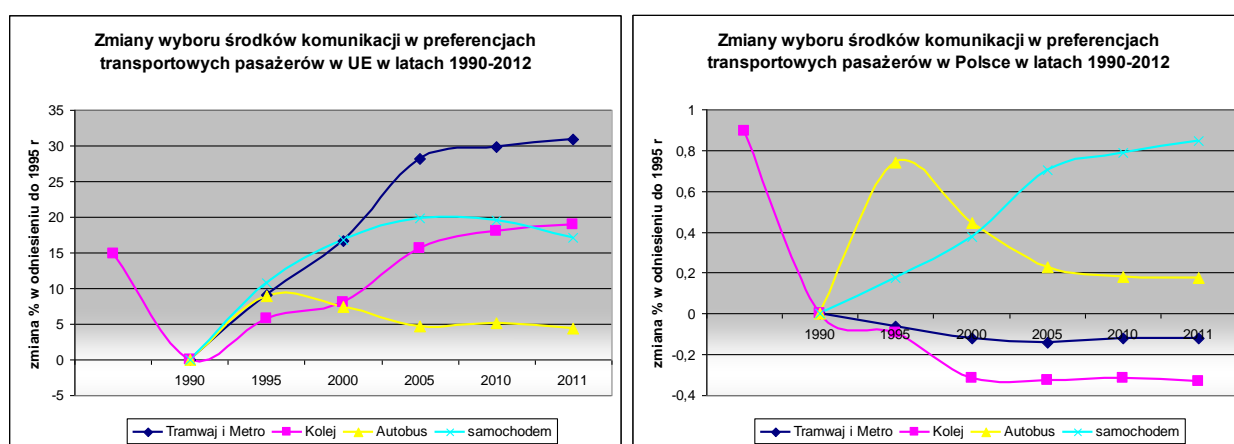
<sup>41</sup> Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, KOM(2011) 144, 2011

<sup>42</sup> Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela; 25.9.2007

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. 9** 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 [43]. 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 % [44].

Powyzszy 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.

<sup>43</sup> Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji, T. Komornicki IGIPZ PAN Warszawa, 2011

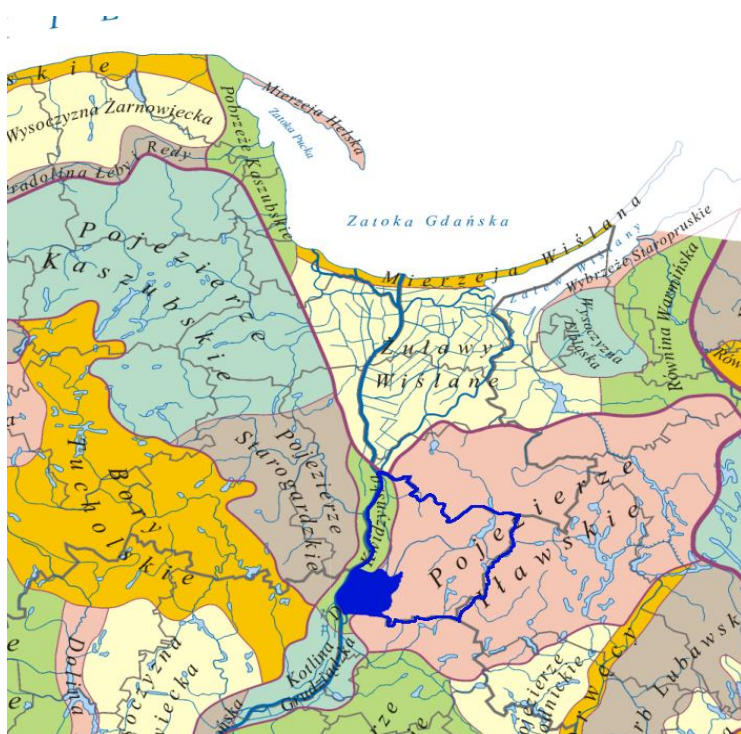
<sup>44</sup> Biała Księga Mobilności, Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Kongres Transportu Publicznego Bydgoszcz 2014

## 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 Sadlinki położony jest w obrębie następujących głównych jednostek:

- megaregion Pozaalpejska Europa Środkowa,
- prowincja Niż Środkowoeuropejski,
- podprowincja Pojezierza Południowobałtyckie,
- makroregion Pojezierze Ławskie i Dolina Dolnej Wisły,



Rys. 10 Położenie fizyczno-geograficzne Gminy Sadlinki

/Źródło: Opracowanie własne na podkładzie z [www.wikipedia.pl](http://www.wikipedia.pl)

W podziale na mezoregiony, obszar Gminy znajduje się w południowym fragmencie Doliny Kwidzyńskiej i zachodniej części Pojezierza Ławskiego (Pojezierze jest makroregionem, bez podziału na mezoregiony).

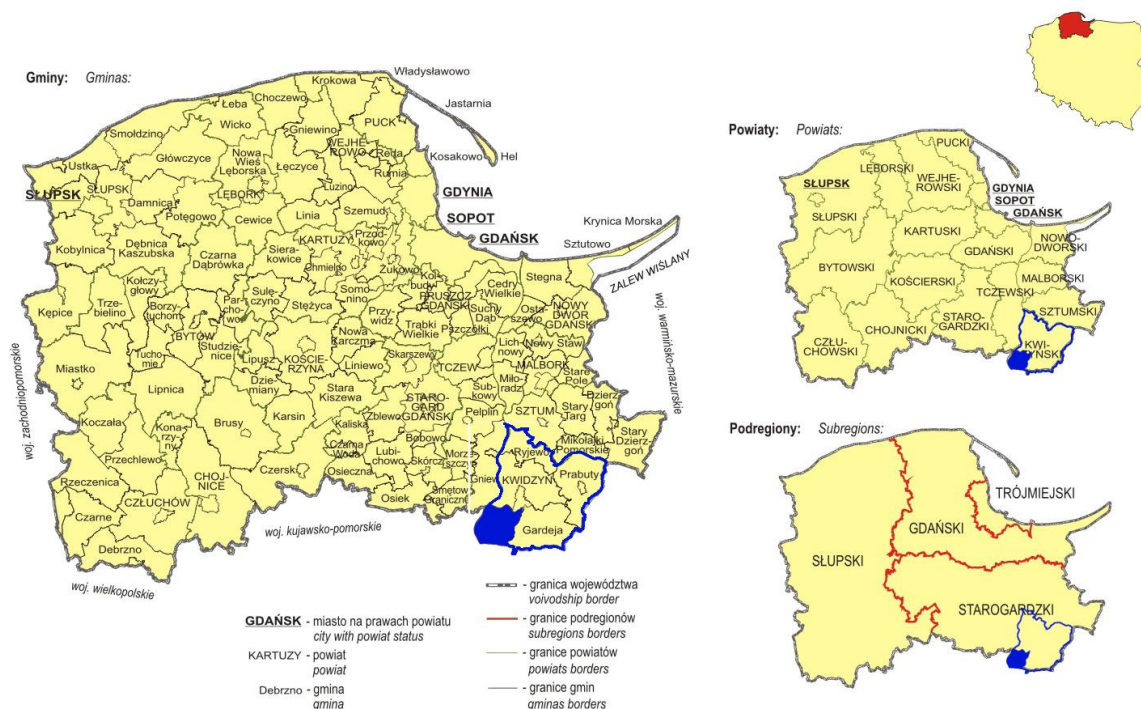
- Zachodnia część Gminy Sadlinki leży w Dolinie Kwidzyńskiej, stanowiącej fragment (południowy) Doliny Dolnej Wisły o całkowitej długości 40km, i szerokość zmieniającej się w granicach od 7 do 9 km w kotlinowatych rozszerzeniach, w okolicach Kwidzyna ok. 8 km. Jest to właściwy przełom Wisły przez pas moren Pojezierza Wschodniopomorskiego. Dolina Kwidzyńska położona jest między Kotliną Grudziądzką a Żuławami Wiślanymi. Dno Doliny leży na poziomie ok. 7 do 15 m npm, a zbocza wznoszą się ponad nim od 50 do 60 m. Są to tereny o wysokich walorach estetycznych krajobrazu, który



uksztaltowany został przez cofający się lodowiec. W holocenie, po podniesieniu się zwierciadła wód w niecce Bałtyku, w delcie Wisły i na dnie Doliny nastąpiło narastanie aluwiów rzecznych, których miąższość dochodzi do kilkunastu metrów. Mady rzeczne, po zmeliorowaniu stanowią obecnie użytki o dużej wartości produkcyjnej. Na dnie Doliny, cieplejszej i z mniejszą statystycznie liczbą opadów niż sąsiednie wysoczyzny pojezierne, na jej nasłonecznionych zboczach, występują miejscami zbiorowiska roślinności łąkowo-stepowej, chronione np. w rezerwach Biała Góra i Kwidzyńskie Ostnice.

- Wschodnia część gminy należy do Pojezierza ławskiego, reprezentującego obszar rzeźby młodo glacialnej, z charakterystyczną falistą strukturą moreny dennej urozmaiconej ciągami moren czołowych oraz sandrami. Na wschód od granicy, jaką stanowi droga wojewódzka DW 532, obszar Gminy jest porośnięty lasami, stanowiącymi łącznie ok. 32% jej całkowitej powierzchni.

Administracyjnie, Gmina Sadlinki to gmina wiejska położona w województwie pomorskim, w jego południowo-wschodniej części, w powiecie kwidzyńskim. Południowa granica Gminy stanowi także granicę pomiędzy województwem pomorskim i kujawsko-pomorskim.



**Rys. 11** Położenie Gminy Sadlinki na tle powiatu i województwa  
/Źródło: GUS www.gus.gov.pl

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

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| Regionu północnego   | 1. <b>6</b>               |
| województwa pomorskiego                                    | 2. <b>6.22</b>            |
| podregionu starogardzkiego                                 | 3. <b>6.22.42</b>         |
| powiatu kwidzyńskiego                                      | 4. <b>6.22.42.07</b>      |
| nadany Gminie identyfikator terytorialny 5 poziomu NTS to: | 5. <b>6.22.42.07.06.2</b> |

Gmina Sadlinki zajmuje obszar o powierzchni 112,25 km<sup>2</sup>, co stanowi 13,45% powierzchni Powiatu Kwidzińskiego oraz 0,61% powierzchni Województwa Pomorskiego. Jest to Gmina wiejska, której siedzibą jest miejscowość Sadlinki, położona w środkowej części Gminy, centrum administracyjne i oświatowo kulturalne, zamieszkałe przez 2004 osoby (stan na 31.12.2015). Gmina Sadlinki graniczy z 6 gminami:

- z Gminą i miastem Kwidzyn, od północy;
- z Gminą Gardeja, od wschodu;
- z Gminą Rogoźno, województwo kujawsko-pomorskie, od południa;
- z Gminami Gniew i Nowe, granica zachodnia Gminy biegnie wzdłuż rzeki Wisły.

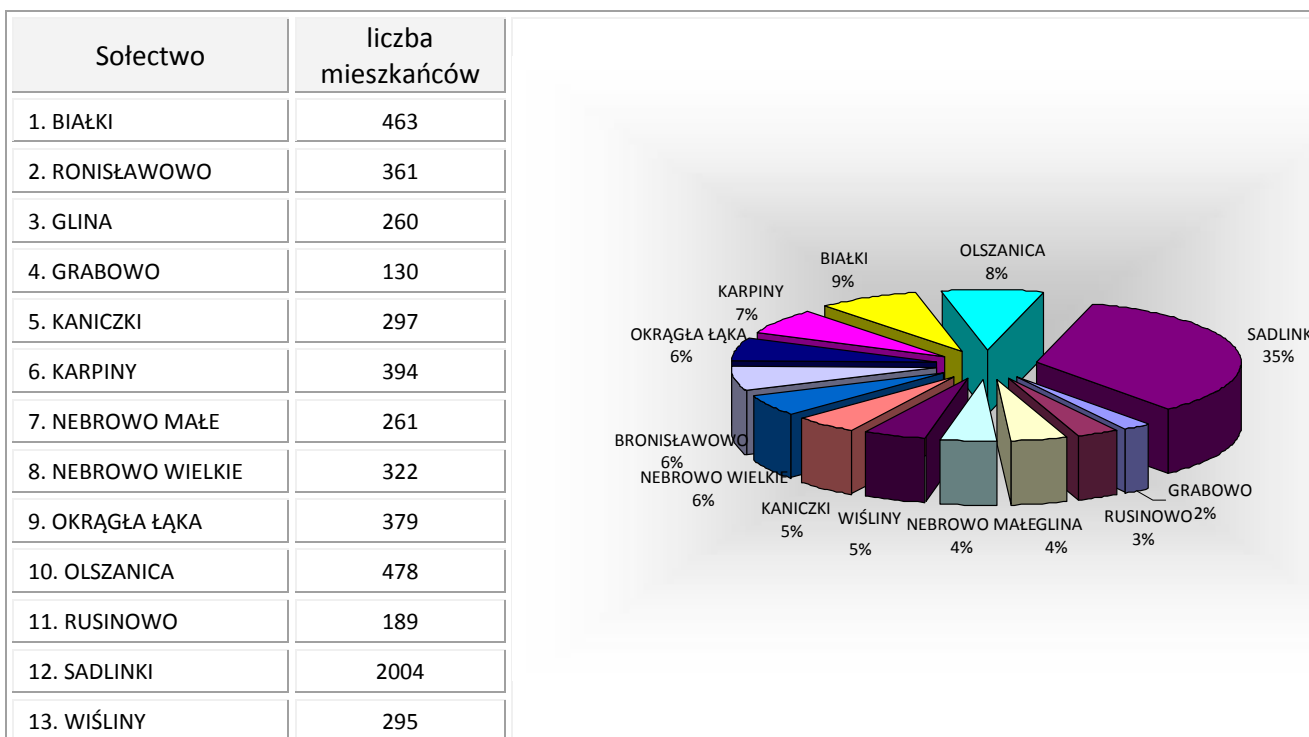
W strukturze administracyjnej Gminy Sadlinki wyodrębnionych zostało 13 sołectw:

Sołectwo
1. BIAŁKI
2. BRONISŁAWOWO
3. GLINA
4. GRABOWO
5. KANICZKI
6. KARPINY
7. NEBROWO MAŁE
8. NEBROWO WIELKIE
9. OKRĄGŁA ŁĄKA
10. OLSZANICA
11. RUSINOWO
12. SADLINKI
13. WIŚLINY

**Tab. 1** Podział administracyjny Gminy Sadlinki

## 2.2.2 Demografia

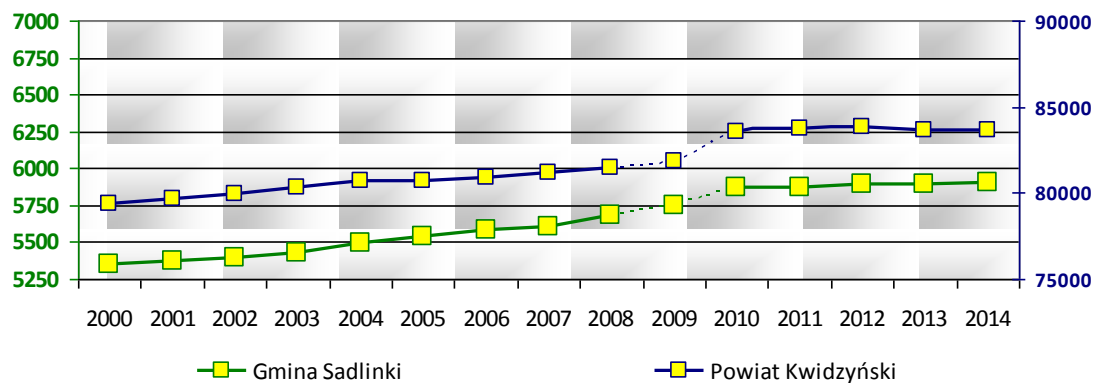
Według danych własnych Gminy, na koniec 2015 roku, w Gminie na stałe zameldowanych było łącznie 5833 mieszkańców, których podział na poszczególne sołectwa wyglądał następująco:



**Tab. 2** Struktura demograficzna Gminy Sadlinki w układzie osadniczym

*/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS*

Średnia gęstość zaludnienia w Gminie wynosi 53 osoby na km<sup>2</sup> (dane GUS na 31.12.2014 r.) co dla gmin wiejskich oznacza wynik powyżej przeciętnej powiatu (51 osób) oraz średniej województwa (49 osób na km<sup>2</sup>). Odpowiednio średnia gęstość zaludnienia w powiecie kwidzyńskim wynosi 100 osób na km<sup>2</sup>, a w województwie pomorskim 126 osób na km<sup>2</sup>. Analizując dane demograficzne na przestrzeni lat 2000 - 2014 można przyjąć, że liczba ludności w Gminie Sadlinki utrzymuje tendencję wzrostową wahając się pomiędzy 0,5-2% r/r w dekadzie lat 2000 – 2010 z pewnym zahamowaniem obecnie (0,1 – 0,2% r/r). Widoczne na przedstawionym poniżej wykresie wyraźne przełamanie zaznaczone dla lat 2008-2010 jest efektem zmiany podstawy obliczania liczby ludności przez GUS.

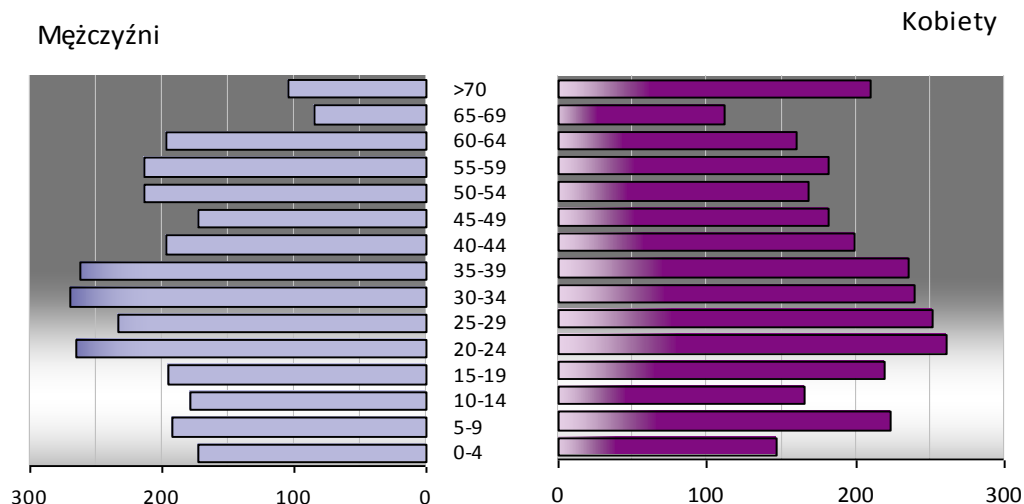


**Rys. 12** Zmiany liczby ludności Gminy Sadlinki i Powiatu Kwidzyńskiego w latach 2000 - 2014

*/Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS*

### 2.2.2.1 Prognozy demograficzne

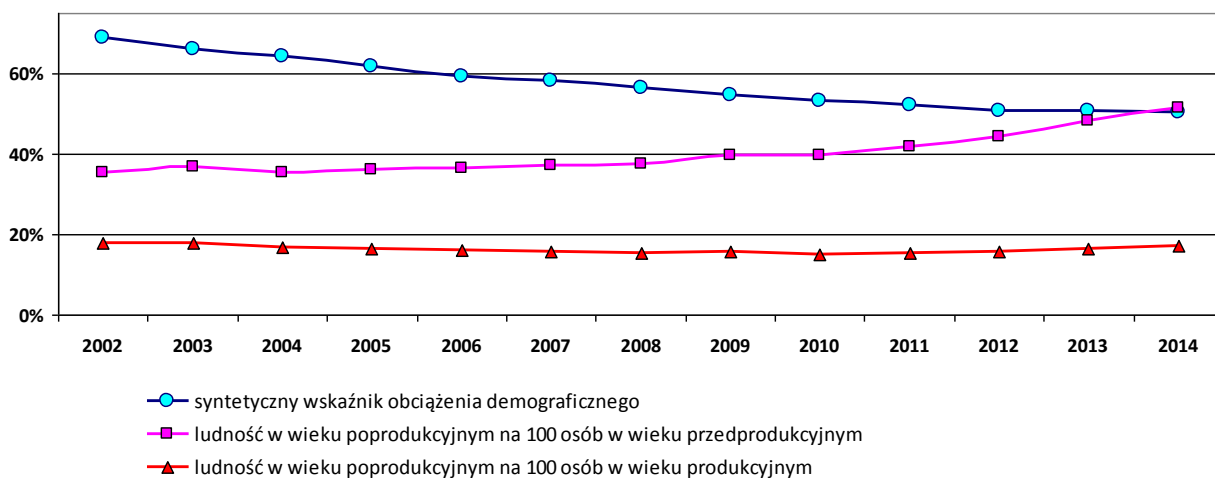
Obszar Gminy Sadlinki charakteryzuje relatywnie korzystna sytuacja demograficzna przejawiająca się przede wszystkim w młodej strukturze demograficznej mieszkańców oraz w stałym, dodatnim saldzie przyrostu naturalnego. Negatywnym zjawiskiem jest natomiast notowana w ostatnim czasie sytuacja ujemnego poziomu wskaźnika salda migracji.



**Rys. 13** Struktura ludności Gminy w podziale na grupy wiekowe

*/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS*

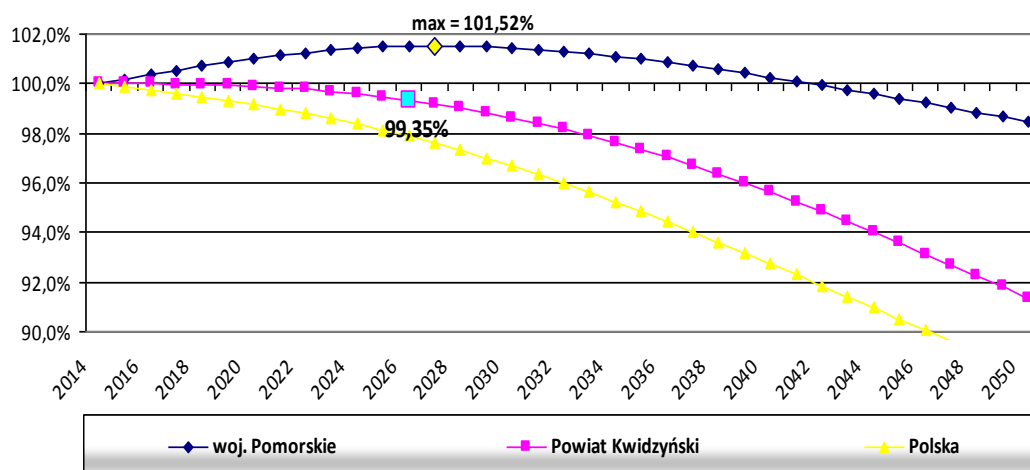
Podobnie, jak ma to miejsce w skali krajowej, powiecie kwidzińskim, także w Gminie Sadlinki, w nadchodzących latach (2010-2030) następować będą dość istotne zmiany w strukturze wieku ludności. Proces starzenia się społeczeństwa przejawiać będzie się rosnącym udziałem ludności w wieku poprodukcyjnym (wskaźnik obciążenia ludności w wieku produkcyjnym) co jeszcze bardziej uwypukla się w odniesieniu do liczby osób w wieku przedprodukcyjnym.



**Rys. 14** Zmiany wskaźników obciążenia demograficznego w Gminie

*/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS*

Proces starzenia się społeczeństwa, zmniejszania się grupy aktywnych zawodowo przy niewielkiej zmianie w grupie w wieku przedprodukcyjnym generował będzie niekorzystne tendencje obciążenia demograficznego. Pomimo obserwowanego spadku, niewątpliwie pozytywnego z ekonomicznego punktu widzenia, należy uwzględnić także „bezwładność” zachodzących procesów. Oznacza to, że w gminach młodych demograficznie w ostatnich latach następuje 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 niezmienniej a nawet malejącej liczbie grupy osób do 18 roku życia i przesuwaniu kolejnych roczników do grupy w wieku poprodukcyjnym, spowoduje ponowny wzrost tego wskaźnika. Długookresowa prognoza ludności dla Polski na lata 2014-2050, zakłada systematyczny spadek liczby ludności – tempo tego zjawiska będzie wzrastać z upływem czasu. Natomiast prognoza dla Województwa Pomorskiego przewiduje utrzymanie dotychczasowej tendencji wzrostowej przynajmniej do 2030 roku. Powiat kwidziński, do którego należy Gmina Sadlinki, wpisuje się pomiędzy te dwa trendy, odnotowując w roku 2026, końcowym roku planowania dla niniejszego dokumentu, spadek liczby ludności o ok. 0,55 tys. osób - 0,65% [45].



**Rys. 15** Prognoza zmian demograficznych ludności na lata 2014-2050

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS

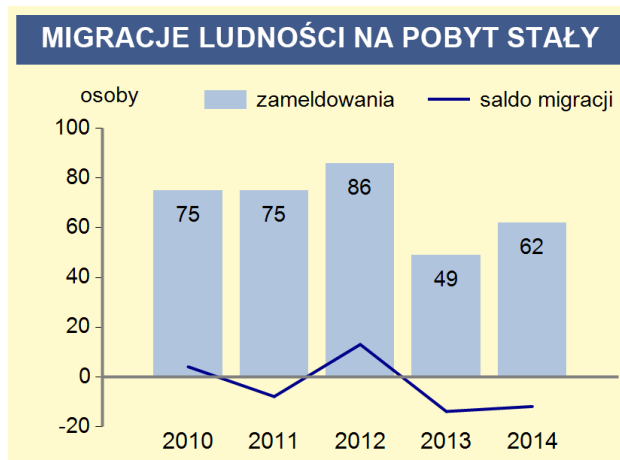
### 2.2.2.2 Ruch migracyjny

Jednym z decydujących wskaźników, oddziałujących na prognozy demograficzne i strukturę ludności Gminy jest ruch migracyjny. Zdaniem niektórych autorów, w tym zespołu opracowującego zagadnienie rozwoju i jakości kapitału ludzkiego w Województwie Pomorskim [46] prognozy określane jako pomigracyjne, uwzględniające zasadnicze zazwyczaj dla kształtowania się liczby ludności danego terenu ruchy migracyjne, w tym zarówno możliwe imigracje oraz emigracje, są istotniejsze od prostej biologicznej ekstrapolacji obecnych tendencji wskaźników urodzeń, zgonów oraz struktury wieku mieszkańców. Prognozy biologiczne obejmują jedynie zmiany urodzeń i zgonów, które w większości powiatów mają relatywnie niewielki wpływ na ogólną liczbę ludności a w zasadniczej mierze zależną właśnie od zmian migracyjnych. Z uwagi na fakt, że migracje dotyczą przede wszystkim młodych ludzi (odpowiedzialnych głównie za zmiany wskaźnika urodzeń, kierunki i wielkość migracji), mogą mieć one zasadnicze znaczenie w kształtowaniu zmian ogólnej liczby ludności. Dodatkowym utrudnieniem poprawnego metodologicznie i

<sup>45</sup> Prognoza Ludności na lata 2014-2050, Polska, Regiony, Województwa, Powiaty, GUS., Warszawa 2014

<sup>46</sup> Trendy rozwoju oraz ocena jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim, Gdańsk 2010

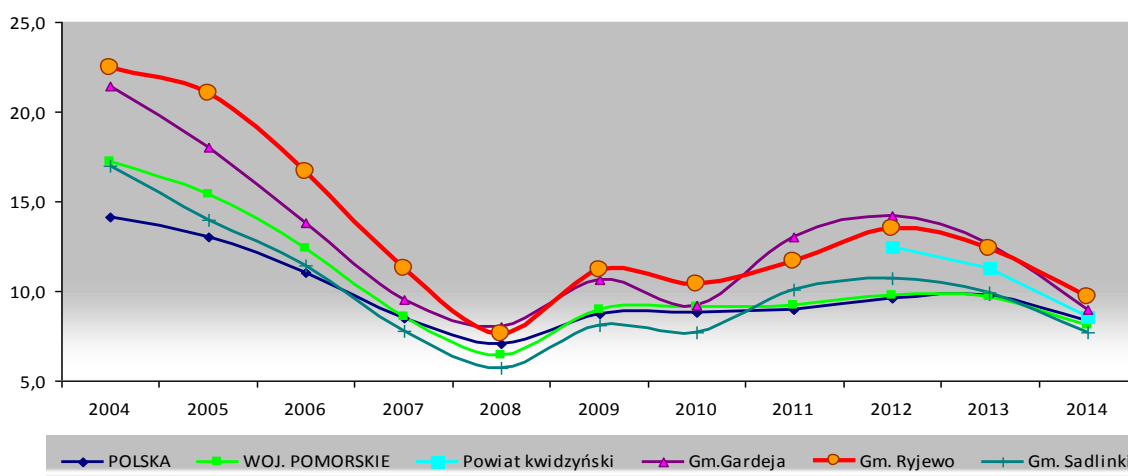
uzasadnionego prognozowania demograficznego są znaczne wahania tendencji migracji, na które wpływają bezpośrednio liczne uwarunkowania gospodarcze, społeczne, kulturowe, polityczne oraz infrastrukturalne.



**Rys. 16** Saldo migracji w Gminie Sadlinki  
 /Źródło: Opracowanie własne na bazie Vademecum Samorządowca 2015, GUS Bank Danych Lokalnych

### 2.2.2.3 Rynek pracy, poziom bezrobocia

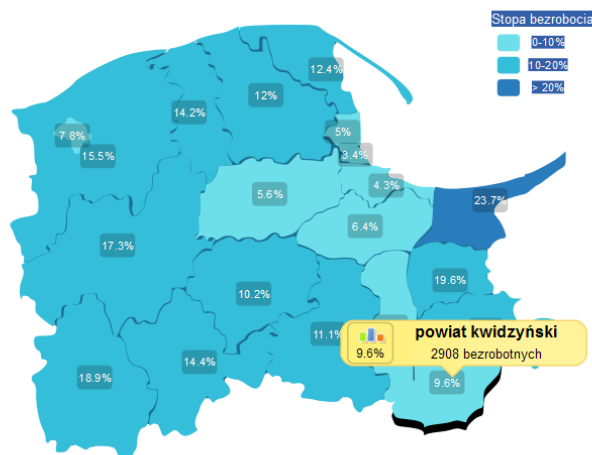
Wśród głównych problemów dotyczących mieszkańców Gminy Sadlinki istotne miejsce zajmuje bezrobocie. Według danych Powiatowego Urzędu Pracy w Kwidzynie, w czerwcu 2015 roku problem bezrobocia w Gminie dotyczył 256 osób w tym 152 kobiet. Pomimo wysokich wartości bezwzględnych, poziom bezrobocia w Gminie Sadlinki należy do niższych wśród gmin powiatu. Duże obciążenie w rozwiązywaniu problemów bezrobocia ma z jednej strony niskie wykształcenie i trudności z przekwalifikowaniem osób bezrobotnych, podczas gdy trend pozytywny wnosi ożywienie gospodarcze i otwierający się rynek pracy sąsiadującego Kwidzyna, gdzie zapotrzebowanie dotyczy zarówno wykwalifikowanej kadry jak i pracowników produkcyjnych.



**Rys. 17** Zmiany wskaźnika bezrobocia Gminie Sadlinki na tle gmin wiejskich w powiecie i kraju  
 /Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Stopa bezrobocia w Powiecie Kwidzyńskim w ostatnich miesiącach 2015 roku osiągnęła poziom 9,6% odnotowując największy skali województwa spadek m/m o 3,9%. / Stan na 30.11.2015

Mapa bezrobocia w województwie pomorskim

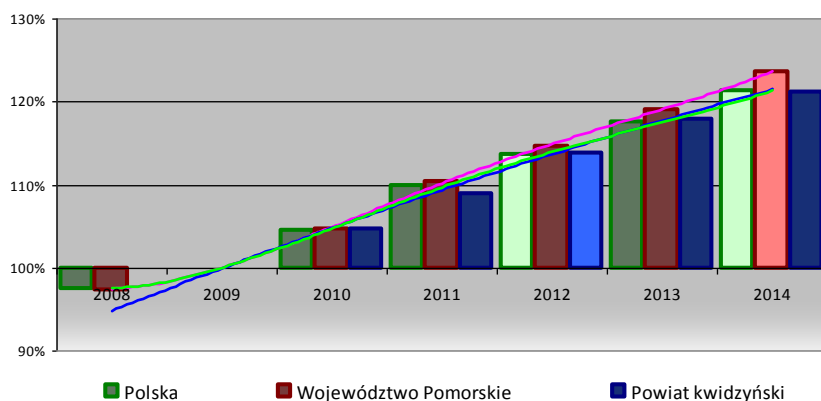


**Rys. 18** Mapa bezrobocia w woj. pomorskim  
/Źródło : [http://www.wup.gdansk.pl/rynek\\_pracy](http://www.wup.gdansk.pl/rynek_pracy)  
stan na 30.11.2015 r.

#### 2.2.2.4 Wskaźnik motoryzacji

W warunkach transformacji systemowej po 1989 r. w Europie Centralnej i Wschodniej, w tym w Polsce, doszło do szybkich przemian sposobów zaspokajania potrzeb transportowych. Przy malejącej roli kolei w przewozach osób i towarów, wzrosło wykorzystanie transportu drogowego, w szczególności transportu indywidualnego. Kraj nasz odnotowuje spektakularny wzrost liczby prywatnych samochodów osobowych. W latach 1989-2009 Polska miała największą dynamikę rozwoju motoryzacji w skali kontynentu [47]

W raporcie GUS z 2012 roku [48] pod względem nasycenia rynku motoryzacyjnego Polska zrównała się już ze wskaźnikami Unii Europejskiej. W grudniu tego roku na tysiąc mieszkańców Polski przypadło 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.

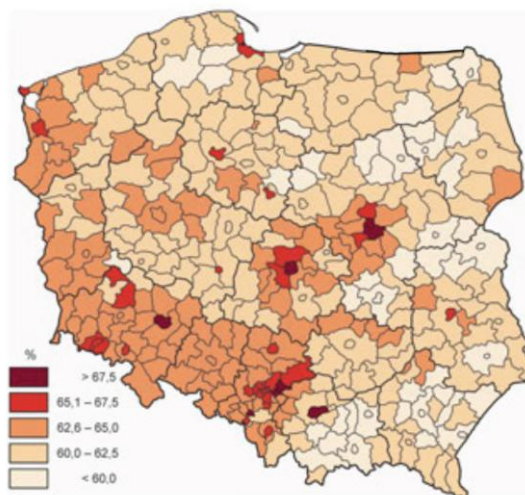


**Rys. 19** Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i powiecie Kwidzyńskim  
/Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS

<sup>47</sup> Przemiany mobilności codziennej polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011

<sup>48</sup> Transport wyniki działalności za 2012, GUS, Warszawa 2013

W Powiecie Kwidzińskim według Banku Danych Lokalnych GUS w 2014 roku było zarejestrowanych 55,2 tys. pojazdów, w tym 42,9 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji osiągnął 513 samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców i istotnie (o 21%) wzrósł w porównaniu z 2009 rokiem (423 samochodów na tysiąc mieszkańców). Wartość wskaźnika jest zbliżona do średniej krajowej, acz niższa niż analogiczne wyniki województwa pomorskiego. Utrzymanie obecnego trendu do końca okresu planowania w ramach niniejszego opracowania, roku 2026, wskazywałoby na prognozę rzędu 720 pojazdów osobowych na tysiąc mieszkańców. Proces powyższy najprawdopodobniej hamowany będzie wraz ze zbliżaniem się do progu wysycenia, gdy maleć będzie rola czynników ekonomicznych determinujących wzrost liczby samochodów osobowych. Przyjmując, za autorem analizy [<sup>49</sup>], że poziom nasycenia motoryzacją zostaje osiągnięty, gdy wszyscy mogący posiadać prawo jazdy (potencjalni kierowcy) mają własne pojazdy, prognoza przewiduje wartość graniczną około 636 pojazdów na tysiąc mieszkańców. Obliczenia przeprowadzono dla modelu zakładającego, że 90% społeczeństwa w wieku produkcyjnym (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).



**Rys. 20** Potencjalni kierowcy samochodów osobowych w 2002 roku.

*/Źródło: Przemiany mobilności codziennej polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011 str. 58*

### 2.2.3 Czynniki społeczne

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

Do największych i najważniejszych generatorów ruchu zaliczyć można:

- osiedla mieszkaniowe w miastach i duże skupiska ludności na obszarach wiejskich;
- placówki oświatowe;
- instytucje publiczne;
- duże i średnie zakłady pracy;

<sup>49</sup> Przemiany mobilności codziennej polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011



- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne;
- strefy przemysłowe;
- placówki służby zdrowia;
- inne generatory ruchu, takie jak obiekty handlowo-usługowe, kościoły i 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.

Główne ośrodki osadnicze w Gminie Sadlinki zostały zaprezentowane w ramach omawiania struktury administracyjnej Gminy. Poza siedzibą gminy – miejscowością Sadlinki, największymi z nich, z liczbą mieszkańców zbliżoną do 500 osób są miejscowości Olszanica i Białki a z liczbą mieszkańców pomiędzy 300 a 400 osób wymienić należy Karpiny, Okrągłą Łąkę, Bronisławowo, Nebrowo Wielkie, Koniczki i Wiśliny.

### 2.2.3.1 Edukacja

W zakresie dostępu do infrastruktury edukacyjnej w Gminie Sadlinki placówki edukacyjne dla dzieci i młodzieży obejmują:

- przedszkola:
  - Przedszkole Publiczne w Sadlinkach, Sadlinki, ul. Kwidzyńska 9,
  - Oddział Przedszkolny w Zespole Szkół w Nebrowie Wielkim, Nebrowo Wielkie, ul. Nadwiślańska 21
- szkolnictwo podstawowe:
  - Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza w Sadlinkach, Sadlinki, ul. Grudziądzka 14A,
  - Szkoła Podstawowa w Nebrowie Wielkim, Nebrowo Wielkie, ul. Szkolna 6;
- szkolnictwo gimnazjalne:
  - Gimnazjum im. Papieża Jana Pawła II w Sadlinkach, Sadlinki, ul. Grudziądzka 14A,
  - Gimnazjum w Nebrowie Wielkim, Nebrowo Wielkie, ul. Szkolna 6.

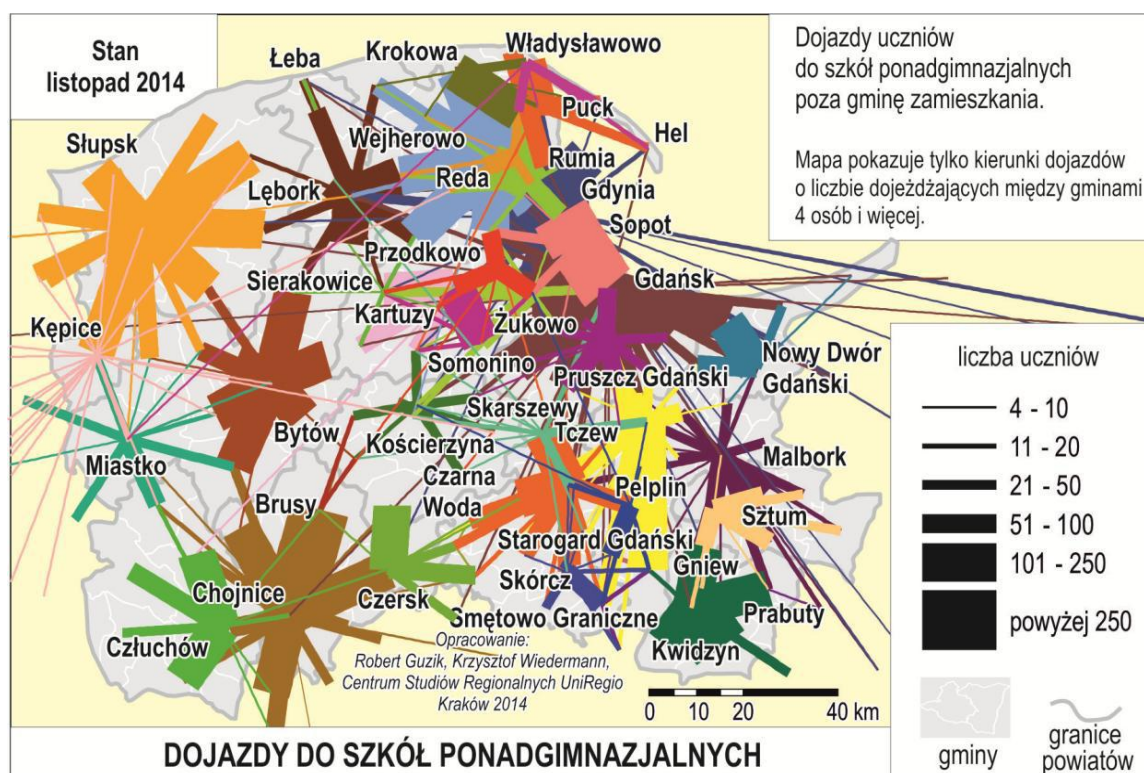
Zamieszczona tabela w zbiorczy sposób ujmuje informacje dotyczące szkolnictwa w Gminie Sadlinki wg. stanu na 30 września 2015 roku.

Gimnazja dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
2	19	9	--	173

Szkoły podstawowe dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
2	21,2	23	57/4	487
Przedszkola i oddziały przedszkolne				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w przedszkolach i szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
1/2	28/--	4/--	5/5	160

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

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



**Rys. 21** Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim w 2014 roku  
/ Źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 376

### 2.2.3.2 Gospodarka, kultura i turystyka

Według danych GUS na koniec 2014 roku w Gminie Sadlinki zarejestrowanych było w sumie 298 podmiotów gospodarczych – 11 należących do sektora publicznego a 287 w sektorze prywatnym, w czym 247 to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, 6 to spółki prawa handlowego, 3 spółdzielnie 1 fundacja i 11 stowarzyszeń i organizacji społecznych. Wielkość ta daje wskaźnik rozwoju przedsiębiorczości na poziomie 50,5 podmiotów/1000 mieszkańców Gminy. Poza rolnictwem, będącym głównym sektorem gospodarki Gminy, pozostałe branże działalności przedsiębiorstw na terenie Gminy Sadlinki stanowią głównie handel detaliczny i hurtowy (59 podmiotów), usługi budowlane (45 podmiotów), przetwórstwo przemysłowe, usługi transportowe i mechanika pojazdowa oraz opieka zdrowotna i pomoc społeczna.

Istotnym zagadnieniem z punktu widzenia organizacji transportu zbiorowego jest udział i lokalizacja przedsiębiorstw średnich i dużych, mogących wpływać na potrzeby dojazdu do miejsc pracy. W grupie tej występuje 10 zakładów zatrudniających od 10 do 50 pracowników i nie występują przedsiębiorstwa większe, zatrudniające powyżej 50 pracowników. Do największych pracodawców na terenie Gminy Sadlinki zaliczyć można:

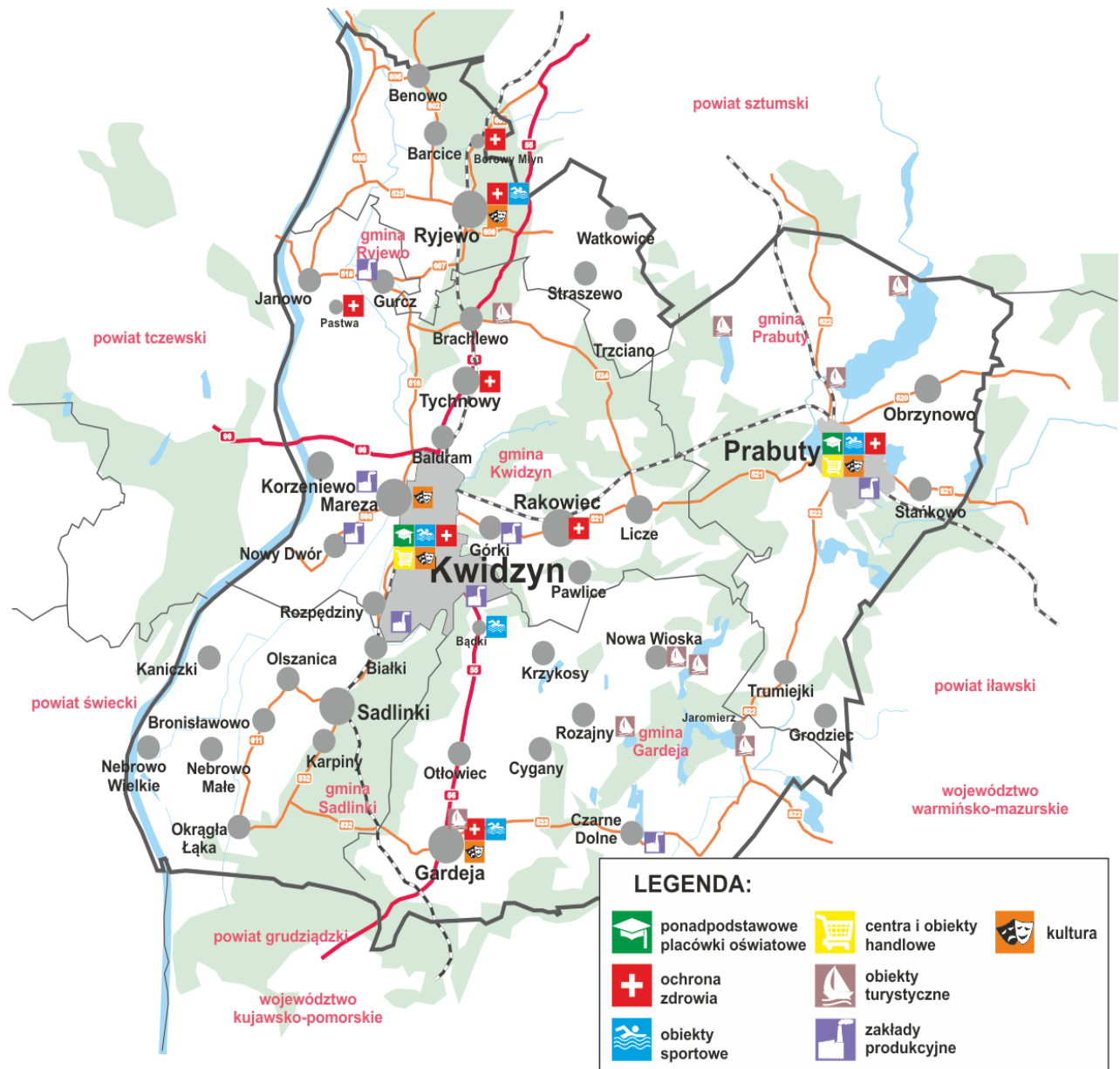
- Urząd Gminy w Sadlinkach,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Sadlinkach,
- Placówki edukacyjne -
  - Zespół Szkół w Sadlinkach,
  - Zespół Szkół w Nebrowie Wielkim,
  - Przedszkole Publiczne w Sadlinkach;

Wśród ważnych instytucji publicznych, urzędów i placówek usługowych na terenie Gminy Sadlinki wskazać należy:

- Urząd Gminy w Sadlinkach,
- Urząd Pocztowy w Sadlinkach,
- Oddział Powiślańskiego Banku Spółdzielczego w Sadlinkach
- Posterunek Policji w Sadlinkach,
- Przychodnia Medycyny Rodzinnej Kazimiera Pinkowska w Sadlinkach,
- Jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej w miejscowościach Olszanica, Bronisławowo, Nebrowo Wielkie, Sadlinki i Koniczki,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Sadlinkach,
- Gminną Bibliotekę Publiczną w Sadlinkach,

Dekanat Kwidzyn-Śródmieście wchodzący w skład Diecezji Elbląskiej obejmuje 2 parafie na terenie Gminy Sadlinki – w Sadlinkach (w tym kaplica w Olszanicy) oraz w Nebrowie Wielkim z filiami w Okragłej Łące i w Bronisławowie.

Ponieważ wiele usług dostępnych jest dla mieszkańców Gminy w wymiarze ponadlokalnym, ich rozlokowanie przedstawione zostało na podstawie opracowania na potrzeby organizacji publicznego transportu zbiorowego Powiatu Kwidzyńskiego:



**Rys. 22** Rozlokowanie ponadlokalnych celi podróży (potencjalnych generatorów ruchu)

*/Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu kwidzyńskiego na lata 2015–2025. str. 28*

## 2.2.4 Ochrona środowiska

### 2.2.4.1 Osnowa ekologiczna

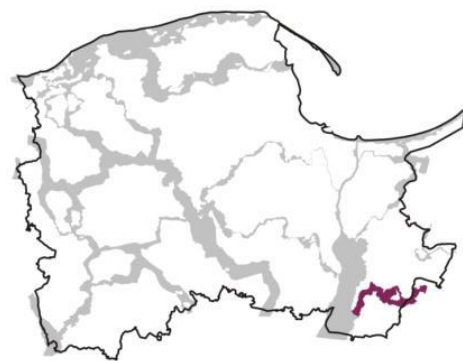
Ustawa z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2013 r. poz. 627 ze zm.) przedstawia poszczególne formy ochrony przyrody, z których na terenie Gminy Sadlinki występują zarówno formy obszarowe takie jak Natura 2000, Obszary Chronionego Krajobrazu, jak i formy indywidualnej ochrony takie jak pomniki przyrody czy użytki ekologiczne.

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. Osnowę ekologiczną obszaru gminy Sadlinki tworzą:

- obszary o znaczeniu krajowym i międzynarodowym
  - ekologiczny obszar węzłowy o randze międzynarodowej - Kwidziński - Dolnej Wiśły,
  - korytarz ekologiczny o randze krajowej – Doliny Wiśły (97,5% pow. Gminy);

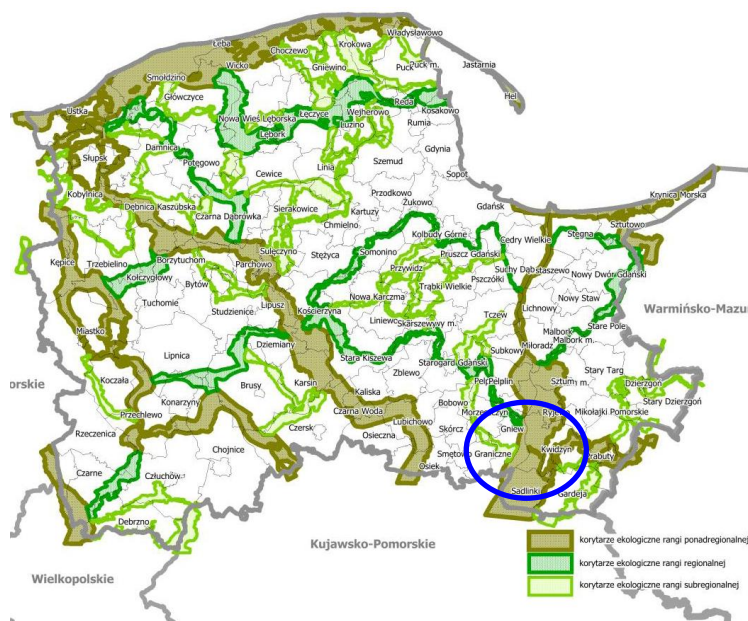


Rys.23 Korytarz Doliny Wiśły



Rys. 24 Korytarz Doliny Liwy

- struktury przyrodnicze o regionalnym znaczeniu ekologicznym:
  - korytarze Doliny Liwy (szcążkowo, ok 2% pow. Gminy),
  - fragmenty płatów ekologicznych dużych kompleksów leśnych;
- lokalne składowe osnowy ekologicznej:
  - mikropłaty ekologiczne drobnych kompleksów leśnych,
  - mikropłaty ekologiczne hydrogenicznym zagłębiach terenu, w tym zbiorników wodnych.



Rys. 25 Korytarze ekologiczne na tle podziału administracyjnego woj. pomorskiego  
 /Źródło: *Koncepcja sieci ekologicznej województwa pomorskiego dla potrzeb planowania przestrzennego, PBPR Gdańsk 2014 str. 82*

### 2.2.4.2 Obszary Natura 2000

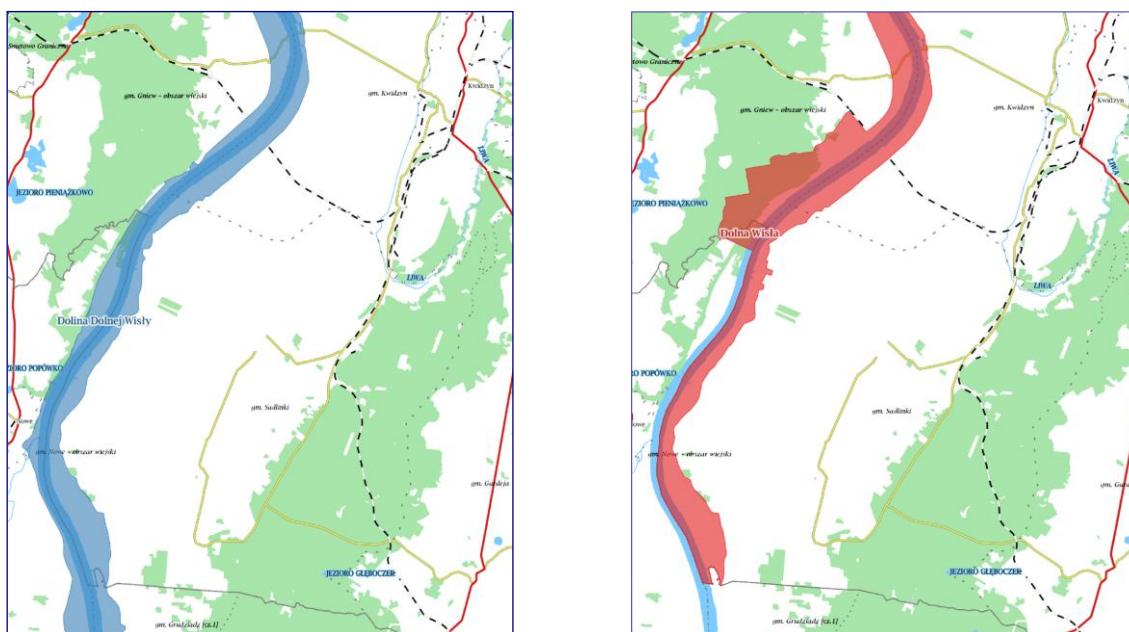
Na obszarze Gminy Sadlinki występują dwa obszary europejskiej sieci Natura 2000:

- **OSO Doliny Dolnej Wisły** ( kod obszaru: PLB040003 ) o powierzchni 33559 ha.

Forma ochrony - obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia). Obszar obejmuje swoim zasięgiem dolinę Dolnej Wisły, z wyłączeniem odcinka ujściowego. Został on powołany w celu ochrony naturalnych form terenu występujących w dolinach rzecznych. Na terenie ostoi można napotkać namuliska, łachy, wyspy, starorzecza oraz torfowiska niskie. Brzegi doliny porasta roślinność składająca się z łągów, grądów, zarośli wierzbowych oraz muraw kserotermicznych. Występuje tu także około 1350 gatunków roślin naczyniowych z licznymi gatunkami zagrożonymi i prawnie chronionymi. Dolina Dolnej Wisły jest także cenną ostoją ptactwa. Na jej obszarze gniazduje ok. 180 gatunków z czego co najmniej 44 gatunki wymienione zostały w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, a wśród nich rybitwa rzeczna, rybitwa białoczelna, zimorodek, ostrygojad, derkacz, mewa czarnogłowa, sieweczka rzeczna, bielik, gągoł, nurogęś, oraz bogata flora roślin naczyniowych i fauna zwierząt kręgowych.

- **SOO Dolna Wisła** ( kod obszaru: PLH220033 ) o powierzchni 10374,2 ha.

Forma ochrony w ramach sieci Natura 2000 - obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia). Obszar obejmuje swoim zasięgiem część doliny Wisły w jej dolnym biegu z górnym odcinkiem rzeki Nogat, której dolina jest w niewielkim stopniu przekształcona przez człowieka. Powołany został w celu ochrony stosunkowo dobrze zachowanej doliny wielkiej rzeki, z układem roślinności nawiązującym miejscami do naturalnego. Na obszarze ostoi wyróżniono 9 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz odnotowano 15 gatunków zwierząt z Załącznika II tej dyrektywy



**Rys. 26** Obszary ochrony przyrody Natura 2000 na terenie Gminy Sadlinki

*/Źródło: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, geoserwis.gos.gov.pl*

### 2.2.4.3 Rezerваты przyrody

Na terenie Gminy Sadlinki nie występują rezerваты przyrody – najbliższym jest położony przy północno-zachodniej granicy Gminy, na przeciwległym brzegu Wisły w pobliżu miejscowości Kaniczki, **rezerwat przyrody Wiosło Duże** – rezerwat florystyczny w gminie Gniew, w powiecie tczewskim, obejmujący fragmenty wierzchołki i stromych zboczy skarpy wiślanej z fragmentem starorzecza Wisły. Rezerwat ustanowiony został w celu ochrony licznych gatunków leśno-stepowych i naturalnych zbiorowisk leśnych o specyficznych cechach nie występujących w innych fitocenozach tego typu w regionie. Do rzadkich gatunków należą: pluskwica europejska, pajęcznica gałęzista, sasanka łąkowa, a także skrzyp olbrzymi, gatunek o podgórsko-górskim charakterze rozmieszczenia, a w starorzeczu pływająca paproć - salwinia uznana w ramach Konwencji Berneńskiej za gatunek ściśle chroniony na terenie Europy. Panującym zbiorowiskiem leśnym w rezerwacie jest grąd. Jego drzewostan jest wielogatunkowy i wielowarstwowy o charakterystycznym składzie. Budują go dęby szypułkowy i bezszypułkowy, lipa drobnolistna, graby, klony i wiązy oraz pochodzące z nasadzeń sosny pospolite.

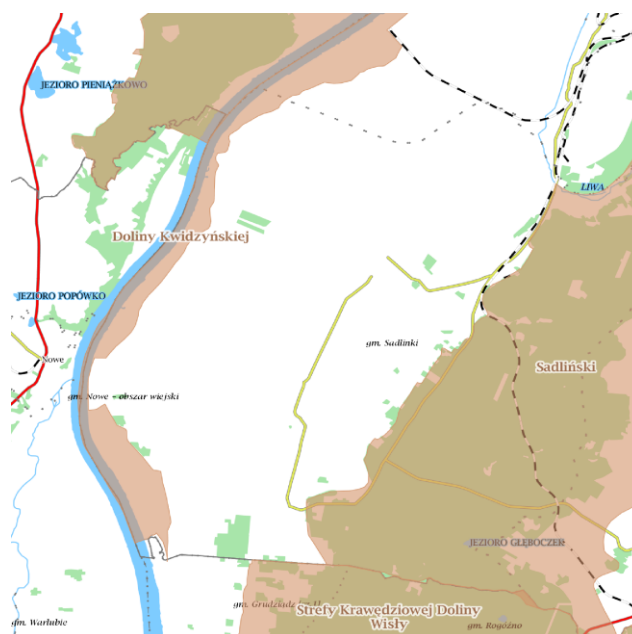
### 2.2.4.4 Obszary chronionego krajobrazu

W Centralnym Rejestrze Form Ochrony Przyrody, prowadzonym przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (crfop.gdos.gov.pl) na terenie Gminy Sadlinki figurują dwa obszary chronionego krajobrazu:

#### ➤ **Sadliński Obszar Chronionego Krajobrazu**

Obszar ustanowiony i wyznaczony 1985-07-01 uchwałą Nr VI/51/85 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Elblągu z dnia 26 kwietnia 1985 r. w sprawie utworzenia parków krajobrazowych oraz obszarów krajobrazu chronionego na terenie województwa elbląskiego. Sadliński Obszar Chronionego Krajobrazu obejmuje tereny przykrawędziowe Doliny Kwidzyńskiej. Jego powierzchnia wynosi 6879 ha, w tym użytki rolne - 7,7%, lasy i zakrzewienia - 83,7%, a wody powierzchniowe - 1,2%. Urozmaiceniem leśnego krajobrazu są rozcięcia erozyjne rzeki Liwy i Sadlinki. W rejonie Kwidzyna istnieje rezerwat florystyczny "Kwidzyńskie Ostnice". Rośnie w nim ostnica, miłek wiosenny, przetacznik austriacki, oman szorstki i inne.

➤ **Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Kwidzyńskiej** o powierzchni 1597 został powołany na mocy tej samej uchwały VI/51/85 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Elblągu w celu ochrony roślinności związanej z terenami podmokłymi. Obszar obejmuje międzywałę Wisły na całej długości Doliny Kwidzyńskiej. Krajobraz tego obszaru ma wiele elementów typowych dla terenów nadrzecznych i zalewowych, ze zróżnicowaną roślinnością. Siedliska lasu łąkowego z liczną olszą czarną posiadają wiele starodrzewu. Na krawędziach doliny utworzyły się wydmy z typową roślinnością kserotermiczną.



**Rys. 27** Obszary chronionego krajobrazu w Gminie Sadlinki

/Źródło :opracowanie na podstawie geoserwis..gdos.gov.pl

### 2.2.4.5 Pomniki przyrody objęte ochroną prawną

Pomniki przyrody to prawnie chronione, pojedyncze twory lub skupienia przyrody żywej i nieożywionej o szczególnej wartości naukowej, kulturowej, historyczno-pamiątkowej i krajobrazowej. Do pomników przyrody ożywionej należą między innymi pojedyncze krzewy, drzewa i grupy drzew odznaczające się sędziwym wiekiem, wielkością, niezwykłymi kształtami lub innymi cechami, a także zabytkowe aleje drzew, zaś do pomników przyrody nieożywionej - największe głazy narzutowe oraz inne interesujące formy powierzchni ziemi np. źródła, wodospady, jary, skałki, wywierzyska, przełomy rzeczne, jaskinie, odkrywki itp. W Gminie Sadlinki odnotowywanych jest 13 pomników przyrody, głównie ożywionej, drzewa i ich grupy, oraz głaz leżący na terenie Leśnictwa Otłów w nadleśnictwie Kwidzyn.

Lp.	Nazwa pomnika przyrody	Podstawa prawna	obwód	Wys.	Lokalizacja
1	Dąb szypułkowy	Rozporządzenie nr 7/94 Woj. Elbląskiego z 26.06.1994r.	5,50	21	Koniczki, pos. pryw. Dz. nr 38
2	Buk pospolity	Rozporządzenie nr 6/96 Woj. Elbląskiego z 25.06.1996r.	4,40	23	Nadl. Kwidzyn Leśnictwo Otłów Oddz. 122 a
3	Dąb szypułkowy	Rozporządzenie nr 6/96 Woj. Elbląskiego z 25.06.1996r.	3,30	22	Nadl. Kwidzyn Leśnictwo Otłów Oddz. 138 d
4	Dąb szypułkowy	Rozporządzenie nr 6/96 Woj. Elbląskiego z 25.06.1996r.	3,20	21	Nadl. Kwidzyn Leśnictwo Otłów Oddz. 138 d
5	Głaz	Rozporządzenie nr 6/96 Woj. Elbląskiego z 25.06.1996r.	5,40	1	Nadl. Kwidzyn Leśnictwo Otłów Oddz. 97 i
6	Sosna pospolita	Rozporządzenie nr 6/96 Woj. Elbląskiego z 25.06.1996r.	3,00	22	Nadl. Kwidzyn Leśnictwo Otłów Oddz. 98 h
7	Buk pospolity	Rozporządzenie nr 6/96 Woj. Elbląskiego z 25.06.1996r.	3,43	30	Nadl. Kwidzyn Leśn. Sadlinki Oddz. 82
8	Dąb szypułkowy	Rozporządzenie nr 13/98 Woj. Elbląskiego z 28.12.1998r.	4,20	20	Nadl. Kwidzyn Leśn. Sadlinki Oddz. 93
9	Grupa drzew	Rozporządzenie Nr 7/96 Wojewody Toruńskiego z dnia 6 lutego 1996 r.	25 szt.		Nadl. Jamy, Leśn. Zarośle, oddz. 61
10	drzewo	Zarządzenie nr 195/2000 Wojewody Gdańskiego z dnia 11 grudnia 2000 r.			Nebrowo Wlk. między kościołem wałem wiślanym
11	drzewo	Zarządzenie nr 195/2000 Wojewody Gdańskiego z dnia 11 grudnia 2000 r.			Nebrowo Wlk. na brzegu jeziora
12	drzewo	Zarządzenie nr 195/2000 Wojewody Gdańskiego z dnia 11 grudnia 2000 r.			Bronisławowi, na gruncie właściciela
13	grupa drzew	Zarządzenie nr 195/2000 Wojewody Gdańskiego z dnia 11 grudnia 2000 r.	4 szt.		Rusinowo, przy przystanku PKS

Tab. 4 Pomniki przyrody objęta ochroną w Gminie Sadlinki



#### 2.2.4.6 Użytki ekologiczne

Zasadniczym powodem tworzenia użytków ekologicznych jest potrzeba objęcia ochroną niewielkich powierzchniowo obiektów cennych pod względem przyrodniczym, które nie mogły zostać objęte ochroną rezerwatową ze względu na niewielką powierzchnię i zazwyczaj mniejszą rangę ich walorów przyrodniczych.

- Rada Gminy Sadlinki Uchwałą nr V/27/2003 z 18 marca 2003 roku ustanowiła jako użytek ekologiczny obszar Lasu Nebrowskiego o powierzchni 4,1777 ha w miejscowości Glina, którego celem było zachowanie pomnikowych topól i fragmentu starorzecza i lasu łęgowego.
- Przy południowej granicy Gminy na terenie Gminy Rogoźno rozporządzeniem nr 10/98 Wojewody Toruńskiego z 15 maja 1998 roku za użytek ekologiczny uznany został obszar bagna o powierzchni 0,83 ha.

#### 2.2.4.7 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.

##### 2.2.4.7.1 Zanieczyszczenie powietrza

Do podstawowych źródeł zanieczyszczeń powietrza w gminie Sadlinki należą:

- emisja zanieczyszczeń z palenisk domowych (znaczna uciążliwość w sezonie grzewczym);
- emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych;
- emisja pyłów i gazów ze źródeł punktowych (zakłady produkcyjne, kotłownie osiedlowe).

Zanieczyszczenie powietrza w Gminie jest raczej niewielkie. Wraz z gwałtownym rozwojem motoryzacji narasta problem zanieczyszczenia powietrza przez gazy emitowane z pojazdów mechanicznych. Największe zanieczyszczenie powietrza substancjami pochodzącymi ze spalania paliw w silnikach pojazdów występuje na skrzyżowaniach głównych dróg, przy trasach komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu biegnących przez obszary o zwartej zabudowie. Przyczyną nadmiernej emisji zanieczyszczeń ze środków transportu jest przede wszystkim zły stan techniczny pojazdów, ich zła eksploatacja, przestoje w ruchu spowodowane złą organizacją ruchu lub zbyt małą przepustowością dróg.

Na terenie Gminy Sadlinki nie prowadzi się monitoringu powietrza. W wyniku przeprowadzonego podziału administracyjnego dla celów oceny jakości powietrza i realizacji programów jego ochrony na terenie kraju, w województwie Pomorskim wyznaczone zostały dwie strefy – aglomeracja trójmiejska i pozostała część województwa, określana jako strefa pomorska – PL2202. Najbliższy zautomatyzowany punkt pomiarowy prowadzony przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku to Stacja AM13 w Kwidzynie, ul. Sportowa 1, gdzie od 2011 roku, corocznie odnotowywane są przekroczenia

dopuszczalnego poziomu benzo(a)pirenu. Wyniki pomiarów dwutlenku siarki (SO<sub>2</sub>), azotu (NO<sub>2</sub>) i benzenu nie wykazywały przekroczeń, mieszcząc się w Klasie A [<sup>50</sup>]. Dla zagregowanego obszaru strefy pomorskiej wyniki badań dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, ołowiu, benzenu, tlenku węgla, arsenu, kadmu oraz niklu, pozwoliły zaliczyć ją do klasy A, natomiast dla benzo(a)pirenu i pyłu zawieszonego PM10 stwierdzono przekroczenie poziomu docelowego i wszystkie strefy zaliczono do klasy C. W związku z zanotowanymi przekroczeniami parametrów jakości powietrza dla strefy pomorskiej opracowany został program ochrony powietrza [<sup>51</sup>]. W programie, wśród przewidywanych do podjęcia działań, na drugim miejscu, zaraz po ograniczaniu niskiej emisji z systemów grzewczych, wymienione zostało ograniczenie emisji z transportu drogowego. Według dostępnych badań, uznaje się, że przeciętny pojazd zużywający w ciągu roku około 2 tys. kg paliwa, zużywa 27 tys. kg powietrza i emituje do atmosfery 770 kg tlenku węgla, 226 kg węglowodorów, 41 kg tlenków azotu i 2 do 4,5 kg pyłów [<sup>52</sup>]. 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 [<sup>53</sup>] – punkty 1-9 a w tym pkt 8. - podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego publicznego transportu zbiorowego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego, poprawa płynności ruchu i zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróży, podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i likwidacje punktów krytycznych.

#### 2.2.4.7.2 Hałas

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

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

---

<sup>50</sup> Roczna ocena Jakości powietrza za 2014 rok, WIOŚ, Gdańsk, kwiecień 2015

<sup>51</sup>, <sup>52</sup> Program ochrony powietrza (POP) dla strefy pomorskiej na lata 2013 - 2016 z perspektywą na lata następne, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM10 oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu, uchwała nr 753/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r., [www.wfosigw.gda.pl](http://www.wfosigw.gda.pl)

<sup>52</sup> Sozologia dla ekonomistów, red. L. Kuncewicz, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 1983, s. 51.

- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w tym także na terenach związanych z pobytem dzieci, szpitalami) dopuszczalny poziom dźwięku LDWN wynosi wzdłuż dróg 64 dB (LN 59 dB), a od pozostałych obiektów LDWN 50 dB, a LN 40 dB.

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

Średni poziom głośności różnych źródeł hałasu komunikacyjnego w dB wynosi:

- trolejbus – 40,
- samochód osobowy – 40-80,
- hałas ulicy – 60-105,
- autobus – 65-104,
- samochód ciężarowy – 64-92,
- tramwaj – 70-90 [<sup>54</sup>]

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.

Organem prowadzącym monitoring w celu identyfikacji i ewidencji źródeł ponadnormatywnych emisji hałasu w ramach Państwowego Programu Monitoringu Środowiska jest Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku. W ostatnich latach Gmina Sadlinki nie była objęta monitoringiem w zakresie pomiarów hałasu drogowego. Zgodnie z założeniami Wojewódzkiego Programu Monitoringu Środowiska na lata 2013-2015, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska Gdańsku w roku 2014 prowadził monitoring hałasu komunikacyjnego na terenach zabudowy jedno- i wielorodzinnej, w 3 miastach (Łeba, Malbork i Tczew) w 10 punktach pomiarowych.

Wskaźnik LN	Powiat kwidzyński				
	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	pow. 70 dB
Poziomy dźwięku w środowisku	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km <sup>2</sup> ]	0,089	0,037	0,039	0,0006	0
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,085	0,054	0,046	0,002	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,256	0,164	0,145	0,007	0
Liczba narażonych na hałas przekraczający dopuszczalną wartość LN=50dB w danym zakresie [tys.]	0,256	0,164	0,145	0,007	0

**Tab. 5** Poziomy dźwięku w środowisku na terenie powiatu kwidzyńskiego. Wskaźnik LDWN.

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

Wskaźnik LDWN	Powiat kwidzyński				
	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	70-75 dB	pow. 70 dB
Poziomy dźwięku w środowisku	Stan warunków akustycznych środowiska				
	nieдобry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km2]	0,125	0,056	0,034	0,028	0
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	0,127	0,060	0,063	0,022	0
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	0,385	0,182	0,194	0,074	0
Liczba narażonych na hałas przekraczający dopuszczalną wartość LDWN=55dB w danym zakresie [tys.]	0,042	0,021	0,042	0,052	0
Liczba narażonych na hałas przekraczający dopuszczalną wartość LDWN=60dB w danym zakresie [tys.]	0,344	0,161	0,153	0,022	0

**Tab. 6** Poziomy dźwięku w środowisku na terenie powiatu kwidzyńskiego. Wskaźnik LN.

### 2.3 Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej

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.

### **Infrastruktura transportu kolejowego.**

W ramach infrastruktury transportu kolejowego przez teren Gminy Sadlinki przebiega linia kolejowa nr 207. Jest to linia niezelektryfikowana, jednotorowa o parametrach technicznych UIC C3 (maksymalny nacisk na oś. 20,0 t/196 kN, maksymalny nacisk na mb toru 7,2 t/mb 70,6 kN/mb), o długości 133,465 km łącząca Toruń Wschodni z Malborkiem przez Chełmżę, Grudziądz i Kwidzyn.

Stacja kolejowa Sadlinki, z dwoma torami głównymi i jednokrawędziowymi peronami oraz trzecim torem towarowym bocznym, z rampą, położona jest na 87,387 km linii. Dodatkowo na obu granicach Gminy usytuowane są przystanki osobowe Dziwno (81,235km) na granicy z Gminą Gardeja i Białki (90,172 km) przy granicy z Gminą Kwidzyn. W latach 2013-2015 linia została zrewitalizowana na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża podnosząc maksymalną prędkość na tym odcinku do 90 km/h. Realizując zapisy Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, Samorząd Województwa we współpracy z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął działania w kierunku rewitalizacji kolejnego odcinka linii 207: granica województwa – Kwidzyn – Malbork.

### **Infrastruktura transportu drogowego.**

Podstawowy układ drogowy w Gminie tworzą następujące ciągi komunikacyjne:

#### **Drogi Krajowe:**

Przez teren Gminy Sadlinki nie przebiegają żadne drogi krajowe. Pomimo, że historycznie Sadlinki stanowiły najprawdopodobniej gródek chroniący szlak z Kwidzyna do Grudziądza, to obecnie trasa DK 55 omija Gminę po jej wschodniej stronie, opuszczając Kwidzyn (jego przemysłową część) w całości przebiega przez teren Gminy Gardeja, by w miejscowości Mokre, gdzie włączają się drogi powiatowe 1350C i 1351C, biegnące z Rusinowa przez Wełcz Mały i Wielki Wełcz, powrócić na dawny przebieg.

#### **Drogi Wojewódzkie:**

- nr 532 Kwidzyn – Sadlinki - Gardeja 12,807 km (4+804 - 17+611),
- nr 611 Sadlinki – Bronisławowo 6,323 km (0+000 - 6+323),
- nr 612 Bronisławowo – Okrągła Łąka 6,073 km (0+000 - 6+073 );

#### **Drogi Powiatowe:**

- 3209G Grabowo – Rusinowo 0+000 – 14+972,
- 3226G DP3240G – Olszanica 0+000 – 3+119,
- 3227 G Nebrowo Małe – Rusinowo 0+000 – 5+261,
- 3236 G Bronisławowo- Nebrowo 0+000 – 4+483,
- 3238G DW612 – Rusinowo 0+000 - 2+544,
- 3240G Grabówko – Białki 0+000 – 4+574,
- 3226G DP 3240G – Olszanica 2+632 – 4+026;

#### **Drogi Gminne:**

- 249001G Grabowo I
- 249002G Grabowo II
- 249003G Kaniczki I
- 249004G Kaniczki II
- 249005G Kaniczki - Olszanica
- 249006G Wiśliny
- 249007G Nebrowo Małe -Wiśliny
- 249008G Nebrowo Wielkie
- 249009G Glina
- 249010G Olszanica
- 249011G Olszanica - Białki
- 249015G Sadlinki - Szkolna I
- 249016G Sadlinki - Szkolna II
- 249017G Sadlinki - Tartaczna
- 249018G Sadlinki – Robotnicza
- 249019G Sadlinki - Brzozowa
- 249020G Karpiny
- 249021G Sadlinki - Karpiny – Okrągła Łąka
- 249022G Karpiny - Bronisławowo
- 249023G Okrągła Łąka I
- 249024G Okrągła Łąka II
- 249025G Okrągła Łąka III

- 249012G Sadlinki – Olszanica
- 249013G Sadlinki - Białki
- 249014G Białki
- 249026G Sadlinki ul. Lipowa
- 249027G Sadlinki ul. Piaski

Sieć dróg gminnych obejmuje 27 odcinków dróg o łącznej długości 50,06 km. Na terenie Gminy występują ponadto drogi o statusie dróg wewnętrznych, zazwyczaj nieutwardzone, polne, nie podlegające zakresowi niniejszego Planu.

### **Infrastruktura dróg wodnych**

Zachodnią granicę Gminy Sadlinki stanowi rzeka Wisła, która do ujścia do Zatoki Gdańskiej jest elementem dwóch śródlądowych dróg wodnych:

- E-40 prowadzącej z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Bugiem do Brześcia , gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru;
- E-70 prowadzącej od śluzy Hohensaaten w górę Odry, a dalej Wartą i Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą do Wisły, następnie 114 km Wisłą w dół – Nogatem, Zalewem Wiślanym do Kaliningradu.

Drogi wodne nie spełniają aktualnie wymogów międzynarodowych. Podstawowym ograniczeniem w rozwoju transportu na wodach śródlądowych jest aktualny stan i możliwości infrastruktury, szczególnie parametry dróg wodnych, poziom wód w powiązaniu z warunkami klimatycznymi (opadami) oraz stan i parametry urządzeń żeglugowych, głównie śluz. W kierunkach zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego służących poprawie dostępności do województwa drogi wodne E-40 i E-70 zakwalifikowano do priorytetowych połączeń sieci transportowej Województwa Pomorskiego, wskazanych do przebudowy. W Nebrowie Wielkim, gdzie istniał dawny port rzeczny i przeprawa promowa łącząca położone po drugiej stronie Wisły miasto Nowe, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Sadlinki przewiduje potencjalne miejsce dla budowy przystani turystycznej.



**Rys. 28** Podstawowy układ drogowy w otoczeniu Gminy Sadlinki  
 /Źródło: Na podstawie mapy drogowej [www.powiatkwidzynski.pl](http://www.powiatkwidzynski.pl)

### 3 Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.

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

#### 3.1 Charakterystyka istniejącej sieci

W oparciu o dostępną infrastrukturę transportową, na terenie analizowanego obszaru funkcjonują dwa podstawowe systemy publicznego transportu zbiorowego, kolejowe i autobusowe przewozy pasażerskie.

##### 3.1.1 Transport kolejowy

Połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich, realizowane są przez operatora kolejowego: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Oddział Pomorski w Gdyni. Odjazdy i przyjazdy pociągów z Sadlinek w relacjach do Kwidzyna i Malborka oraz Grudziądza odbywają się w ciągu całego dnia – od godzin porannych (6:32) do wieczornych (20:50).

Stacja kolejowa	Nr linii	Kierunek	Liczba odjazdów	
			pn-pt	so/nd
Sadlinki Dziwno	207	Kwidzyn / Malbork	4	4/5
		Grudziądz	4	4/5
		Gdynia Główna	1	1/1
		Tczew	1	1/1

**Tab. 7** Liczba pociągów pasażerskich w układzie kierunków docelowych dla stacji Sadlinki (stan wg. rozkładu z 13.XII.2015 r.)

*/Źródło: PKP PLK S.A.*

Docelowo linia 207 obsługiwana ma być czterema nowoczesnymi spalinowymi zespołami trakcyjnymi SA133, z których pierwszy został już zakupiony przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w ramach Szwajcarskiego Programu Współpracy z nowymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej.

### 3.1.2 Transport drogowy

Dominującym przewoźnikiem realizującymi drogowe przewozy pasażerskie, którego linie obsługują teren Gminy Sadlinki zarówno w relacjach ponadgminnych (powiatowych) jak i wewnątrz Gminy jest firma : **Transport Osobowy Autobusowy i Ciężarowy Sławomir Kłos, Sadlinki ul. Lipowa 2**

Przewozy realizowane są na czterech liniach komunikacyjnych, dla których zezwolenia zostały wydane przez Starostę powiatu Kwidzyńskiego:

- Linia nr 15: Sadlinki - Rozpędziny - Bronisławowo - Sadlinki, zezwolenie nr 0000075 z dnia 26.08.2015
- Linia nr 16: Bronisławowo - Nebrowo Wielkie - Grabowo, zezwolenie nr 0000074 z dnia 26.08.2015
- Linia nr 101: Kwidzyn - Sadlinki - Bronisławowo, zezwolenie nr 0000027/3 z dnia 23.08.2011
- Linia nr 102: Sadlinki - Kwidzyn - Sadlinki, zezwolenie nr 0000028/3 z dnia 23.08.2011

Poziom dostępności komunikacji zbiorowej dla Gminy Sadlinki, wyrażany syntetycznie dobową liczbą kursów na 1000 mieszkańców, można uznać za wysoki.

Miejscowość – siedziba gminy	Liczba mieszkańców w wieku pow. 14 lat [tys.]	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia			Liczba kursów na 1 000 mieszkańców w wieku powyżej 14 lat		
		pn-pt	sob	ndz	pn-pt	sob	ndz
Sadlinki	4,8	34	20	11	7,08	4,17	2,29
Okrągła Łąka*	b.d.	12	4	2	-	-	-

**Tab. 8** Wskaźnik dostępności komunikacyjnej wybranych miejscowości na terenie Gminy Sadlinki.

/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego

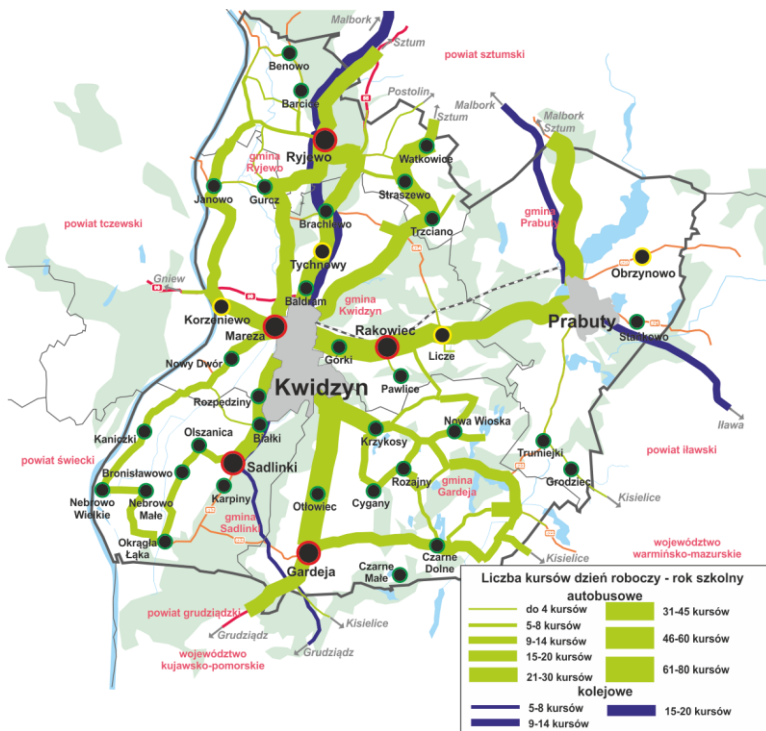
Nr zezwolenia	Relacja trasy	Przewoźnik	Liczba kursów		
			pn-pt	sob	ndz
27/3 i 28/3	Kwidzyn – Okrągła Łąka	Transport Osobowy A i C Sławomir Kłos	26	10	3
74	Sadlinki – Olszanica	Transport Osobowy A i C Sławomir Kłos	14	-	-
75	Bronisławowo – Kaniczki	Transport Osobowy A i C Sławomir Kłos	8	-	-

**Tab. 9** Połączenia ponadgminne wykonywane na terenie Gminy Sadlinki – stan na VI 2015 r.

/Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego i publikacji przewoźników.



Intensywność funkcjonowania linii transportu publicznego na obszarze Gminy Sadlinki i Powiatu Kwidzińskiego w dniu powszednim w roku szkolnym przedstawia infografika zaczerpnięta z Planu Transportowego Powiatu.

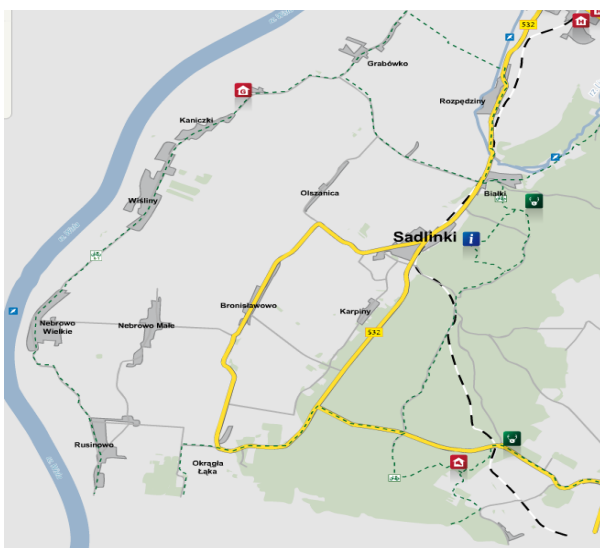


**Rys. 29** Mapa intensywności połączeń liniami komunikacji Publicznej w Gminie Sadlinki

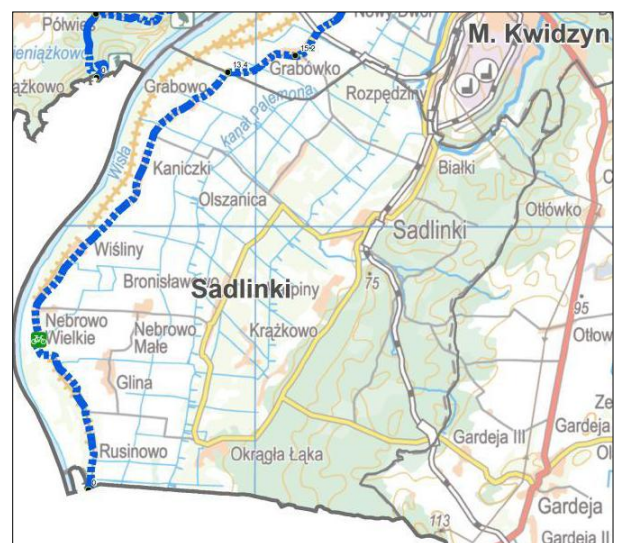
/Źródło: Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kwidzińskiego str. 101

### 3.1.3 Inne formy komunikacji

Dla pełnego obrazu sieci komunikacyjnej w analizowanym obszarze, odnotować należy trasy rowerowe przebiegające przez teren Gminy Sadlinki.



**Rys. 30** Sieć tras rowerowych na terenie Gminy Sadlinki  
/Źródło : [www.lasyowisla.pl](http://www.lasyowisla.pl)



**Rys. 31** Planowany przebieg Wiślanej trasy Rowerowej R9  
/Źródło: Analiza Wykonalności dla Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe str. 187

Wiślana Trasa Rowerowa R9 w Województwie Pomorskim przebiega w korytarzu trasy EuroVelo 9 (Bałtyk – Adriatyk). Na terenie Gminy Sadlinki zespół projektowy odpowiedzialny za analizę wykonalności dla przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe, rekomendował, zgodnie z wcześniejszą propozycją władz Gminy, poprowadzenie trasy R9 na odcinku Granica Gminy - Rusinowo - Glina – Nebrowo Wielkie - Wiśliny - Kaniczki - Grabowo, w pasie drogi powiatowej 3209G.

### 3.2 Charakterystyka planowanej sieci

W wyniku analizy uchwalonych dotąd planów Organizatorów Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego oraz Powiatu Kwidzyńskiego prognozować można, że przewidywany system komunikacji zbiorowej funkcjonującej na terenie Gminy Sadlinki obejmował będzie:

**Komunikację kolejową** organizowaną przez Marszałka Województwa Pomorskiego w ramach wojewódzkiej sieci zbiorowej komunikacji użyteczności publicznej. Linia kolejowa nr 207 na odcinku Grudziądz – Gardeja – Kwidzyn – Malbork/Gdynia Główna w planowanej sieci linii kolejowych użyteczności publicznej oznaczona jako RPK-13 zakwalifikowana została w klasie B, z poziomem akceptacji „akceptowana, ale wymagająca monitorowania”, występując w obu wariantach Planu (zarówno bazowym obejmującym 14 relacji w skali województwa jak i docelowym obejmującym linii 25). Linii nadana została kategoria linii dowozowej, łączącej ośrodek regionalny i obszary sąsiednich województw z kolejowymi liniami szkieletowymi. Przypisana III klasa częstotliwości obsługi definiuje graniczne parametry dla linii:

- czas wykonywanych usług w ciągu doby
  - w dni powszednie i soboty 5:00-23:00, minimalnie 6:00-22:00
  - niedziele i święta 5:00 – 22:00, minimalnie 6:00 – 21:00
- rytmiczność funkcjonowania
  - w dni robocze godz. szczytu co 30 min a minimalnie 60 min
  - dni robocze poza szczytem co 60 min
  - soboty, niedziele i święta co 60 min
- liczba par połączeń w dobie - 4-10 par.

#### **Komunikację autobusową:**

- wykonywaną jako linie komercyjne, organizowane i zarządzane przez niezależnych przewoźników, głównie jako połączenia ponadgminne, na podstawowych szlakach komunikacyjnych, gdzie oczekiwane będą duże potoki podróżnych uzasadniające ekonomiczne podstawy funkcjonowania;

- sieć linii autobusowych zaplanowanych do uruchomienia w ramach Powiatowych Przewozów Użyteczności Publicznej, omawianą we wcześniejszych rozdziałach opracowania. Uchwalony przez Samorząd Powiatu Kwidzyńskiego zakres połączeń obsługiwać będzie w pierwszej kolejności linie komunikacyjne pomiędzy głównymi ośrodkami osadniczymi i siedzibą powiatu. Zakładana częstotliwość połączeń, przeciętnie 6 par połączeń w ciągu doby w tygodniu roboczym, stanowi kompromis pomiędzy teoretyczną, pożądaną liczbą około 10 par dla połączeń tego typu, a oceną potrzeb i możliwości ich zaspokojenia przez Organizatora. Na załączonej poniżej mapie zaznaczone zostały trasy przewidzianych do uruchomienia przez Powiat Kwidzyński linii:

- nr 4 Kwidzyn – Rozpędziny – Sadlinki – Olszanica – Bronisławowo – Okrągła Łąka – Glina – Rusinowo
- nr 5 Kwidzyn – Białki – Olszanica – Bronisławowo – Nebrowo Wielkie
- nr 6 Kwidzyn – Marezka – Grabowo – Nebrowo Wielkie – Nebrowo Małe – Rusinowo



**Rys. 32** Przebieg linii użyteczności publicznej planowanych do uruchomienia przez Powiat Kwidzyński  
/Źródło: opracowanie własne, Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Powiatu Kwidzyńskiego na podkładzie map openstreetMap.org

Mapa obejmuje także linie:

- nr 21 Kwidzyn – Rozpędziny – Białki – Grabówko – Obory – Mareza – Korzeniewo – Kwidzyn
- nr 35 Rusinowo – Głina – Nebrowo Małe – Nebrowo Wielkie – Wiśliny – Kaniczki – Grabowo – Grabówko – Nowy Dwór Kwidzyński – Obory – Mareza – Kwidzyn
- nr 36 Rozpędziny – Białki – Sadlinki – Bronisławowo – Okrągła Łąka – Karpiny – Sadlinki

traktowane jako dowozowe do szkół, ograniczone do 1-2 kursów dziennie i tylko warunkowo możliwe do uruchomienia. Skala, częstotliwość oraz zasięg penetracji obszaru Gminy Sadlinki liniami zbiorowej komunikacji publicznej zaplanowanymi do zorganizowania przez Powiat Kwidzyński może ulegać modyfikacjom w konsekwencji prowadzonych badań i analiz lokalnego rynku oraz w wyniku prowadzonych negocjacji dotyczących ich współfinansowania pomiędzy zainteresowanymi samorządami.

Plan Transportowy Powiatu określa kryteria dostępności minimalnej i optymalnej, których spełnienie będzie warunkowało zakres interwencji powiatu na rynku przewozów. Prezentowany w tabeli jako wariant minimalny intensywności obsługi linii przez przewozy pasażerskie organizowane przez Starostę Powiatu Kwidzyńskiego, w założeniu obejmuje zakres, zapewniający podstawowe, niezbędne minimum dostępności transportowej mieszkańcom powiatu do centrów usług ponadgminnych. Obecnej

skali zapotrzebowania na przewozy autobusowym transportem publicznym na obszarze powiatu odpowiada intensywność określona jako optymalna. W zależności od warunków lokalnych, potrzeb mieszkańców i współuczestnictwa zainteresowanych gmin, intensywność obsługi może być zmniejszana lub zwiększana.

Kryterium dostępności – minimalne/optymalne					
1. Liczba kursów na tysiąc mieszkańców w wieku produkcyjnym (pow. 14 lat)					
Rodzaj dnia tygodnia	Poniedziałek – piątek		Sobota	Niedziela i święto	
Minimalna liczba kursów na tysiąc mieszkańców	3/5		2,5 /1	1,5/1	
2. Liczba kursów według przedziałów czasowych – kryterium minimalne/optymalne					
dni tygodnia	5:30-7:00	7:01-10:00	10:01-15:00	15:01-22:30	Cała doba
Poniedziałek – piątek	4/4	2/3	2/3	4/4	12/14
Sobota	1/2	2/2	2/2	1/2	6/8
Niedziela	2/2	-/1	-/1	2/2	4/6

**Tab. 10.** Minimalne i optymalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej

*/Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego*

Istotnym, w dużo mniejszym stopniu podatnym na uzależnienie od popytu wahania, elementem Planu Transportowego Powiatu Kwidzyńskiego jest uznanie przystanku kolejowego w Sadlinkach za lokalny węzeł integracyjny, przystanek zintegrowany Sadlinki, autobusowy i kolejowy, w którym zaplanowane zostało połączenie wielu form transportu - wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: powiatowym i gminnym, komercyjnym regionalnym oraz z transportem indywidualnym (w tym rowerowym). Ulokowany na granicy gmin Sadlinki i Gardeja przystanek kolejowy Dziwno, z racji położenia w odległości ok. 3 km od najbliższych przystanków autobusowych nie uzyskał akceptacji powiatu dla roli węzła integrującego różne formy transportu.

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie minimalne			
			Zadaszone miejsca siedzące	Informacja	P&R/ B&R/ K&R	Zakup biletu
Sadlinki	Przystanek integracyjny zintegrowany	kolejowy – wojewódzki, autobusowy – krajowy i regionalny komercyjny, wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny, rowerowy	10 miejsc	schematy rozkłady	3 poj. 10 stan. 1 poj.	nie

**Tab. 11.** Planowany standard wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych na obszarze powiatu

*/Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kwidzyńskiego*

### 3.2.1 Cele i środki polityki transportowej Gminy

W oparciu o prognozy wynikające z Planów Zagospodarowania Przestrzennego oraz Strategii Rozwoju Gminy nie stwierdzono planowanych w najbliższej przyszłości zmian w rozkładzie głównych celów podróży opracowywanej sieci komunikacji pasażerskiej. Rozkład przestrzenny potrzeb przewozowych pozostanie na niezmiennym poziomie. Przy niezmienny układzie powiązań komunikacyjnych opartym na dotychczasowym modelu, dla realizacji polityki transportowej Gminy, modyfikacjom podlegać będą pozostałe elementy oferty – dobowy, tygodniowy i sezonowy czas świadczenia usług, częstotliwość i rytmiczność połączeń, w tym synchronizacja z połączeniami kolejowymi, parametry jakościowe oraz system taryfowy. W wyniku planowanej poprawy jakości świadczenia usług przewiduje się nieznaczne zwiększenie potoków pasażerskich spowodowane zwiększeniem atrakcyjności oferty przewozowej. Drugim z przewidywanych czynników wzrostu będzie głównie powiększająca się liczba mieszkańców Gminy i wzrost ich mobilności.

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

Wizja transportu publicznego na obszarze Gminy Sadlinki 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 Planu przyjęto utrzymanie obecnego poziomu usług i kompensowanie niekorzystnych trendów związanych z transportem indywidualnym i ewentualnym spadkiem jakości usług operatorów zewnętrznych. W zakresie celi cząstkowych wskazać można następujące działania:

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

Uzupełniające cele szczegółowe, to między innymi:

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

### 3.2.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej

W konkluzji do poprzedniego rozdziału, przewozy gminne o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie minimalnej dostępności komunikacyjnej. Ujęcie w Planie Powiatu Kwidzińskiego dworca kolejowego w Sadlinkach jako przewidywanego węzła intermodalnego dla różnych form komunikacji na poziomie wojewódzkim, powiatowym i gminnym implikuje potrzebę dostosowania organizowanej sieci komunikacji Gminnej.

Gminne przewozy pasażerskie organizowane przez Wójta, jako zadanie własne Gminy, powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić minimalną dostępność transportową mieszkańcom do centrów usług gminnych, przy uwzględnieniu przedstawionych wcześniej determinant oraz powiązań z węzłami integracyjnymi drogowymi komunikacji autobusowej i kolejowymi. Ważkim zagadnieniem będzie odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami.

Analiza dotychczasowego systemu obsługi terenu Gminy Sadlinki w zakresie publicznego transportu zbiorowego wskazuje na jej dużą samowystarczalność. Operujący w Gminie przewoźnik komercyjny zabezpieczający przewozy wewnątrz jej obszaru, na podstawie zezwoleń udzielanych przez Starostę Powiatu Kwidzińskiego obsługuje także jako jedyny, z 100% udziałem, połączenia Gminy z siedzibą powiatu. Liczba kursów o charakterze ponadgminnym (powiatowym) przekracza część zamykającą się w jej granicach w proporcjach 65% do 35%. Bardziej miarodajne wskaźniki dla oceny udziału przewozów Gminnych w skali całej sieci daje porównanie wykonywanej pracy przewozowej i liczbie przewożonych pasażerów, gdzie następuje odwrócenie proporcji osiągając 75% wykonywanych przewozów (168,56 tys. wozokilometrów) w granicach Gminy wobec 53,99 tys. poza jej obszarem.

Wprowadzana Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym, nowa hierarchizacja organizacji systemu transportu, wskazuje w pierwszej kolejności na Starostę Kwidzińskiego, jako właściwego dla ujęcia w swoim Planie Transportowym połączeń o charakterze powiatowym, łączących Gminę Sadlinki, poprzez obszar Gminy Wiejskiej Kwidzyn z Miastem Kwidzyn. Połączenia powyższe zostały przewidziane, zgodnie z ustaleniami z poprzednich rozdziałów jako linie powiatowe 4, 5 i 6, jednak ich skala dopuszczająca redukcję nawet do 6 par w ciągu doby może znacząco odbiegać od stanu obecnego, prowadząc do regresji komunikacji publicznej w miejsce jej zrównoważonego rozwoju.

Aktywne przeciwdziałanie pogorszeniu jakości systemu publicznego transportu zbiorowego wykraczającego poza granice Gminy Sadlinki odbywać może się poprzez jej współuczestnictwo w porozumieniach z sąsiadującymi samorządami. **Szczególnie korzystnym rozwiązaniem w analizowanej sytuacji byłoby tzw. porozumienie „pionowe” pomiędzy Gminą Sadlinki a Powiatem Kwidzińskim:**

**Gmina** może wykonywać zadania z zakresu właściwości **powiatu** na podstawie porozumień z tymi jednostkami samorządu terytorialnego - art. 8 ust. 2a ustawy o samorządzie gminnym;

**Powiat** na uzasadniony wniosek zainteresowanej **gminy** przekazuje jej zadania z zakresu swojej właściwości na warunkach ustalonych w porozumieniu - art. 4 ust. 5 ustawy o samorządzie powiatowym;

**Powiat** może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego - art. 5 ust. 2 ustawy o samorządzie powiatowym;

W ramach porozumienia przez Gminę realizowane byłyby kompetencje Powiatu w zarządzaniu ww liniami. Pozytywnym efektem dodatkowym byłaby możliwość naturalnej, wynikającej z realizacji przewozów przez tego samego operatora, integracji systemów taryfowych i biletowych w analizowanym obszarze.

Innymi możliwymi scenariuszami stać się mogą:

brak ingerencji samorządu lokalnego, pozwolenie na samoistne ukształtowanie się oferty przewozów powiatowych i uzupełniających je przewozów komercyjnych, co może spowodować utrudnienia w postaci braku honorowania na części z połączeń uprawnień pasażerów do ulg ustawowych;

akceptacja i rozwój sieci połączeń z przesiadką w lokalnym, gminnym węźle integracyjnym, reorientacja systemu komunikacyjnego na komunikację kolejową;

uruchomienie połączeń w ramach porozumienia sąsiadujących gmin, skutkujące niestety, zakwalifikowaniem tak utworzonych linii do komunikacji miejskiej, która w całości, także w zakresie refundacji biletów ulgowych, musiałaby być finansowana z budżetu organizatorów;

możliwa współpraca z Samorządem Powiatowym i uzyskanie tą drogą zwiększenia stopnia skomunikowania Gminy Sadlinki z Miastem Kwidzyn. Potencjalna dotacja Gminy do przewozów organizowanych przez Powiat, poza jej obszarem właściwości, stanowiłaby finansowanie przez Gminę zadań należących do zadań własnych innej jednostki samorządowej i z punktu widzenia dyscypliny finansowej wymagałaby właściwego wzajemnego uregulowania, np. utworzenia związku powiatowo-gminnego dla obsługi omawianych linii.

Zmianę w dostępnej palecie rozwiązań przynieść też może forma „porozumienia transportowego”, która dyskutowana była w projekcie nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druk sejmowy nr 2928 z 26.09.2014).

W ramach projektowania możliwych ścieżek rozwojowych uwzględnianych w analizach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sadlinki przewidywane są różne warianty rozwoju, uzależnione od uwarunkowań zewnętrznych, poziomu realizacji potrzeb przewozowych przez komunikację kolejową, której organizatorem będzie Marszałek Województwa Pomorskiego, ofert komunikacji Powiatowej, przewozów komercyjnych oraz dostępnych możliwości organizacji i finansowania przewozów przekraczających poza granice Gminy. Możliwe warianty dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, który obsługiwał będzie mieszkańców Gminy Sadlinki scharakteryzować można jako:

**Regresywny**, którego podstawowym wyróżnikiem będzie ograniczenie projektowanej sieci komunikacyjnej do ścisłego obszaru Gminy, nie przewidujący interwencji publicznej i ograniczający modyfikacje dotychczas funkcjonującego rozwiązania organizacji komunikacji w Gminie do skrócenia dotychczasowych linii do Kwidzyna, do zakresu kompetencji lokalnego Samorządu. Zinventaryzowany poziom skomunikowania Gminy zarówno w dni robocze jak i niedziele i święta nie wymaga istotnych modyfikacji w stosunku do pożądanego stanu docelowego. Także obsługa Węzła Intermodalnego w Sadlinkach, integrującego różne formy transportu nie będzie wymagała modyfikacji, poza dostosowaniem komunikacji gminnej do rozkładów jazdy kursów linii kolejowych (wojewódzkich) i oferty transportu powiatowego. Elementem podejmowanych przez Organizatora działań będą też zagadnienia wynikające z planowanego rozwoju systemu transportowego w obszarach standardów oferowanych usług, poziomu dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych i ograniczonej zdolności ruchowej, ochrony środowiska, wynikające z aksjomatów zrównoważonego rozwoju.

**Eksterytorialny** uwzględniający te same priorytety i stosujący zasadę zrównoważonego rozwoju, oraz zakładający osiągnięcie rozwiązania umożliwiającego Gminie Sadlinki i wybranemu przez nią Operatorowi realizację połączeń liniami użyteczności publicznej sięgającymi, tak jak dotychczas, do Regionalnego Węzła Komunikacyjnego w Kwidzynie i strefy przemysłowej miasta. Działania na rzecz promocji publicznego transportu zbiorowego, zwiększenie atrakcyjności oferty, częstości, dostępności i wzrost standardów jakościowych są w tym przypadku celem długookresowym, uwarunkowanym między innymi ramami wynikającymi z ustalonych zasad współpracy np. dla porozumienia czy związku.

Wariant Eksterytorialny może wymagać udziału Organizatora we współfinansowaniu organizowanego transportu zarówno na etapie przygotowawczym jak i jego dalszym funkcjonowaniu.

W związku z realizacją w omawianym wariantcie komunikacji o charakterze powiatowym, bez formalnych podstaw prawnych i administracyjnych nie może on stanowić przedmiotu analiz i planowania w ramach niniejszego dokumentu, który jest Planem Transportowym Gminy.

Oba planowane warianty – Regresywny i Eksterytorialny, nie są wzajemnie sprzeczne, i dopuszczalna będzie realizacja stadiów pośrednich zgodnie z kreującymi się uwarunkowaniami zewnętrznymi.

Ostateczny układ sieci linii komunikacyjnych użyteczności publicznej przedstawiony został w załączniku na końcu niniejszego Planu. Na planowaną sieć komunikacyjną składają się obecnie wykonywane przewozy na liniach, których nazewnictwo zaczerpnięto z dotychczas stosowanego, uzupełnionego symbolem terytorialnym (GUS) Gminy Sadlinki .

- Linia nr 220706 **15**;
- Linia nr 220706 **16**;
- Linia nr 220706 **101 i 102**.

Zgodnie z przyjętym założeniem wariantowości, zaplanowana została minimalna i optymalna liczba połączeń na planowanych liniach, zgodnie z przedstawioną poniżej tabelą. Ponieważ obecny stan poziomu komunikacji oceniony został jako zadowalający, różnice w obu wariantach nie są zbyt znaczące dla linii 101 i 102 które funkcjonowały w harmonogramie całotygodniowym i całorocznym. Wzrost wykonywanych przewozów dla linii 15 i 16 sięga ok. 15% wynikając z planu uruchomienia kursów także w dni wolne od nauki szkolnej oraz soboty, niedziele i święta. Dla linii 101 i 102 uwzględniony został jedynie ich przebieg dotyczący terytorium Gminy, który możliwy jest do organizacji w ramach kompetencji Samorządu.

Linia	Liczba par kursów				Trasa linii
	wariant minimalny		wariant optymalny		
	łącznie	w soboty i niedziele	łącznie	w soboty i niedziele	
15	8	0	8	2	Sadlinki, Białki, Rozpędziny, Olszanica, Bronisławowo, Okrągła Łąka, Karpiny, Sadlinki (26 km)
	<b>Liczba i przebieg kursów w roku [tys.] / [tys. km]</b>				
	1,50 / 39,29		1,69 / 44,35		
Linia	Liczba par kursów				Trasa linii
	wariant minimalny		wariant optymalny		
	łącznie	w soboty i niedziele	łącznie	w soboty i niedziele	
16	14	0	14	4	Olszanica, Bronisławowo, Okrągła Łąka Glina, Rusinowo, Nebrowo Małe, Nebrowo Wielkie, Wiśliny, Kaniczki, Grabowo (11 km)
	<b>Liczba i przebieg kursów w roku [tys.] / [tys. km]</b>				
	2,63 / 29,01		3,01/33,28		
Linia	Liczba par kursów				Trasa linii
	wariant minimalny		wariant optymalny		
	łącznie	w soboty i niedziele	łącznie	w soboty i niedziele	
101 i 102	26	10/3	26	10/6	<i>(Kwidzyn PKP, Kwidzyn Szpital / Kwidzyn Miłosna, Kwidzyn Lotnicza)</i> Rozpędziny, Białki, Sadlinki, Olszanica, Bronisławowo, Okrągła Łąka, Glina, Nebrowo Małe, Nebrowo Wlk., Wiśliny, Kaniczki, Grabowo ( 32 km) <i>(Grabówko, Nowy Dwór, Obory, Mareza, Kwidzyn PKP / Kwidzyn Lotnicza, Kwidzyn Miłosna)</i>
	<b>Liczba i przebieg kursów w roku [tys.] / [tys. km]</b>				
	7,49 / 100,26		7,64 / 102,35		

**Tab. 12** Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Sadlinki



## 4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

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

### 4.1.1 Struktura podróży

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

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

Do budowy modelu transportowego, a także wykonywanych prognoz przyjęto:

- trzy scenariusze rozwoju społeczno-ekonomicznego: pesymistyczny, umiarkowany i optymistyczny, uwzględniające zmiany demograficzne (liczby mieszkańców), ekonomiczne (PKB), poziom bezrobocia, motoryzacyjne (wskaźnik motoryzacji), napełnienia pojazdów itp.;
- trzy warianty rozwoju sieci transportu zbiorowego użyteczności publicznej I II i wariant stagnacji, braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej, który posłużył jako bazy do porównań;
- cztery okresy obliczeniowe (stany ruchu): dla lat 2015, 2020, 2025 i 2030. [ <sup>55</sup>]

Udział podróży transportem zbiorowym, które jako dane wyjściowe określono na 27,1% w horyzoncie roku 2025 przy założeniu scenariusza umiarkowanego może wzrosnąć do 28,4% ,wariant 1 lub 27,7% ,wariant 2. W przypadku braku działań, wariant stagnacji, wskaźnik spadnie do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym odpowiednio udział może wynieść 29,9%, w wariantcie 1 lub 28,5% , w

<sup>55</sup> Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2014 str 63

wariancie 2 a w pesymistycznym, 25,8% (wariant 1) lub 24,2% (wariant 2). Przewiduje się w związku z tym, że nastąpi wzrost pracy przewozowej (drogi przebytej transportem zbiorowym przez podróżnych).

W badaniach GOM agregując wyniki wykresu - Środki transportu w podróżach [<sup>56</sup>] dla mieszkańców poza Trójmiastem statystyki preferencji wyboru środka transportu kształtowały się zgodnie z załączoną tabelą.

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

**Tab. 13** Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego

#### 4.1.2 Motywacje podróży

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

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

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

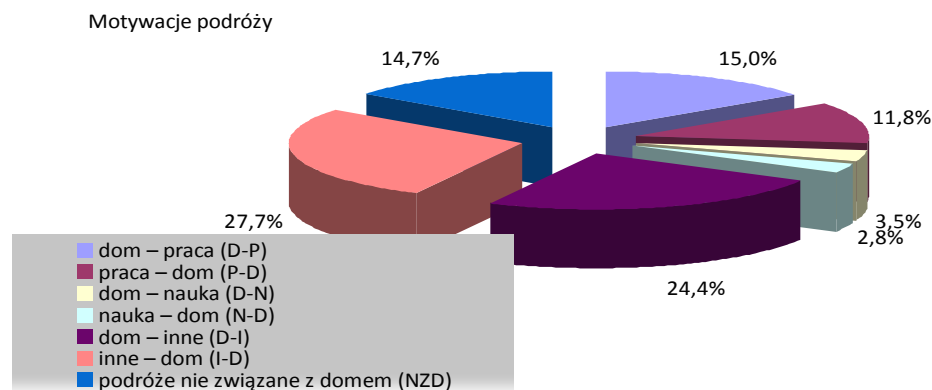
<sup>56</sup> Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str 35

	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. 14** procentowy udział motywacji i celi odbywania podróży

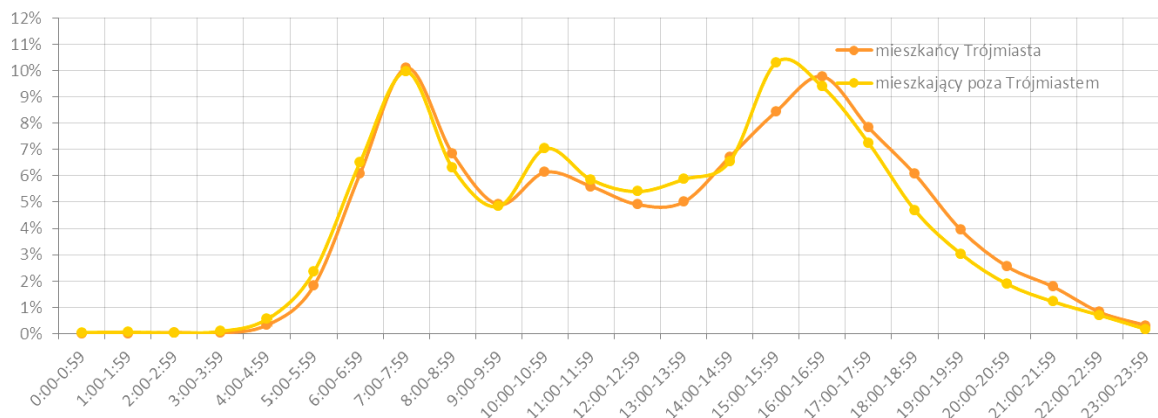
*Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napelnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str 31*

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



**Rys. 33** Rozkład udziału motywacji odbywania podróży

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

/Źródło: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia 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 minuty<sup>57</sup>].

## 4.2 Prognoza popytu

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

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

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

<sup>57</sup> Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 40

Rok prognozy	2015	2020	2030	2040
Wskaźnik ruchliwości	2,33	2,45	2,62	2,8

**Tab. 15** Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach niepieszych  
/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r. Model str. 28

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

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

Korektę prognozy uwzględniając dodatkowe czynniki wpływające na popyt :

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

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

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

Zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich oraz gminach powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę Gminy, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów. Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w Gminie Sadlinki, wzajemnie znoszące oddziaływanie głównych czynników – wzrostowego - mobilności oraz regresywnego związanego z dalszym rozwojem komunikacji indywidualnej, o ostatecznych rezultatach popytowych zdecydować mogą podejmowane przez Organizatora działania w zakresie promocji transportu publicznego i kreowania oferty transportowej wypełniającej stawiane przez pasażerów postulaty przewozowe.

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

### 4.3 Prognoza podaży

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

Komunikacja realizowana jest obecnie na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwych gestorów – Wydziały Komunikacji urzędów poszczególnych szczebli, i wykonywana przez komercyjnych przedsiębiorców. W wyniku podpisanych umów o refundację utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych, otrzymują oni dopłaty z budżetu państwa, stanowiące istotną, 30-50 procentową część dochodów. 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.

Utrzymania stanu obecnego lub stopniowej poprawy jakości, zarówno w oferowanym standardzie jak i dostępności usług można oczekiwać w zakresie komunikacji kolejowej, której organizatorem będzie województwo Pomorskie. Niewiadomym pozostaje zagadnienie połączeń ponadgminnych, dla których Organizatorem będzie Starosta Powiatu Kwidzińskiego. Skala możliwych do przyjęcia rozwiązań jest tu bardzo zróżnicowana i zależna od splotu wielu czynników, w tym możliwych form organizacyjnych w ramach których przewozy te zostaną zorganizowane. Pożądanym stanem byłoby zachowanie obecnej intensywności połączeń i uniknięcie znaczących redukcji, nieodzowne dla zapewnienia możliwości dojazdu młodzieży do szkół ponadpodstawowych a pozostałym pasażerom do miejsc pracy. Ich redukcja byłaby sprzeczna z pryncypiami planowania zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i promowania rozwiązań ekonomicznie i środowiskowo oszczędnych.

## 5 Finansowanie usług przewozowych

### 5.1 Źródła i formy finansowania usług

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

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

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

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

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, wśród których znaleźć mogą się nakłady na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej. W Gminie Sadlinki, podstawowym elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego były dotąd nakłady inwestycyjne związane z budową, remontami oraz przebudową dróg i urządzaniem ścieżek rowerowych.

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Sadlinki przewiduje utrzymanie zasad pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych na co najmniej takim poziomie i takich zasadach jak obecnie. W wariantcie zachowawczym, ujęcie dotychczasowej sieci komunikacyjnej, w ramach planowanych do realizacji połączeń użyteczności publicznej, pozwoli Operatorowi, z którym zostanie zawarta umowa o świadczenie usług, na otrzymywanie dopłat, refundację strat wynikających z stosowania ulg ustawowych.

Aktywnie przeciwdziałając procesom wykluczenia społecznego grup mieszkańców nie posiadających 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 Sadlinki będzie mógł podjąć decyzję dofinansowaniu nierentownych połączeń. Działanie takie przewidziane zostało w scenariuszu optymalnym niniejszego Planu Transportu.

Finansowanie zmiany poziomu odpłatności usług stanowi element polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanej na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

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

wyszczególnienie	jednostka	wariant	
		minimalny	optymalny
roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	168,560	179,98
liczba kursów rocznie	[tys.]	11,62	12,34
koszt	[tys. zł]	758,52	809,91
wpływ ze sprzedaży biletów	[tys. zł]	537,75	556,71
refundacja ulg ustawowych	[tys. zł]	220,77	220,77
współczynnik odpłatności	[%]	70,9%	68,7%
dopłata organizatora	[tys. zł]	0	40,50
wzgl. poziom dofinansowania	[%]	0%	5%

**Tab. 16** Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Gminie Sadlinki

*/Źródło: opracowanie własne*

W obliczeniach przyjęto 90% udziału w strukturze sprzedaży biletów okresowych (miesięcznych), wzrost wolumenu sprzedaży dla wariantu optymalnego o 25% dla biletów jednorazowych, 35% - średni poziom refundacji osiągany przy udziale 66% biletów miesięcznych nabywanych przez pasażerów uprawnionych do ulg ustawowych.

## 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 Sadlinki, uzależniona będzie od przyjętej strategii realizacji tych usług w tym formy w jakiej udzielane będą zamówienia. Najniższy poziom rekompensaty, porównywalny z obecnym, możliwy przy 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 optymalnej, wymagać będzie dodatkowej formy finansowania pokrywającej straty związane ze spadkiem rentowności linii wynikające z uruchomienia połączeń także w okresach i na trasach gdzie przewidywane potoki pasażerskie będą niższe od ekonomicznie uzasadnionego minimum. Podobny skutek może dać istotne zwiększenie wymagań dotyczących standardów jakościowych np. w zakresie unowocześniania taboru czy też systemów biletowych i informacji.

## **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 będzie 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 Sadlinki pozostaje alternatywa pomiędzy transportem indywidualnym realizowanym samochodem, motocyklem, skuterem, rowerem lub pieszo a transportem zbiorowym reprezentowanym przez przewozy kolejowe oraz komunikację autobusową regionalną i przewozy gminne. Szczegółowe wyniki podziału zadań przewozowych określonych w badaniach dotyczących Województwa Pomorskiego i obszaru Metropolitalnego (GOM) przedstawione zostały na wcześniejszym etapie podczas analizy motywacji i struktury podróży. Zarówno dla Powiatu Kwidzińskiego jak i Gminy Sadlinki nie prowadzono dotąd dedykowanych analiz popytu i udziału poszczególnych form transportu w ogólnym koszyku usług.

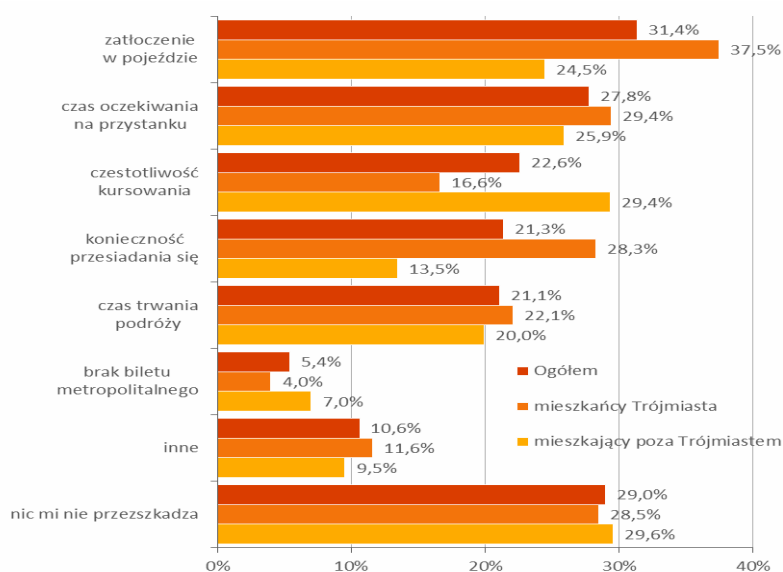
## 6.2 Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju

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 - możliwość realizacji podróży bez konieczności przesiadania się;
- częstotliwości - odstępy czasu między kolejnymi odjazdami środków transportu;
- dostępności - odległość niezbędna do dotarcia od i do przystanku;
- kosztu - wysokość opłaty taryfowej za przejazd;
- niezawodności - gwarancja dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie;
- punktualności - zgodność odjazdów środków transportu z rozkładem jazdy;
- rytmiczności - równomierność odstępów czasowych między odjazdami;
- szybkości - finalny czas jazdy uwzględniający zatrzymania na trasie;
- wygody - komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe.

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



Rys. 35 Ocena istotności poszczególnych postulatów przewozowych

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

### 6.3 Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych

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

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

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

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

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

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

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

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

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

W przywołanych wcześniej badaniach prowadzonych jesienią 2013 roku na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego [58] w diagnozie, co skłoniłoby ankietowanych mieszkańców do zamiany samochodu osobowego na transport zbiorowy, dla powiatu kwidzyńskiego aż 56,6% odpowiedzi nie dopuszczała takiej możliwości. Pozostali mieszkańcy powiatu jako czynniki zachęcające do zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy wskazywali niższy koszt podróży, dogodniejsze połączenia i skrócenie czasu podróży. Podróżujący komunikacją miejską wskazywali jako powód wyboru tego środka transportu najczęściej brak innej możliwości realizacji podróży (61% wskazań). Znacznie mniej osób wskazywało na wygodę (19%), krótszy czas podróży i niski koszt (po 13%).

Plan Transportowy Powiatu Kwidzyńskiego [59], uszczegóławia powyższe wskazania o przyczyny wyboru danego środka transportu:

- dogodny grafik czasowy połączeń - 39%;
- bezpośredniość - mniej lub brak przesiadek – 13%

<sup>58</sup> Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1, Gdańsk, 2014.

<sup>59</sup> op. cit. str. 80

- krótszy czas podróży -13%
- komfort podróży 11%.

Jako elementy wymagające poprawy w powiecie Kwidzyńskim wskazywano częstotliwość kursowania, godziny połączeń, komfort, także w trakcie oczekiwania na przystankach oraz ceny biletów w komunikacji autobusowej.

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

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

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

Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wymaga odpowiedniego przystosowania każdego etapu podróży. Możliwość skorzystania ze środka transportu może być ułatwiona poprzez odpowiednie dostosowanie pojazdu – autobusy niskopodłogowe i niskowejściowe, wyposażone w specjalne platformy, z funkcją przykłąku, oraz systemy informacji wizualnej i głosowej. Wymagane będą także skoordynowane działania dotyczące infrastruktury przystankowej, poprzez uwzględnianie na etapie inwestycji nowo planowanych lub przedsięwzięć remontowych, odpowiedniego do stosowanego taboru projektowania peronów przystankowych, likwidację barier terenowych na trasach dróg dojazdu, budowie wiat, a w zakresie informacji pasażerskiej, czytelne oznakowanie, podświetlana informacja pasażerska, zapowiedzi głosowych w pojeździe.

## **7 Zasady organizacji rynku przewozów**

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wynikają bezpośrednio z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i przywołanych w niej dalszych przepisów. Określonym przez Ustawę Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. W ramach niniejszego Planu, Organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Sadlinki jest Samorząd Gminy a wykonawcą Wójt Gminy Sadlinki. 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 <sup>[60]</sup>

**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 Sadlinki 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;

---

<sup>60</sup> 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

- 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 dotyczy będzie niewielkiej skali - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie. W przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

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

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

Organizator publicznego transportu zbiorowego może też skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z Operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi publicznego transportu zbiorowego na linii, liniach lub sieci komunikacyjnej będącej przedmiotem umowy. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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 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 Sadlinki jest pochodną potencjału rynku, wielkości przewożonych potoków pasażerskich, potrzeb i możliwości ich zaspokojenia przez przewoźników świadczących usługi na obszarze objętych Planem. Sytuacja powyższa nie odbiega od stanu obserwowanego w innych gminach regionu. W zakresie środków transportu wykorzystywane są pojazdy, typowo stosowane w przewozach regionalnych, najczęściej kilkunastoletnie, nie spełniające najnowszych norm emisji spalin i zazwyczaj nie przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. W Gminie realizowane są inwestycje infrastrukturalne, głównie drogowe i w zakresie przystanków, inne programy są na etapie planów.

Pomocniczo przywołać można oceny standardu usług określone dla powiatu Kwidzińskiego<sup>[61]</sup> wg których mieszkańcy powiatu byli zadowoleni z komfortu podróży ponadpowiatowych autobusami (92% ocen pozytywnych) a w mniejszym stopniu koleją (40% ocen pozytywnych). Zbliżone były także opinie odnośnie rozkładów jazdy i czasu przejazdu - dla podróży autobusem 91% ocen pozytywnych, dla podróży koleją – 53%.

### 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 przestrzenie np. dostępność do ważnych obiektów użyteczności publicznej;

---

<sup>61</sup> op. cit. Str. 81

- 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.

### **8.2.1 Planowane kierunki kształtowania oferty przewozowej**

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

### **8.2.2 Aspekt ochrony środowiska**

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

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

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin jest coraz częściej normowany przez regulacje prawne poszczególnych krajów Unii Europejskiej. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki pojazdów komunikacji publicznej. Ustawodawca bezpośrednio zobowiązał w tym zakresie operatora publicznego transportu zbiorowego

zalecając, że w przypadku gdy wartość zamówienia publicznego albo przedmiotu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przekracza wyrażoną w złotych równowartość kwoty 30 000 euro, przy zakupie środków transportu drogowego operator powinien uwzględniać czynniki 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 przejść 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.

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

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

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

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

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

### **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. Pożądana byłaby w przyszłości także integracja systemu biletowego z rozwiązaniami przyjętymi przez przewoźnika kolejowego. 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 Sadlinki może ustanowić dodatkowe uprawnienia i wprowadzić ulgi np. powiązane z systemem preferencji socjalnych, promujących korzystanie z transportu publicznego, gminnego, stanowiących element promocji turystycznej lub element konsolidacji lokalnej społeczności (karta mieszkańca). Ponieważ każda z udzielonych ulg wymagała będzie sfinansowania z budżetu Gminy, podjęcie decyzji powinno zostać poprzedzone analizą kosztów i planowanych efektów.

### **8.2.7 Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń**

Omawiając istniejącą i planowaną sieć komunikacyjną na terenie Gminy Sadlinki zwrócona została uwaga na przewidywane w Planie Transportowym Powiatu Kwidzyńskiego utworzenie z lokalnego dworca kolejowego w Sadlinkach, intermodalnego węzła integracyjnego, łączącego różne formy transportu - wojewódzkie przewozy kolejowe z pasażerskim transportem autobusowym: powiatowym i gminnym, komercyjnym regionalnym oraz z transportem indywidualnym, także rowerowym.

Wkomponowanie organizacji publicznego transportu zbiorowego Gminy Sadlinki w planowany system komunikacji wojewódzkiej i powiatowej, powinno odbywać się poprzez organizację i harmonizację częstotliwości i czasów przyjazdów komunikacji gminnej do połączeń ponadgminnych, powiatowych i wojewódzkich. Organizacja węzłów przesiadkowych i ich wyposażenia powinna dążyć do spełnienia standardów nakreślonych w Planie Transportowym dla Województwa Pomorskiego – wiata, minimalna ilość miejsc siedzących dla oczekujących (5 miejsc, 10 poza centrum), oświetlenie, minimalna pojemność parkingów B&R i P&R K&R (2 miejsca) , informacja pasażerska.

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

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

## 9 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

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

Sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów regulowany jest przez Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Rozporządzenie to określa informacje rozkładowe jakie powinny zostać udostępnione pasażerom oraz jakie należy zastosować dla nich kanały dystrybucji. Przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób podaje rozkład jazdy do publicznej wiadomości w szczególności poprzez:

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

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

### 9.1 System informacji statycznej

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

- informacja przystankowa:
  - oznaczenie przystanku;
  - rozkład jazdy prezentujący godziny przyjazdów lub odjazdów środków transportu, trasy komunikacyjne, ich przebieg oraz tabor obsługujący poszczególne kursy;
  - na przystankach wyposażonych w wiaty
    - dodatkowe informacje o opłatach i ulgach,
    - uproszczony schemat linii i sieci komunikacyjnej.
- informacja w pojazdach,

- tablica kierunkowa z przodu pojazdu;
- numer linii komunikacyjnej z tyłu pojazdu;
- oznaczenie organizatora i operatora;
- skrócony rozkład jazdy;
- obowiązujący cennik, regulamin, przepisy porządkowe;
- informacja dotycząca uprawnień do przejazdów ulgowych.

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

## 9.2 System informacji w mediach elektronicznych

Aby zwiększyć powszechność i atrakcyjność podróżowania komunikacją publiczną, konieczne jest udostępnienie niezbędnych informacji w najczęściej 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 ułatwiały podróżowanie z wykorzystaniem różnych środków transportu. Projektowany system informacji, funkcjonującego na stronie internetowej Organizatora i Operatora, powinien przewidywać oprócz podstawowych informacji o rozkładach, taryfach, regulaminach, obowiązujących uprawnieniach do przejazdów na podstawie biletów ulgowych, także elementy aktualizowane na bieżąco jak np. informacje o tymczasowych zmianach i nowych ofertach przewozowych. Kompletność oferowanych informacji powinna uwzględniać także dane organizatorów i operatorów ponadgminnych i możliwych do wyboru połączeniach intermodalnych. W przyszłości możliwe być powinno też uruchomienie wyszukiwarki połączeń i rozwój systemu na platformy mobilne, smartfony i tablety. Kolejną formę udostępniania informacji o ofercie przewozowej stanowić może umieszczenie jej w ogólnodostępnych elektronicznych bazach danych i umożliwienie sprzedaży biletów przez Internet, jaki na przykład oferuje system e-podróżnik ([www.e-podróżnik.pl](http://www.e-podróżnik.pl)).

## 9.3 Innowacje

### Integracja taryfowa i e-bilet

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



## 10 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 proponuje się przeprowadzenie pierwszej oceny po dwóch latach funkcjonowania Planu i przy braku przesłanek do działań korygujących, wydłużenie tego okresu w latach kolejnych. Wśród mierników określających poziom realizacji Planu ocenie podlegać mogą:

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

# 11 Spisy

## 11.1 Spis rysunków

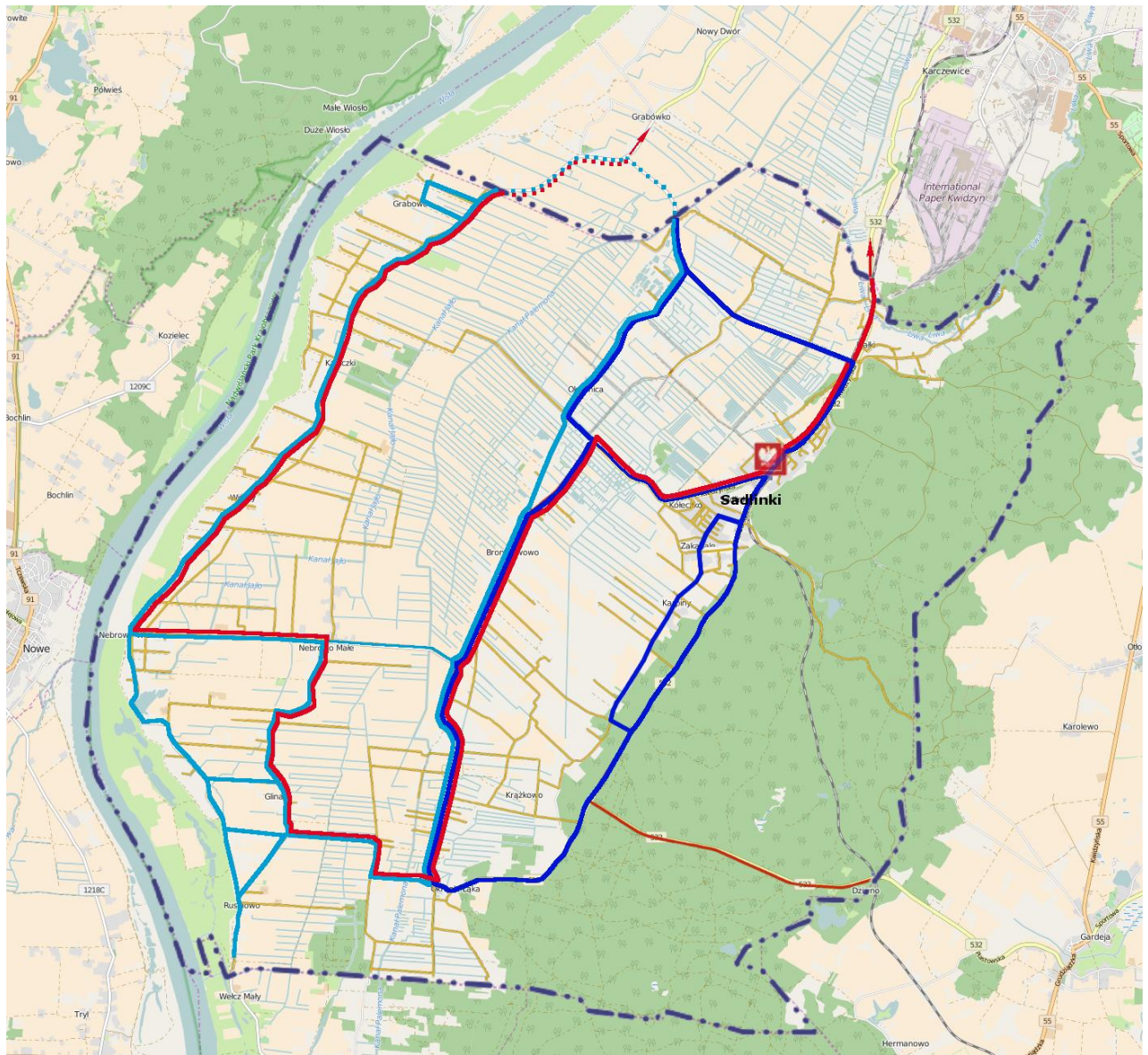
<b>Rys. 1</b>	Schemat cyklu Deminga P-D-C-A.....	9
<b>Rys. 2</b>	Zaplecze usługowe miast i poziomy hierarchii osadniczej.....	32
<b>Rys. 3</b>	Planowana sieć pasażerskich kolejowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej .....	35
<b>Rys. 4</b>	Korytarze transportowe na tle układu infrastruktury komunikacyjnej w Woj. Pomorskim .....	36
<b>Rys. 5</b>	Układ transportowych węzłów integracyjnych w woj. pomorskim .....	37
<b>Rys. 6</b>	Układ strategicznych węzłów przesiadkowych w Planie Transportowych województwa Kujawsko – pomorskiego.....	38
<b>Rys. 7</b>	Mapa kolejowych i autobusowych linii użyteczności publicznej w woj. Pomorskim.....	38
<b>Rys. 8</b>	Planowana sieć komunikacyjna dla Powiatu Kwidzyńskiego .....	39
<b>Rys. 9</b>	Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat 1990 – 2012 .....	46
<b>Rys. 10</b>	Położenie fizyczno-geograficzne Gminy Sadlinki .....	47
<b>Rys. 11</b>	Położenie Gminy Sadlinki na tle powiatu i województwa.....	48
<b>Rys. 12</b>	Zmiany liczby ludności Gminy Sadlinki i Powiatu Kwidzyńskiego w latach 2000 - 2014 .....	50
<b>Rys. 13</b>	Struktura ludności Gminy w podziale na grupy wiekowe.....	51
<b>Rys. 14</b>	Zmiany wskaźników obciążenia demograficznego w Gminie .....	51
<b>Rys. 15</b>	Prognoza zmian demograficznych ludności na lata 2014-2050.....	52
<b>Rys. 16</b>	Saldo migracji w Gminie Sadlinki .....	53
<b>Rys. 17</b>	Zmiany wskaźnika bezrobocia Gminie Sadlinki na tle gmin wiejskich w powiecie i kraju.....	53
<b>Rys. 18</b>	Mapa bezrobocia w woj. pomorskim .....	54
<b>Rys. 19</b>	Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i powiecie Kwidzyńskim .....	54
<b>Rys. 20</b>	Potencjalni kierowcy samochodów osobowych w 2002 roku. ....	55
<b>Rys. 21</b>	Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim w 2014 roku .....	57
<b>Rys. 22</b>	Rozlokowanie ponadlokalnych celi podróży (potencjalnych generatorów ruchu).....	59
<b>Rys. 23</b>	Korytarz Doliny Wisły .....	60
<b>Rys. 24</b>	Korytarz Doliny Liwy.....	60
<b>Rys. 25</b>	Korytarze ekologiczne na tle podziału administracyjnego woj. pomorskiego.....	60
<b>Rys. 26</b>	Obszary ochrony przyrody Natura 2000 na terenie Gminy Sadlinki.....	61
<b>Rys. 27</b>	Obszary chronionego krajobrazu w Gminie Sadlinki .....	62
<b>Rys. 28</b>	Podstawowy układ drogowy w otoczeniu Gminy Sadlinki .....	69
<b>Rys. 29</b>	Mapa intensywności połączeń liniami komunikacji Publicznej w Gminie Sadlinki .....	72
<b>Rys. 30</b>	Sieć tras rowerowych na terenie Gminy Sadlinki ..	72

<b>Rys. 31</b>	Planowany przebieg Wiślanej trasy Rowerowej R9.....	72
<b>Rys. 32</b>	Przebieg linii użyteczności publicznej planowanych do uruchomienia przez Powiat Kwidzyński ..	74
<b>Rys. 33</b>	Rozkład udziału motywacji odbywania podróży .....	82
<b>Rys. 34</b>	Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego ....	83
<b>Rys. 35</b>	Ocena istotności poszczególnych postulatów przewozowych .....	89




## 11.2 Spis tabel

<b>Tab. 1</b>	Podział administracyjny Gminy Sadlinki .....	49
<b>Tab. 2</b>	Struktura demograficzna Gminy Sadlinki w układzie osadniczym .....	50
<b>Tab. 3</b>	Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Sadlinki w 2015 roku .	57
<b>Tab. 4</b>	Pomniki przyrody objęta ochroną w Gminie Sadlinki .....	63
<b>Tab. 5</b>	Poziomy dźwięku w środowisku na terenie powiatu kwidzyńskiego. Wskaźnik LDWN.....	66
<b>Tab. 6</b>	Poziomy dźwięku w środowisku na terenie powiatu kwidzyńskiego. Wskaźnik LN.....	67
<b>Tab. 7</b>	Liczba pociągów pasażerskich w układzie kierunków docelowych dla stacji Sadlinki .....	70
<b>Tab. 8</b>	Wskaźnik dostępności komunikacyjnej wybranych miejscowości na terenie Gminy Sadlinki.....	71
<b>Tab. 9</b>	Połączenia ponadgminne wykonywane na terenie Gminy Sadlinki .....	71
<b>Tab. 10</b>	Minimalne i optymalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	75
<b>Tab. 11.</b>	Planowany standard wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych na obszarze powiatu..	75
<b>Tab. 12</b>	Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Sadlinki .....	79
<b>Tab. 13</b>	Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego ...	81
<b>Tab. 14</b>	procentowy udział motywacji i celi odbywania podróży.....	82
<b>Tab. 15</b>	Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach pieszych .....	84
<b>Tab. 17</b>	Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Gminie Sadlinki .....	87

## 12 Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego



### LEGENDA:

-  - linie użyteczności publicznej
-  - granica Gminy Sadlinki
-  - siedziba władz Gminy Sadlinki



## **Uzasadnienie**

Zgodnie z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.) plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców niż określona w ust. 1 pkt 1-4 , to jest w przypadku gminy liczącej mniej niż 50 tysięcy mieszkańców.

Przedstawiony projekt planu obejmuje wszystkie zagadnienia, które wykazane zostały w wymienionej ustawie oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U z 2011 r. Nr 117, poz. 684).

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego została ogłoszona w "Dzienniku Bałtyckim". Ponadto powyższa informacja została też zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Sadlinki w okresie od 15 kwietnia do 06 maja 2016 roku.

**Dokument podpisany bezpiecznym podpisem elektronicznym**

Podpis: Signature-327991533

Imię: Wojciech

Nazwisko: Berent

Instytucja:

Województwo:

Miejscowość:

Data podpisu: 21 czerwca 2016 r.

Zakres podpisu: Cały dokument