

**UCHWAŁA NR XXV/181/2017
RADY POWIATU TCZEWSKIEGO**

z dnia 31 stycznia 2017 r.

w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Tczewskiego"

Na podstawie art.12 pkt 11, art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2016r., poz. 814, poz. 1579), w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a, ust. 3, art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 1867, poz. 1920, poz. 1954)
Rada Powiatu Tczewskiego


uchwała, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Tczewskiego”. Plan ten stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Tczewskiego.

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

Przewodnicząca Rady Powiatu
Tczewskiego


mgr Barbara Kamińska

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym powiat jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 8 pkt 1 ww ustawy do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu. Sposób i formę planowania rozwoju transportu określa rozdział 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowiąc warunki i tryb uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego (zwanego dalej „planem transportowym”). Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 3 opracowanie planu transportowego jest zadaniem powiatu, natomiast zgodnie z art. 9 ust. 3 tej ustawy plan transportowy stanowi akt prawa miejscowego. Szczegółowe warunki, jakim powinien odpowiadać plan transportowy zostały określone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011r., Nr 117, poz. 684).

W planie transportowym wzięto pod uwagę akty prawne wyższych szczebli, tj. plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu oraz plan transportowy opracowany i ogłoszony przez Marszałka Województwa Pomorskiego - Uchwała nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”. Plan transportowy poddany został konsultacjom społecznym.

Podstawowym celem sporządzenia planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Usprawnienie komunikacji na terenie Powiatu Tczewskiego wydatnie wpłynie na podniesienie poziomu życia jego mieszkańców. Realizacja planu pozwoli na lepszą integrację sieci komunikacyjnej oraz bardziej dogodne zaplanowanie istniejących i nowych kursów z punktu widzenia mieszkańców. Należy też podkreślić, że w przypadku wystąpienia zmian w stanie faktycznym istnieje możliwość zmiany planu, co zapewni elastyczność działań podejmowanych na jego podstawie.

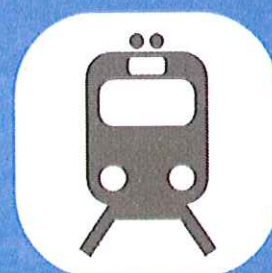
W związku z powyższym podjęcie niniejszej uchwały jest zasadne.

Załącznik do Uchwały Nr XXV/181/2017
Rady Powiatu Tczewskiego
z dnia 31 stycznia 2017 roku

powiat tczewski



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU TCZEWSKIEGO



Tczew, kwiecień 2016

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl

Spis treści

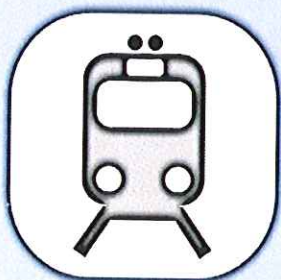
1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego	6
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego	7
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego	7
1.3	Konsultacje społeczne	7
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego.....	9
2.1	Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem	10
2.1.1	Powiat tczewski.....	10
2.1.2	Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu tczewskiego.....	11
2.2	Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru	12
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia	12
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności	14
2.2.3	Bezrobocie.....	15
2.2.4	Prognozy liczby ludności.....	16
2.2.5	Podsumowanie	17
2.3	Układ drogowy i kolejowy	18
2.3.1	Sieć drogową	18
2.3.2	Sieć kolejową	19
3	Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	21
3.1	Obecna sieć komunikacyjna.....	22
3.1.1	Funkcjonujące przewozy	22
3.1.2	Ocena funkcjonowania istniejącego systemu transportowego	27
3.2	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	28
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tczewskiego	45
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.....	46
4.1.1	Urzędy i instytucje publiczne.....	46
4.1.2	Placówki oświatowe	46
4.1.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	47
4.1.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	49
4.1.5	Publiczne placówki służby zdrowia	49
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu tczewskiego	49
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tczewskiego w zależności od czasu ich występowania	51

4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	51
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	52
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego	52
4.5	Podsumowanie.....	53
4.6	Scenariusze rozwoju.....	53
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	55
5.1	Źródła i formy finansowania	56
5.2	Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej .	56
5.3	Rentowność linii komunikacyjnych.....	58
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	59
6.1	Wskaźnik motoryzacji	60
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	61
7	Zasady organizacji rynku przewozów.....	63
7.1	Powiat tczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	64
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	65
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat tczewski.....	66
7.4	Przygotowanie oferty przewozowej	66
8	Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	68
8.1	Informacje ogólne	69
8.2	Pożądaný standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	70
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	70
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	71
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	71
8.3	Pożądaný standard infrastruktury przystankowej	72
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej	72
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych	73
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	75
9.1	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	76
9.2	Planowany system informacji pasażerskiej.....	76
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu tczewskiego	79
10.1	Budowa nowych i modernizacja starych przystanków	80
10.2	System informacji pasażerskiej.....	81

10.3 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej	81
11 Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego	83
12 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego.....	85
13 Spis map, tabel i wykresów	87
13.1 Spis map.....	88
13.2 Spis tabel.....	88
13.3 Spis wykresów	88

1

Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego



1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu tczewskiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu tczewskiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie przede wszystkim potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi, jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego jest zgodny 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.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Tczewie i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

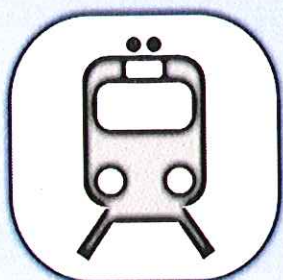
1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom

powiatu tczewskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu tczewskiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określała miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu tczewskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu. Zebrane w toku konsultacji uwagi i wnioski zostały przeanalizowane, a uznane za zasadne - uwzględnione.

2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego



2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

2.1.1 Powiat tczewski



Powiat tczewski znajduje się w południowo - wschodniej części województwa pomorskiego. Zajmuje powierzchnię 697 km² i liczy 116 040 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem miasto Tczew, 2 gminy miejsko - wiejskie: Gniew i Pelplin, oraz 3 gminy wiejskie: Morzeszczyn, Subkowy oraz Tczew.

Powiat graniczy z 6 innymi powiatami: od północy z powiatem gdańskim, od zachodu z powiatem starogardzkim, od południa z powiatem świeckim (województwo kujawsko - pomorskie), zaś od wschodu z powiatami kwidzyńskim, sztumskim oraz malborskim.



Mapa 1. Mapa powiatu tczewskiego

Źródło: opracowanie własne

2.1.2 Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu tczewskiego

Miasto Tczew



Miasto znajduje się w północno - wschodniej części powiatu tczewskiego.

Graniczy z 3 gminami: od północy, zachodu oraz południa otoczone jest przez gminę Tczew, od południowego wschodu graniczy z gminą Mitoradz (powiat malborski), zaś od wschodu z gminą Lichnowy (powiat malborski).

Powierzchnia miasta to 22 km², co klasyfikuje je na 11 miejscu wśród największych miast województwa pomorskiego i stanowi 3,16% powierzchni całego powiatu tczewskiego.

Tczew zamieszkują 60 573 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina Gniew



Gmina położona jest w południowo - wschodniej części powiatu tczewskiego. Sąsiaduje z 8 gminami: od północnego zachodu z gminą Pelplin, od zachodu z gminami Morzeszczyn oraz Smętowo Graniczne (powiat starogardzki), od południa z gminą Nowe (województwo kujawsko - pomorskie, powiat świecki), od południowego wschodu z gminą Sadlinki (powiat kwidzyński), od wschodu z gminami Kwidzyn (powiat kwidzyński) oraz Ryjewo (powiat kwidzyński), zaś od północnego wschodu z gminą Sztum (powiat sztumski).

Gmina zajmuje powierzchnię 194 km² (27,83% powierzchni powiatu tczewskiego), którą zamieszkuje 15 875 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Gniew oraz 19 sołectw: : Brody Pomorskie, Ciepłe, Gogolewo, Jaźwiska, Jeleń, Kolonia Ostrowicka, Kuchnia, Kursztyn, Nicponia, Opalenie, Piaseczno, Pieniążkowo, Polskie Gronowo, Półwieś, Rakowiec, Szprudowo, Tymawa, Widlice oraz Wielkie Walichnowy.

Gmina Pelplin



Znajduje się w centralnej części powiatu tczewskiego.

Graniczy z 7 gminami: od północy z gminą Subkowy, od zachodu z gminami Starogard Gdański (powiat starogardzki) oraz Bobowo (powiat starogardzki), od południa z gminą Morzeszczyn, od południowego wschodu z gminą Gniew, zaś od wschodu z gminami Sztum (powiaty sztumski) oraz Mitoradz (powiat malborski)

Powierzchnia gminy to 141 km² (20,23% powierzchni powiatu tczewskiego). Liczba ludności gminy to 16 647 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się miasto Pelplin oraz 13 sołectw: Bielawki, Gręblin, Janiszewo, Kulice, Lignowy Szlacheckie, Małe Walichnowy, Międzytęż, Pomyje, Rajkowy, Ropuchy, Rożental, Rudno oraz Wielki Garc.

Gmina Morzeszczyn



Gmina znajduje się w południowo - zachodniej części powiatu tczewskiego.

Sąsiaduje z 5 gminami: od wschodu z gminą Gniew, od północy z gminą Pelplin, od zachodu z gminami Bobowo (powiat starogardzki) oraz Skórcz (powiat starogardzki), zaś od południa z gminą Smętowo Graniczne (powiat starogardzki).

Gmina zajmuje powierzchnię 91 km² (13,06% powierzchni powiatu tczewskiego) i liczy 3 781 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 11 sołectw: Borkowo, Dzierżążno, Gaśiorki, Gętomie, Kierwałd, Królów Las, Lipia Góra, Majewo, Morzeszczyn, Nowa Cerkiew oraz Rzeżęcín.

Gmina Subkowy



Gmina położona jest w centralnej części powiatu tczewskiego.

Graniczy z 4 gminami: od północy z gminą Tczew, od zachodu z gminą Starogard Gdański (powiat starogardzki), od południa z gminą Pelplin, zaś od wschodu z gminą Miłoradz (powiat malborski).

Powierzchnia gminy to 78 km² (11,19% powierzchni powiatu tczewskiego), zaś liczba ludności to 5 483 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 11 sołectw: Brzuśce, Gorzędziej, Mała Stońca, Mały Garc, Narkowy, Radostowo, Rybaki, Subkowy, Waćmierz, Wielgłowy oraz Wielka Stońca.

Gmina Tczew



Gmina znajduje się w północnej części powiatu tczewskiego.

Sąsiaduje z 9 gminami: od południa z gminą Subkowy, od wschodu z gminami Miłoradz (powiat malborski), Lichnowy (powiat malborski) oraz miastem Tczew, od północy z gminami Suchy Dąb (powiat gdański) oraz Pszczółki (powiat gdański), od północnego zachodu z gminą Skarszewy (powiat starogardzki), zaś od zachodu oraz południowego zachodu z gminą Starogard Gdański (powiat starogardzki).

Gmina zajmuje powierzchnię 171 km² (24,53% powierzchni powiatu tczewskiego) i liczy 13 681 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W gminie Tczew znajduje się 26 sołectw: Baldowo, Boroszewo, Czarlin, Czatkowy, Dalwin, Dąbrówka Tczewska, Gnieszewo, Goszyn, Lubiszewo Tczewskie, Łukocin, Malenin, Małzewko, Małzewo, Mieścín, Miłobądz, Rokitki, Rukosin, Stanisławie, Swarozyn, Szczerbięcín, Szpęgawa, Śliwiny, Tczewskie Łąki, Turze, Wędkowy oraz Zajączkowo.

2.2 Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru

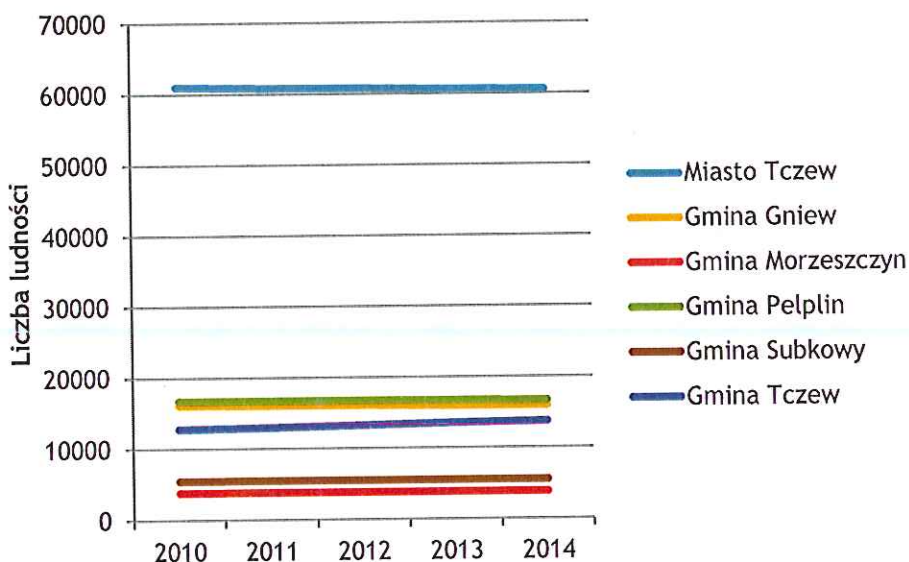
2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, powiat tczewski na koniec 2014 roku liczył 116040 mieszkańców. Tabela poniżej prezentuje liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie tczewskim w roku 2005, 2010 oraz 2014, zaś poniższy wykres przedstawia zmiany liczby ludności w ciągu ostatnich 5 lat.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie tczewskim oraz w poszczególnych gminach w roku 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
Powiat tczewski	112519	115689	116040
Miasto Tczew	60244	60982	60573
Gmina Gniew	15552	16068	15875
Gmina Morzeszczyn	3795	3752	3781
Gmina Pelplin	16551	16740	16647
Gmina Subkowy	5214	5387	5483
Gmina Tczew	11163	12760	13681

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Liczba ludności w gminach powiatu tczewskiego w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności w powiecie tczewskim w ostatnich latach rośnie. W porównaniu z 2005 rokiem, w roku 2014 liczba ludności wzrosła o 3521 mieszkańców. Największy wzrost liczby ludności miał miejsce w gminie Tczew - liczba ludności w tej gminie wzrosła o ponad 2500 osób. Jedyną gminą, w której doszło do nieznacznego spadku liczby ludności, jest gmina Morzeszczyn.

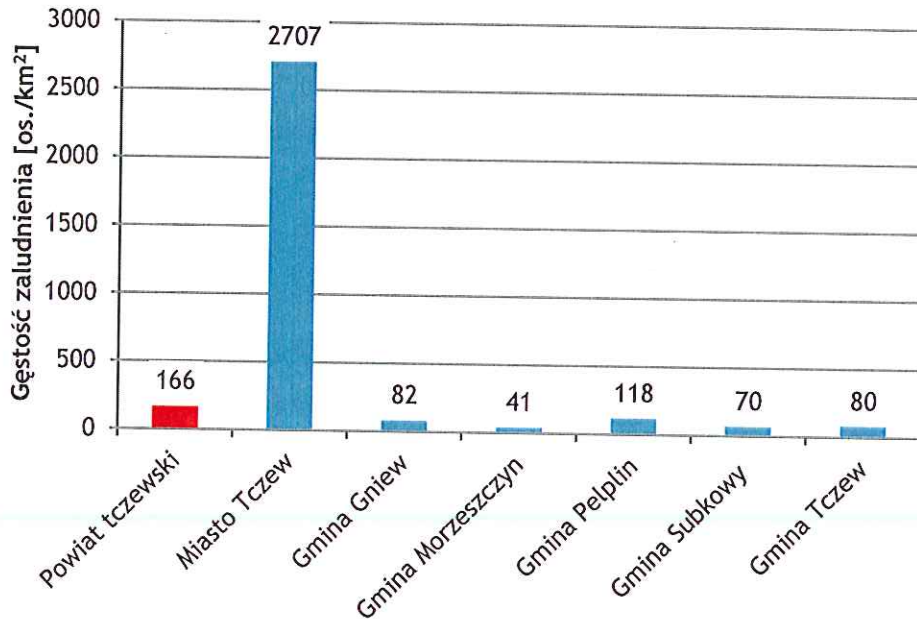
Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie tczewskim oraz w poszczególnych gminach.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie tczewskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach		
	2005	2010	2014
Powiat tczewski	161	166	166
Miasto Tczew	2706	2725	2707
Gmina Gniew	80	83	82

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach		
	2005	2010	2014
Gmina Morzeszczyn	42	41	41
Gmina Pelplin	118	119	118
Gmina Subkowy	67	69	70
Gmina Tczew	65	75	80

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie tczewskim oraz w poszczególnych gminach w roku 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W roku 2014 największa gęstość zaludnienia wystąpiła w mieście Tczew (2707 os./km²). Najmniejszą gęstością zaludnienia w 2014 roku charakteryzowała się gmina Morzeszczyn (41 os./km²). Na przestrzeni 10 lat największy wzrost gęstości zaludnienia miał miejsce w gminie Tczew - gęstość zaludnienia wzrosła o 15 os./km². W całym powiecie tczewskim gęstość zaludnienia w 2014 roku wyniosła 166 os./km².

Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

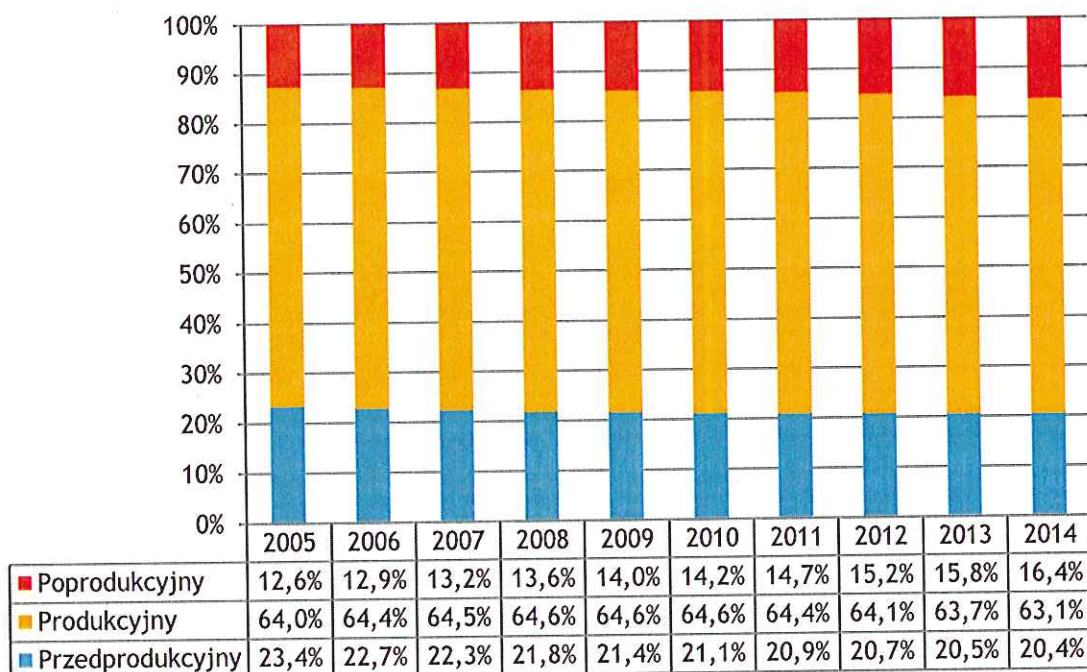
2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- W wieku przedprodukcyjnym - przedział wiekowy 0 - 17 lat,
- W wieku produkcyjnym - przedziały wiekowe 18 - 59 lat (kobiety) oraz 18 - 64 lat (mężczyźni),

- W wieku poprodukcyjnym - 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie tczewskim.



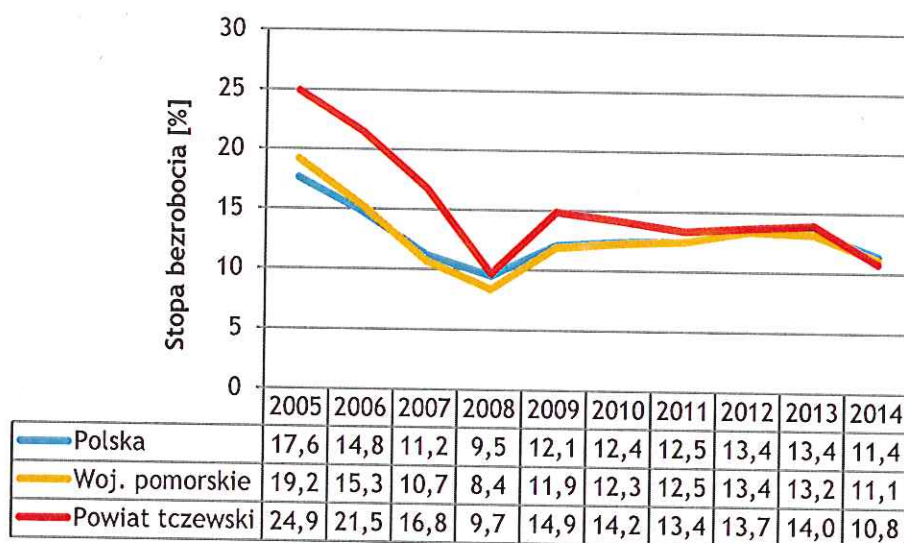
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem w powiecie tczewskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w powiecie tczewskim. W przeciągu 10 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się o blisko 3 punkty procentowe na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. W konsekwencji zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie tczewskim, województwie pomorskim oraz w Polsce w ostatnich 10 latach.



Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie tczewskim, woj. pomorskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014

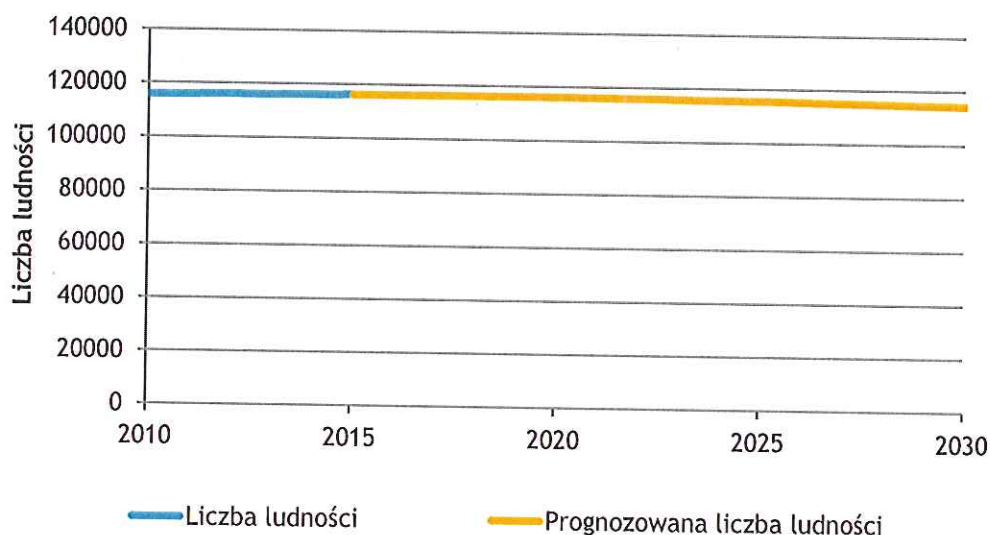
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2014 roku stopa bezrobocia w powiecie tczewskim była nieznacznie niższa zarówno od stopy bezrobocia w województwie pomorskim, jak i w Polsce. Lata 2005 - 2008 to spadek stopy bezrobocia. W 2009 roku nastąpił jej wzrost, zaś kolejne lata to wahania stopy bezrobocia. Od roku 2013 obserwuje się ponowy spadek stopy bezrobocia.

2.2.4 Prognozy liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie tczewskim do 2030 roku.

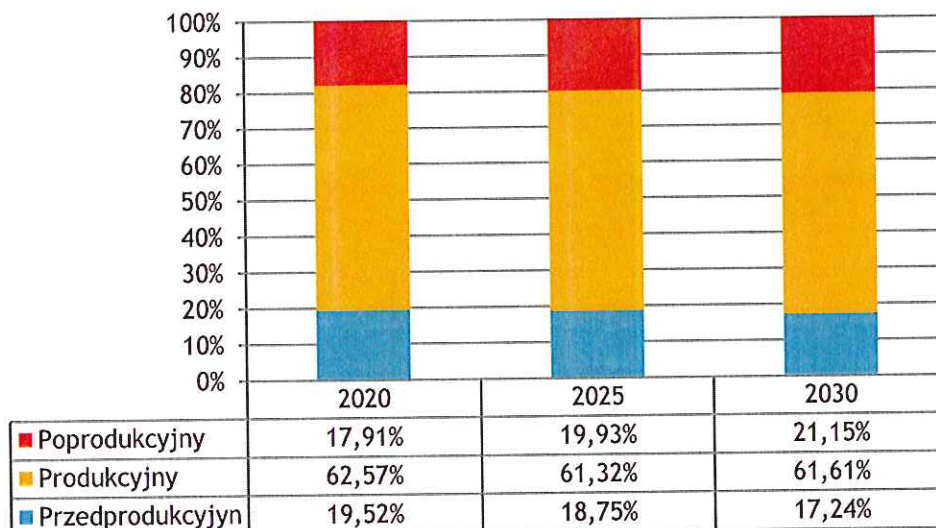


Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu tczewskiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS, liczba ludności do roku 2017 będzie nieznacznie rosta, jednak od roku 2017 liczba ludności zacznie spadać. W porównaniu do roku 2014, liczba ludności w 2030 roku zmaleje o 1734 osoby.

Poniższy wykres przedstawia prognozowaną zmianę funkcjonalnych struktur wiekowych w powiecie tczewskim do roku 2030.



Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie tczewskim w latach 2020, 2025 i 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

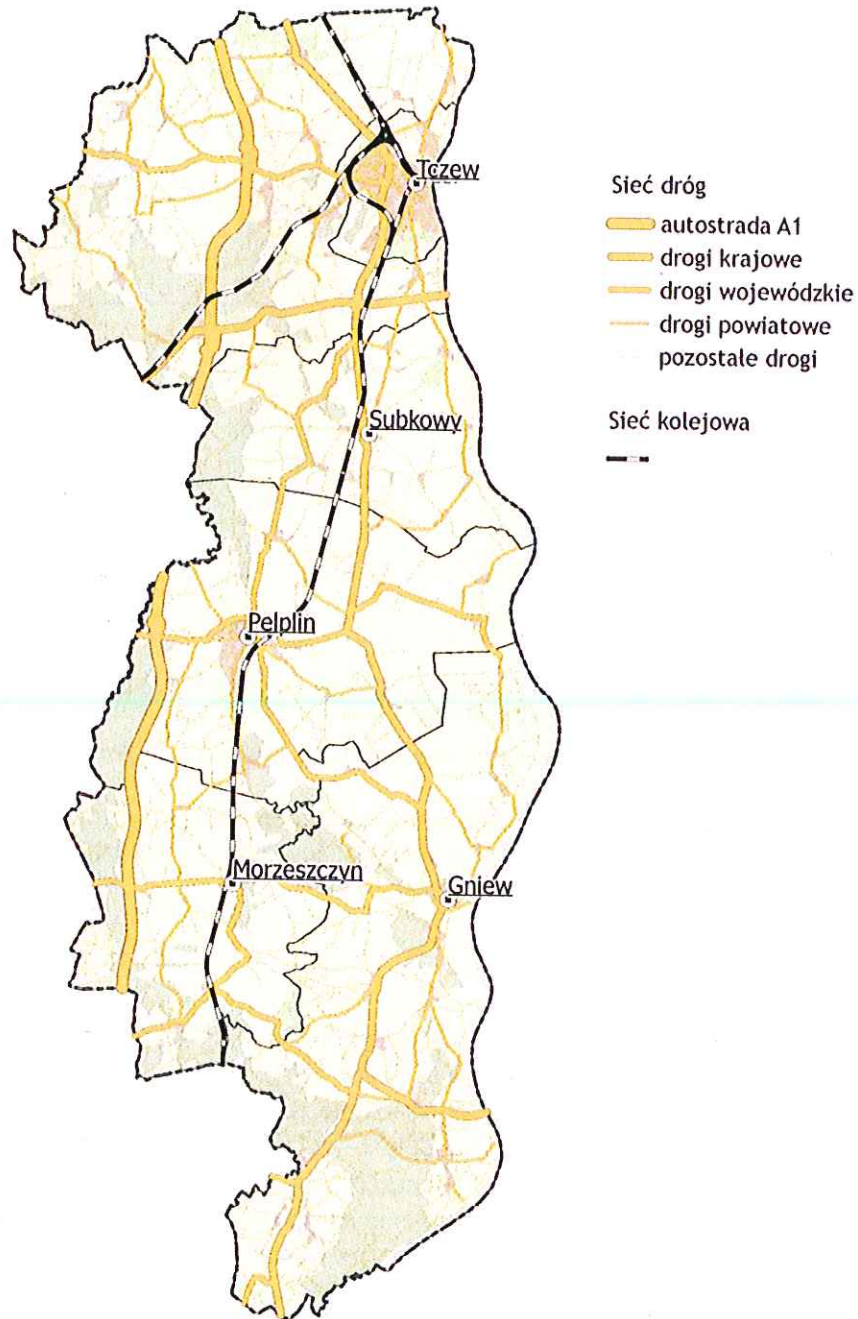
Powyższy wykres pokazuje, że udział osób w wieku przedprodukcyjnym będzie dalej spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Takie szacunki sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie - do szkoły i pracy.

2.2.5 Podsumowanie

Powiat tczewski składa się z miasta Tczew, 2 gmin wiejsko - miejskich i 3 gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie rośnie - taki trend będzie się utrzymywał do 2017 roku, jednak w kolejnych latach dojdzie do spadku liczby ludności przy jednoczesnym procesie starzenia się społeczeństwa. Najgęściej zaludnione jest miasto Tczew. Stopa bezrobocia w roku 2014 w porównaniu z rokiem 2013 znacząco spadła i jest nieznacznie niższa niż w województwie pomorskim i w Polsce. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.3 Układ drogowy i kolejowy

Poniższa mapa przedstawia sieć drogową i kolejową w powiecie tczewskim.



Mapa 2. Sieć drogową i kolejową w powiecie tczewskim

Źródło: opracowanie własne

2.3.1 Sieć drogową

Układ drogowy powiatu tczewskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają 4 drogi krajowe: autostrada A1, droga krajowa nr 22, droga krajowa nr 90 oraz droga krajowa nr 91.

- Autostrada A1 - łączy Trójmiasto z polsko - czeską granicą w Gorzyczkach. Przecinając powiat tczewski, droga znajduje się na terenie gmin Morzeszczyn, Pelplin, Subkowy oraz Tczew.
- Droga krajowa nr 22 - łączy granicę polsko - niemiecką w Kostrzynie z granicą polsko - rosyjską w Grzechotkach. Na terenie powiatu tczewskiego, droga w całości znajduje się w gminie Tczew.
- Droga krajowa nr 90 - łączy drogę krajową nr 55 w Kwidzynie z drogą krajową nr 91 w miejscowości Jeleń. Na terenie powiatu tczewskiego, droga w całości znajduje się w gminie Gniew.
- Droga krajowa nr 91 - łączy Gdańsk z Częstochową. Przecinając powiat tczewski, droga przebiega przez gminy Gniew, Pelplin, Subkowy, Tczew oraz miasto Tczew.

Drogi wojewódzkie znajdujące się w powiecie tczewskim to DW nr 224, DW nr 229, DW nr 230, DW nr 234, DW nr 623, DW nr 641 oraz DW nr 644.

- Droga wojewódzka nr 224 - łączy Wejherowo z Tczewem. Na terenie powiatu tczewskiego, droga znajduje się na terenie miasta oraz gminy Tczew.
- Droga wojewódzka nr 229 - łączy miejscowości Jabłowo oraz Małe Walichnowy. Przecinając powiat tczewski, droga w całości znajduje się na terenie gminy Pelplin.
- Droga wojewódzka nr 230 - rozpoczyna się przy skrzyżowaniu z drogą krajową nr 91 w Wielgłowach, przebiega przez gminy Subkowy, Pelplin oraz Gniew, a kończy się przy skrzyżowaniu z drogą krajową nr 91 w miejscowości Cierzpice.
- Droga wojewódzka nr 234 - łączy miejscowości Skórcz i Gniew. Na terenie powiatu, przebiega przez gminy Morzeszczyn oraz Gniew.
- Droga wojewódzka nr 623 - łączy miejscowości Mirotki i Rakowiec. Przebiegając przez powiat tczewski, przecina gminy Morzeszczyn oraz Gniew.
- Droga wojewódzka nr 641 - rozpoczyna się z Lipiej Górze, a kończy w Rzeżęcinie. Droga w całości znajduje się na terenie gminy Morzęcin.
- Droga wojewódzka nr 644 - droga łączy Morzeszczyn z Majewem. Droga w całości znajduje się w gminie Morzeszczyn.

Uzupełnieniem sieci drogowej powiatu tczewskiego są drogi powiatowe oraz gminne.

2.3.2 Sieć kolejowa

Przez powiat tczewski przebiega 5 linii kolejowych oraz 8 łącznic. Wszystkie linie kolejowe oraz łącznice zarządzane są przez PKP PLK S.A. Linie kolejowe w powiecie tczewskim to:

- Linia kolejowa nr 9 - łączy stacje Warszawa Wschodnia oraz Gdańsk Główny. Na terenie powiatu tczewskiego, linia jest dwutorowa i zelektryfikowana. Stacje i przystanki kolejowe położone wzdłuż linii kolejowej nr 9 oraz w powiecie tczewskim to: Tczew oraz Miłobądz.
- Linia kolejowa nr 131 - łączy stacje Chorzów Batory oraz Tczew. Stacje i przystanki kolejowe znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie tczewskim to: Czarlin, Subkowy, Pelplin, Kulice Tczewskie, Morzeszczyn oraz Majewo. Na terenie powiatu, linia jest dwutorowa i zelektryfikowana.
- Linia kolejowa nr 203 - łączy stacje Tczew oraz Kostrzyn. Stacje i przystanki kolejowe znajdujące się na trasie linii oraz w powiecie tczewskim to: Tczew, Rokitki

Tczewskie oraz Swaróżyn. Na terenie powiatu, linia jest dwutorowa i niezelektryfikowana.

- Linia kolejowa nr 260 - łączy stacje Zajązkowo Tczewskie oraz Pruszcz Gdański. Jedyna stacja kolejowa znajdująca się na trasie lilii oraz w powiecie tczewskim to Zajązkowo Tczewskie. Na terenie powiatu tczewskiego linia jest jednotorowa i zelektryfikowana.
- Linia kolejowa nr 265 - łączy stacje Zajązkowo Tczewskie oraz Pszczółki. Jedyna stacja kolejowa znajdująca się na trasie lilii oraz w powiecie tczewskim to Zajązkowo Tczewskie. Na terenie powiatu tczewskiego linia jest jednotorowa i zelektryfikowana.

Linie kolejowe funkcjonujące w powiecie tczewskim jako łącznice to: linia kolejowa nr 726, linia kolejowa nr 727, linia kolejowa nr 728, linia kolejowa nr 729, linia kolejowa nr 730, linia kolejowa nr 731, linia kolejowa nr 732 oraz linia kolejowa nr 735.

3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej



3.1 Obecna sieć komunikacyjna

3.1.1 Funkcjonujące przewozy

Powiatowe przewozy pasażerskie, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Powiat tczewski nie jest członkiem związku powiatów oraz nie posiada porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami; a także nie organizuje obecnie żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (to znaczy nie posiada operatora, który wykonywałby połączenia na zlecenie powiatu tczewskiego). Aktualnie jedynymi powiatowymi przewozami pasażerskimi są te, które wykonują przewoźnicy prywatni posiadający zezwolenie od starosty. Wykaz zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych zawiera poniższa tabela.

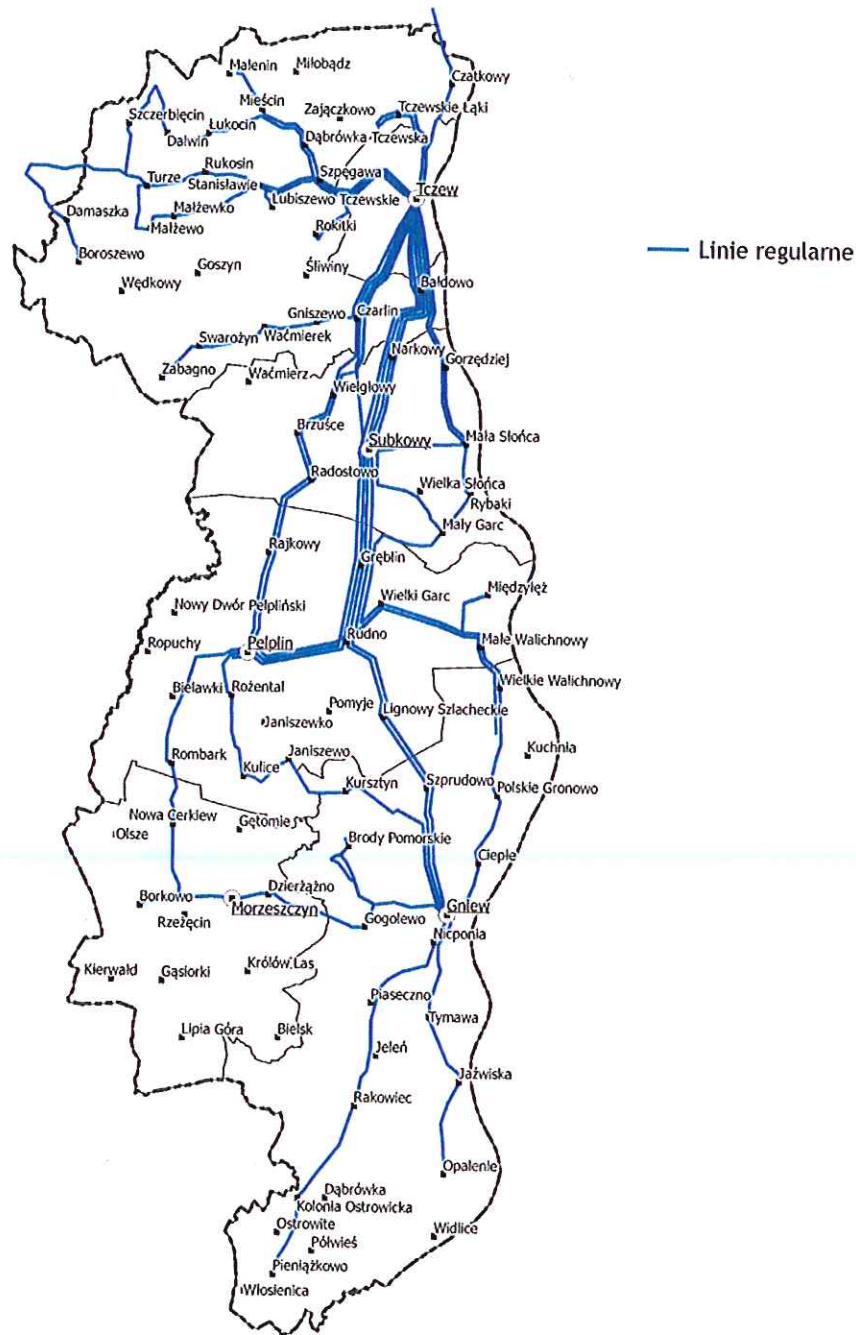
Tabela 3. Wykaz zezwoleń na regularne przewozy wydanych przez Starostę Tczewskiego

Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika
3/2011	Tczew - Wielgłowy - Pelplin - Tczew	P.H.U. "CZAJKA"
5/2011	Tczew - Tczewskie Łąki - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
1/2012	Tczew - Grzędziej - Gręblin - Wielkie Wałichnowy - Gniew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
2/2012	Tczew - Czatkowy - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
1/2013	Pelplin - Międzyłęż - Rozgarty - Pelplin	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
2/2013	Gniew - Borkowo - Nowa Cerkiew - Pelplin	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
3/2013	Tczew - Pelplin - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
1/2014	Tczew - Dąbrówka - Malenin - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import

Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika
2/2014	Tczew - Pelplin - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
3/2014	Pelplin - Kulice - Gniew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
4/2014	Tczew - Gorzędziej - Mały Garc - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
1/2015	Tczew - Rokitki - Boroszewo - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
2/2015	Tczew - Dąbrówka - Turze - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
3/2015	Tczew - Gniew - Opalenie - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
4/2015	Tczew - Gniew - Kolonia Ostrowicka - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
5/2015	Subkowy - Tczew - Subkowy	P.U.H. SARKOWICZ
6/2015	Tczew - Zabagno - Tczew	Przedsiębiorstwo Usługowo - Handlowe "LATOCHA" Tomasz Latocha Export - import
7/2015	Pelplin - Tczew - Pelplin	P.U.H. SARKOWICZ

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tczewskiego

Przebieg linii regularnych, na które zezwolenie wydał Starosta, zostały przedstawione na poniższej mapie.



Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna w powiecie tczewskim - linie regularne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tczewskiego

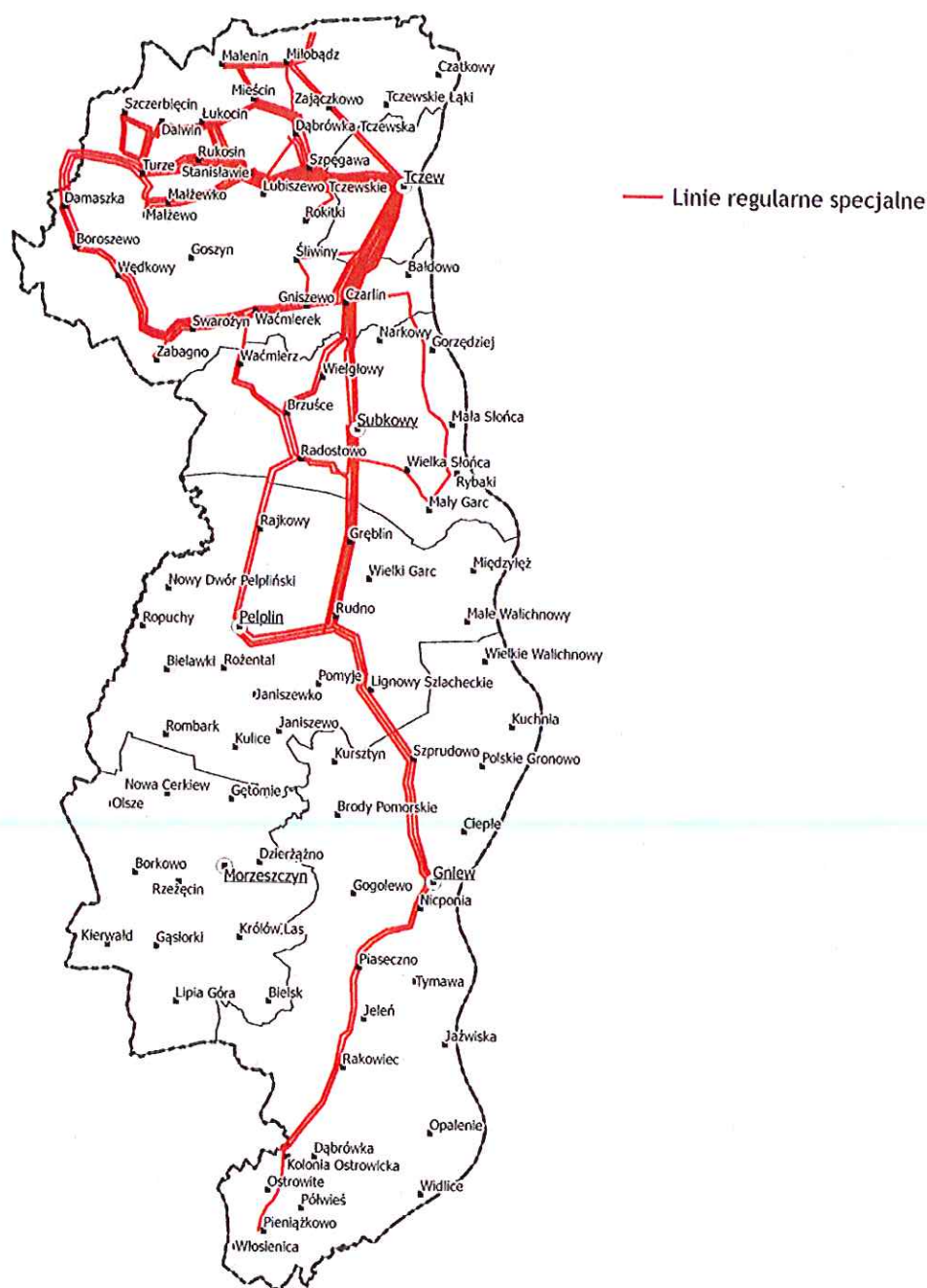
Poza przewozami regularnymi Starosta Powiatu Tczewskiego wydał również zezwolenia na przewozy regularne specjalne, wykaz tych zezwoleń oraz mapa połączeń znajdują się poniżej.

Tabela 4. Wykaz zezwoleń na przewozy regularne specjalne wydanych przez Starostę Tczewskiego

Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika
1/2016	Tczew - Lubiszewo - Rokitki - Małzewo - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
3/2015	Gniew - Tczew - Gniew	P.H.U. "CZAJKA"
2/2015	Tczew - Zabagno - Tczew	P.H.U. "CZAJKA"
1/2015	Pieniążkowo - Tczew - Pieniążkowo	TRANS - OL
3/2013	Subkowy - Gorzędziej - Radostowo - Tczew	P.U.H. Sarkowicz
2/2013	Tczew - Wędkowy - Tczew	Przedsiębiorstwo Produkcyjno - Handlowo - Usługowe Sylwia Kudelska
1/2013	Tczew - Wędkowy - Tczew	Przedsiębiorstwo Produkcyjno - Handlowo - Usługowe Sylwia Kudelska
3/2012	Kolonia Ostrowicka - Tczew - Kolonia Ostrowicka	P.H.U. "EWELINA"
1/2012	Tczew - Pelplin - Radostowo - Tczew	P.H.U. "CZAJKA"
2/2012	Pelplin - Wędkowy - Pelplin	Przedsiębiorstwo Produkcyjno - Handlowo - Usługowe Sylwia Kudelska
9/2011	Tczew - Turze - Dąbrówka - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
10/2011	Tczew - Turze - Dąbrówka - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
7/2011	Tczew - Turze - Dąbrówka - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
8/2011	Tczew - Turze - Dąbrówka - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
6/2011	Tczew - Miłobądz - Dąbrówka - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
5/2011	Tczew - Miłobądz - Dąbrówka - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.
4/2011	Tczew - Swaróżyn - Boroszewo - Tczew	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tczewskiego

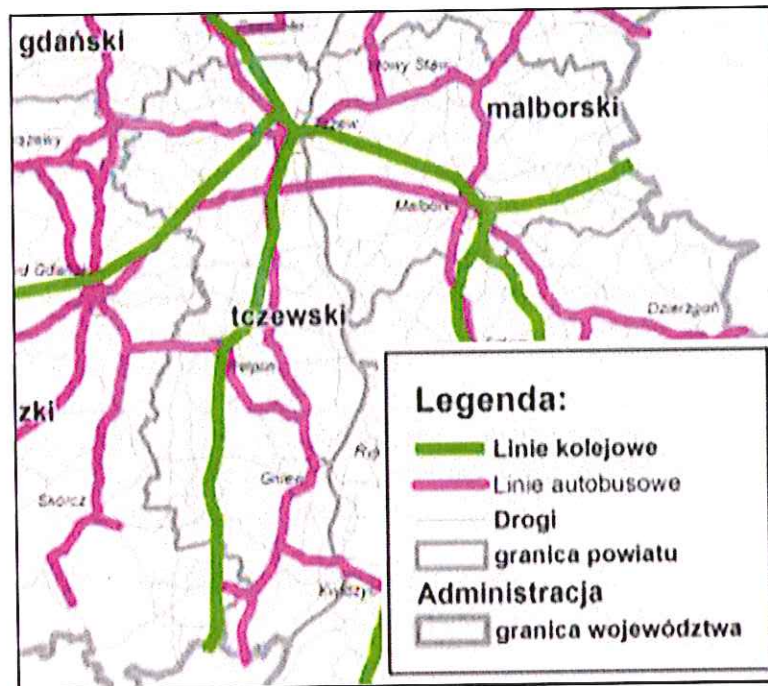
Przebieg linii regularnych specjalnych, na które zezwolenie wydał Starosta, zostały przedstawione na poniższej mapie.



Mapa 4. Obecna sieć komunikacyjna w powiecie tczewskim - linie regularne specjalne

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tczewskiego

Oprócz przewozów powiatowych na obszarze objętym planem występują również przewozy gminne i wojewódzkie. Pierwsze to komunikacja miejska w mieście Tczew, drugie natomiast to przewozy wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez marszałków. Poniżej znajduje się mapa przedstawiająca przewozy wojewódzkie.



Mapa 5. Schemat sieci istniejących linii kolejowych i autobusowych realizujących wojewódzkie przewozy pasażerskie na obszarze powiatu tczewskiego

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego

Ponadto na terenie powiatu dostępne są pasażerskie przewozy kolejowe. Na stacji Tczew zatrzymują się pociągi dalekobieżne przewoźnika PKP Intercity SA wszystkich kategorii, w tym międzynarodowe. Bezpośrednio z Tczewa można dojechać m. in. do Białegostoku, Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania, Szczecina i Trójmiasta, ponadto w weekendy kursuje pociąg dalekobieżny Kolei Mazowieckich Sp. z o.o. Warszawa - Gdynia. Pociągi samorządowe przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o.o. kursują w kierunku Trójmiasta, Bydgoszczy, Malborka i Chojnic, zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej trasie. W Tczewie i Miłobądku dostępne są także pociągi do Trójmiasta spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

3.1.2 Ocena funkcjonowania istniejącego systemu transportowego

W 2014 roku została wykonana Strategia transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030. W ramach powyższej strategii zostały wykonane kompleksowe badania obejmujące między innymi zachowania transportowe. Wg przeprowadzonych badań 70,4% podróży mieszkańców powiatu tczewskiego to podróże wewnątrzgminne, 9,3% to podróże wewnątrzpowiatowe z przekroczeniem granicy gminy (czyli najistotniejsze z punktu widzenia niniejszego planu), a 12,7% to podróże międzypowiatowe w ramach obszaru metropolitalnego. Głównym celem podróży metropolitalnych (o czym świadczą także opisane w rozdziale 4.2 dojazdy do pracy) jest Trójmiasto. Wartości te pokazują siłę oddziaływania stolicy województwa - udział podróży poza powiat jest większy od udziału podróży o charakterze powiatowym. Oznacza to, że istotną rolą komunikacji powiatowej, obok zapewnienia dojazdu do siedziby powiatu, jest integracja z siecią wojewódzką.

Powiat tczewski posiada podłużny kształt, osiowo przecięty linią kolejową. Powyższe połączenie oznacza, że z każdego punktu powiatu jest względnie blisko do przystanku bądź stacji kolejowej, z której można dostać się do Tczewa i Trójmiasta. Dotrzeć do sieci kolejowej

można indywidualnie (pieszo, rowerem, samochodem) bądź komunikacją zbiorową. Linie komunikacji autobusowej w powiecie tczewskim charakteryzują się wysoką częstotliwością (jak na linie powiatowe) i spotykają się z połączeniami wojewódzkimi m.in. w Morzeszczynie, Peplinie i Tczewie. Trzy z czterech miejscowości gminnych (Subkowy, Peplin i Gniew) oraz większa część obszarów gmin posiadają dogodne połączenie drogowe z miastem powiatowym. Wyjątkiem jest gmina Morzeszczyn, która nie posiada połączeń powiatowych z Tczewem.

W ostatnich latach przebudowano stację i węzeł przesiadkowy w Tczewie, obecnie część kolejowa i autobusowa znajdują się po dwóch stronach ulicy Dworcowej, przy czym przejście z jednej części na drugą możliwe jest bez przechodzenia przez jednię. Węzeł przesiadkowy jest przystosowany i spełnia swoją rolę jako punktu integrującego przewozy powiatowe między sobą oraz z przewozami wojewódzkimi. Trudnością w zarządzaniu przystankami jest rozdrobnienie właścicielskie: na terenie powiatu znajdują się przystanki należące do miast, gmin, powiatu i województw przystanki kolejowe są natomiast zarządzane przez PKP PLK SA. Powyższe praktycznie uniemożliwia przyjęcie i utrzymanie jednolitego standardu.

3.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat tczewski planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat tczewski jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Czynnikiem wpływającym na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu tczewskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Artykuł 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego został uchwalony 13 marca 2014 roku Uchwałą nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat tczewski nie planuje uruchamiania linii na trasach konkurencyjnych względem zaplanowanych przez marszałka. Powiat tczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów. Na obszarze powiatu tczewskiego Marszałek Województwa Pomorskiego zaplanował poniższe połączenia:

Tabela 5. Linie komunikacyjne zaplanowane w planie wojewódzkim

typ linii	przebieg trasy
kolejowa szkieletowa	Tczew - Gdańsk Główny - Gdynia Główna - Rumia - Reda - Wejherowo (kolej aglomeracyjna)
kolejowa szkieletowa	(Elbląg) - Malbork - Tczew - Gdańsk Główny - Gdynia Główna/ Gdynia Chylonia
kolejowa szkieletowa	(Olsztyn Główny/ Iława Główna) - Prabuty - Malbork - Tczew - Gdańsk Główny/ Gdynia Główna
kolejowa szkieletowa	(Bydgoszcz Główna/ Laskowice Pomorskie) - Smętowo - Tczew - Gdańsk Główny - Gdynia Główna/ Gdynia Chylonia
kolejowa szkieletowa	Gdynia Główna/ Tczew - Starogard Gdański - Chojnice
kolejowa dowozowa	(Grudziądz) - Gardeja - Kwidzyn - Malbork/ Gdynia Główna
autobusowa dowozowa	Tczew - Skarszewy
autobusowa dowozowa	Kwidzyn - Gniew - Pelplin - Tczew
autobusowa dowozowa	Starogard Gdański - Pelplin - Gniew - Kwidzyn
autobusowa uzupełniająca	Starogard Gdański - Skórcz - Kwidzyn/Prabuty
autobusowa uzupełniająca	Tczew - Krzywe Koło/Cedry Wielkie - Pruszcz Gdański
autobusowa uzupełniająca	Nowy Staw - Tczew
autobusowa uzupełniająca, interwencyjna	Tczew - Pruszcz Gdański - Gdańsk
autobusowa uzupełniająca, interwencyjna	Człuchów/Chojnice - Starogard Gdański - Tczew
autobusowa uzupełniająca, interwencyjna	Tczew - Smętowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego

Planowana powiatowa sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- wariant podstawowy;
- wariant uzupełniający;
- wariant międzypowiatowy.

Wariant podstawowy zawiera określenie linii łączących siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu. Powiat tczewski planuje uruchomić połączenia na liniach wariantu podstawowego w każdym przypadku. Wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie. Powiat tczewski planuje uruchomić linie wariantu uzupełniającego, jednakże może to być warunkowane brakiem innych przewozów na tych liniach, partycypacją finansową gmin, przez które dane linie będą przebiegać oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych przez powiat. Wariant międzypowiatowy umożliwi uruchomienie przewozów łączących powiat tczewski z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem

możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Poszczególne warianty lub ich pojedyncze linie mogą być uruchamiane niezależnie.

Wariant podstawowy jest wariantem obligatoryjnym (gwarantowanym), jednak powiat tczewski będzie dążył do uruchomienia całej sieci określonej w tabeli 6, aby zapewnić odpowiednią dostępność przestrzenną komunikacji zbiorowej.

Węzłem przesiadkowym dla sieci powiatowej będą Tczew oraz Pelplin, gdzie spotyka się po kilka linii zaplanowanych w niniejszym planie, a także linie zaplanowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Ponadto Tczew został wskazany jako węzeł zarówno w planie krajowym, jak i wojewódzkim, a Pelplin w planie wojewódzkim.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą kolejną. Linie P1 i P2 to linie wariantu podstawowego, pozostałe to linie wariantu uzupełniającego. Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu tczewskiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu jako wariant międzypowiatowy.

W tabeli zawarto informacje dotyczące numeru linii, jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczbie kursów. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy). W ramach linii P1 przewidziano część kursów kończących bieg w Gniewie, a część przedłużonych do Morzeszczyna. Jako kurs (w całym dokumencie) należy rozumieć przejazd w jedną lub drugą stronę (np. 10 kursów linii P3 Tczew - Pieniążkowo należy rozumieć jako 5 kursów Tczew - Pieniążkowo i 5 kursów Pieniążkowo - Tczew, możliwa jest również różna liczba kursów w jedną i drugą stronę). Minimalne liczby kursów na uruchomionych liniach mogą zostać zmniejszone wg poniższych zasad:

- liczba kursów linii P1 do Gniewu może zostać zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów łączących Tczew i Gniew linii P3, P4, P5 i (ewentualnych) linii międzypowiatowych;
- liczba kursów linii P2 w ramach realizacji planu transportowego może być zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów łączących Tczew i Pelplin linii P7 i (ewentualnych) linii międzypowiatowych;
- liczba kursów linii P1 (dotyczy kursów do Morzeszczyna), P3, P4, P8, P11 może zostać zmniejszona o tyle, ile zostanie uruchomionych kursów (ewentualnych) linii międzypowiatowych w pełni pokrywających daną linię.

Powyższe oznacza, że wszystkie kursy Tczew-Gniew linii P1 mogą zostać zastąpione przez kursy linii P3, P4, P5 (i ewentualnych linii międzypowiatowych), które będą łączyć Tczew i Gniew oraz dalej położone miejscowości.

Tabela 6. Linie planowanej sieci komunikacyjnej

Nr linii	Przebieg	Dystans [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P1	Tczew - Subkowy - Rudno - Gniew (- Morzeszczyn)*	33 (43)	16 (4)	8 (4)	8 (2)
P2	Tczew - Subkowy - Rudno - Pelplin	25	20	10	10
P3	Tczew - Subkowy - Rudno - Gniew - Piaseczno - Rakowiec - Pieniążkowo	49	10	8	6
P4	Tczew - Subkowy - Rudno - Gniew - Tymawa - Jaźwiska - Opalenie	44	10	8	6
P5	Tczew - Gorzędziej - Mała Słońca - Rybaki - Gręblin - Wielki Garc - Międzyłęż - Małe Walichnowy - Polskie Gronowo - Gniew	43	10	8	6
P6	Tczew – Gorzędziej – Mała Słońca – Rybaki – Mały Garc – Wielka Słońca – Subkowy – Wielgłowy – Brzuśce – Waćmierz – Brzuśce – Radostowo - Subkowy	39	7	0	0
P7	Tczew - Czarlin - Brzuśce - Rajkowy - Pelplin	23	14	8	6
P8	Tczew - Czarlin - Gniszewo - Swarozyn - Zabagno	14	10	6	6
P9	Tczew - Dąbrówka - Malenin	11	10	6	6
P10	Tczew - Rokitki - Tczew - Szpęgawa - Małzewo - Turze - Damaszk - Boroszewo (powrót: Boroszewo - Damaszk - Szczerbięc - Dalwin - Łukocin - Dąbrówka Tczewska - Szpęgawa - Tczew)	28 (powrót: 32)	10	0	0
P11	Tczew - Szpęgawa - Rukosin - Turze	15	10	6	6
P12	Pelplin - Rombark - Borkowo - Morzeszczyn - Gogolewo - Brody Pomorskie - Gniew	28	10	6	6
P13	Gniew – Kursztyn – Janiszewo - Kulice - Rożental – Pelplin	20	10	6	6

** linia P1 z Tczewa do Gniewu i Morzeszczyna, minimalną liczbę kursów należy rozumieć jako (na przykładzie dni roboczych) 16 kursów linii P1, w tym 4 do Morzeszczyna*

Źródło: opracowanie własne

Poniżej znajdują się mapy z przebiegami poszczególnych linii. Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 12.

Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant podstawowy:

— P1

Węzły przesiadkowe:



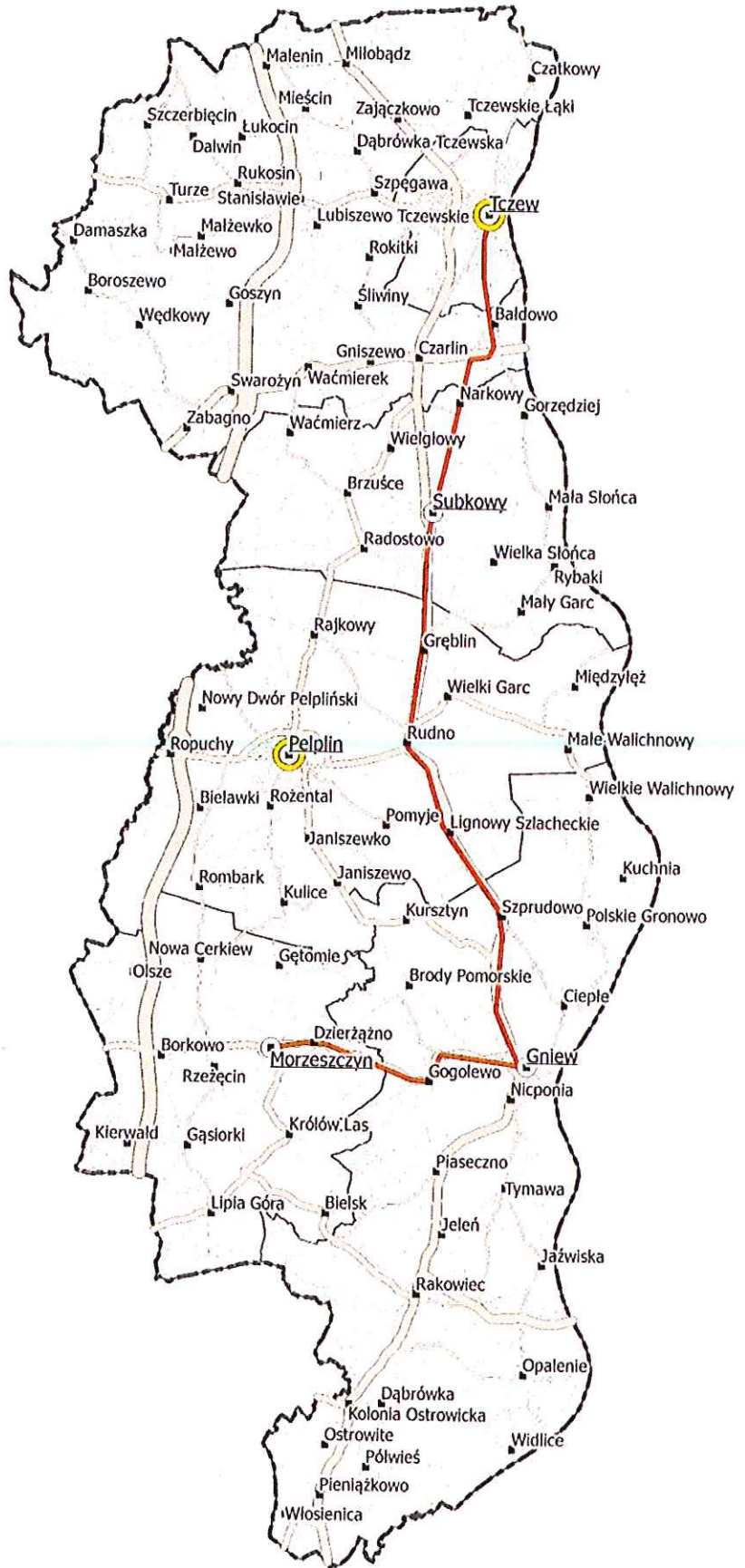
Pozostałe oznaczenia:

● Siedziby gmin

■ Pozostałe miejscowości

□ Granice gmin

▭ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant podstawowy:

— P2

Węzły przesiadkowe:



Pozostałe oznaczenia:

- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- Granice gmin
- ▭ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

— P3

Węzły przesiadkowe:



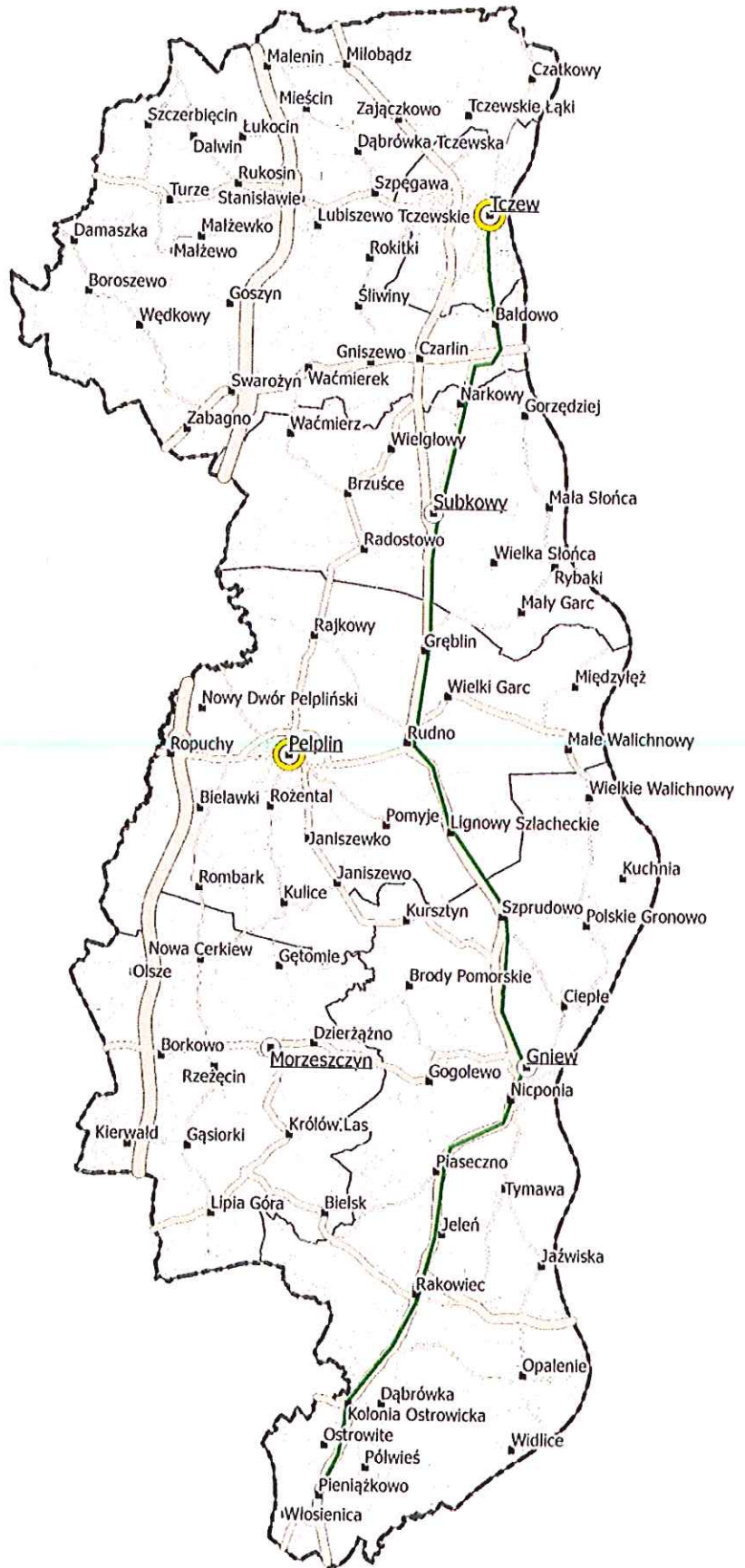
Pozostałe oznaczenia:

▫ Siedziby gmin

▪ Pozostałe miejscowości

▭ Granice gmin

▭ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

— P4

Węzły przesiadkowe:



Pozostałe oznaczenia:

● Siedziby gmin

■ Pozostałe miejscowości

□ Granice gmin

▬ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000



Wariant uzupełniający:

— P5

Węzły przesiadkowe:



Pozostałe oznaczenia:

● Siedziby gmin

■ Pozostałe miejscowości

□ Granice gmin

▬ Granica powiatu tczewskiego

Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

— P6

Węzły przesiadkowe:



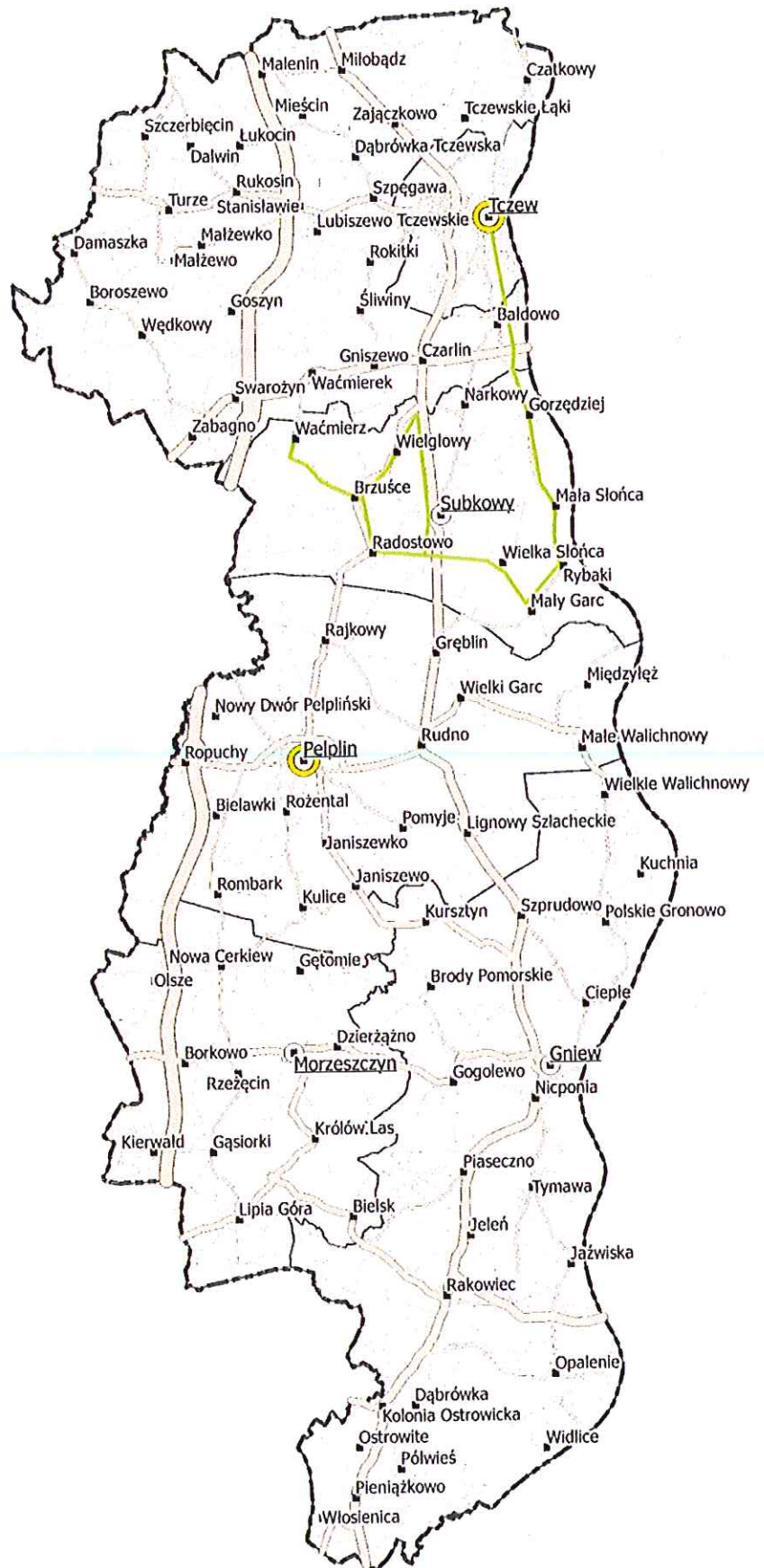
Pozostałe oznaczenia:

● Siedziby gmin

■ Pozostałe miejscowości

□ Granice gmin

▭ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

— P7

Węzły przesiadkowe:



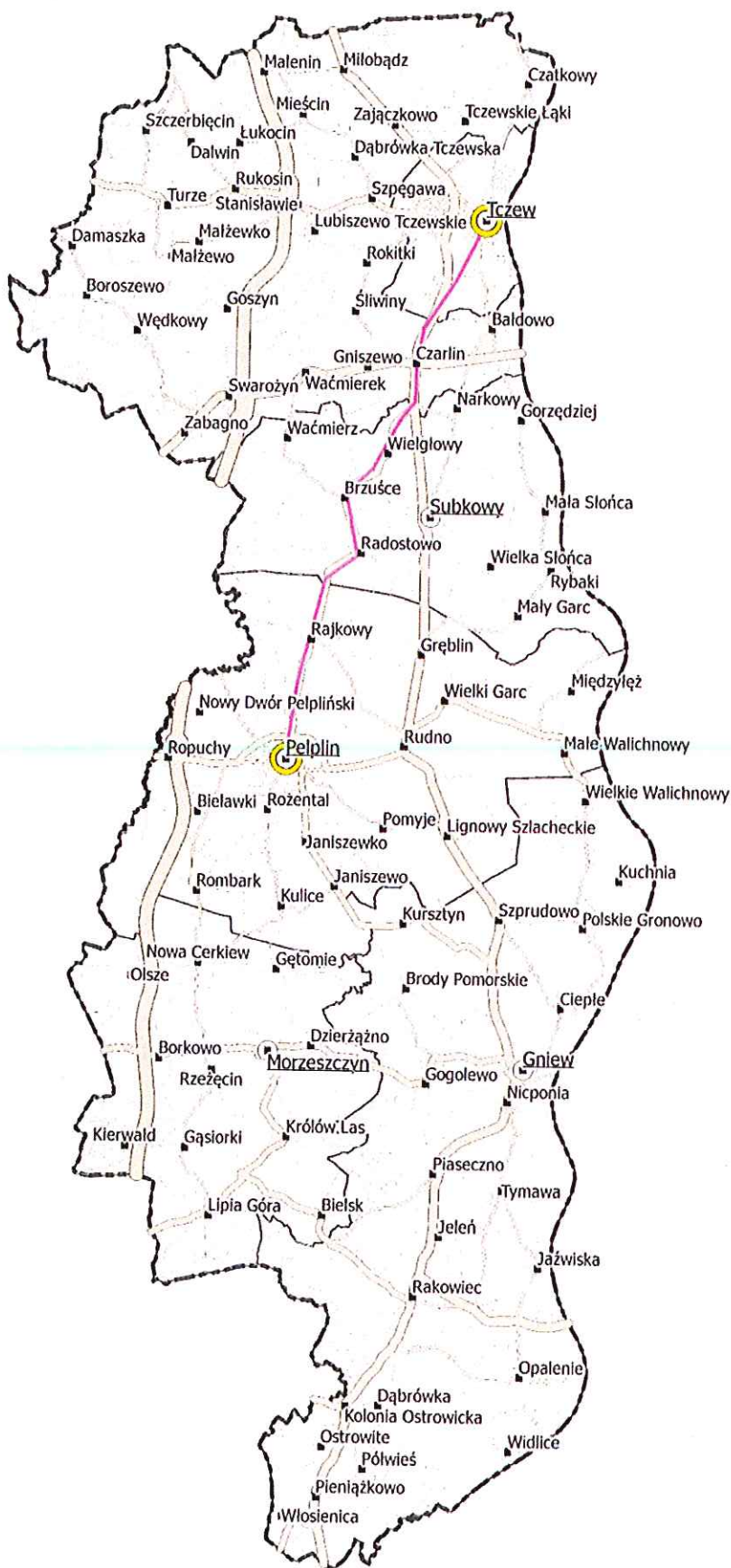
Pozostałe oznaczenia:

▣ Siedziby gmin

▪ Pozostałe miejscowości

▭ Granice gmin

▭ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

— P8

Węzły przesiadkowe:



Pozostałe oznaczenia:

- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- Granice gmin
- ▬ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

— p9

Węzły przesiadkowe:



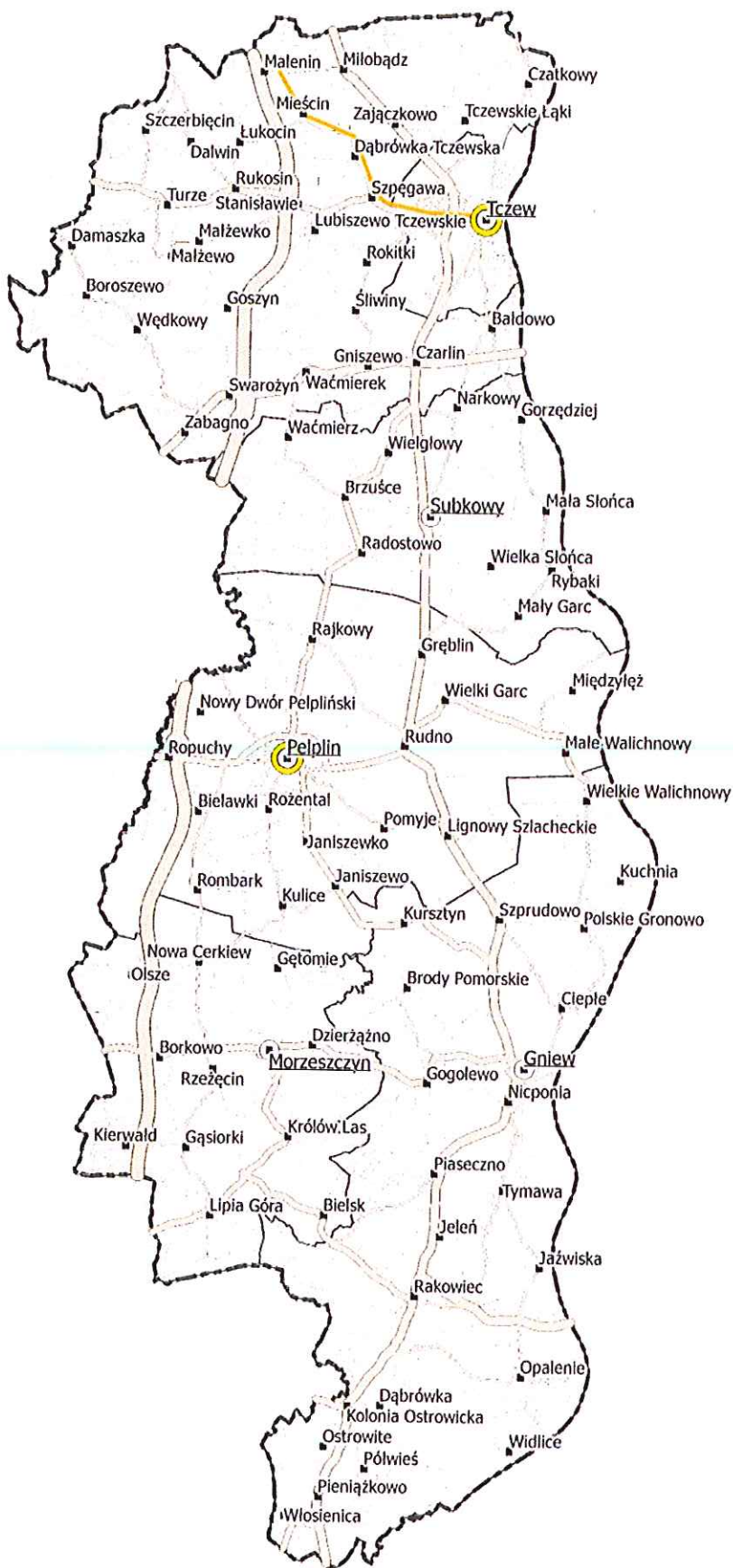
Pozostałe oznaczenia:

● Siedziby gmin

■ Pozostałe miejscowości

□ Granice gmin

▭ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

— P10

Węzły przesiadkowe:



Pozostałe oznaczenia:

- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- Granice gmin
- ▭ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:



Węzły przesiadkowe:



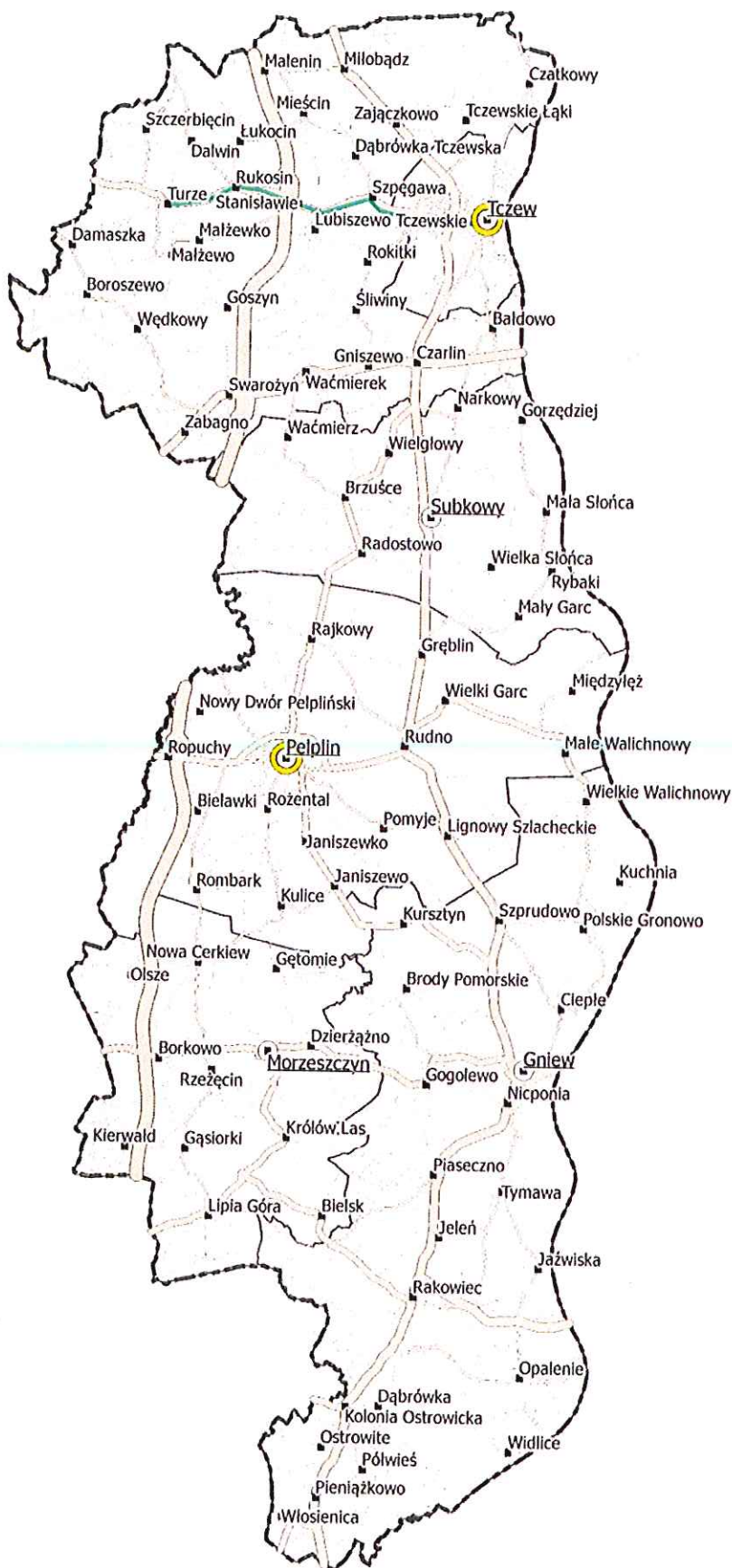
Pozostałe oznaczenia:

● Siedziby gmin

■ Pozostałe miejscowości

□ Granice gmin

▬ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

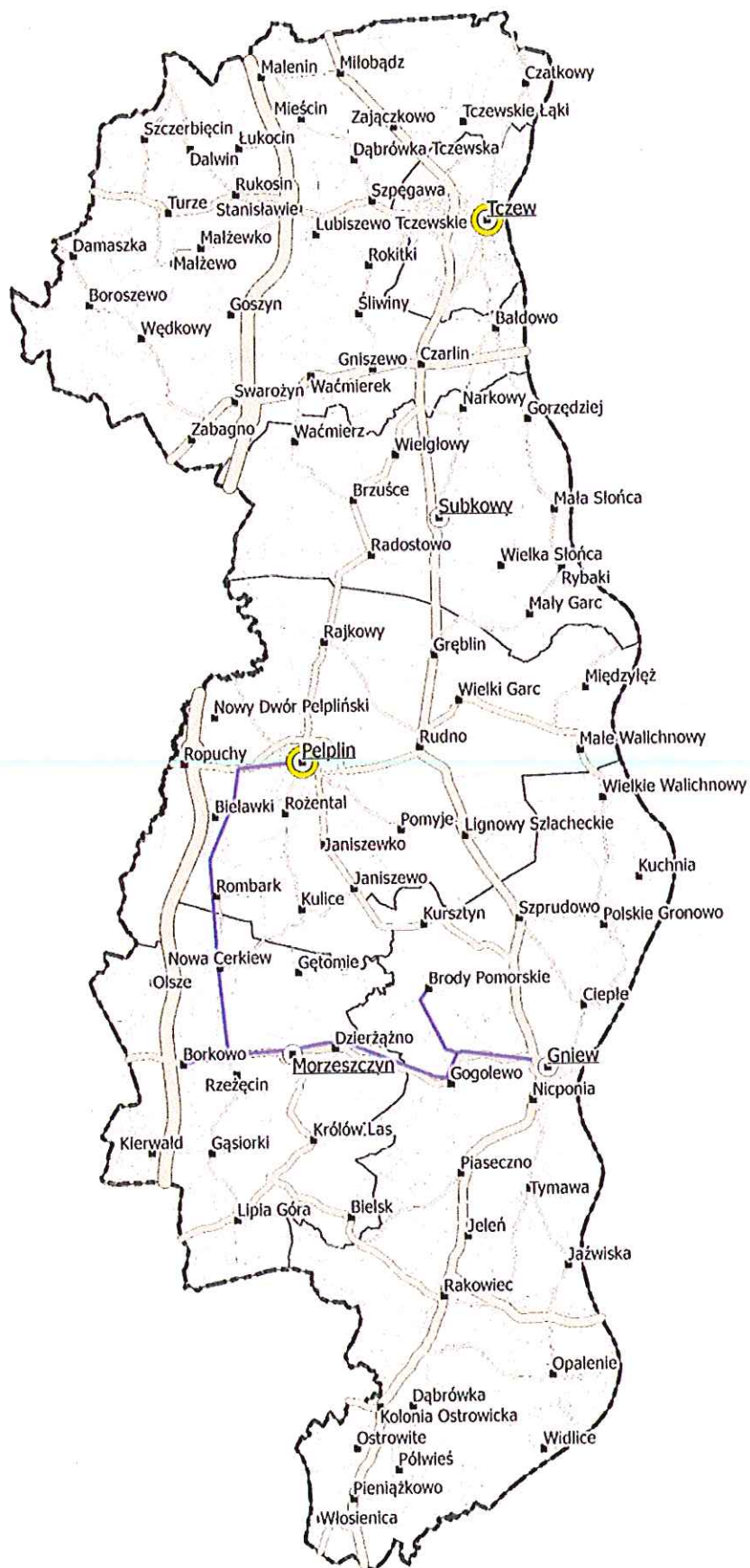
— P12

Węzły przesiadkowe:



Pozostałe oznaczenia:

- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- Granice gmin
- ⋯ Granica powiatu tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant uzupełniający:

— P13

Węzły przesiadkowe:



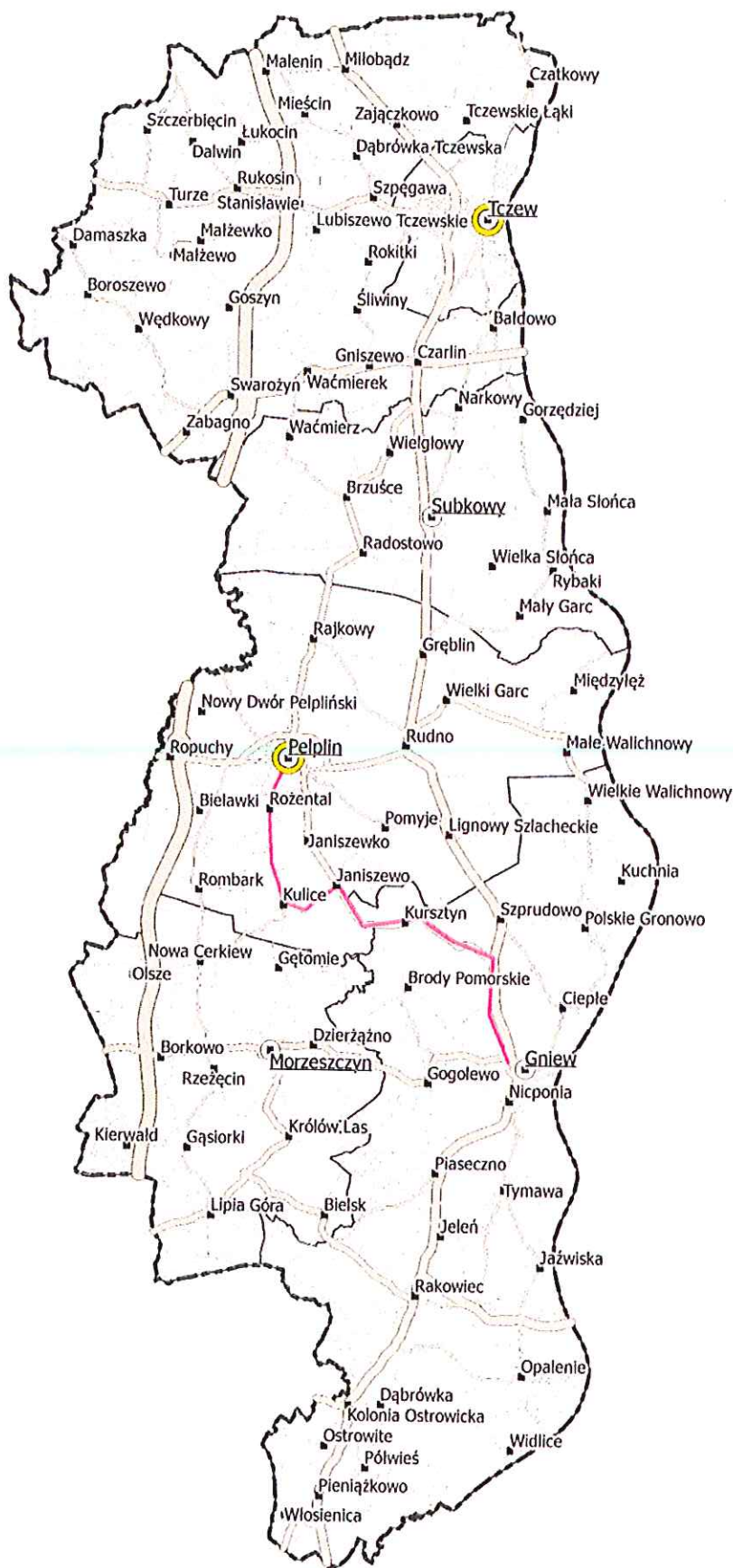
Pozostałe oznaczenia:

▣ Siedziby gmin

▪ Pozostałe miejscowości

▭ Granice gmin

▭ Granica powiatu tczewskiego



4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tczewskiego



4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu tczewskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 7. Wykaz istotnych urzędów i instytucji publicznych w powiecie tczewskim

L.p.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Starostwo Powiatowe w Tczewie	ul. Piaskowa 2, 83-110 Tczew
2	Powiatowy Urząd Pracy w Tczewie	Al. Solidarności 14a, 83-110 Tczew
3	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Tczewie	Wojska Polskiego 6, 83-110 Tczew
4	Poradnia Psychologiczno - Pedagogiczna w Tczewie	Wojska Polskiego 6, 83-110 Tczew
5	Sąd Rejonowy w Tczewie	ul. Kółłataja 6 83-110 Tczew
6	Prokuratura Rejonowa w Tczewie	ul. Sadowa 6, 83-110 Tczew

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tczewskiego

4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom - nauka - dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższa tabela przedstawia spis szkół ponadgimnazjalnych wraz z adresami.

Tabela 8. Szkoły ponadgimnazjalne w powiecie tczewskim

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	I Liceum Ogólnokształcące im. Marii Skłodowskiej - Curie w Tczewie	83-110 Tczew, ul. Szkoły Morskiej 1
2	II Liceum Ogólnokształcące im. Jana III Sobieskiego w Tczewie	83-110 Tczew ul. Królowej Marysieńki 10
3	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Pelplinie	83-130 Pelplin ul. Sambora 5
4	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. ks. Henryka Mrossa w Gniewie	83-140 Gniew ul. Sobieskiego 1 1
5	Zespół Szkół Rzemieślniczych i Kupieckich im. księcia Sambora II w Tczewie	83-110 Tczew ul. Czyżykowska 17
6	Zespół Szkół Ekonomicznych im. ks. Janusza Stanisława Pasierba w Tczewie	83-110 Tczew ul. Gdańska 17
7	Zespół Szkół Budowlanych i Odzieżowych im. Henryka Sienkiewicza w Tczewie	83-110 Tczew ul. Bałdowska 19
8	Zespół Szkół Technicznych im. kmdra Antoniego Garnuszeńskiego w Tczewie	83-110 Tczew ul. Parkowa 1
9	Zespół Szkół Agrotechnicznych i Ogólnokształcących im. Stanisława Staszica w Swarzędzie	83-115 Swarzędz ul. Szkolna 2
10	Zespół Placówek Specjalnych w Tczewie	83-110 Tczew ul. Grunwaldzka 1
11	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Pelplinie	83-130 Pelplin ul. Sambora 5 a
12	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Tczewie	83-110 Tczew ul. Kollątaja 5
13	Zespół Kształcenia Zawodowego w Tczewie	83-110 Tczew ul. Sobieskiego 10

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tczewskiego

4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obowiązkowe i cykliczne podróże w relacji dom - praca - dom w godzinach szczytu. Wykaz największych zakładów pracy w gminach powiatu tczewskiego został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 9. Większe zakłady pracy w powiecie tczewskim

L.p.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
1	AKU Sp. z o.o.	ul. Gdańska 33D 83-110 Tczew
2	APATOR METRIX S.A.	ul. Piaskowa 3 83-110 Tczew
3	EATON CORPORATION	ul. 30 stycznia 55 83-110 Tczew
4	FLEX	ul. Malinowska 28 83-110 Tczew
5	GEMALTO Sp. z o.o.	ul. Skarszewska, 2 83-110 Tczew
6	Rajbud sp. z o.o.	ul. 1 Maja 3, 83-110 Tczew
7	HABECO PROTECTION Sp. z o.o.	ul. Piaskowa 3, 83-110 Tczew
8	HDP Sp. z o.o.	ul. Paderewskiego 24, 83-110 Tczew
9	KORAL S.A	ul. Za Dworcem 13, 83-110 Tczew
10	M+P PRZEMYSŁOWE URZĄDZENIA MYJĄCE S.A.	ul. Jagiellońska 55, 83-110 Tczew
11	METRIX AB Sp. z o.o.	ul. Piaskowa 3, 83-110 Tczew
12	METROX-PLAST Sp. z o.o.	ul. Jagiellońska 55, 83-110 Tczew
13	OILER Sp. z o.o.	ul. Malinowska 24A, 83-110 Tczew
14	Przeds. Prod. - Usług. "RESTEKS" Sp. z o.o.	ul. Malinowska 11, 83-110 Tczew
15	RINTAL POLSKA Sp. z o.o.	ul. 30 Stycznia 43, 83-110 Tczew
16	TEZAM S.A	ul. 30 Stycznia 32, 83-110 Tczew
17	B&S serwis	ul. Piaskowa 3, 83-110 Tczew
18	GARDNER Aerospace sp. z o.o.	ul. 30 Stycznia 55, bud. 124, 83-110 Tczew
19	HUBER + SUHNER	ul. Bałdowska 26, 83-110 Tczew
20	ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA	ul. Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew
21	CALIFORNIA TRADING Sp. z o.o.	ul. Skarszewska 21, 83-110 Tczew
22	MULTIPACKING SOLUTION Sp. z o.o.	ul. Malinowska 43, 83-110 Tczew
23	EDORADCA Sp. z o.o.	ul. Skarszewska 23, 83-100 Tczew
24	MBF Sp. z o.o.	ul. Skarszewska 1, 83-110 Tczew
25	MOLEX PREMISE NETWORKS Sp. z o.o.	ul. Tczewska 2, 83-112 Rokitki
26	PANLINK Sp. z o.o.	ul. Skarszewska 15, 83-112 Rokitki
27	PRESS GLASS S.A.	ul. Skarszewska 11, 83-110 Tczew
28	SILGAN METAL PACKAGIGN TCZEW S.A.	ul. Rokicka 13, 83-110 Tczew
29	TAPFLO Sp. z o.o.	ul. Czatkowska 4 B, 83-110 Tczew
30	VETREX Sp. z o.o.	ul. Skarszewska 13, 83-110 Tczew
31	Kanwas LTD	ul. Piaskowa 3, 83-110 Tczew
32	Metrox-Service Sp. z o. o.	ul. Jagiellońska 55, 83-110 Tczew
33	BUZA	ul. Jagiellońska 55 a , 83 -110 Tczew
34	METRIX METAL	ul. Piaskowa 3, 83-110 Tczew

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tczewskiego

Dojazdy do pracy zostały również opisane w rozdziale 4.2.

4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 10. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie tczewskim

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Kino "Helios" w Tczewie	ul. Pomorska 1, 83-110 Tczew
2	Tczewskie Centrum Sportu i Rekreacji	ul. Wojska Polskiego 28A, 83-110 Tczew
3	Centrum Kultury i Sztuki	ul. Stefana Kardynała Wyszyńskiego 10, 83-110 Tczew
4	Miejska Biblioteka Publiczna im. Aleksandra Skulteta	ul. Jarosława Dąbrowskiego 6, 83-110 Tczew
5	Fabryka Sztuk	ul. 30 stycznia 4, 83-110 Tczew
6	Muzeum Wisły	ul. 30 stycznia 4, 83-110 Tczew

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu tczewskiego

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

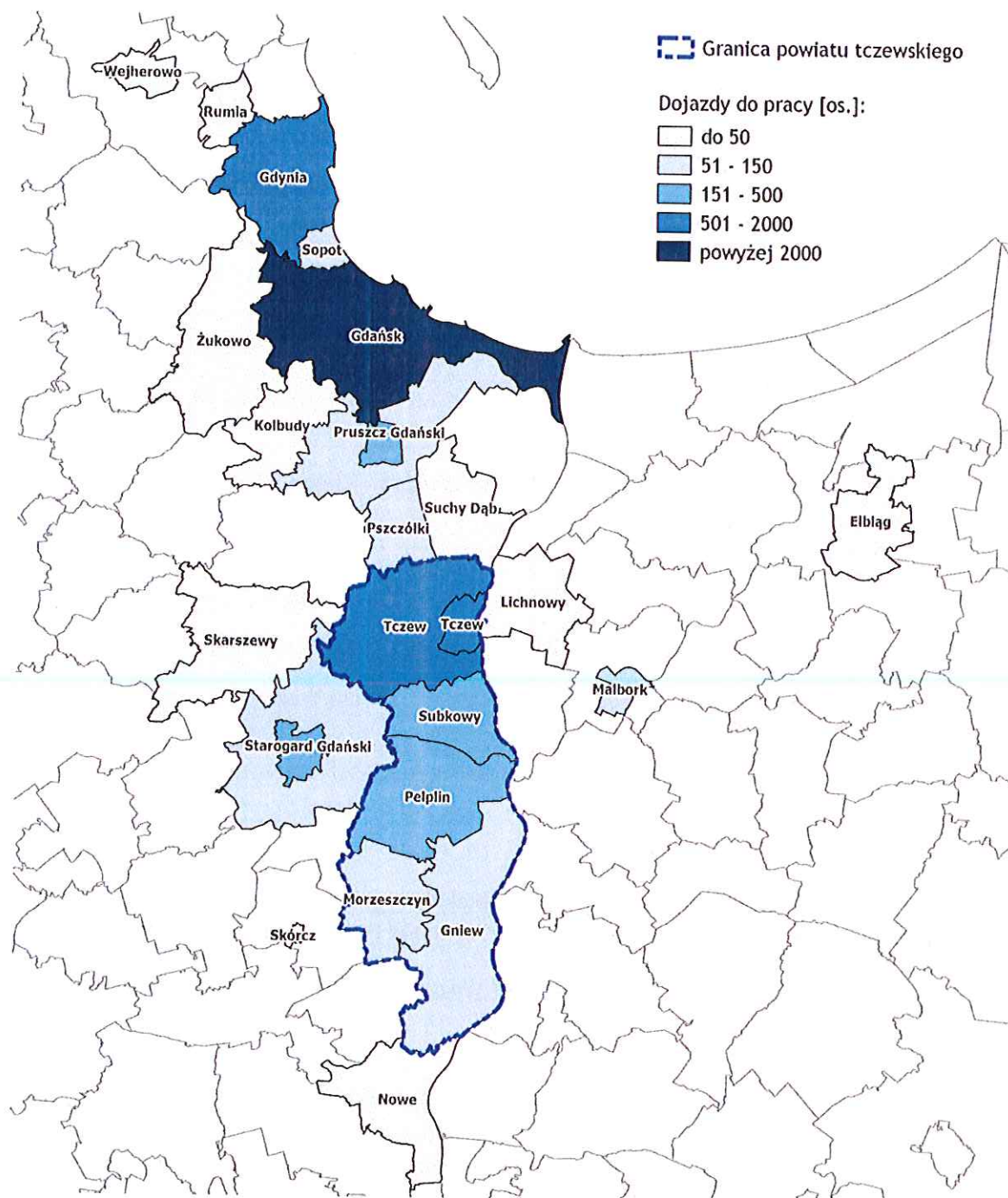
Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. W Tczewie przy ul. 30 Stycznia 57/58 znajdują się Szpitale Tczewskie S.A.

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu tczewskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu tczewskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego np. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najchętniej wyjeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu tczewskiego.



Mapa 6. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu tczewskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Najatrakcyjniejszym miejscem pracy jest miasto Gdańsk - według wyników badań w tym mieście pracuje ponad 35% mieszkańców powiatu tczewskiego pracujących poza gminą zamieszkania.

Na terenie powiatu tczewskiego, duży udział mieszkańców powiatu pracujących poza gminą zamieszkania, znajduje zatrudnienie w mieście Tczew.

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy według NSP 2011 występują w relacjach:

- miasto Tczew → Gdańsk
- gmina Tczew → miasto Tczew
- gmina Pelplin → miasto Tczew
- miasto Tczew → Gdynia
- miasto Tczew → gmina Tczew
- gmina Gniew → miasto Tczew

4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tczewskiego w zależności od czasu ich występowania

Zróżnicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie tczewskim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i rodzaj dnia.

4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet cztero-pięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy - głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach - między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych a także podróże obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym nierzadko od godzin południowych).

W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczytce potoków pasażerskich.

4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,

- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tczewskiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Tczewie.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach łączących gminy powiatu tczewskiego z miastem Tczew, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest trasa miasto Tczew - Gdańsk. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie tczewskim.

4.6 Scenariusze rozwoju

Ze względu na silne powiązania powiatu tczewskiego w ramach obszaru metropolitalnego scenariusze rozwoju pokrywają się ze scenariuszami nakreślonymi w Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030. Należy przy tym pamiętać, że decyzje mieszkańców dotyczące sposobu wykonania podróży (zarówno metropolitalnych, jak i powiatowych) zależą od jakości oferty przewozowej, a także od możliwości pokonania „pierwszego kilometra” (odległości między domem a przystankiem autobusowym, kolejowym). Wyróżnia się cztery scenariusze rozwoju:

- scenariusz stagnacji,
- scenariusz restrykcyjny,
- scenariusz promotoryzacyjny,
- scenariusz zrównoważony.

Scenariusz stagnacji związany jest z relatywnie złą sytuacją ekonomiczną oraz niską skutecznością polityki transportowej. Dla powiatu tczewskiego scenariusz ten oznaczać będzie ustabilizowanie się lub wzrost udziału podróży komunikacją zbiorową (ze względu na większą uciążliwość ekonomiczną podróży indywidualnych, szczególnie w dalszych relacjach) przy zahamowaniu wzrostu bądź nawet spadku liczby podróży ogółem.

Scenariusz restrykcyjny związany jest z relatywnie złą sytuacją ekonomiczną oraz dużą skutecznością polityki transportowej. Powiązanie uciążliwości ekonomicznej podróży indywidualnych z dobrą ofertą komunikacji publicznej, opartej o gęstą sieć połączeń i inwestycje taborowe i infrastrukturalne, w tym nadające priorytet względem komunikacji samochodowej doprowadzi do zwiększenia udziału komunikacji zbiorowej w podróży ogółem oraz pozwoli utrzymać wzrost liczby podróży.

Scenariusz promotoryzacyjny związany jest z dobrą sytuacją społeczno-ekonomiczną oraz małą skutecznością polityki transportowej. Jest to scenariusz - polegający przede wszystkim na próbie zaspokojenia popytu na transport poprzez rozbudowę sieci drogowej. W dłuższej perspektywie prowadzi to do znacznego spadku udziału podróży komunikacją zbiorową oraz wyczerpania przepustowości układu drogowego i niewydolności systemu transportowego.

Scenariusz zrównoważony, preferowany z punktu widzenia polityki zrównoważonego rozwoju, wiąże się z dobrą sytuacją ekonomiczną oraz skutecznością polityki transportowej. Polega on na wykorzystaniu różnych środków transportu w zależności od typu zadań i otoczenia. Na głównych ciągach transportowych priorytet będzie nadawany komunikacji zbiorowej, która zapewnia większą przepustowość przy mniejszej tereno- i energochłonności względem komunikacji indywidualnej. W obszarach o niskiej gęstości zaludnienia i w mało popularnych relacjach podstawą będzie komunikacja indywidualna, a rola komunikacji publicznej może ograniczyć się do usługi socjalnej. Realizacja tego scenariusza skutkować będzie wzrostem liczby wykonywanych podróży oraz największym udziałem komunikacji zbiorowej w podróżach ogółem.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat tczewski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat tczewski będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat tczewski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat tczewski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu tczewskiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat tczewski środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa.

5.2 Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą pochodną wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu tczewskiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator) będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłaty za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Drugim możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym

zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie Organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez Organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub całej sieci. Wymaga on także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym rekomendowanym modelem jest model koncesyjny, który po pierwsze daje możliwość niezaangażowania środków budżetowych, a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych/ekonomicznych/finansowych całej sieci niezależnie od wybranego wariantu.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe - brak wydatku dla budżetu powiatu - natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane wg rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat tczewski. Należy pamiętać, że wariant bezkosztowy będzie możliwy do osiągnięcia tylko w przypadku rentowności sieci, co jest zależne od rozkładu jazdy, wpływów z biletów i zapewnieniu wyłączności przystankowej dla operatora.

Poniżej w tabeli zestawiono szacunkowe koszty wg poszczególnych wariantów i modeli. Dla kalkulacji przyjęto, iż stawka za wozokilometr płacona operatorowi w przypadku modelu zapłaty za usługę nie będzie wyższa niż 3 zł netto.

Tabela 11. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy	Model „bezkosztowy* ” dla budżetu	Szacowany łączny koszt roczny dla całej sieci ok. 1,010 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: - Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 4 wynosi 336 672 km , przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

Wariant	Model I koncesyjny/szacowany koszt	Model II zapłaty za usługę/szacowany koszt	Założenia do Modelu II
Wariant podstawowy + uzupełniający	Model „bezkosztowy* ” dla budżetu	Szacowany koszt dla całej sieci to ok 3,604 mln zł netto (kwota zostanie pomniejszona o uzyskane wpływy z biletów)	Założenia: Liczba wozokilometrów przewidziana do realizacji w ciągu roku, zgodna z planowanymi liniami zamieszczonymi w tab. 4 wynosi 1 201 464 km, przy założeniach: liczba dni w miesiącu: - roboczych: 22 - soboty: 4 - niedziele i święta: 4 Założona stawka za wozokilometr wynosi 3 zł netto.

bezkosztowy - tylko w przypadku sporządzenia odpowiedniej umowy między organizatorem i operatorem, do zadań organizatora będzie również należeć rozliczanie i kontrolowanie operatora, co może generować pośrednie koszty dla powiatu związane z organizacją transportu nie ujęte w powyższej tabeli.*

Źródło: opracowanie własne

Do powyższych obliczeń (w wierszu podstawowy + uzupełniający) przyjęto uruchomienie w całości wariantu uzupełniającego, przy funkcjonującym w całości wariantcie podstawowym (uruchomienie wszystkich kursów przewidzianych w tabeli 6).

Faktyczne koszty są możliwe do wyliczenia w momencie stworzenia kompletnego rozkładu jazdy komunikacji zbiorowej.

5.3 Rentowność linii komunikacyjnych

Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu tczewskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, aby planowane linie o charakterze użyteczności publicznej pozwalały uzyskać zysk operatorom.

6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia.

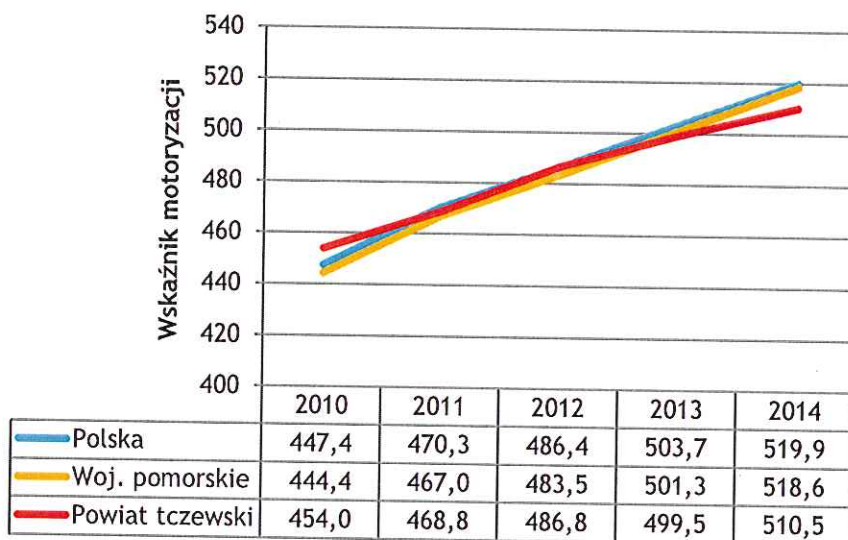
Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu tczewskiego w latach 2010 - 2014 oraz - dla porównania - wskaźniki dla województwa pomorskiego oraz Polski.

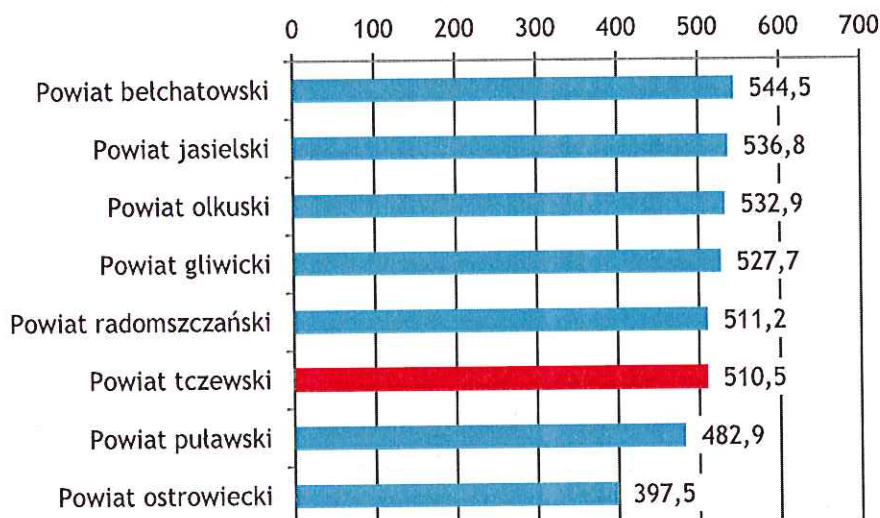


Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu tczewskiego, woj. pomorskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W każdym analizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w powiecie tczewskim rośnie i była zbliżona do wartości wskaźnika motoryzacji w województwie pomorskim oraz w Polsce.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu tczewskiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach podobnych pod względem liczby mieszkańców.



Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu tczewskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Większość powiatów podobnych pod względem liczby ludności charakteryzuje się wyższą wartością wskaźnika motoryzacji, jednak wartości te są niewiele wyższe niż w powiecie tczewskim.

Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu tczewskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu tczewskiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróżach powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego. Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w powiecie tczewskim powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,
- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,

- dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio. Jednym ze sposobów jest przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami (metoda PAPI), którzy odpowiadają na pytania związane z funkcjonowaniem komunikacji zbiorowej oraz z istotnością postulatów transportowych.

Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powoduja utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

7 Zasady organizacji rynku przewozów



7.1 Powiat tczewski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu tczewskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat tczewski planuje wdrożyć model zakładający partycypację finansową gmin z terenu powiatu tczewskiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

Wariant nr I - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu tczewskiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat tczewski,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat - gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
 - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
 - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
 - Pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
 - Budżet powiatu - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Wariant nr II - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu tczewskiego wykonuje związek powiatu tczewskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo - gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu;

- Współpraca powiat - gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo - gminnego;
- Charakter przewozów: powiatowo - gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- Finansowanie przewozów:
 - Refundacja ulg ustawowych - w zakresie linii powiatowo - gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo - gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo - gminnego,
 - Wpływy z biletów - ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
 - Budżet związku powiatowo - gminnego - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat tczewski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2015 r., poz. 2164 z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. z 2015 r., poz. 113 z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli 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,
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2 niniejszego dokumentu.

7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat tczewski

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu tczewskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat tczewski jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

7.4 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat tczewski, organizator wspólnie z operatorem w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie tczewskim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- ustalonymi i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

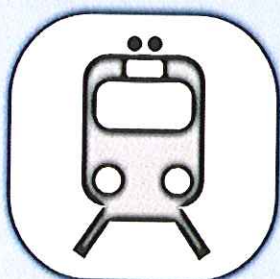
Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

Przygotowanie ww. planu na rok następny nie jest wymogiem ustawowym, jednak pozwala w przyszłości optymalnie planować oraz organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu tczewskiego.

8

Przewidywany standard usług
przewozowych w przewozach
o charakterze użyteczności publicznej



8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 12. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróżę osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Powiat w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie tczewskim.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 13. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (dopuszcza się inną niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście (dotyczy pojazdów o liczbie miejsc siedzących powyżej 30)	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków (dotyczy pojazdów o liczbie miejsc siedzących powyżej 30)	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym i ociemniałym (dotyczy pojazdów o liczbie miejsc siedzących powyżej 30)	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu, pracy) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej, różnicy wysokości i przeszkód naturalnych. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu tczewskiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat tczewski, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych - powiat tczewski ujednotwili standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela 14 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie tczewskim

obszar	elementy	standard minimalny	standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy” Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	Nazwa przystanku i numer słupka Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	X	X
	Schemat sieci połączeń	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)

obszar	elementy	standard minimalny	standard optymalny
Miejsce oczekiwania	Ławka	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)
	Wiąta przystankowa Z przezroczystymi ścianami	X (nowe przystanki)	X (nowe i modernizowane przystanki)
Peron	Nawierzchnia peronu	X (utwardzona)	X (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi Minimum 18 cm	X	X
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	X	X
Inne	Stojak rowerowy	-	X
	Słup ogłoszeniowy	-	X
	Śmietnik	X	X

Źródło: opracowanie własne

9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- 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;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy powiat tczewski rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem pomorskim w zakresie integracji informacji pasażerskiej, w szczególności we wspólnych węzłach przesiadkowych.

9.2 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróźnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 15. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Numer linii i/lub kierunku jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa przystanku i numer słupka. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy zawierający: <ul style="list-style-type: none"> ○ numer linii komunikacyjnej i/lub kierunku jazdy autobusów, ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przesiadkowy	<ul style="list-style-type: none"> • Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat tczewski. • Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu - ułatwienie przesiadek. • Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Internet	<ul style="list-style-type: none">• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).• Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi.• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none">• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży.• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

10

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu tczewskiego



Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu tczewskiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat tczewski porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1 Budowa nowych i modernizacja starych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być postrzegany jako łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być bezpieczne, w razie potrzeby wyznaczone.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też nowo budowane jak i modernizowane przystanki powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator powinny posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna. Na każdym przystanku powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

10.2 System informacji pasażerskiej

W ramach systemu informacji pasażerskiej powiat tczewski planuje dążyć do promowania i wykorzystywania przede wszystkim elektronicznej formy informacji pasażerskiej, w postaci:

- schematów linii komunikacyjnych oraz trasy wybranego połączenia,
- udostępniania rozkładów jazdy i informacji o jego zmianach,
- uruchomienia platformy umożliwiającej planowanie tras podróży,
- udostępniania informacji o regulaminach przewozów, opłatach taryfowych wraz z informacjami o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu.

10.3 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej

W przyszłości w miarę możliwości finansowych powiat tczewski będzie wymagał od operatora świadczenia usług transportowych pojazdami posiadającymi jednolite barwy (ustalone przez powiat tczewski), spełniającymi najwyższe normy spalin oraz wyposażonymi w elementy poprawiające komfort podróżowania takie jak:

- niskie wejście,
- klimatyzację,
- udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością i niepełnosprawnością wzrokową w tym: zewnętrzna zapowiedź głosowa, odpowiednia kolorystyka elementów i uchwytów stosowanych w pojazdach.

11

Weryfikacja i aktualizacja Planu
zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla powiatu
tczewskiego



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, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu tczewskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Tczewskiego.

12

Część graficzna Planu
zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla powiatu
tczewskiego



Planowana sieć komunikacyjna



powiat tczewski

2 0 2 4 km



1:220 000

Wariant podstawowy:

- P1
- P2

Wariant uzupełniający:

- P3
- P4
- P5
- P6
- P7
- P8
- P9
- P10
- P11
- P12
- P13

Wariant międzypowiatowy:

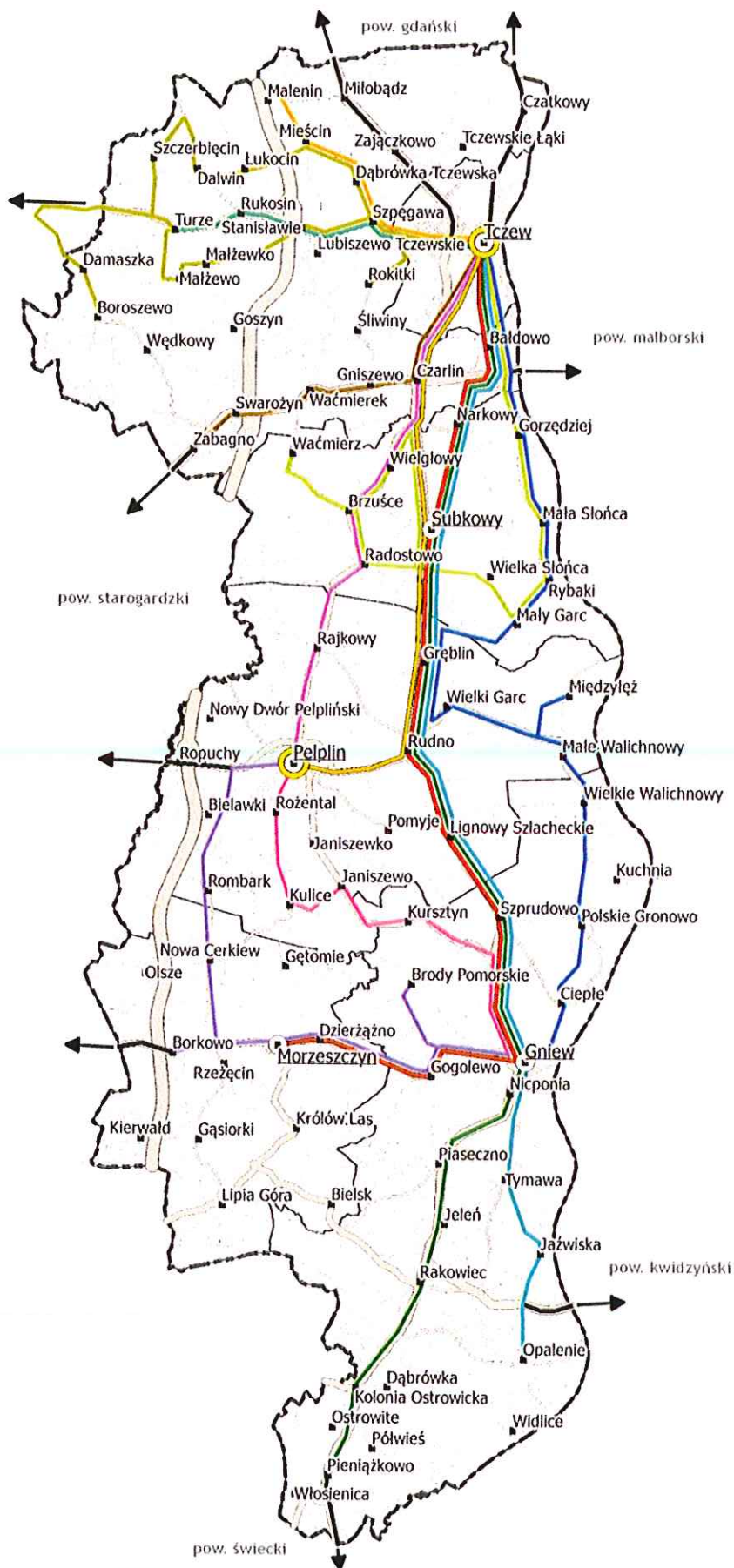


Węzły przesiadkowe:



Pozostałe oznaczenia:

- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- Granice gmin
- Granica powiatu tczewskiego



13

Spis map, tabel i wykresów



13.1 Spis map

Mapa 1. Mapa powiatu tczewskiego	10
Mapa 2. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie tczewskim	18
Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna w powiecie tczewskim - linie regularne	24
Mapa 4. Obecna sieć komunikacyjna w powiecie tczewskim - linie regularne specjalne	26
Mapa 5. Schemat sieci istniejących linii kolejowych i autobusowych realizujących wojewódzkie przewozy pasażerskie na obszarze powiatu tczewskiego	27
Mapa 6. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu tczewskiego	50

13.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie tczewskim oraz w poszczególnych gminach w roku 2005, 2010 oraz 2014.....	13
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie tczewskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014	13
Tabela 3. Wykaz zezwoleń na regularne przewozy wydanych przez Starostę Tczewskiego.....	22
Tabela 4. Wykaz zezwoleń na przewozy regularne specjalne wydanych przez Starostę Tczewskiego.....	25
Tabela 5. Linie komunikacyjne zaplanowane w planie wojewódzkim	29
Tabela 6. Linie planowanej sieci komunikacyjnej	31
Tabela 7. Wykaz istotnych urzędów i instytucji publicznych w powiecie tczewskim	46
Tabela 8. Szkoły ponadgimnazjalne w powiecie tczewskim.....	47
Tabela 9. Większe zakłady pracy w powiecie tczewskim	48
Tabela 10. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie tczewskim	49
Tabela 11. Przedstawienie kosztów, z jakimi może wiązać się uruchomienie publicznych przewozów	57
Tabela 12. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	69
Tabela 13. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	71
Tabela 14. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie tczewskim	73
Tabela 15. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.....	77

13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności w gminach powiatu tczewskiego w latach 2010 - 2014	13
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie tczewskim oraz w poszczególnych gminach w roku 2014	14
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem w powiecie tczewskim	15
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie tczewskim, woj. pomorskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014	16
Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu tczewskiego do roku 2030	16
Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie tczewskim w latach 2020, 2025 i 2030	17

Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu tczewskiego, woj. pomorskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014	60
Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu tczewskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności	61

