



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

Cedry Wielkie 26.02.2016

1	Wstęp	4
1.1	Streszczenie dokumentu.....	4
1.2	Czym jest Plan Transportowy.....	5
1.2.1	Organizowanie publicznego transportu zbiorowego	5
1.2.2	Koncepcja zrównoważonego rozwoju.....	7
1.2.3	Plan Transportowy jako element procesu zarządzania.....	8
1.3	Metodologia tworzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju	9
1.3.1	Podstawy prawne.....	9
1.3.2	Struktura Planu Transportowego.....	11
1.3.3	Okres planowania i ewaluacja Planu.....	12
1.4	Cel opracowania Planu Transportowego.....	14
1.5	Wizja transportu publicznego	15
1.6	Dokumenty źródłowe.....	15
1.6.1	Prawodawstwo Unii Europejskiej.....	16
1.6.2	Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym	17
1.6.3	Dokumenty Województwa Pomorskiego.....	18
1.6.4	Inne plany, strategie i opracowania	18
1.7	Definicje i określenia.....	19
1.8	Harmonizacja Planu Transportowego w odniesieniu do dokumentów strategicznych i planów w zakresie organizowania transportu publicznego wyższego szczebla	21
1.8.1	Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce	21
1.8.2	Plany i strategie regionalne.....	28
1.8.3	Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	33
1.9	Ocena oddziaływania na środowisko	37
1.10	Konsultacje społeczne.....	38
2	Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	41
2.1	Przesłanki formalne i merytoryczne	41
2.1.1	Mobilność we współczesnym społeczeństwie	41
2.2	Charakterystyka obszaru objętego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	43
2.2.1	Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne.....	43
2.2.2	Demografia.....	46
2.2.3	Czynniki społeczne	51
2.2.4	Ochrona środowiska.....	56
2.3	Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej.....	62
3	Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.....	65
3.1	Charakterystyka istniejącej sieci	65
3.1.1	Transport drogowy.....	65
3.1.2	Inne formy komunikacji.....	68
3.2	Charakterystyka planowanej sieci	69
3.2.1	Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu wojewódzkiego i powiatowego.....	69
3.2.2	Cele i środki polityki transportowej Gminy	73
3.2.3	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej 74	
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	78
4.1.1	Struktura podróży	79
4.1.2	Motywacje podróży.....	80
4.2	Prognoza popytu.....	82
4.3	Prognoza podaży.....	84
5	Finansowanie usług przewozowych	85

5.1	Źródła i formy finansowania usług.....	85
5.2	Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych	86
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	87
6.1	Obecny podział zadań przewozowych	87
6.2	Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju	87
6.3	Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych	88
6.4	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi	89
7	Zasady organizacji rynku przewozów	90
7.1	Zadania Organizatora.....	90
7.2	Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego	93
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej....	95
8.1	Obecny standard usług.	95
8.2	Pożądany standard usług, planowana oferta	96
8.2.1	Oferta przewozowa	96
8.2.2	Aspekt ochrony środowiska	97
8.2.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej.....	97
8.2.4	Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.....	98
8.2.5	Polityka kształtowania systemu taryfowego.....	99
8.2.6	Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów.....	99
8.2.7	Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń.....	99
8.2.8	Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej.....	100
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	100
9.1	System informacji statycznej	101
9.2	System informacji w mediach elektronicznych.....	101
9.3	Innowacje.....	102
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Cedry Wielkie	102
11	Weryfikacja i aktualizacja Planu	104
12	Spisy.....	105
12.1	Spis rysunków	105
12.2	Spis tabel.....	106
13	Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.....	107

1 Wstęp

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)¹] wprowadziła zasadniczą zmianę dotychczasowego sposobu funkcjonowania i organizowania przewozów transportem publicznym, poprzez wskazanie organizatorów, jednostki samorządu terytorialnego, właściwe ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów i obligując je do podjęcia, w wielu przypadkach nowych dla nich zadań w sferze usług publicznych zbiorowej komunikacji pasażerskiej, w sposób planowy, zharmonizowany przestrzennie i zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Racjonalizm ekonomiczny wprowadzonych zmian polega przede wszystkim na wprowadzeniu zasad regulowanej konkurencji w sposób zapewniający przejrzystość i efektywność usług publicznych oraz zapewnienie odpowiednich warunków ich funkcjonowania.

1.1 Streszczenie dokumentu

Wprowadzające rozdziały Planu Transportowego, powstałego na zlecenie Gminy Cedry Wielkie, definiują jego rolę, podstawy formalne opracowania, funkcje które spełnia oraz przytaczają definicje stosowanej w dalszej części terminologii, określonej w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i innych powiązanych dokumentach. Przedstawione są także podstawowe materiały źródłowe wykorzystywane w opracowaniu przedmiotowego Planu.

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

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

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

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

1.2 Czym jest Plan Transportowy

Plan Transportowy, a w pełnej formie „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” jest aktem prawa miejscowego, który może zostać uchwalany, dla obszaru swojej właściwości, przez jednostkę samorządu terytorialnego.

Pojęcie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, wprowadzone zostało do przestrzeni polskiego systemu prawnego Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)^[2]. Jego formalny kształt określiło Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 opublikowane w Dz. U. 2011 Nr 117 poz. 684.^[3]

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

1.2.1 Organizowanie publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

- gmina:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;
- związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
- związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny; [7] /*
- związek metropolitalny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich [8] /*
- województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;
- minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

* wprowadzone przywołanymi ustawami zmiany obowiązujące od 01.01.2016 roku.

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

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

1.2.2 Koncepcja zrównoważonego rozwoju

Drugim, z postulowanych atrybutów Planu Transportowego jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju dla publicznego transportu zbiorowego. Geneza planów i polityk, zrównoważonego rozwoju sięga lat 80 ubiegłego wieku, a jednym z najbardziej znanych dokumentów był raport z 1987 roku przygotowany przez Światową Komisję ds. Ochrony Środowiska i Rozwoju, określany również mianem raportu Brundtland [9].

Zasada zrównoważonego rozwoju znalazła swe odzwierciedlenie w art. 5 Konstytucji R.P. w treści zapisu iż „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Precyzyjniejszą definicję zasady zrównoważonego rozwoju wprowadziła Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627^[10], gdzie w art. 3 pkt 50 umieszczono zapis [mówiąc] o „zrównoważonym rozwoju – rozumie się przez to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.”

W kontekście organizacji i zarządzania systemami transportu rozwinięcie definicji zrównoważenia oprócz można na formule przyjętej przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu OECD z 2004 roku ^[11] System zrównoważonego transportu jest to system, który:

- umożliwia spełnienie podstawowej potrzeby dostępu do systemu transportowego przez jednostki i społeczeństwa w sposób bezpieczny i spójny z potrzebami zdrowia ludzkiego i ekosystemów oraz odpowiada wymogom wartości kapitałowych w obrębie danego pokolenia i w skali międzypokoleniowej,
- jest przystępny cenowo, skutecznie funkcjonuje, oferuje wybór środków transportu oraz wspiera prężnie rozwijającą się gospodarkę,
- ogranicza emisje i odpady z uwzględnieniem możliwości planety do ich absorpcji, minimalizuje zużycie zasobów nieodnawialnych, ogranicza konsumpcję zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia, przetwarza i wtórnie wykorzystuje ich komponenty oraz minimalizuje wykorzystanie gruntów, a także ogranicza natężenie hałasu. ^[12]

Postulat zrównoważonego rozwoju dla systemów publicznego transportu zbiorowego oznacza więc działania zapewniające zachowanie równowagi pomiędzy aspektami społecznymi i gospodarczymi a wymaganiami ochrony środowiska naturalnego. Rozwijając powyższą myśl, transport zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju wiąże się ze spełnieniem trzech postulatów:

- nie może zagrażać długoterminowej równowadze ekologicznej;
- zaspokaja podstawowe potrzeby związane z mobilnością, takie jak dojazd do pracy oraz dostęp do usług prywatnych i publicznych;
- spełnia zasadę równości między- i wewnątrzpokoleniowej, która nie oznacza równości wyników a jedynie równy dostęp do określonego minimalnego poziomu mobilności.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.3 Plan Transportowy jako element procesu zarządzania

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

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

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

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

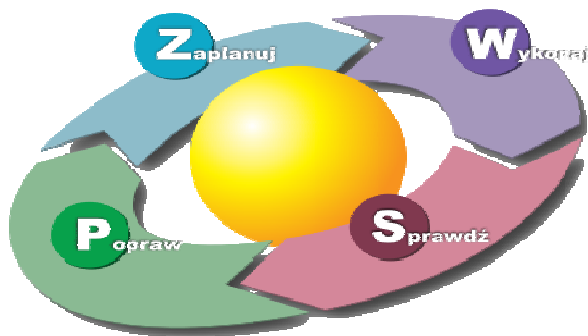
uwidacznia się wpisane w treść ustawy założenie, że definiuje ona klasyczny cykl Deminga P-D-C-A znany z teorii jakości i zarządzania, a nawiązujący do filozofii Kaizen, ustawicznego polepszania, poprawiania procesu zarządzania i produkcji na wszystkich jego szczeblach.

Przedsiębiorstwa funkcjonujące na konkurencyjnym rynku, chcące się na nim utrzymać, wśród wszechobecnej rywalizacji, ciągłego rozwoju i postępujących nowoczesnych technologii dawno dostrzegły

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

¹⁴ Ibid. str. 12

konieczność poszukiwania oraz wdrażania skutecznych metod także w procesie zarządzania. Obecnie jednym z najpowszechniej stosowanych rozwiązań, wykorzystujących **podejście procesowe**, jest jeden z wariantów cyklu PDCA. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym planuje i wdraża do praktyki zarządzania transportem pasażerskim mechanizm ciągłego doskonalenia i poprawiania jakości świadczonych usług publicznych przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i poszanowaniu środowiska naturalnego.



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

Plan-Do-Check-Act

Zaplanuj-Wykonaj-Sprawdź-Popraw

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

1.3 Metodologia tworzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

1.3.1 Podstawy prawne

U formalno-prawnych podstaw tworzenia planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego legły zapisy rozdziału drugiego Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W szczególności Art. 9.1.: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje .. gmina..” W dalszej części tego rozdziału określone zostają podmioty odpowiedzialne lub upoważnione do opracowania Planu, sposób jego publikacji, określona jego minimalna forma i zakres merytoryczny. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z 15.05.2009, str. 5)^[15] oraz odnosi się i stosuje się z uwzględnieniem przepisów:

- rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1),
- rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.),

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

- rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim Dz. Urz. UE L 4 z 08.01.1998, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 3;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich, kabotaż morski, Dz. Urz. WE L 364 z 12.12.1992, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2 ;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 345;
- rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 306
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88;
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1.

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

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

- gmina:
 - licząca co najmniej 50.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat:
 - liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120.000

mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

- związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców, w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- W przypadku opracowania planu transportowego przez związek metropolitalny gminy, związki międzygminne, powiaty lub związki powiatów, których obszar jest objęty związkiem metropolitalnym i które wchodzi w skład związku metropolitalnego, nie opracowują własnych planów transportowych a z dniem wejścia w życie tego planu tracą moc dotychczas opracowane przez nie plany transportowe.

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

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

1.3.2 Struktura Planu Transportowego

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

Plan Transportowy określa w szczególności:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem w szczególności:
 - lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
 - gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
 - zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych w tym:
 - źródła finansowania,
 - formy finansowania;

- rentowność linii komunikacyjnych
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym;
- zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
 - ochrony środowiska naturalnego,
 - dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
 - dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:
 - godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
 - obowiązujących opłat za przejazd,
 - obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
 - węzłów przesiadkowych,
 - koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
 - regulaminów przewozu osób;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu Planu Transportowego należy uwzględnić elementy infrastruktury komunikacyjnej:

- stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia wynikające z:
 - Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju,
 - Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa,
 - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy,
 - Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego;

1.3.3 Okres planowania i ewaluacja Planu

Opracowywany Plan Transportowy dla Gminy Cedry Wielkie, jest pierwszym dokumentem planistycznym w tym zakresie. Wskazówki dotyczące oczekiwanych kierunków rozwoju ujęte zostały w dokumentach strategicznych Gminy, poczynając od Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego [¹⁶] z 2003 roku i obowiązującej jego aktualizacji z 2012 roku.[¹⁷].

¹⁶ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, uchwalone przez Radę Gminy w Cedrach Wielkich Uchwałą Nr VIII/75/03 z dnia 4 lipca 2003 r. Cedry Wielkie 2003

¹⁷ Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Cedry Wielkie, na podstawie Uchwały nr XIV/117/2012 Rady Gminy Cedry Wielkie z dnia 15 lutego 2012 r.

Plany powyższe przewidują, w tym obszarze działania, w zakresie kształtowania i rozwoju nowych jednostek osadniczych wymóg optymalizacji powiązań miejsca zamieszkania – miejsca pracy – miejsca usług i rekreacji, godzącej potrzeby jakości zamieszkania oraz czasu i warunków dojazdów do miejsc zatrudnienia, edukacji i wypoczynku, ograniczająca zużycie energii i emisję do środowiska. Zalecane wzorce rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych obejmują przeciwdziałanie zjawisku „rozlewania się jednostek osadniczych” przez rozwój nowych jednostek osadniczych powiązanych systemami transportu publicznego z ośrodkami wyższej rangi i pośrednio z centrum obszaru aglomeracji oraz zapewnienia równoległej z rozwojem zabudowy i zainwestowania obsługi poprzez systemy infrastruktury transportowej i technicznej oraz dostęp do usług publicznych [18]

Specyficznym zagadnieniem, dotyczącym Gminy Cedry Wielkie, jest podział jej terenu na dwa pasma, północne i południowe, w wyniku realizacji inwestycji drogowej - Południowej Obwodnicy Gdańska i drogi ekspresowej S7, generujący dodatkowe wymagania dla systemów transportowych, które powinny zapewniać mieszkańcom:

- umożliwienie szybkiego i bezkolizyjnego przejazdu tranzytowego;
- możliwość integracji komunikacyjnej dwóch części gminy zlokalizowanych po obu stronach drogi S7 w zakresie ruchu samochodowego, rowerowego, pieszego, a także gospodarczego ciągnikami i maszynami rolniczymi;
- zwiększenie bezpieczeństwa na drogach dla użytkowników pieszych i rowerzystów;
- zminimalizowanie uciążliwości drogi krajowej nr 7 wobec otaczającego terenu, szczególnie na odcinkach w pobliżu miejscowości – w zakresie hałasu, zanieczyszczeń oraz barier krajobrazowych;

Aktualną Implementację ustanowionych przywołanymi dokumentami kierunków i celi określa Strategia Rozwoju Gminy Cedry Wielkie do 2030 roku opracowana w 2015 roku [19] gdzie Wizja Gminy sformułowana została jako: *dobrze skomunikowany i ściśle powiązany z aglomeracją Trójmiasta obszar lokowania inwestycji, wykorzystujący potencjał rolniczy i krajobrazowy Żuław, zapewniający mieszkańcom wysoki poziom jakości życia, a turystom bogatą ofertę aktywnego spędzania czasu w oparciu o turystykę wodną i rowerową.*

W ramach celi strategicznych przewidywane są:

- Cel nr 2. Zrównoważony rozwój przestrzenny i cel operacyjny w zakresie planowania i organizacji publicznego transportu zbiorowego:
 - 2.5 Poprawa dostępności komunikacyjnej gminy (w tym włączenie w system aglomeracyjny) oraz wspomagająco -
 - 2.2 Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej;
 - 2.1 Budowa i modernizacja ścieżek rowerowych i chodników;

Bazując na doświadczeniach w podobnych, już funkcjonujących rozwiązaniach, uwidacznia się zależność okresu planowania od rodzaju transportu publicznego objętego planem (inwestycje infrastrukturalne np. kolejowe, tramwaje, metro wymagają dłuższej perspektywy planistycznej 10-15 letniej i większej) oraz sposobu kontraktowania usług - dla gmin, w których występuje tylko komunikacja autobusowa i ewentualnie trolejbusowa można przyjąć 5-10-letni okres planowania – zbliżony do zakładanego okresu eksploatacji środków transportu. W przedmiotowym Planie, który nie przewiduje inwestycji z długim horyzontem czasowym realizacji, przyjęty został dziesięcioletni okres projektowania. Niezależnie od tego, ograniczony zbiór danych wejściowych służących do opracowań, implikuje potrzebę weryfikacji i ewentualnych korekt Planu w krótszych, 2-3 letnich okresach. Nie wyklucza to także

¹⁸ Ibid. str. 71, 97

¹⁹ Strategia Rozwoju Gminy Cedry Wielkie na lata 2016-2030, Cedry Wielkie, wrzesień 2015

możliwości korekt i modyfikacji Planu Transportowego w miarę zaistniałych innych potrzeb, w dowolnym momencie czasu, gdy decyzja taka zostanie podjęta przez Organizatora.

1.4 Cel opracowania Planu Transportowego

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

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

Założona perspektywa czasowa dla osiągnięcia planowanych celów daje szansę na podjęcie działań nakierowanych na modyfikację i racjonalizację obecnych preferencji komunikacyjnych, skłaniając większą liczbę potencjalnych pasażerów do skorzystania z komunikacji zbiorowej, ograniczając tym samym negatywne wpływy niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej. Tak sformułowany cel nadrzędny Planu Transportowego może być osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych:

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

1.5 Wizja transportu publicznego

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

Od początku integracji europejskiej zdawano sobie sprawę ze związku pomiędzy rynkiem wewnętrznym a transportem. We wczesnym okresie prognozowania, Biała Księga Komisji o „przyszłym rozwoju wspólnej polityki transportowej” z 1992 roku i następujących kolejno dokumentach z 1993 Biała Księga dot. Wzrostu, Konkurencyjności i Zatrudnienia i w kolejnej edycji z 2001 Biała Księga: Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010r. : czas wyborów; niezmiennie wskazywano na transport jako zasadniczy element funkcjonowania nowoczesnych gospodarek, który musi stawić czoła ciągłym sprzecznościom pomiędzy społecznością wymagającą ciągle większej mobilności i opinią publiczną, która coraz gorzej znosi ciągłe opóźnienia i przeciętną jakość świadczeń, jakie oferują niektóre usługi [20]. Transport stanowi fundament każdej gospodarki, ponieważ leży u podstaw łańcucha dostaw. Transport ma również kluczowe znaczenie dla wysokiej jakości życia, ułatwiania dostępu do miejsc i zbliżania ludzi do siebie.

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

1.6 Dokumenty źródłowe

Przy opracowywaniu Planu Transportowego korzystano z zapisów aktów prawnych zawartych w prawodawstwie Unii Europejskiej, w tym Dyrektyw i Rozporządzeń, których część została przedstawiona w rozdziale traktującym o podstawach prawnych, oraz uregulowaniach prawnych krajowych, zgodnie z zamieszczonym poniżej wykazem. Dodatkowe materiały uzupełniające zaczerpnięte zostały z krajowych, wojewódzkich i powiatowych planów, strategii rozwoju, opracowań branżowych z zakresu transportu, ochrony środowiska, rynku pracy, dokumentach i informacjach uzyskanych z Urzędu Gminy Cedry Wielkie oraz dostępnych w bazach danych i stron internetowych GUS, Sejmu, Ministerstw, oraz innych urzędów i instytucji. Część z wymienionych dokumentów, przywołana została w treści opracowywanego Planu, wskazując na zgodność ich zapisów z projektowanymi rozwiązaniami. Przepisy prawne, oraz inne materiały pomocnicze oraz strony internetowe zestawione zostały według legislatury i wagi dla przedmiotu opracowania.

²⁰ Biała Księga Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010r. : czas wyborów, Bruksela, 12/09/2001-10-08 COM(2001) 370

1.6.1 Prawodawstwo Unii Europejskiej

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

1.6.2 Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. o Prawo przewozowe Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447,
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym Dz.U. 1990 Nr 16 poz. 95
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym Dz.U. 1998 Nr 91 poz. 578
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty Dz.U. 1991 Nr 95 poz. 425
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego Dz. U. z 2012 r. poz. 1138
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, 1238
- Ustawa o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25 czerwca 2015 r. Dz. U. z 2015 r. poz. 1045
- Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym Dz. U. z 2012 r. poz. 1151
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego Dz. U. 2011 nr 86 poz. 473;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie wysokości opłat za wydawanie dokumentów związanych z wykonywaniem transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów Dz. U. 2011 nr 40 poz. 205
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy Dz. U. 2012 poz. 451
- Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020

- Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Dz. U. z 2012 r. poz. 252

1.6.3 Dokumenty Województwa Pomorskiego

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

1.6.4 Inne plany, strategie i opracowania

- Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, Załącznik do Uchwały Nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 , Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005
- Prognozy Rozwoju Transportu w Polsce do roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, 2010
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 2013
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 2010
- Wizja Struktury Transportu oraz Rozwoju Sieci Transportowych do roku 2033, KPZK, Z.Taylor, 2008
- Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Gdańsk, 2015
- Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem (aktualizacja opracowania, monitoring zmian), Urząd Marszałkowski Woj. Pomorskiego, 2015
- EU Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2014, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2014
- Assessment & Decision Making for Sustainable Transport, ECMT OECD, Brussels, 2004
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, załącznik do Uchwały Rady Powiatu Gdańskiego nr XVI/103/2015, z dnia 30 listopada 2015,
- Program ochrony środowiska dla Powiatu Gdańskiego 2012 – 2015, Aktualizacja, Pruszcz Gdański, sierpień 2012
- Powiatowy Program na Rzecz zatrudnienia i Spójności w Powiecie Gdańskim, Pruszcz Gdański, 2007
- Informacja o sytuacji na lokalnym rynku pracy – Powiat Gdański w I półroczu 2015, Gdańsk, 2015

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, uchwalone przez Radę Gminy w Cedrach Wielkich Uchwałą Nr VIII/75/03 z dnia 4 lipca 2003 r. Cedry Wielkie 2003
- Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Cedry Wielkie, na podstawie Uchwały nr XIV/117/2012 Rady Gminy Cedry Wielkie z dnia 15 lutego 2012 r.
- Strategia Rozwoju Gminy Cedry Wielkie na lata 2016-2030, Cedry Wielkie, wrzesień 2015
- Program Ochrony Środowiska dla Gminy Cedry Wielkie na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2016-2016, Aktualizacja, Cedry Wielkie, październik 2009

1.7 Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne i literaturę branżową i oznaczają:

elementy systemu transportu -

tabor	– środki transportu plus siła trakcyjna,
infrastruktura techniczna	– drogi, szlaki kolejowe, kanały żeglugowe, dworce, lotniska,
porty, system zarządzania	– instytucje, kadry, system organizacyjny;

gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;

komunikacja regionalna – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, nie będące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi;

linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:

sieci dróg publicznych albo

liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo

akwenach morskich lub wodach śródlądowych

– wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

mobilność – ruchliwość, zdolność do zmiany miejsca, w kontekście zachowań transportowych – oznacza warunki związane z możliwością podróżowania, takie jak średnia prędkość, straty czasu, zatłoczenia i dostępności do innych rodzajów podróżowania;

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

organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego

transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;

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

podróże obowiązkowe – podróże realizowane regularnie, związane z codziennymi obowiązkami;

powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;

przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

strategia rozwoju transportu – zbiór programów i działań rozwojowych dla obszaru, na którym funkcjonuje analizowany system transportu;

struktura transportu (funkcjonalna) – transport międzynarodowy, transport krajowy, transport regionalny, transport lokalny (metropolitalny, powiatowy, miejski, gminny), transport zakładowy;

struktura transportu (gałęziowa) – transport drogowy, transport kolejowy, transport lotniczy, transport wodny: śródlądowy i morski; transport przesyłowy: rurociągowy i taśmowy; transport bliski;

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

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

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

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

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

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

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

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

1.8.1 Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

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

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną ^[21];

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

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

Osiągnięcie tak postawionych zadań w zakresie transportu, w tym transportu pasażerskiego, odnosi się przede wszystkim do zmniejszenia ilości emitowanych do atmosfery gazów cieplarnianych. Zaplanowane przez Komisję Europejską działania, które mają posłużyć do osiągnięcia tego celu zostały

²¹ Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2010, COM (2010) 2020.

zebrane w Białej Księdze Transportu z 2011 r. [22]. Wskazuje się w niej między innymi zalecenie do zmniejszenia o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r. i eliminację ich z miast do 2050 r., oraz zasadniczo wyeliminowanie w tym terminie „w ośrodkach miejskich, negatywnego wpływu procesów logistycznych związanych z emisją CO2 do atmosfery.

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

1.8.1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

W **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju** [23] Gmina Cedry Wielkie i Powiat Gdański ulokowane zostały na osi działań polityki przestrzennej służącej podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich, metropolii Trójmiejskiej, dla którego przewidywane są programy integracji obszarów funkcjonalnych. Polityka realizowana w myśl KPZK będzie wspomagać integrację obszaru funkcjonalnego z jego rdzeniem poprzez działania o charakterze planistycznym oraz poprzez działania inwestycyjne na rzecz wzmocnienia wewnętrznych powiązań funkcjonalnych, w tym poprawę dostępności transportowej. Pożądane jest stworzenie takich warunków do zarządzania przestrzenią w ramach obszarów funkcjonalnych, aby lokalizacja przedsiębiorstw w powiązanych sektorach, funkcji usługowych, przestrzeni publicznych następowała w sposób uporządkowany w określonych strefach, które ze sobą współpracują, co wyzwała synergię działań.

KPZK definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

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

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

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

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

²² Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.3.2011 KOM(2011)144 str. 11

²³ Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030, Załącznik do uchwały nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (poz. 252) str. 80

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

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

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

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

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

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

W wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego zostaną wyznaczone obszary funkcjonalne największych polskich miast wskazanych w KPZK 2030, opracowane plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju. Plany i strategie powinny uwzględniać przede wszystkim: koncepcję zrównoważonej mobilności w obrębie tych obszarów. Szczególne znaczenie będą miały działania służące poprawie dostępności transportowej wewnątrz obszarów funkcjonalnych, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy. Dzięki wprowadzeniu zintegrowanych planów

zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wdrożone zostaną zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów).

W ramach celu 3.1.4. Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju - Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast przewiduje się, że dzięki przenikaniu zasobów z najważniejszych ośrodków wzrostu (miast wojewódzkich) do pozostałych terytoriów, w tym ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z największych polskich miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.^[24] - cel realizowany jest także w planowanych działaniach wynikających z przedmiotowego opracowania.

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

1.8.1.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, obszary wiejskie ^[25] definiuje cel polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych ukierunkowany na efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. Wskazany przez Strategię kierunek działań będzie budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Jako jedną z dróg realizacji postawionego celu wskazuje się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się też pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych - wzmacnianie potencjału do absorpcji procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich odbywać się będzie poprzez kompleksowy zestaw działań na rzecz integracji funkcjonalnej obszaru województw, zwiększenia oddziaływania największych ośrodków miejskich oraz wzmocnienia ich powiązań z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz obszarami wiejskimi (m.in. przez poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich ^[26]). Dla zapewnienia maksymalnej efektywności, interwencja publiczna na rzecz realizacji strategicznych celów prowadzona będzie w wybranych obszarach geograficznych (terytoriach) i będzie ukierunkowana tematycznie - system kontraktów terytorialnych, w tym w zakresie działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

²⁴ Ibid. str. 106

²⁵ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, obszary wiejskie, z dnia 13 lipca 2010 r.

²⁶ Ibid. str. 90

Krajowa Strategia Rozwoju definiuje, jako strategiczne cele szczegółowe

Cel I Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów;

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

1.1 Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych polegająca między innymi na wspieraniu rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie transportu zbiorowego - infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych. Jednym z podstawowych działań dla wzrostu konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 będzie znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych, ich rozbudowa i optymalizacja. Przeciwdziałając narastającemu problemowi „zatlóczenia” miast polityka regionalna uczestniczyć będzie w rozwijaniu systemów transportu, w tym integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z silną promocją i preferencją dla transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę strukturę osadniczą i niewykorzystywany efektywnie potencjał obszaru funkcjonalnego Trójmiasta jednym z pierwszych działań dla podwyższenia konkurencyjności ośrodków wojewódzkich będzie miało wspieranie integracji obszaru funkcjonalnego poszczególnych ośrodków miejskich [27]

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

1.2.1.: Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów.

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

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

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

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

²⁷ Ibid. str. 101

Odnosząc się do **Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025** [²⁸] wskazać można na zgodność opracowania, z różnymi poziomami spełnienia postulatów, ze wszystkimi szczegółowymi celami w nim wymienianymi:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki;
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego;
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego;
- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym;
- Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków;
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

1.8.1.3 Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r.

W **Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.** (z perspektywą do 2030 r.) [²⁹] jako cel strategiczny uznano koncepcję ewolucji w kierunku spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym.

Misję Strategii zdefiniowano postulując stworzenie w Polsce, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalnych warunków dla przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego. [³⁰]

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

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

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

- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;

²⁸ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005 str. 10

²⁹ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), MTBiGM z 22 stycznia 2013 str. 8

³⁰ Ibid. str. 5

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

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

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

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

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

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

zrównoważonego rozwoju powinien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegającą na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń.

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

- wdrażanie nowoczesnych technologii transportowych redukujących negatywne oddziaływanie transportu na środowisko,
- promowanie efektywności energetycznej, inwestowanie w gospodarkę niskoemisyjną, poprzez m.in.
 - wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku,
 - promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, skutkujące m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń,
- zmniejszanie kongestii transportu, w szczególności w obszarach miejskich poprzez:
 - zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,
 - zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi),
 - optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób
- upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez:
 - dostępność informacji o podróży,
 - zintegrowane taryfy,
- rozwijanie systemu opłat i taryf stymulujących pożądane trendy w transporcie, m.in. w zakresie ograniczania presji na środowisko.

1.8.2 Plany i strategie regionalne

1.8.2.1 Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego

W Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego wizją regionu w docelowym roku planowania 2020 roku jest region:

- trwałego wzrostu, w którym uruchamiane i wykorzystywane są zróżnicowane potencjały terytorialne dla wzmocnienia i równoważenia procesów rozwojowych;
- unikatowej pozycji, dzięki aktywności społeczeństwa obywatelskiego, silnemu kapitałowi społecznemu i intelektualnemu, racjonalnemu zarządzaniu zasobami środowiska, gospodarczemu wykorzystaniu potencjału morza oraz inteligentnym sieciami infrastrukturalnym i powszechnemu stosowaniu technologii ekoefektywnych.

Jednym z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 jest Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (RPO WP). Tematyczny zakres oraz logika interwencji RPO WP są zdeterminowane zapisami sześciu Regionalnych Programów Strategicznych (RPS) w tym w zakresie transportu (Mobilne Pomorze).

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

Celu strategicznego 3. - Atrakcyjna przestrzeń, obejmującego:

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

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

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

W efekcie tego działania oczekiwany jest:

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

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

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

- ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.8.2.2 Dokumenty powiatowe i gminne

Przechodząc w dół na kolejne poziomy organizacji administracyjnej kraju – powiaty i związki i porozumienia gmin, odnotowania wymagają : Lokalna Strategia Rozwoju dla obszaru gmin: Pruszcz Gdański, Kolbudy, Cedry Wielkie, Trąbki Wielkie, Suchy Dąb i Pszczółki [³¹] – projekt realizowany w wyniku porozumienia międzygminnego przez powołaną w tym celu Lokalną Grupę Działania „Trzy Krajobrazy „, obejmujący diagnozę obszaru objętego działaniem Zintegrowanej Strategii, właściwą Strategię Rozwoju i jej aktualizację z 2014 roku. Działanie zrealizowane zostało w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego – „Restrukturyzacja i modernizacja sektora żywnościowego oraz rozwój obszarów wiejskich (2004 – 2006)”, programu: „Pilotażowy Program LEADER + p.n.: Siedem stron świata – jeden Lokalny, Ekspansywny, Ambitny, Dynamiczny, Ekonomiczny, Rozwojowy cel”, a w dalszych latach kontynuowane było jako element wdrażania Osi IV Leader w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007 – 2013, Lokalna Strategia Rozwoju. Projekt wśród przewidywanych celów operacyjnych zakładał przedsięwzięcie 3.2 „Nowoczesna wieś i rekomendowane operacje: Odnowa i rozwój wsi - budowa , rozbudowa i remont ścieżek pieszo-rowerowych lub pieszych”.

Organizacja transportu i komunikacji publicznej jest jednym z głównych zagadnień podejmowanych w ramach współpracy metropolitalnej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk -Gdynia-Sopot, w ramach którego działa także Gmina Cedry Wielkie[³²]. Opracowana na potrzeby Obszaru Metropolitalnego Strategia Transportu i Mobilności [³³] wraz z dokumentami uzupełniającymi – Badania, Diagnoza, Program, Model i Analizy - stanowi najbardziej aktualną i kompleksową dokumentację dla obszaru objętego niniejszym Planem Transportowym.

Zdefiniowany w Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Strategiczny Program Współpracy nr 3 – Zrównoważony System Transportu Metropolitalnego wyznacza do realizacji cele:

- Poprawa dostępności OM,
- Poprawa sprawności sieci transportowych,
- Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym,
- Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu,

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

3.1.4 Poprawa sprawności i wykorzystanie potencjału sieci dróg ruchu szybkiego -usprawnienie dojazdów do węzłów autostradowych (A-1) i dróg ekspresowych (S6 i S7) drogami wojewódzkimi (np. 218, 221, 224, 227, 501) i ważniejszymi drogami powiatowymi oraz usprawnieniu połączeń między węzłami równoległych dróg ekspresowych Obwodnica Zachodnia Trójmiasta i Obwodnica Metropolitalna, w tym w szczególności połączeń między parami węzłów: Lublewo i Kowale, Żukowo i Karczemki, Miszewo i Matarnia, Chwaszczyno i Wysoka oraz innych dróg wspomagających drogi ekspresowe w sytuacjach awaryjnych;

3.2 Rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego;

3.3 Rozwój spójnej sieci tras rowerowych;

3.3.1 Wspieranie rozwoju lokalnych sieci dróg rowerowych, opracowanie zasad (standardów) umożliwiających budowę spójnej i jednolitej sieci tras pieszych i rowerowych w gminach OM oraz wspieranie budowy ciągów pieszych i rowerowych trasy dojazdowych do transportowych węzłów integracyjnych;

³¹ Zintegrowana Strategia Rozwoju Obszaru Wiejskiego dla Gmin Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, Kolbudy, Pszczółki, Suchy Dąb i Trąbki Wielkie, Lokalna Grupa Działania Trzy Krajobrazy, 2006, 2014

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

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

3.3.2 rozbudowa metropolitalnej sieci tras rowerowych, wyznaczenie i rozbudowa sieci rowerowej służącej realizacji:

- bezpośrednich podróży międzygminnych (ze szczególnym uwzględnieniem głównej osi transportowej łączącej miasta trzonu OM z Rumią, Redą i Wejherowem oraz Pruszczem Gdańskim – Tczewem),
- przemieszczeń wykonywanych rowerem w łańcuchu wielomodalnym o charakterze metropolitalnym (w tym trasy dojazdowe do transportowych węzłów integracyjnych i ważniejszych przystanków zintegrowanych PZ);

3.4.2 budowa sieci tras dojazdowych i ciągów pieszych do transportowych węzłów integracyjnych;

3.5.2 ułatwianie korzystania z transportu zbiorowego (wykorzystanie z samochodu tylko jako elementu łańcucha podróży – systemy parkingów B&R, P&R, K&R).

Strategia Obszaru Metropolitalnego nie obowiązując bezpośrednio, stanowi rekomendację dla regionalnych strategii rozwoju, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Sytuacja powyższa może ulec zmianie z chwilą ewentualnego ukonstytuowania się Metropolii Trójmiejskiej w związku z wynikającymi z ustawy o związkach metropolitalnych prerogatywach w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku (Art. 12. pkt. 1 ust 3) [³⁴].

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

Strategia Rozwoju Gminy Cedry Wielkie na lata 2016-2030 [³⁵].

Realizacja misji Gminy Cedry Wielkie: Poprawa jakości życia mieszkańców, stwarzanie dobrych warunków osadniczych i inwestycyjnych, wspieranie rozwoju przedsiębiorczości oraz wykorzystywanie atutów związanych z potencjałem lokalizacyjnym i środowiskowym odbywa się poprzez dążenie do osiągnięcia założonych, hierarchicznie usystematyzowanych, celów strategicznych i operacyjnych, w których w poszczególnych obszarach tematycznych występują odniesienia i wymagania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego:

- Cel nr 2. Zrównoważony rozwój przestrzenny i cel operacyjny w zakresie planowania i organizacji publicznego transportu zbiorowego:
 - 2.5 Poprawa dostępności komunikacyjnej gminy (w tym włączenie w system aglomeracyjny);
 - 2.2 Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej;
 - 2.1 Budowa i modernizacja ścieżek rowerowych i chodników;
- Cel 3. Konkurencyjna gospodarka i turystyka
 - 3.1 turystyczne wykorzystanie walorów środowiska naturalnego i kulturowego ze szczególnym uwzględnieniem potencjału turystyki wodnej i rowerowej;
 - 3.2 wspieranie rozwoju rekreacji i turystyki jako czynników dynamizujących lokalny rozwój gospodarczy

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

³⁵ Strategia Rozwoju Gminy Cedry Wielkie na lata 2016-2030, Cedry Wielkie, wrzesień 2015

3.4 wykorzystanie rozwoju infrastruktury drogowej do pozyskania inwestycji w sektorze transportu (Centra Obsługi Transportu)

Opracowywany Plan Transportowy jest także subsydiarny w stosunku do zdefiniowanych w **Programie Ochrony Środowiska** i jego aktualizacji [³⁶] celii i zadań tam określonych:

- w zakresie ochrony mieszkańców przed ponadnormatywnym hałasem, działanie 8.4.1
 - podejmowanie przedsięwzięć zmierzających do ograniczenia uciążliwości związanych z hałasem komunikacyjnym na terenach określonych przepisami, w tym szczególnie w obszarach zamieszkałych wzdłuż trasy E-7 i planowanej obwodnicy południowej Miasta Gdańska.
- poprawa warunków zdrowotnych poprzez osiągnięcie i utrzymywanie standardów jakości środowiska
 - ograniczenie źródeł niskiej emisji poprzez w promocję indywidualnego ogrzewania zasilanego gazem lub z wykorzystaniem źródeł energii odnawialnej;
 - realizacja przedsięwzięć z zakresu modernizacji infrastruktury drogowej;
 - rozwój komunikacji rowerowej.

1.8.3 Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

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

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

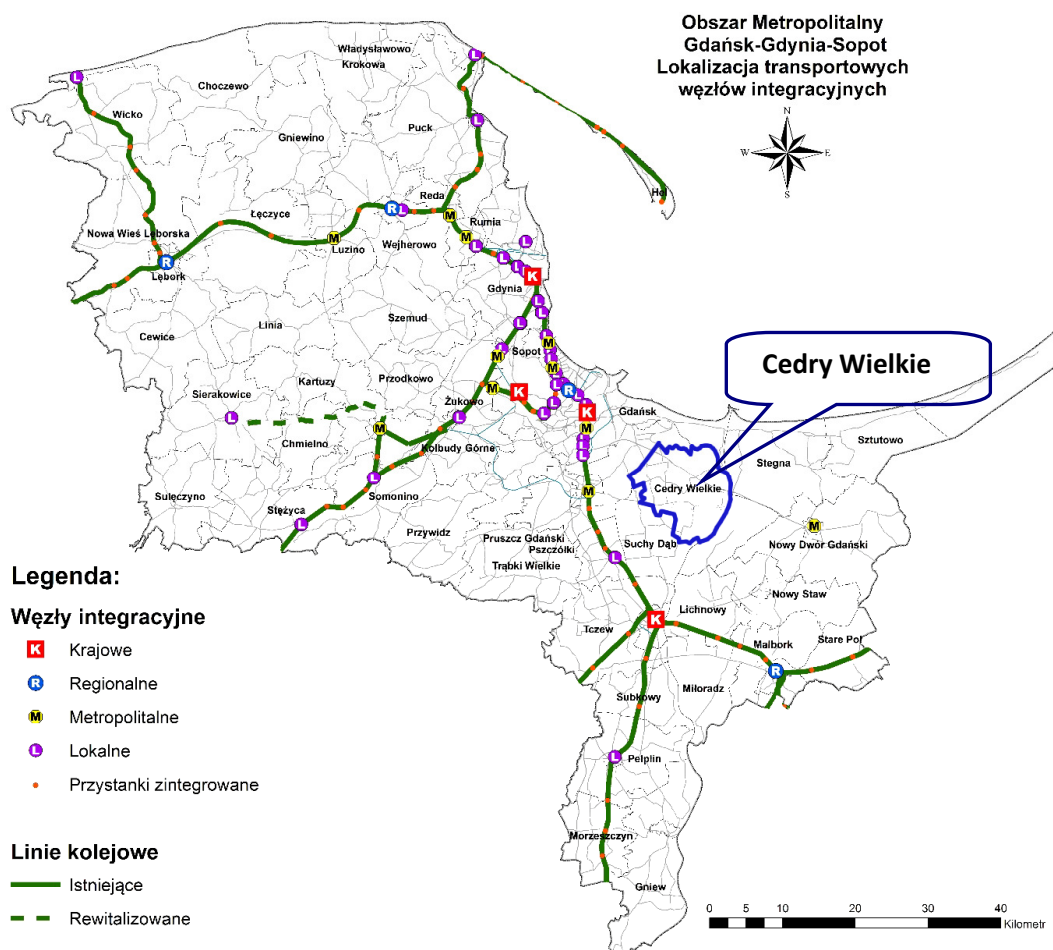
³⁶ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Cedry Wielkie na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016, Aktualizacja, Cedry Wielkie, październik 2009

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

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

³⁹ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, Pruszcz Gdański, listopad 2015

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



Rys. 2 Mapa transportowych węzłów integracyjnych w Obszarze Metropolitalnym

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego

został uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 lutego 2014 roku. Plan określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa do 2025 r. Na etapie oceny funkcjonującego systemu transportu zbiorowego i analizy uwarunkowań przyszłych kierunków jego rozwoju, odniesiono się do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego [⁴⁰] zgodnie z zapisami którego, rozwój podstawowej infrastruktury transportowej województwa powinien koncentrować się w europejskich i regionalnych korytarzach transportowych, wśród których kluczowy jest Nadwiślański Korytarz Transportowy stanowiący fragment międzynarodowej sieci komunikacyjnej VI transeuropejskiego korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk opartego na terenie Województwa na autostradzie A1 i liniach kolejowych wchodzących sieci transportowej TEN-T i objętych Umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC/AGTC: E65 (na terenie Polski Gdańsk – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice) i C-E 65 (Gdynia – Tczew – Chorzów – Tychy – Bielsko Biała – Zwardoń). W ramach Planu Transportowego Województwa, wykorzystując zbudowany model symulacyjny potrzeb transportowych i popytu zaplanowana została, w trzech wariantach, koncepcja połączeń w przewozach użyteczności publicznej oparta na szkieletcie połączeń kolejowych jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, wspomaganego komunikacją autobusową, tam gdzie połączeń kolejowych nie ma lub mają zbyt małą częstotliwość kursowania. Wyznaczono również węzły integracyjne i przystanki zintegrowane istotne dla połączenia transportu regionalnego z innymi (wyższymi i niższymi) poziomami transportu publicznego. W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. W planie wojewódzkim określono również ogólne, zalecane dla zarządców infrastruktury, standardy wyposażenia technicznego przystanków i dostępności do infrastruktury przystankowej oraz standardy usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, które sparametryzowano według kryteriów: bezpośredniości i kategoryzacji połączeń, standardów technicznych taboru, systemu pobierania opłat oraz emisji zanieczyszczeń przez pojazdy. W planie określono zasady integracji przewozów pasażerskich realizowanych poprzez różnych organizatorów, wyposażenie dworców i punktów przesiadkowych oraz organizację systemu informacji pasażerskiej. Najbliższym lokalizacyjnie węzłem integracyjnym dla mieszkańców Gminy Cedry Wielkie jest węzeł Metropolitalny w Pruszczu Gdańskim (ok. 15 km), węzły Krajowe – Tczew i Gdańsk leżą także w zbliżonych odległościach 23 km.

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

- 22-05 - (Elbląg) Nowy Dwór Gdański – Gdańsk,
obsługująca na terenie Gminy tylko wybrane przystanki na głównym kierunku tranzytu Kieźmark, Cedry Małe, Koszwały, Wocławy, z wysoką, I kategorią częstotliwości obsługi;
- 22-02 - Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański – Gdańsk/(Elbląg), II kategorii, także przebiegająca przez miejscowości północnej części Gminy

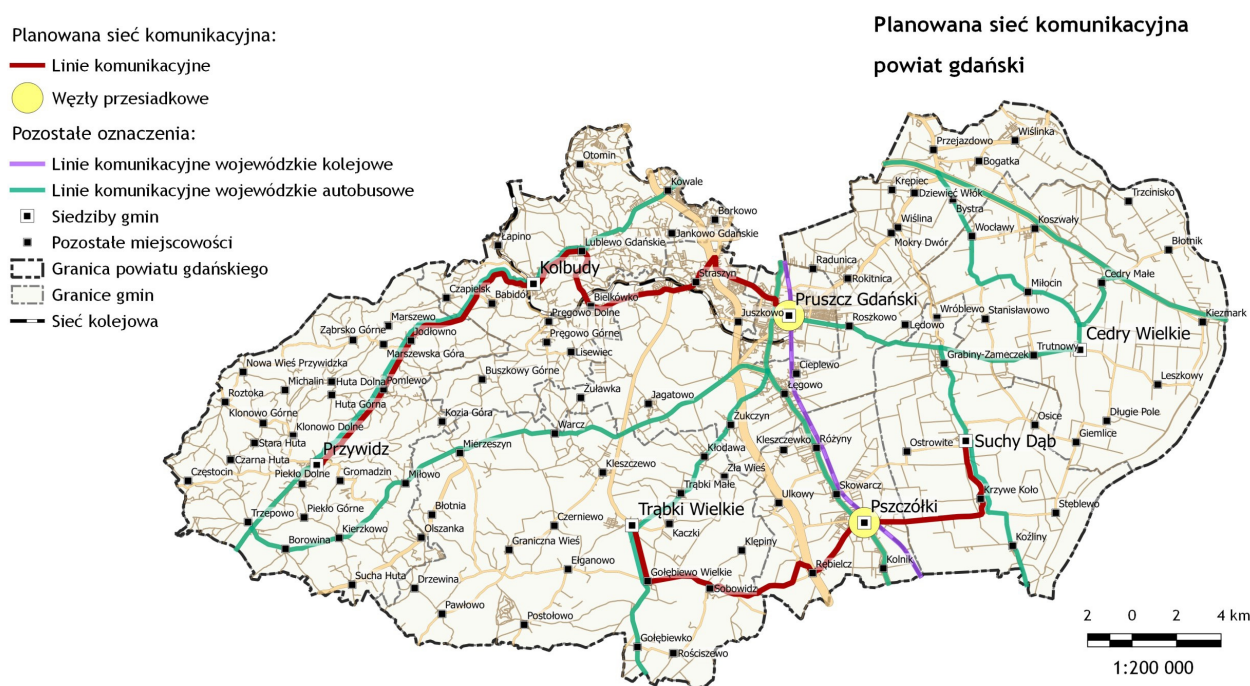
oraz linie komunikujące siedzibę Gminy z miastem powiatowym oraz wojewódzkim, obie w dalszej, III kategorii częstotliwości:

- 22-33 - Tczew – Krzywe Koło/Cedry Wielkie – Pruszcz Gdański;
- 22-04 - Nowy Dwór Gdański – Cedry Wielkie – Gdańsk.

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

W **Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego** przyjęto podstawowe założenie nie dublowania i nie konkurowania z liniami organizowanymi przez innych organizatorów - relacjach zaplanowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego i z organizowanymi dotąd przez gminy przewozami aglomeracyjnymi. Konsekwencją oparcia analizy sieci transportowej powiatu o zezwolenia udzielane przez Starostę Gdańskiego, stało się pominięcie szeregu dotychczas funkcjonujących linii, meandrujących po miejscowościach poszczególnych gmin, które po dotarciu do centrum – miasta Pruszcz Gdański, kontynuowały trasę, dowożąc pasażerów do celu końcowego jakim dla wielu był Gdańsk (Trójmiasto), miejsce pracy lub nauki. Z racji przekraczania granicy powiatu, zezwolenia na linie udzielane były na szczeblu urzędu marszałkowskiego, przez Powiat były tylko opiniowane, jednocześnie nie spełniały one minimalnych kryteriów by zostały ujęte w Planie wojewódzkim. Zbieg obu okoliczności dał w efekcie minimalistyczny Plan Transportowy przewidujący tylko dwie powiatowe linie użyteczności publicznej, nie uwzględniające Gminy Cedry Wielkie.

Zaplanowane zostało także rozwiązanie awaryjne, na wypadek możliwych zmian wynikających ze współpracy z województwem: w przypadku zmian sieci wojewódzkiej skutkującymi zanikiem obsługi relacji łączących siedziby gmin z miastem Pruszcz Gdański oraz brakiem innych przewozów na tych relacjach, powiat gdański będzie mógł utworzyć linie je zastępujące, co przekłada się na uruchomienie powiatowej linii Użyteczności publicznej Pruszcz Gdański – Cedry Wielkie.



Rys. 3 Planowana sieć komunikacyjna dla Powiatu Gdańskiego

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

Otworzy się wówczas droga do wydłużania funkcjonujących linii lub tworzenia nowych w celu większej penetracji obszaru gmin, które będzie realizowane w wyniku zainteresowania i współfinansowania obsługi nowych odcinków sieci przez gminy ^[41]. W sytuacji przeciwnej, części obecnie obsługiwanych przez

⁴¹ Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, str. 52

publiczny transport zbiorowy miejscowości i osad, bez interwencji zainteresowanych Gmin i organizacji transportu we własnym zakresie, zagrożić może wykluczenie komunikacyjne. Poszerzoną analizę powyższych zagadnień, w tym połączenia dołączone w ramach konsultacji społecznych jako perspektywa rozwoju sieci komunikacyjnej, ujęta została w dalszych rozdziałach Planu, omawiających istniejącą i planowaną sieć transportu użyteczności publicznej Gminy.

1.9 Ocena oddziaływania na środowisko

Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [⁴²] określiła dokumenty wymagające przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zgodnie z Art. 46. takiej oceny wymagają:

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

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

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

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

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

1.10 Konsultacje społeczne

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

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

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

- **Informacyjną** - dostarczają mieszkańcom wiedzy o zamiarach samorządu, zaś samorząd uzyskuje informacje o ocenie tych zamiarów przez mieszkańców;
- **partycypacyjną**, tj. umożliwienie szerokiego udziału mieszkańców w decyzjach władz oraz upowszechnianie mechanizmów oddziaływania na decyzje władz samorządowych;
- **identyfikacyjną** - wokół projektu tworzą się wyraźne grupy interesów związane z określonymi rozwiązaniami; mieszkańcy utożsamiają się z nimi; identyfikacja pozwala na prowadzenie komunikacji wokół określonych rozwiązań i podnosi skuteczność konsultacji;
- **kreatywną** - brak aprobaty dla proponowanego rozwiązania często skutkuje poszukiwaniem innych, alternatywnych rozwiązań; można więc powiedzieć, że konsultacje wywołują rozwiązania innowacyjne, wskazujące na inne ujęcie problemu, dla którego rozwiązania planuje się określone działania;
- **korygującą** - w wyniku konsultacji społecznych możliwe jest opracowanie nowych rozwiązań w realizacji polityki samorządu w zakresie rozwiązywanych spraw; korekta polityki umożliwi sprawniejszą realizację projektów dzięki uzyskaniu społecznej akceptacji dla tego rozwiązania;
- **organizacyjną** - polegającą na regulacji współdziałania różnych urzędów, instytucji, organizacji pozarządowych, grup nieformalnych w związku z dyskusją i podejmowaniem decyzji w ważnej kwestii społecznej;
- **edukacyjną** - obie strony konsultacji, tj. władza i obywatele, w toku procesu konsultacji wdrażają i upowszechniają zasady demokracji; zasady te mogą przechodzić na inne sfery życia publicznego;
- **prewencyjną** - konsultacje społeczne mogą chronić władze samorządowe przed popełnieniem błędów przy podejmowaniu ważnej z punktu widzenia życia społeczności lokalnej decyzji; mogą też zapobiegać konfliktom, które wybuchłyby tak czy inaczej, gdyby nie podjęto wcześniej społecznego dialogu. ^[43]

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

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

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

- ustawy o pomocy społecznej z dnia 12 marca 2004 r. w zakresie obowiązku opracowywania i realizacji powiatowych i wojewódzkich strategii rozwiązywania problemów społecznych w oparciu o wyniki konsultacjach przeprowadzonych odpowiednio z gminami z obszaru danego powiatu oraz powiatami z obszaru danego województwa (art. 19 pkt 1 i art. 21 pkt 1);
- ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy z dnia 20 kwietnia 2004 r. w zakresie obowiązku prowadzenia przez władze publiczne polityki rynku pracy we współpracy i na podstawie dialogu z partnerami społecznymi (art. 21);
- ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. w zakresie obowiązku konsultowania przez organy administracji rządowej z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi projekty programów rozwoju (art. 19a);
- ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. w zakresie obowiązku organów administracji publicznej konsultowania ze społeczeństwem dokumentów planistycznych (np. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy) oraz decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych zgody na realizację przedsięwzięcia. [⁴⁴]

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

Zgodnie ze standardami Komisji Europejskiej, konsultacje powinny charakteryzować się:

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

Cztery atrybuty prowadzenia konsultacji społecznych obejmują zasady:

- jawności;
- publicznego charakteru;
- równości;
- otwartości [⁴⁵].

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

⁴⁴ Ibid. Str. 15

⁴⁵ Współczesne Uwarunkowania Rozwoju Transportu w Regionie, Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach pod red. M. Michałowskiej, Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego K. Grzelak, O. Wyszomirski, Katowice 2013 str. 72

Zbiorowego dla Gminy Cedry Wielkie na lata 2016-2026 oraz formę, sposób i termin składania opinii dotyczących tegoż projektu.

Zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych opinie zostaną niezwłocznie rozpatrzone, a w przypadku uznania ich za zasadne – dokona się stosownych zmian w projekcie Planu Transportowego.

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

2 Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

Poniższy rozdział, otwierający część diagnostyczną opracowania, ustala listę czynników mających potencjalnie wpływ na zakres i finalny kształt Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Cedry Wielkie, zawiera analizę zidentyfikowanych czynników, kierunków i istotności ich oddziaływania.

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

2.1 Przesłanki formalne i merytoryczne

W skali globalnej obserwowany jest renesans transportu publicznego będący w części odpowiedzią na wyzwania związane z dominacją motoryzacji indywidualnej, wiążącą się z zatłoczeniem, wysoką ceną paliw i niedostatkiem miejsc parkingowych w mieście. Wynika on też z rosnącej świadomości problemu wykluczenia transportowego i troski o osoby, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamożne, osoby pozbawione prawa jazdy).

Transport publiczny jest elementem polityki zrównoważonego rozwoju oraz podnoszenia poziomu życia i walki z wykluczeniem społecznym. Niestety, w warunkach wolnego rynku transport funkcjonuje dobrze tylko tam gdzie jest odpowiedni popyt na usługi transportowe. Dzieje się tak w obszarach dobrze rozwiniętych i gęsto zaludnionych, co sprawia, że transport publiczny funkcjonuje tam dobrze i zapewnia odpowiednią dostępność. Przekłada się to wtórnie na podtrzymywanie tego modelu rozwoju i dalszy popyt na usługi. Odwrotny mechanizm zachodzi w obszarach słabych, peryferyjnych, o niskim poziomie zaludnienia. Brak popytu podcina rację ekonomiczną funkcjonowania połączeń, a ich brak nie pomaga w przewyciężeniu słabego potencjału gospodarczego. Antidotum, przeciwdziałającym tym negatywnym procesom może stać się właśnie wsparcie rozwoju transportu publicznego inicjowane i realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego.

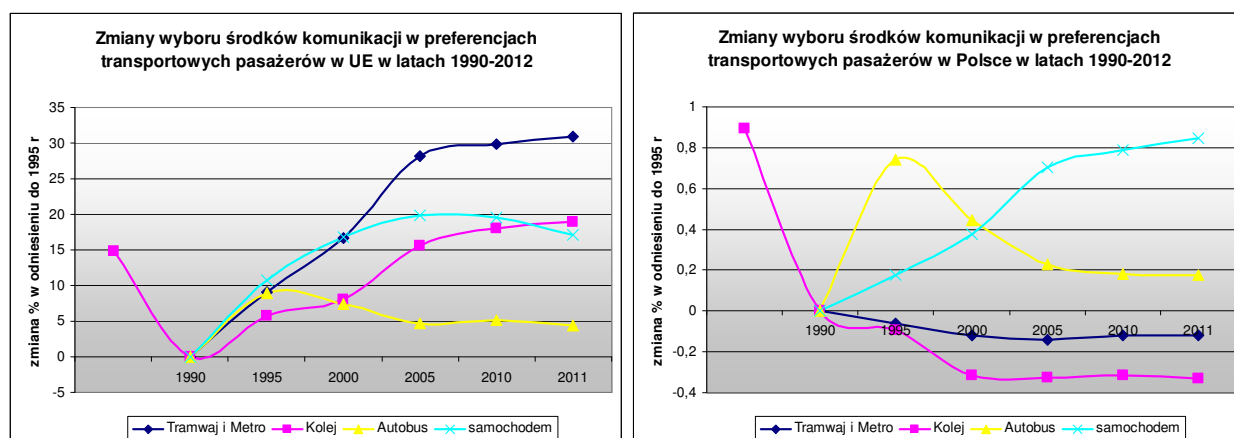
2.1.1 Mobilność we współczesnym społeczeństwie

Istnieje oczywisty związek między liczbą ludności a liczbą generowanych podróży. Korelacja pomiędzy nimi wyrażana jest poprzez wskaźnik mobilności, czyli liczbę podróży mieszkańców danego obszaru w określonej jednostce czasu przypadającą na jednego mieszkańca. Mobilność mieszkańców różni się w zależności od rejonu, w jakim mieszkają, miejscowości, statusu społecznego, wieku i wielu innych czynników. Wzrost gospodarczy niemal automatycznie generuje większą skłonność do mobilności, mieszkańców (w krajach UE ruchliwość ta w latach 1970–1990 wzrastała średnio o 3,3% rocznie, co oznacza podwojenie w tym czasie pracy przewozowej wszystkich gałęzi transportu). Mobilność oceniana jest jako osiągnięcie cywilizacyjne współczesnych społeczeństw, jej ochrona i poszerzanie stanowią jeden z głównych priorytetów prowadzonej polityki transportowej Unii Europejskiej [⁴⁶][⁴⁷]. Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

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

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

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i obniżaniu bezrobocia. W wyniku zachodzących zmian w statusie ekonomicznym społeczeństwa polskiego obserwowany jest wzrost mobilności, realizowany głównie poprzez wzrost motoryzacji indywidualnej. Widoczna różnica pomiędzy zmianami w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców w całej Unii Europejskiej (UE-28) a lokalnymi preferencjami w Polsce wynika z dominowania wyboru jako pierwszego środka transportu samochodu prywatnego. Nasilenie zjawiska wystąpiło w wyniku ukształtowania się korzystnych czynników socjoekonomicznych - relatywnie malejących kosztów posiadania i użytkowania własnego samochodu, upowszechnieniu motoryzacji, rosnących oczekiwań w zakresie komfortu podróżowania nie korygowanych odpowiednimi motywacjami promującymi transport zbiorowy.



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

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

Wśród czynników specyficznych, właściwych na etapie transformacji postakcesyjnej, tłumaczących proces szybkiego wzrostu liczby samochodów osobowych wymienić należy też prestiż i pozycję społeczną określaną przez posiadanie samochodu [48]. Od początku XXI w. liczba prywatnych samochodów w Polsce prawie się podwoiła. Na koniec 2001 r. wynosiła 10,5 mln, na koniec 2013 r. znacząco przekroczyła 19 mln. W tym samym czasie liczba użytkowników transportu zbiorowego zmniejszyła się o prawie 40 procent pomimo, że w dalszym ciągu należy oczekiwać dalszego wzrostu wskaźnika mobilności, który w nowych państwach Unii Europejskiej może wzrosnąć w perspektywie 2030 roku aż o 170 % [49].

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

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

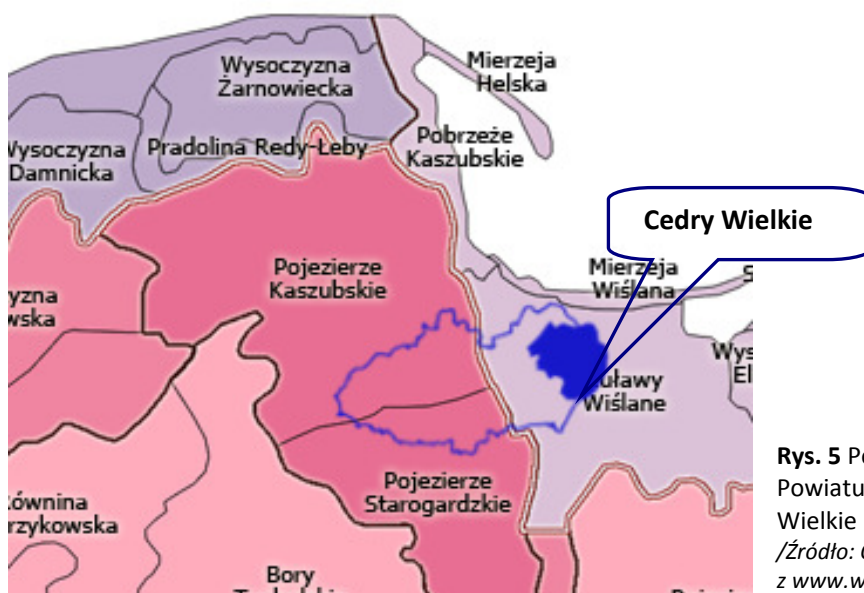
⁴⁹ Biała Księga Mobilności, Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Kongres Transportu Publicznego Bydgoszcz 2014

2.2 Charakterystyka obszaru objętego Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

2.2.1 Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne

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

- megaregion Pozaalpejska Europa Środkowa,
- prowincja Niż Środkowoeuropejski,
- podprowincja Pobrzeże Południobałtyckie,
- makroregion Pobrzeże Gdańskie,



Rys. 5 Położenie fizyczno-geograficzne Powiatu Gdańskiego i Gminy Cedry Wielkie

/Źródło: Opracowanie własne na podkładzie z www.wikipedia.pl

W podziale na mezoregiony, obszar Gminy mieści się w mezoregionie Żuławy Wiślane, stanowiących rozległą równinę deltową rzeki Wisły. Charakteryzuje się on utworami powstałymi w holocenie podczas budowy delty rzeki. Najmłodsze utwory zalegające na powierzchni, związane są z jej akumulacyjną działalnością i wywierają wpływ na strukturę środowiska.

Układ sieci hydrograficznej Żuław został przekształcony z naturalnego układu deltowego ujścia rzeki Wisły w układ sztuczny, który ma na celu utrzymanie stanu umożliwiającego pobyt człowieka i intensywną działalność gospodarczą – głównie rolną. W skład systemu wodno-melioracyjnego Żuław wchodzi systemy obwałowań rzek, kanałów oraz systemy odwadniające.

Do podstawowych, specyficznych cech równiny aluwialnej delty Wisły należą:

- równinne ukształtowania terenu;
- przewaga utworów aluwialnych w budowie geologicznej: głównie piasków i namułów oraz miejscami zalegających na nich utworów mułowo-torfowych;
- zależność stosunków wodnych od funkcjonowania polderów;

Obszar Gminy morfologicznie jest niemalże płaską równiną (rzędne terenu 0 - 4 m n.p.m.), nieznacznie nachyloną na północ, z licznymi depresjami (do 1,8 m p.p.m.) oraz pojedynczymi, głównie

antropogenicznymi, podłużnymi wzniesieniami. Pod względem hipsometrycznym teren Gminy, podobnie jak całe Żuławy dzielony jest na 3 części:

- wysoką, o rzędnych powyżej 2,5 m n.p.m. (4666 ok. 37,7% powierzchni Gminy);
- przydepresyjną, o rzędnych od 2,5 do 0 m n.p.m. (3 430 ha ok. 27,8% powierzchni);
- depresyjną, o rzędnych poniżej poziomu morza (4 250 ha, ok. 34,5% powierzchni).

Najniżej położony teren to depresja w Trzcińsku, na gruntach sołectwa Trzcinisko, pomiędzy Kanałem Śledziowym i drogą gminną nr 175006G, która osiągnęła rzędną 1,9 m p.p.m., (na podstawie mapy topograficznej w skali 1:10.000, wydanej przez Głównego Geodetę Kraju w 2001 r. uznawana była ona za najniższy punkt w Polsce). Ku południowi teren wznosi się stopniowo, przekraczając rzędną 5,0 m p.p.m. w miejscowości Giemlice. Większe wysokości, w stosunku do przyległego terenu, występują również w lewobrzeżnej części międzywał Wisły (Leniwki) oraz Martwej Wisły, osiągając w północno-wschodniej oraz południowo-wschodniej części Gminy rzędne powyżej 5 m n.p.m. Jest to wynikiem osadzania się materiału, niesionego nurtem w czasie wysokich stanów wody. Najwyższą położoną jest korona wału przeciwpowodziowego Wisły, przekraczając miejscami rzędną 12 m n.p.m.

Administracyjnie, Gmina Cedry Wielkie położona jest w północnej części kraju, w centralnej części Województwa Pomorskiego, we wschodniej części Powiatu Gdańskiego. Łączna powierzchnia geodezyjna gminy Cedry Wielkie wynosi 12.427 ha. Składają się na nią: powierzchnia ewidencyjna obejmująca 12.346 ha i powierzchnia wyrównawcza w odniesieniu do powierzchni całości terenów – 81 ha. Około 87% powierzchni Gminy stanowią użytki orne. Znikomy jest udział lasów i gruntów leśnych – ok. 3,3 % powierzchni. Powierzchnia Gminy stanowi 15,7% powierzchni Powiatu Gdańskiego oraz 0,68% powierzchni Województwa Pomorskiego. Cedry Wielkie są gminą wiejską, z siedzibą w miejscowości Cedry Wielkie. Gmina położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta, z którym łączy ją przebiegająca przez teren Gminy droga ekspresowa S7. Gmina Cedry Wielkie graniczy z 5 gminami:

- Gminą Miejską Gdańsk, od północy;
- Gminą Pruszcz Gdański od północnego zachodu;
- Gminą Stegna, od północnego wschodu;
- Gminą Ostaszewo, od wschodu;
- Gminą Suchy Dąb od południa i południowego zachodu.

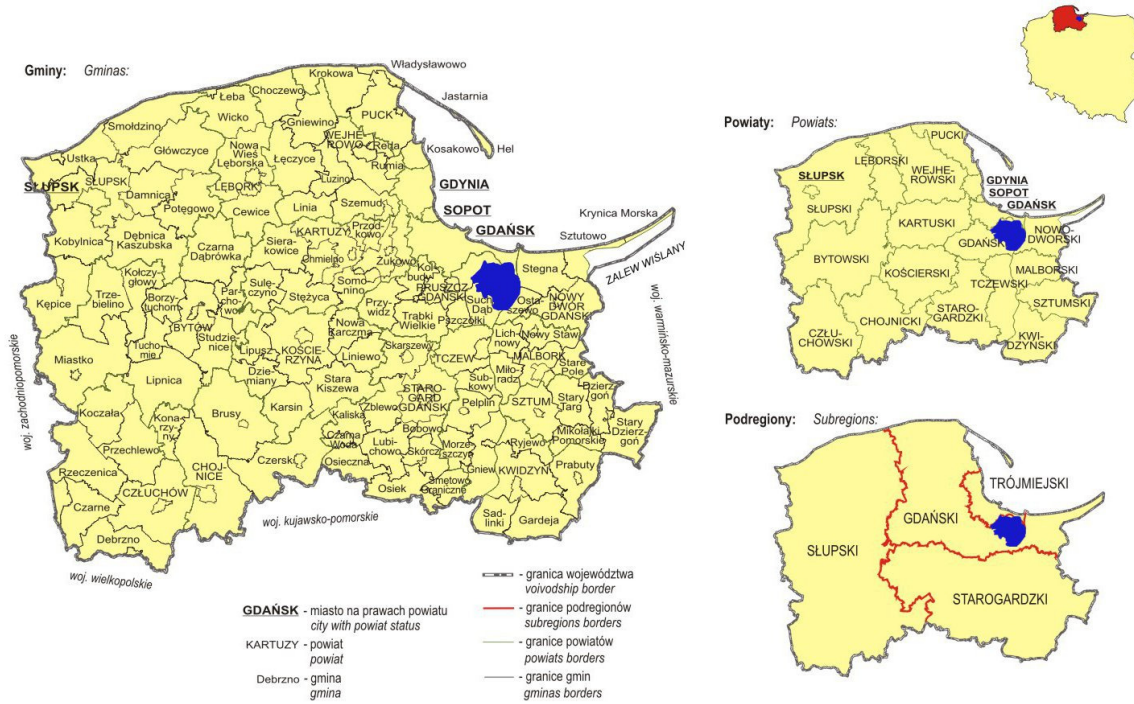
Z racji położenia w deltowej równinie ujścia Wisły aż 45% granic administracyjnych Gminy to granice przyrodne - Martwej Wisły i Wisły (Leniwki) od strony północno-wschodniej, wschodniej i południowo-wschodniej, wzdłuż Kanału Śledziowego, Gołębiego i Wielkiego od północy. Od strony zachodniej, odcinek granicy gminy biegnie korytem Motławy.

Ośrodki ponadgminne obsługujące mieszkańców Gminy Cedry Wielkie to:

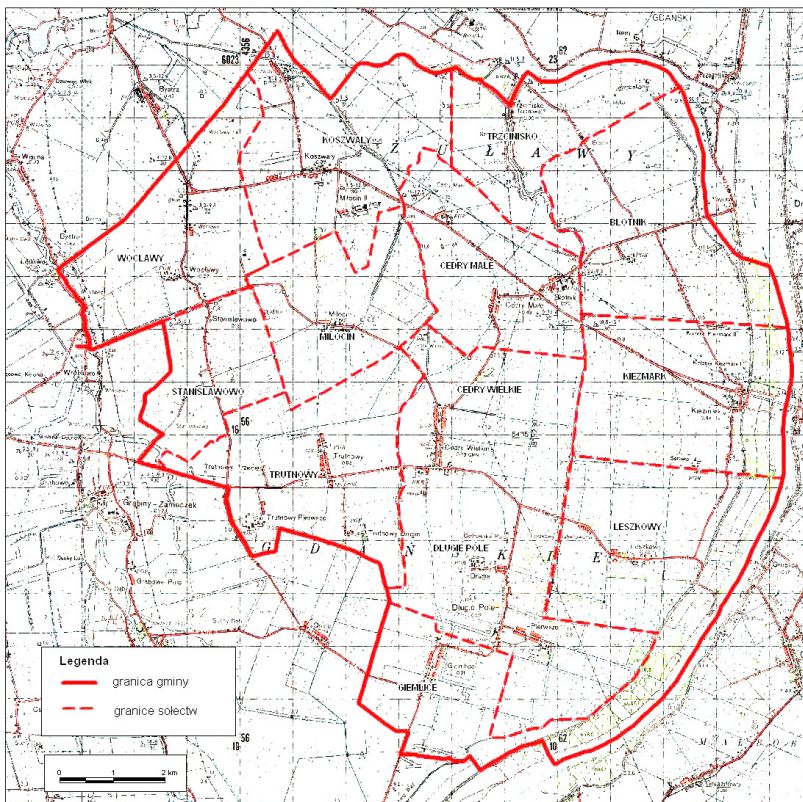
- Pruszcz Gdański, ośrodek powiatowy;
- Gdańsk, będący siedzibą Województwa, odległy o 15 km.

W skład Gminy Cedry wielkie wchodzi 13 sołectw:

- | | | |
|----------------|--------------|-----------------|
| ➤ Błotnik | ➤ Cedry Małe | ➤ Cedry Wielkie |
| ➤ Długie Pole | ➤ Giemlice | ➤ Kiezmark |
| ➤ Koszwały | ➤ Leszkowy | ➤ Miłocin |
| ➤ Stanisławowo | ➤ Trutnowy | ➤ Trzcinisko |
| ➤ Wocławy. | | |



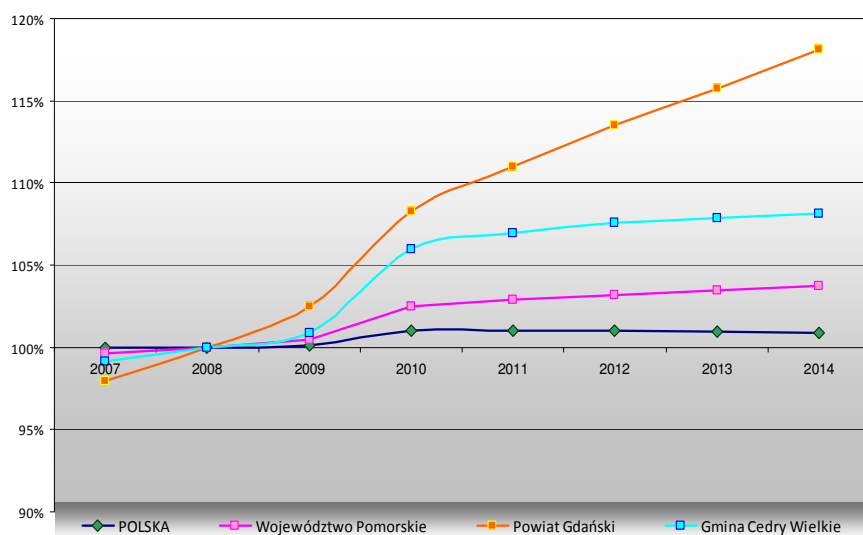
Rys. 6 Położenie Gminy Cedry Wielkie na tle powiatu i województwa
/Źródło: GUS www.gus.gov.pl



Rys. 7 Sołectwa na terenie Gminy Cedry Wielkie
/Źródło: Strategia Rozwoju Gminy str. 10

2.2.2 Demografia

Gmina Cedry Wielkie, według stanu na koniec 2014 r. zamieszkiwana jest przez 6 865 osób. Wśród mieszkańców Gminy nieznacznie przeważają kobiety, 3 449 osoby - 50,2%, mężczyźni stanowią 49,8% populacji - 3 416 osób. Liczba ludności na terenie Gminy stale rośnie. Gęstość zaludnienia wynosi 55 osób na km², co jest średnią gęstością zaludnienia wśród gmin województwa pomorskiego i utrzymuje się na stabilnym poziomie. Jednocześnie gęstość zaludnienia jest ponad dwukrotnie niższa od innych gmin powiatu sąsiadujących z Metropolią Trójmiejską i od średniej dla całego powiatu, wynoszącej 135 osób na km²; odpowiednio - 126 osób dla województwa pomorskiego. Na prezentowanym poniżej wykresie Gmina Cedry Wielkie lokuje się z dynamiką wzrostu ludności powyżej średniej wojewódzkiej, lecz poniżej Powiatu Gdańskiego. Za zjawisko powyższe odpowiada bardzo dynamiczny w ostatnich latach wzrost ludności Miasta i Gminy Pruszcz Gdański oraz Gmin Kolbudy i Pszczółki. Największymi miejscowościami w Gminie są siedziba władz gminnych, Cedry Wielkie liczące 1222 mieszkańców i Cedry Małe, zamieszkałe przez 1029 osób ^[50].

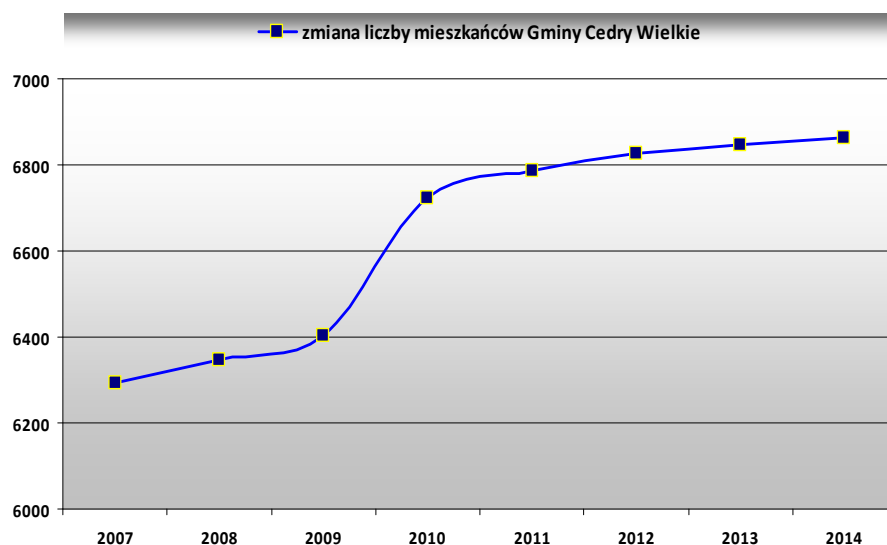


Rys. 8 Dynamika wzrostu ludności Gminy Cedry Wielkie na tle regionu i kraju

/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rys. 9 Zmiana liczby mieszkańców Gminy Cedry Wielkie w latach 2007-2014

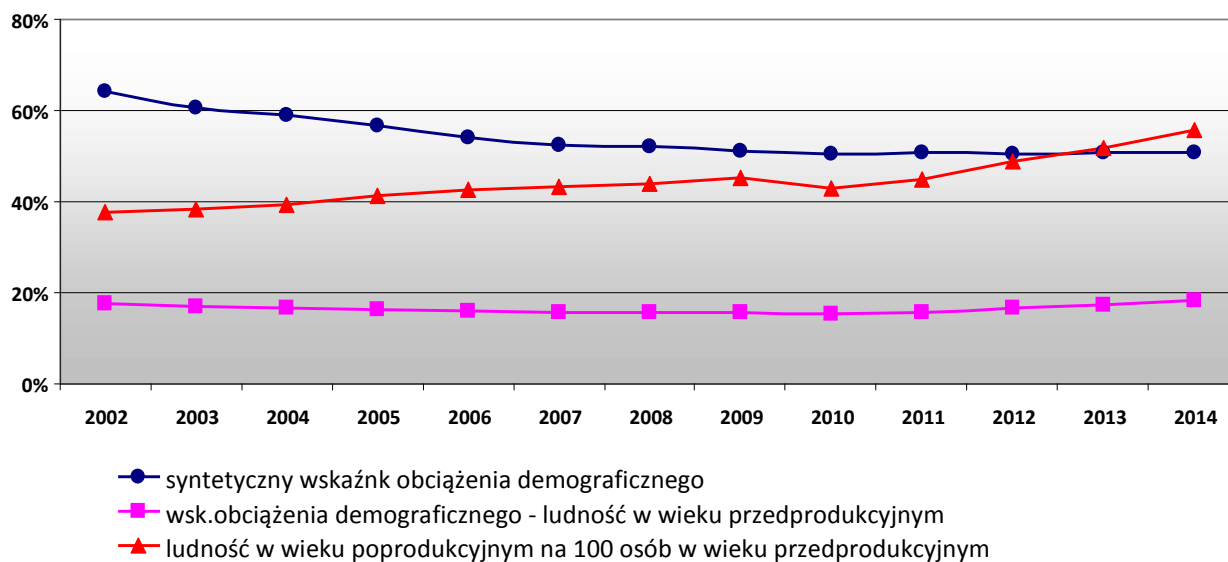
/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



⁵⁰ GUS Bank Danych Lokalnych, dostęp 10.12.2015 r.

2.2.2.1 Prognozy demograficzne

Długookresowa prognoza ludności dla Polski na lata 2008-2035, zakłada systematyczny spadek liczby ludności – tempo tego zjawiska będzie wzrastać z upływem czasu. Natomiast prognoza dla województwa pomorskiego do roku 2050 przewiduje wzrost liczby mieszkańców, przy czym dla powiatu gdańskiego wartość ta ma wzrastać niezachwianie w prognozowanym okresie, osiągając końcowy wzrost o 60,5 % ^[51].



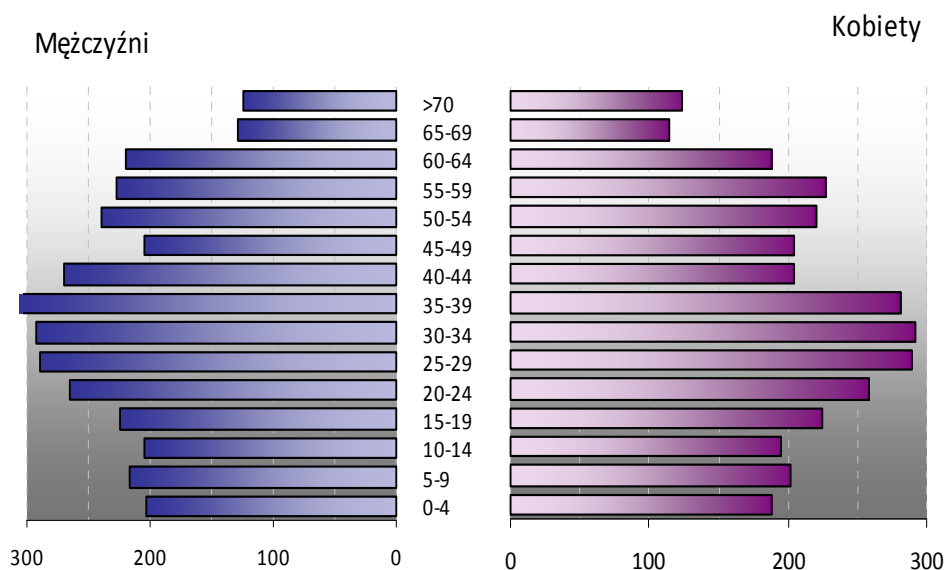
Rys. 10 Zmiany struktury funkcjonalnej ludności Gminy Cedry Wielkie

/Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Struktura ekonomicznych grup wieku dla Gminy Cedry Wielkie w przeciągu ostatnich lat wykazywała rosnący udział ludności w wieku produkcyjnym i zmniejszający się wskaźnik obciążenia demograficznego. W związku ze wzrostem liczby osób wchodzących na rynek pracy w latach 2008-2012 udział ludności w wieku produkcyjnym również ulegał zwiększeniu. Współczynnik obciążenia demograficznego Gminy jest stosunkowo korzystny. Liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym dwukrotnie przewyższa liczbę osób w wieku nieprodukcyjnym. Obserwowane jest także zahamowanie spadkowego trendu i od 2009 roku stopniowy wzrost udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym, na podstawie czego można oczekiwać, że ta korzystna sytuacja może się utrzymywać w najbliższych latach. Obecną strukturę ludności w poszczególnych grupach wiekowych przedstawia grafika poniżej.

Pomimo obserwowanego spadku współczynnika obciążenia demograficznego, niewątpliwie pozytywnego z ekonomicznego punktu widzenia, należy uwzględnić także „bezwładność” zachodzących procesów. Oznacza to, że w gminach młodych demograficznie w ostatnich latach następuje zasilanie grupy w wieku produkcyjnym osobami, które osiągnęły pełnoletniość, natomiast w znacznie mniejszym stopniu następuje przesunięcie osób w wieku średnim do grupy w wieku emerytalnym. To sprawia, że wskaźnik obciążenia demograficznego wyraźnie maleje. Jednak bezwładność tych procesów, przy ustabilizowanej liczbie grupy osób do 18 roku życia i przesuwaniu kolejnych roczników do grupy w wieku poprodukcyjnym, może skutkować ponownym wzrostem wskaźnika.

⁵¹ GUS, Prognoza demograficzna ludności na lata 2014-2050 według powiatów w województwie pomorskim

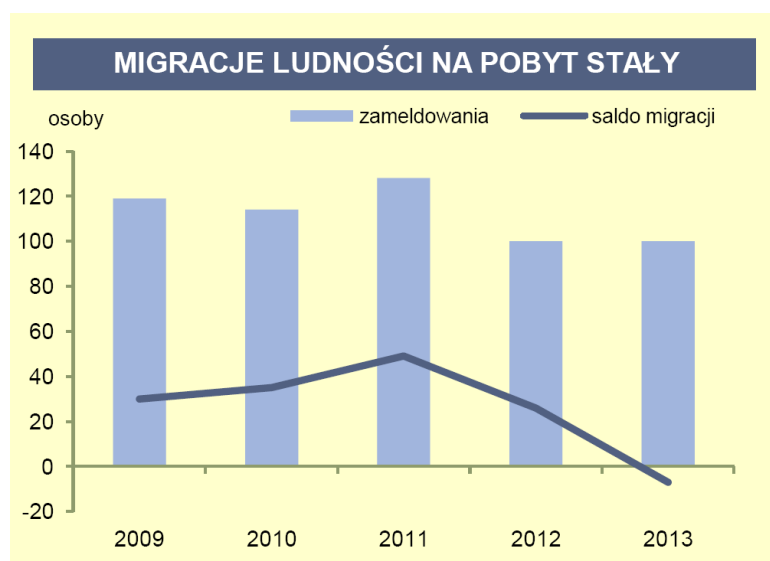


Rys. 11 Struktura ludności w grupach wiekowych Gminy Cedry Wielkie w 2014 r.

/Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2.2.2 Ruch migracyjny

Jednym z decydujących wskaźników, oddziałujących na prognozy demograficzne i strukturę ludności gminy jest ruch migracyjny. Zdaniem niektórych autorów, w tym zespołu opracowującego zagadnienie rozwoju i jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim [52], prognozy określane jako pomigracyjne, uwzględniające zasadnicze zazwyczaj dla kształtowania się liczby ludności danego terenu ruchy migracyjne, w tym zarówno możliwe imigracje oraz emigracje, są istotniejsze od prostej biologicznej ekstrapolacji obecnych tendencji wskaźników urodzeń, zgonów oraz struktury wieku mieszkańców. Prognozy biologiczne obejmują jedynie zmiany urodzeń i zgonów, które w większości powiatów mają



Rys. 12 Saldo migracji w Gminie Cedry Wielkie

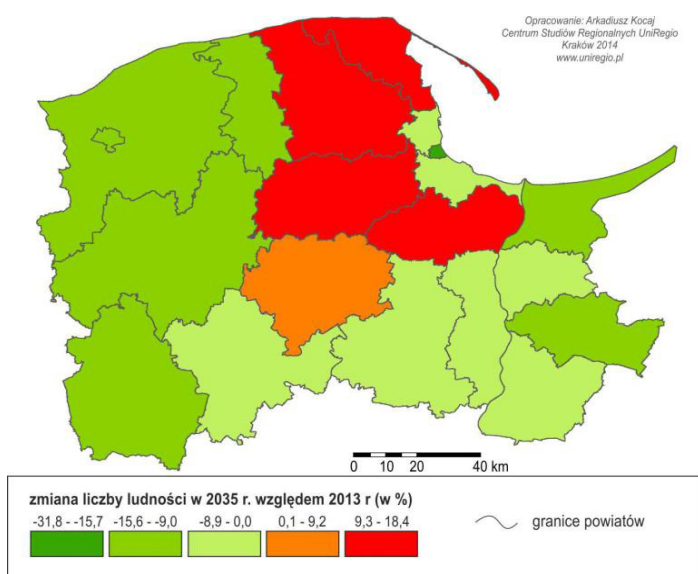
/Źródło: Vademecum Samorządowca 2014, GUS Bank Danych Lokalnych

⁵² Trendy rozwoju oraz ocena jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim, Gdańsk 2010

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

W prognozach długofalowych z perspektywą na 2035 rok, badania przeprowadzone na zlecenie Województwa Pomorskiego przez Centrum Studiów Regionalnych UniRegio [53] lokują Gminę Cedry Wielkie grupie gmin o zdecydowanym dodatnim saldzie wzrostu przekraczającym 9,3 %. Podstawową przyczyną, odpowiedzialną za obserwowane zjawisko są silne oddziaływania suburbanizacyjne metropolii trójmiejskiej wynikające z narastających procesów migracyjnych mieszkańców miast na peryferia, które najbardziej odczuwalne są w powiatach otaczających centrum obszaru metropolitalnego rys. poniżej.

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



Rys. 13 Zmiana liczby ludności w 2035 r. względem 2013 w woj. pomorskim / źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015

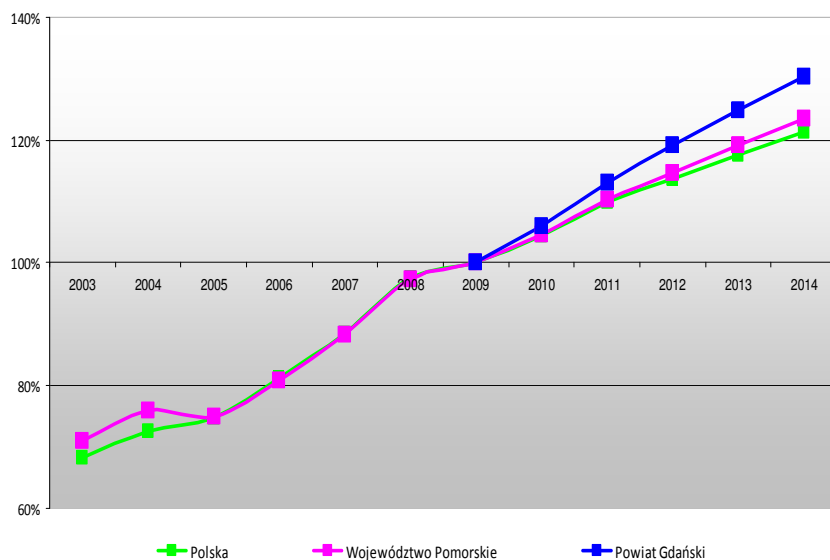
Mieszkańcy Gmin przylegających do aglomeracji, zwłaszcza tam gdzie nie występuje komunikacja kolejowa, w coraz większym stopniu są uzależnieni od środków motoryzacji indywidualnej. Problem ten, pogłębiany jest w wyniku przemieszczania się kolejnych grup mieszkańców Trójmiasta do przyległych gmin. Zjawisko, określane mianem rozlewania się terenów zurbanizowanych (urban sprawl) przyczynia się do zmniejszania się gęstości zaludnienia w obszarach śródmiejskich i migracji osób osiągających wyższe poziomy dobrobytu na obszary podmiejskie i sąsiadujące z aglomeracją obszary wiejskie. Z jednej strony wzmacnia do budżet gminny (podatki) ale wpływa niekorzystnie na sytuację komunikacyjną. Utrzymywane powiązania z dotychczasowymi miejscami zatrudnienia w mieście, generują coraz większe i dłuższe codzienne podróże do pracy. W Gminie Cedry Wielkie, proces migracji i suburbanizacji obszarów wiejskich szczególnie dotyczy części północnej i północno-zachodniej przylegającej do ośrodków miejskich Pruszcz Gdańskiego i Gdańska (Miłocin, Stanisławowo, Wocławy).

⁵³ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika, Kraków 2015 str. 85

2.2.2.3 Wskaźnik motoryzacji

W warunkach transformacji systemowej po 1989 r. w Europie Centralnej i Wschodniej, w tym w Polsce, doszło do szybkich przemian sposobów zaspokajania potrzeb transportowych. Przy malejącej roli kolei w przewozach osób i towarów, wzrosło wykorzystanie transportu drogowego, w szczególności transportu indywidualnego. Kraj nasz odnotowuje spektakularny wzrost liczby prywatnych samochodów osobowych. W latach 1989-2009 Polska miała największą dynamikę rozwoju motoryzacji w skali kontynentu [54]

W raporcie GUS z 2012 roku [55] pod względem nasycenia rynku motoryzacyjnego Polska zrównała się już ze wskaźnikami Unii Europejskiej. W grudniu tego roku na tysiąc mieszkańców Polski przypadało 486 samochodów, podczas gdy w UE ten wskaźnik wynosił średnio 484. Rozkład nasycenia samochodami w gospodarstwach domowych nie jest równomierny w skali kraju i poszczególnych regionów, oraz w podziale na miasto i wieś.



Rys. 14 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i powiecie Gdańskim
Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS

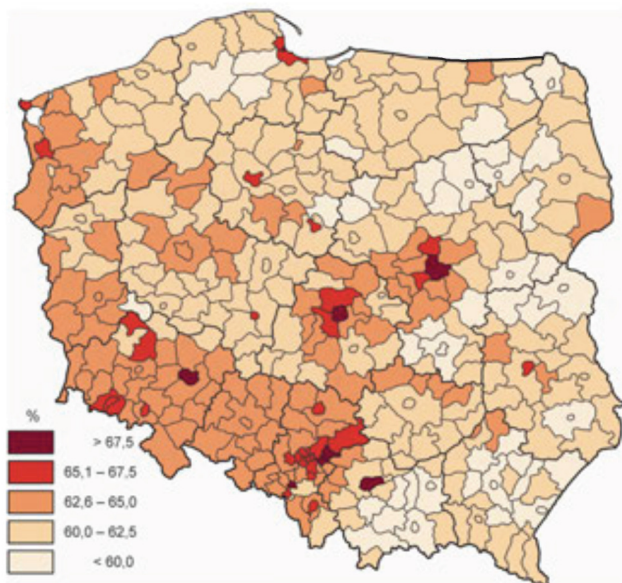
W Powiecie Gdańskim według Banku Danych Lokalnych GUS w 2014 roku było zarejestrowanych 85,9 tys. pojazdów, w tym 60,7 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji osiągnął 565 samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców i wzrósł w porównaniu z 2009 rokiem o 13% (499 samochodów na tysiąc mieszkańców). Wartość wskaźnika przewyższa analogiczne wyniki województwa pomorskiego i średnią krajową, jednocześnie odnotowana dynamika wzrostu była niższa od porównywanych obszarów. Może to wskazywać na zbliżanie się do stanu wysycenia. Utrzymanie obecnego trendu do końca okresu planowania w ramach niniejszego opracowania, roku 2026, wskazywałoby na prognozę rzędu 630 pojazdów osobowych na tysiąc mieszkańców. Wraz z zbliżaniem się do poziomu nasycenia maleć będzie rola czynników ekonomicznych determinujących wzrost liczby samochodów osobowych. Przyjmując, że poziom nasycenia motoryzacją zostaje osiągnięty, gdy wszyscy mogący posiadać prawo jazdy (potencjalni kierowcy) mają własne pojazdy prognoza zbliża się do wartości granicznej 636 pojazdów na tysiąc mieszkańców. W przyjętym modelu [56] uznając że 90% społeczeństwa w wieku produkcyjnym, w warunkach polskich mężczyźni od 18 do 65 lat i kobiety od 18 do 60 lat oraz 50% osób w wieku poprodukcyjnym to potencjalni kierowcy – stanowią oni 63,6% społeczeństwa polskiego

⁵⁴ Przemiany mobilności codziennej Polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011

⁵⁵ Transport wyniki działalności za 2012, GUS, Warszawa 2013

⁵⁶ Ibid. str. 57

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



Rys. 15 Potencjalni kierowcy samochodów osobowych w 2002 roku.

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

2.2.3 Czynniki społeczne

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

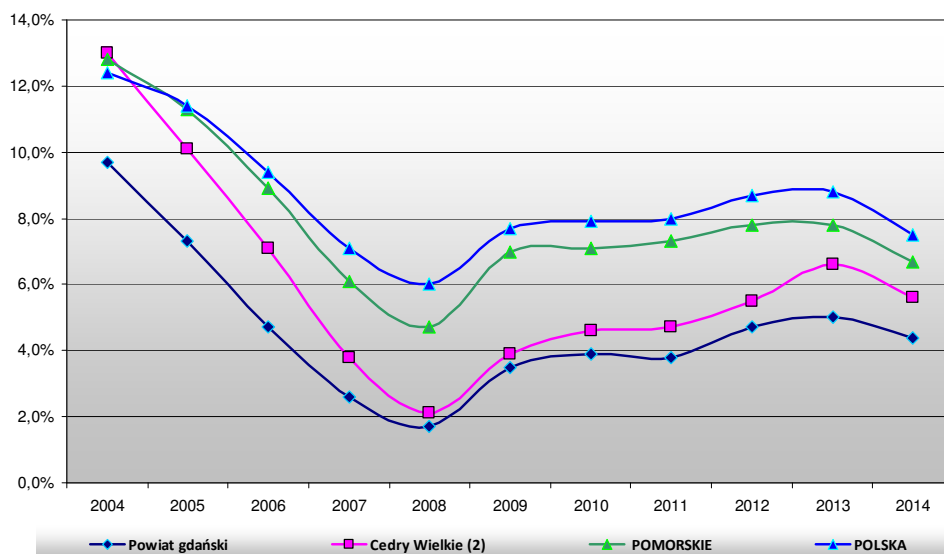
Do największych i najważniejszych generatorów ruchu zaliczyć można:

- osiedla mieszkaniowe w miastach i duże skupiska ludności na obszarach wiejskich;
- instytucje publiczne;
- placówki oświatowe;
- duże i średnie zakłady pracy;
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne;
- strefy przemysłowe;
- placówki służby zdrowia;
- inne generatory ruchu, takie jak obiekty handlowo-usługowe, kościoły czy cmentarze.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych podróży. W przypadku zakładów pracy czy miejsc nauki podróże mają charakter obligatoryjny, regularny, cykliczny. Muszą być wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji, obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych, podróże te realizowane są incydentalnie i nieregularnie. Na elementy infrastruktury społecznej składają się: mieszkalnictwo, szkolnictwo i oświata, służba zdrowia, kultura, handel i usługi oraz bezpieczeństwo obywateli i mienia.

2.2.3.1 Poziom bezrobocia

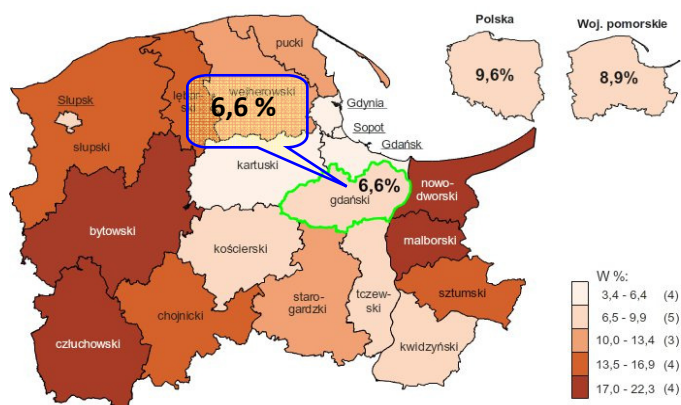
Z uwagi na bliskość trójmiejskiego rynku pracy, problem bezrobocia dotyka w mniejszym stopniu rejon Powiatu Gdańskiego w stosunku do innych powiatów województwa pomorskiego. Podobny wynik odnotowuje jedynie Powiat Kartuski. Odniesienie się do sytuacji dotyczącej bezpośrednio Gminy Cedry Wielkie, daje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



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

Proces sukcesywnego spadku poziomu bezrobocia zapoczątkowany na etapie akcesji Polski do Unii Europejskiej i przemianami zachodzącymi na lokalnych i regionalnych rynkach pracy zahamowany został na przełomie 2008 i 2009 roku, w początkowej fazie dekonjunktury w gospodarce. Na przestrzeni lat 2008 – 2013 w Gminie Cedry Wielkie liczba bezrobotnych wzrosła o z 86 do 299 osób (350%). Niekorzystna sytuacja recesji niewątpliwie spowolniła tempo rozwoju regionu, którego stopniową poprawę daje się obecnie zaobserwować. Stopa bezrobocia w powiecie Gdańskim w ostatnich miesiącach 2015 roku osiągnęła poziom **6,6%**. / Stan na 31.10.2015

STOPA BEZROBOCIA REJESTROWANEGO WEDŁUG POWIATÓW W 2015 R.
Stan w końcu października



Rys. 17 Aktualna mapa bezrobocia w województwie pomorskim
/ Źródło : <http://gdansk.stat.gov.pl>, 11.12.2015

2.2.3.2 Edukacja

W zakresie dostępu do infrastruktury edukacyjnej w Gminie Cedry Wielkie placówki edukacyjne dla dzieci obejmują:

- Przedszkola:
 - Przedszkole Samorządowe nr 2 w Cedrach Małych;
 - Oddział zamiejscowy w Koszwałach Przedszkola Samorządowego nr 2;
 - Niepubliczny Zespół Słonecznych Okienek Przedszkolnych;
- szkolnictwo podstawowe:
 - Zespół Szkół w Cedrach Małych, Gimnazjum i Szkoła Podstawowa im. Juliusza Kraziewiczza;
 - Zespół Szkół w Cedrach Wielkich, Gimnazjum i Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza;
 - Szkoła Podstawowa im. Jana Brzechwy w Giemlicach;
 - Szkoła Podstawowa im. Obrońców Ziemi Polskich w Wocławach;
 - Szkoła Podstawowa w Trutnowach;
- szkolnictwo gimnazjalne:
 - Zespół Szkół w Cedrach Małych, Gimnazjum i Szkoła Podstawowa im. Juliusza Kraziewiczza;
 - Zespół Szkół w Cedrach Wielkich, Gimnazjum i Szkoła Podstawowa im. Henryka Sienkiewicza;
- Ośrodek Rewalidacyjno Wychowawczy "Żułowski Słonecznik" w Giemlicach.

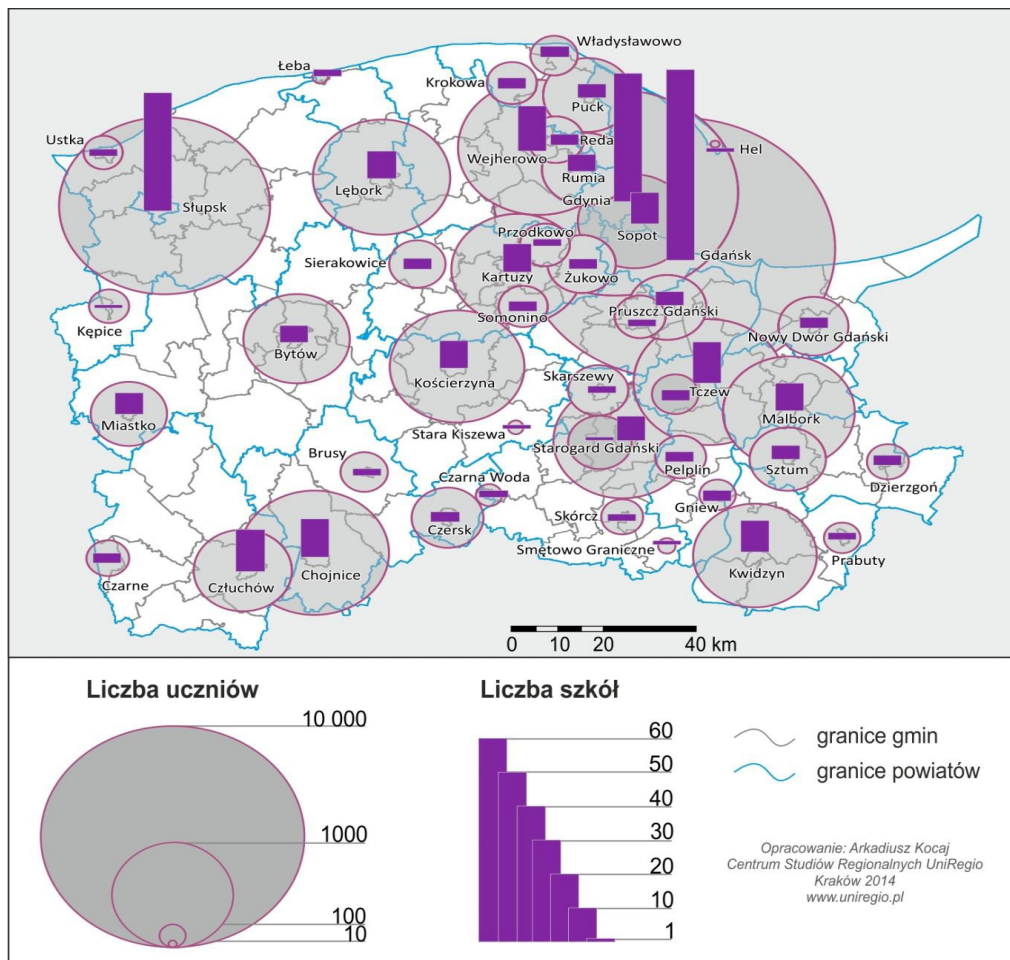
Na terenie Gminy nie funkcjonują szkoły ponadgimnazjalne. Młodzież kontynuuje edukację w okolicznych liceach i technikumach głównie w Pruszczu Gdańskim i Gdańsku. Zamieszczone poniżej zestawienie ujmuje w zbiorczy sposób informacje dotyczące szkolnictwa w Gminie Cedry Wielkie w 2014 roku

Gimnazja dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
2	20,2	11	--	222
Szkoły podstawowe dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
5	16,5	29	37,15	478
Placówki wychowania przedszkolnego / w tym przedszkola				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni i niepełnozatrudnieni	uczniowie
7/1	17	5	9,13	219/84

Tab. 1 Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Cedry Wielkie w 2014 roku

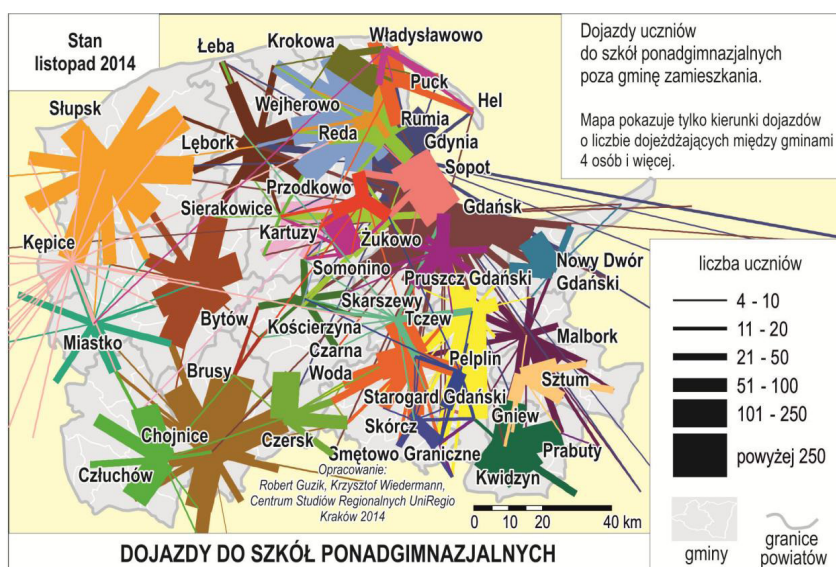
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

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



Rys. 18 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim.

Źródło: Analiza relacji funkcjonalno - przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 273



Rys. 19 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku
Źródło: Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str 376

2.2.3.3 Gospodarka, kultura i turystyka

Gmina Cedry Wielkie jest gminą typowo rolniczą, gdzie głównym miejscem zatrudnienia i głównym źródłem dochodów są gospodarstwa rolne. Obejmujące 85% powierzchni Gminy grunty rolne I, II i III klasy bonitacyjnej, uprawiane są w ramach 585 gospodarstw rolniczych, o średniej powierzchni gospodarstwa 18 ha. Działalność gospodarcza, na terenie gminy Cedry Wielkie koncentruje się głównie na przetwórstwie przemysłowym oraz handlu hurtowym i detalicznym.

Według danych GUS na koniec 2014 roku w Gminie Cedry Wielkie zarejestrowanych było w sumie 503 podmioty gospodarcze – 19 należące do sektora publicznego a 484 w sektorze prywatnym, w czym 380 to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą a 107 to spółki prawa handlowego wśród których 10 to spółki z udziałem kapitału zagranicznego, 4 spółdzielnie, 3 fundacje oraz stowarzyszenia i organizacje społeczne. Wielkość ta daje wskaźnik rozwoju przedsiębiorczości na poziomie 73 podmioty/1000 mieszkańców Gminy.

Istotnym zagadnieniem z punktu widzenia organizacji transportu zbiorowego jest udział i lokalizacja przedsiębiorstw średnich i dużych, mogących wpływać na potrzeby dojazdu do miejsc pracy. W grupie tej występuje 28 zakładów zatrudniające od 10 do 50 pracowników i 2 zatrudniające powyżej 50 pracowników. Wśród największych podmiotów gospodarczych w Gminie Cedry Wielkie wskazać można firmy:

- Roltop Sp. z o.o w Cedrach Małych - sprzedaż i serwis maszyn rolniczych;
- Base Promotion Service i Base Group Sp. z o.o. „Koszwały - produkcja metalowa;
- Achilles Polska Sp. z o.o w Cedrach Wielkich – producent materiałów biurowych, reklamowych i promocyjnych;
- Auto – Diesel, Trutnowy – transport, spedycja.

Większość instytucji publicznych w Gminie ulokowana jest w jej stolicy, w miejscowości Cedry Wielkie mieszają się między innymi:

- Urząd Gminy Cedry Wielkie;
- Gminna Biblioteka Publiczna;
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej;
- Gminne Centrum Informacji;
- Żuławski Ośrodek Kultury i Sportu;
- Ochotnicza Straż Pożarna;
- Komisariat policji.

W funkcjonującym od 2005 roku Żuławskim Ośrodku Kultury i Sportu swoją siedzibę mają także Gminna Biblioteka Publiczna i Gminne Centrum Informacji. W Cedrach Wielkich znajduje się też Miasteczko Ruchu Drogowego, który popularyzuje wiedzę i praktyczne zachowania w ruchu drogowym wśród dzieci i młodzieży z terenu Gminy jak i całego powiatu.

Na terenie gminy Cedry Wielkie funkcjonuje 6 klubów sportowych:

- Gminne Towarzystwo Sportowe w Cedrach Wielkich;
- Klub Sportowy Korona, Cedry Małe;
- Stowarzyszenie Klub Sportowy Wisła Długie Pole;
- Stowarzyszenie Klub Sportowy Orlika Cedry Wielkie;
- Stowarzyszenie Gdański Klub Morski CEDRUS, Błotnik;
- Uczniowski Klub Sportowy "Cedraiki" przy Szkole Podstawowej w Cedrach Małych;

Na końcowym odcinku Martwej Wisły, w jej rozlewisku określanym Basenem Błotnik ulokowana jest nowoczesna przystań jachtowa wybudowana w ramach I etapu projektu "Pętla Żuławska". Marina dla 85 jednostek posiada w bocznej części pomost dla Szkółki Żeglarskiej i hangar dla jachtów. Planowana

rozbudowa portu jachtowego przewiduje zwiększenie liczby miejsc do cumowania do co najmniej 125. Przewidywane jest też powstanie lokalnej stoczni jachtowej.

Za organizację opieki zdrowotnej w Gminie odpowiada przychodnia – NZOZ ETER-MED w Cedrach Wielkich. Także tu mieści się Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Stomatologia” oraz Apteka Żuławska.

Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Cedrach Wielkich realizuje zadania pomocy społecznej na terenie Gminy.

Dekanat Żuławy Steblewskie wchodzący w skład Archidiecezji Gdańskiej obejmuje 5 parafii na terenie Gminy Cedry Wielkie w Kiezmarku, Cedrach Wielkich, Wocławach, Trutnowych, Giemlicach wraz z kościołami filialnymi w Cedrach Małych, Koszwałach i Leszkowach.

2.2.4 Ochrona środowiska

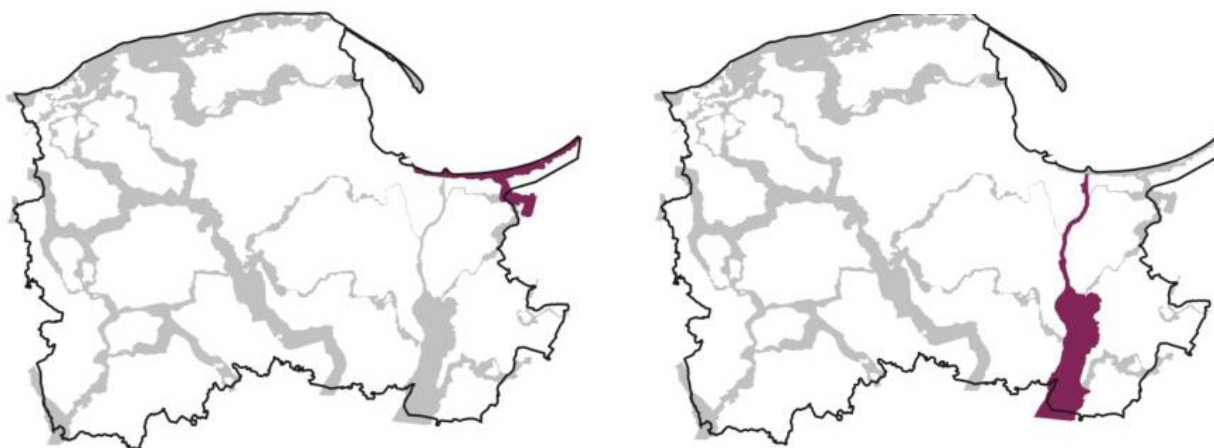
Ustawa z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2013 r. poz. 627 ze zm.) przedstawia poszczególne formy ochrony przyrody, z których na terenie Gminy Cedry Wielkie występują zarówno obszary Chronionego Krajobrazu, jak i formy indywidualnej ochrony takie jak pomniki przyrody czy użytki ekologiczne. Przywołana ustawa definiuje korytarz ekologiczny jako „obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów” (art. 5, pkt 2). Stanowi on istotny, z punktu widzenia funkcjonowania środowiska, element przestrzeni, gwarantujący (poprzez zachowanie warunków migracji organizmów) utrzymanie możliwości wymiany i istnienia określonej puli genetycznej, liczebności osobników i gatunków, a w konsekwencji zachowanie różnorodności biologicznej środowiska. Korytarze ekologiczne są niezwykle ważne, szczególnie dla populacji gatunków wędrownych i leśnych, w których zachowania wpisane jest naturalne przemieszczanie się w celach poszukiwania nowego terytorium dla życia lub schronienia (w tym wędrówki codzienne i sezonowe) lub w celach rozrodczych czy pokarmowych



Rys. 20 Korytarze ekologiczne w województwie pomorskim

/Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, 2009

Teren Gminy Cedry Wielkie obejmuje obszar o szczególnie cennych walorach przyrodniczych. Przez jej teren i w sąsiedztwie przebiegają korytarze ekologiczne o randze ponadlokalnej. Na północy Gminy, w sąsiedztwie Martwej Wisły przebiega przymorski – południowobałtycki korytarz ekologiczny (1), przybrzeżna strefa południowego Bałtyku, stanowiąca europejski korytarz wędrówkowy ptactwa wodnego, pomiędzy Europą północno-wschodnią a obszarami zimowania w Europie zachodniej. Przebiega w strefie przybrzeżnej Zatoki Gdańskiej i otwartego morza, od Mierzei Wiślanej, przez Pobrzeże Gdańskie, półwysep Helski i Pobrzeże Słowińskie, sięgając od strony morza do zasięgu izobaty 20 m, zaś od strony lądu obejmując pas wydmy wraz ze zbiorowiskami lasów nadmorskich, przybrzeżne równiny hydrogeniczne i jeziora. Wschodnia część Gminy leży w zasięgu korytarza ekologicznego Wisły obejmującego całą dolinę Wisły, która szczególnie w swym środkowym i dolnym biegu zachowała naturalny i półnaturalny charakter wielkiej rzeki nizinnej z licznymi mieliznami, wędrującymi piaszczystymi łachami, terasami zalewowymi, stanowiącymi siedliska ptactwa wodnego oraz w zasięgu lokalnych korytarzy ekologicznych jej ramion. Wzdłuż zachodniej granicy gminy przebiega korytarz ekologiczny Doliny Raduni i Motławy o randze regionalnej. Cały teren gminy leży w zasięgu Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich i jest prawnie chroniony [57].



Rys. 21 Korytarz Doliny Wisły i Korytarz Nadzalewowy wg koncepcji sieci ekologicznej województwa pomorskiego.
/Źródło: Karty korytarzy ekologicznych, Aneks do Koncepcji sieci ekologicznej woj. Pomorskiego 2014, str. 20 i 29

2.2.4.1 Obszary Natura 2000

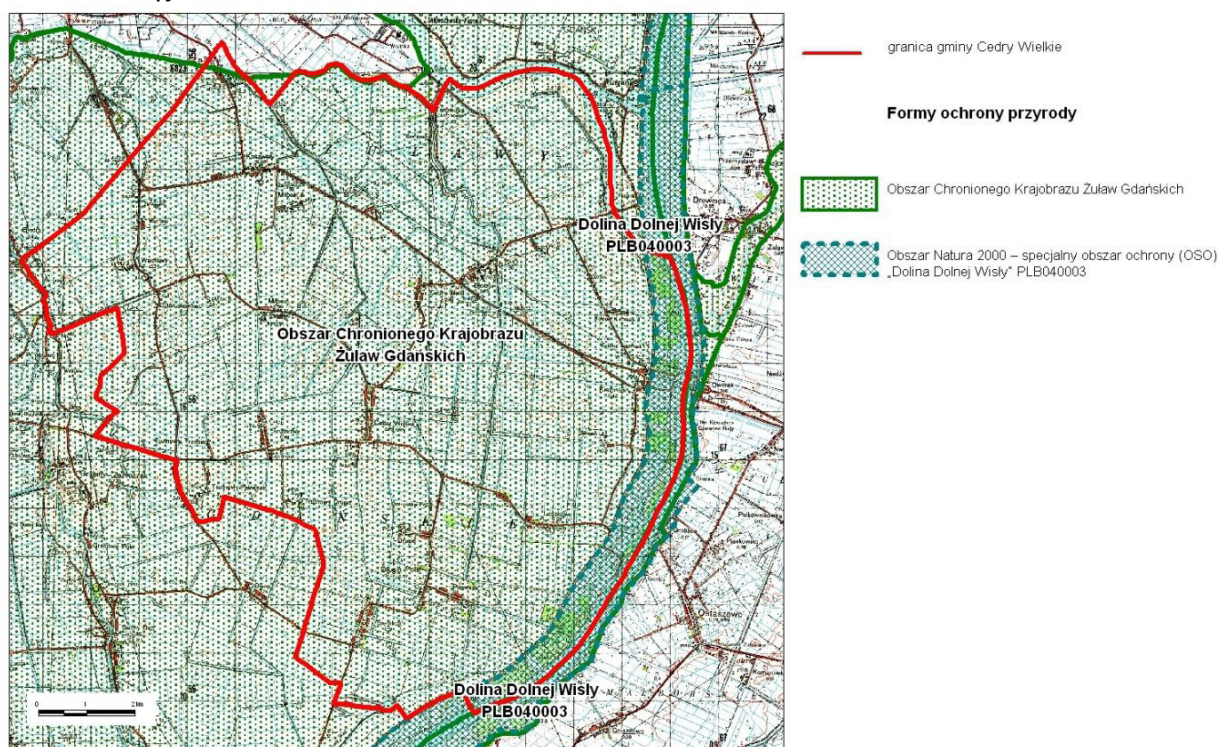
Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (DZ. U. Nr 92, z dnia 30 kwietnia 2004 poz. 880) formami ochrony przyrody są obszary Natura 2000, w tym obszary specjalnej ochrony ptaków i specjalne obszary ochrony siedlisk.

W gminie Cedry Wielkie swój zasięg ma zatwierdzony przez Komisję Europejską obszar specjalnej ochrony (OSO) **Dolina Dolnej Wisły PLB 040003** zgodny z Dyrektywą Ptasią UE. Obejmuje on tereny międzywala Wisły. Obszar rozciągnięty jest wzdłuż rzeki Wisły. Na niektórych jej odcinkach obecne są liczne mielizny i wyspy, odśniane szczególnie podczas niskiego stanu wody. W wielu miejscach na obszarze międzywala znajdują się rozległe podmokłe łąki. Na terasie zalewowej obecne są starorzecza i pozostałości lasów łęgowych. Ostoja jest ważnym miejscem dla ptaków wodno-błotnych podczas migracji i zimowania, ale także podczas lęgów. Obszar Dolina Dolnej Wisły jest krajową ostoją ptaków o randze międzynarodowej PL028. Gniazduje w niej 28 gatunków ptaków z listy zał. I Dyrektywy Ptasiej z których, 9 znajduje się w polskiej czerwonej księdze.

⁵⁷ Strategia Rozwoju Gminy Cedry Wielkie na lata 2015-2030 str. 24

2.2.4.2 Obszary chronionego krajobrazu

Prawie cały obszar gminy Cedry Wielkie (99,8%) leży w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich, ustanowiony Rozporządzeniem nr 5/94 Wojewody Gdańskiego z dnia 8 listopada 1994 r., który o powierzchni 30 022 ha. Obejmuje on równinę deltową Wisły z silnie rozbudowaną siecią hydrologiczną oraz unikatowe w Polsce powierzchnie budowane przez namuły Wisły. Ochronie podlega tu charakterystyczny krajobraz kulturowy Żuław. Teren jest bezleśny. Do cennych elementów przyrodniczych należą: względnie naturalne i półnaturalne zbiorowiska łąkowe i szuwarowe, które zachowały się lokalnie wzdłuż cieków, rowów melioracyjnych i w starorzeczach, wszelkiego rodzaju zakrzewienia i zadrzewienia śródpolne najczęściej ciągnące się wzdłuż rowów melioracyjnych i cieków, a także zadrzewienia przyzagrodowe. W kulturowym krajobrazie Żuław mają one ważne znaczenie biocenotyczne i fitomelioracyjne.



Rys. 22 Lokalizacja form ochrony przyrody w Gminie Cedry Wielkie
/Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Cedry Wielkie na lata 2015-2030, str. 24

2.2.4.3 Pomniki przyrody objęte ochroną prawną

Na terenie gminy Cedry Wielkie znajduje się 5 pomników przyrody – wpisanych do Rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody pod numerami:

- WKP 618 – grupa drzew: 2 jesiony wyniosłe, obwód 326 i 420 cm, Leszkowy, przy przystanku PKS, obok kościoła;
- WKP 619 – kasztanowiec zwyczajny, obwód 323 cm, przy szosie Leszkowy – Trutowy;
- WKP 620 – grupa drzew: 2 dęby szypułkowe, obwód 332 i 386 cm, Leszkowy, gospodarstwo rolne;
- WKP 621 – lipa drobnolistna, obwód 491 cm, Cedry Wielkie, przy ulicy M. Płażyńskiego;
- WKP 920 – dąb szypułkowy, 21 egzemplarzy, obwód 180-320 cm, Wocławy, stary cmentarz.

2.2.4.4 Presja transportu na środowisko

Jako główne czynniki oddziaływania transportu na środowisko wskazać należy:

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

2.2.4.4.1 Czystość powietrza

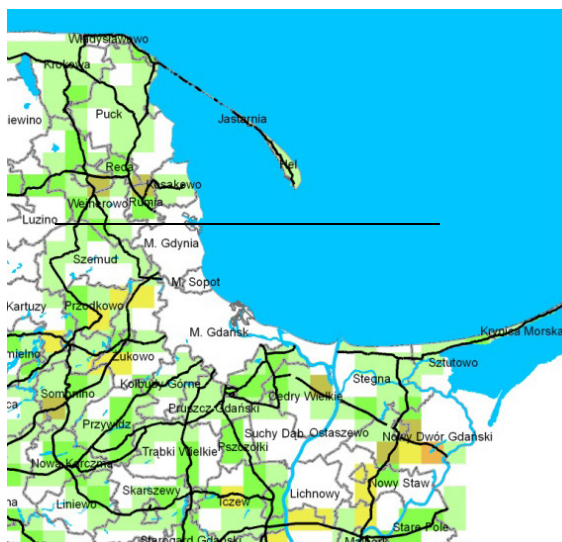
Na terenie Gminy Cedry Wielkie przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku w latach 2005-2008 prowadzony był pasywny monitoring stężenia dwutlenku siarki, dwutlenku azotu i benzenu w miejscowości Kiezmark. Stężenia badanych substancji w powietrzu nie przekraczały dopuszczalnych wartości ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin.

Zanieczyszczenie	Stężenie maksymalne [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]				Stężenie średnie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]				Klasa
	Miesięczne				Roczne				
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	
SO ₂	b.d	35.5	12.5	5.3	5.9	8.1	4.2	3.1	A
NO ₂	b.d	34.9	21.0	13.9	11.8	18.2	12.41	11.49	A
Benzen	b.d	10.5	b.d	b.d	3.4	2.6	2	1.7	A

Tab. 2 Wyniki monitoringu powietrza w latach 2005-2008

Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Cedry Wielkie na lata 2015-2030, na podstawie danych WIOŚ

W związku z zanotowanymi przekroczeniami parametrów jakości powietrza dla strefy pomorskiej opracowany został program ochrony powietrza. W programie, wśród przewidywanych do podjęcia działań, na drugim miejscu, zaraz po ograniczaniu niskiej emisji z systemów grzewczych, wymienione zostało ograniczenie emisji z transportu drogowego. [58]



Rys. 23 Emisje pyłu PM₁₀ z emitorów liniowych (drogi krajowe i wojewódzkie) na terenie strefy pomorskiej

⁵⁸ program ochrony powietrza (POP) dla strefy pomorskiej na lata 2013 - 2016 z perspektywą na lata następne, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu, uchwała nr 753/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.,

Według dostępnych badań, uznaje się, że przeciętny pojazd zużywający w ciągu roku około 2 tys. kg paliwa, zużywa 27 tys. kg powietrza i emituje do atmosfery 770 kg tlenku węgla, 226 kg węglowodorów, 41 kg tlenków azotu i 2 do 4,5 kg pyłów^[59]. Dla realizacji przyjętego celu określono, między innymi, zadanie: Spo 32 - Rozwój komunikacji publicznej oraz wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie publicznym, np. systemy zarządzania ruchem, stacje zasilania CNG lub energią elektryczną miejskich środków transportu zbiorowego. Zestawienie zalecanych działań wynikających z uchwalonego dla województwa pomorskiego programu obejmuje cały szereg wytycznych związanych z infrastrukturą i organizacją transportu^[60] – punkty 1-9 a w tym pkt 8. - podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego publicznego transportu zbiorowego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego, poprawa płynności ruchu i zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróźnej, podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i likwidację punktów krytycznych.

2.2.4.4.2 Hałas

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

- zabudowy zagrodowej i wielorodzinnej dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (L_{Aeq} D) wynosi wzdłuż dróg 65 dB (w porze nocnej L_{Aeq} N 56 dB), a od pozostałych obiektów w porze dziennej (L_{Aeq} D) 55 dB, a w porze nocnej L_{Aeq} N 45 dB;
- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w tym także na terenach związanych z pobytem dzieci, szpitalami) dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (L_{Aeq} D) wynosi wzdłuż dróg 61 dB (w porze nocnej L_{Aeq} N 56 dB), a od pozostałych obiektów w porze dziennej (L_{Aeq} D) 50 dB, a w porze nocnej L_{Aeq} N 40 dB;
- zabudowy zagrodowej i wielorodzinnej dopuszczalny poziom dźwięku LDWN wynosi wzdłuż dróg 68 dB (LN 59 dB), a od pozostałych obiektów LDWN 55 dB, a LN 45 dB;
- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w tym także na terenach związanych z pobytem dzieci, szpitalami) dopuszczalny poziom dźwięku LDWN wynosi wzdłuż dróg 64 dB (LN 59 dB), a od pozostałych obiektów LDWN 50 dB, a LN 40 dB.

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

Średni poziom głośności różnych źródeł hałasu komunikacyjnego w dB wynosi:

- trolejbus – 40,
- samochód osobowy – 40-80,
- hałas ulicy – 60-105,
- autobus – 65-104,
- samochód ciężarowy – 64-92,
- tramwaj – 70-90^[61]

⁵⁹ Sozologia dla ekonomistów, red. L. Kuncewicz, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 1983, s. 51.

⁶⁰ Ibid. str. 73

⁶¹ Ochrona środowiska w transporcie lądowym, Politechnika Poznańska, Instytut Technologii Eksploatacji w Radomiu, J. Gronowicz, Poznań-Radom 2003, s. 62.

Hałas na poziomie powyżej 60 dB stanowi istotne zagrożenie dla zdolności psychofizycznej człowieka. W Polsce zagrożenie to dotyczy ponad 30 % mieszkańców dużych miast, 45% średnich i 25% małych. Hałas motoryzacyjny jest główną przyczyną konieczności opracowania programów ochrony środowiska przed hałasem. Ograniczenie ekologicznych uciążliwości transportu jest szczególnie istotną przesłanką przemian systemów transportu.

Na terenie Gminy Cedry Wielkie źródłami hałasu są:

- środki transportu i komunikacji drogowej;
- zakłady produkcyjne i rzemieślnicze oraz niektóre urządzenia komunalne;
- maszyny i urządzenia rolnicze.

Spośród wymienionych źródeł, najbardziej uciążliwy jest hałas komunikacyjny.

Największe natężenie ruchu drogowego występuje na drodze krajowej E7, przebiegającej przez Gminę.

Badania natężenia ruchu pojazdów na drodze E7, przeprowadzone w 2005r. przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku, wskazywały na znaczne obciążenie ruchem pojazdów na odcinku Gdańsk – Wocławy, wynoszące 16 614 pojazdów na dobę. Przyjmując za „Regionalną Strategię Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007 – 2020” dobowe natężenie ruchu pojazdów na drodze E7 w 2020r. na odcinku Gdańsk – Wocławy – Nowy Dwór, wynosić będzie 27 700 – 29 800 pojazdów/24h. W latach 2003-2005 WIOŚ w Gdańsku przeprowadził pomiary hałasu wzdłuż głównych dróg województwa pomorskiego. Odnotowane poziomy statystyczne L_{eq} wynosiły ^[62]:

w **Koszwalach**, przy natężeniu ruchu 10 800 pojazdów/24h, przy udziale pojazdów ciężkich 9,3%:

min. 29,1 dB; średnio 76,5 dB max. 91,3 dB;

w **Kiezmorku**, przy natężeniu ruchu 27 360 pojazdów/24h, przy udziale pojazdów ciężkich 18,0%:

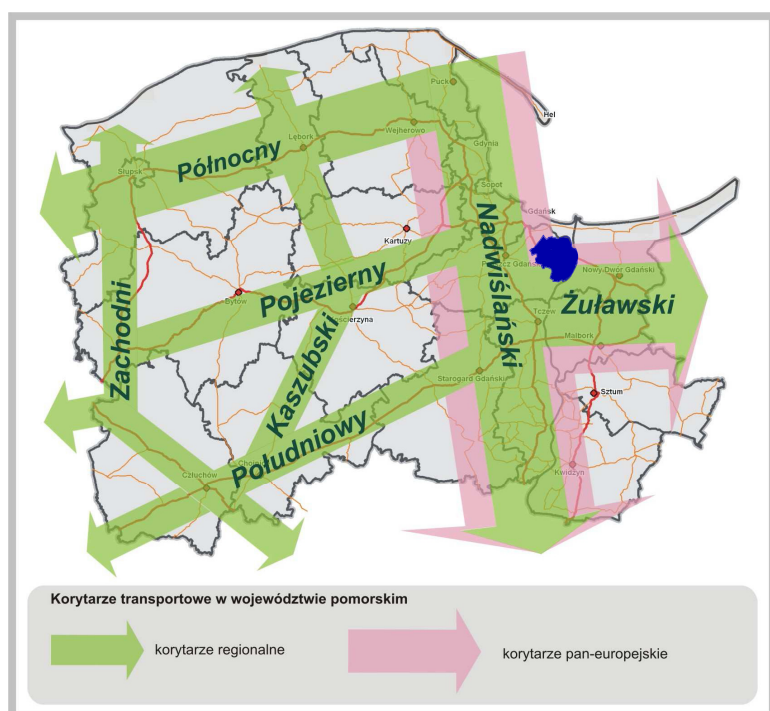
min. 37,3 dB; średnio 77,1 dB max. 91,0 dB.

Istotnym dla ograniczenia narażenia mieszkańców na hałas są modernizacje infrastruktury drogowej, stosowanie tzw. cichych nawierzchni, wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zamieszkiwane przez ludzi, stosowanie ekranów akustycznych.

⁶² Ibid. str. 50

2.3 Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej

Gmina Cedry Wielkie posiada bardzo korzystne położenie komunikacyjne. Przez obszar Gminy przebiega droga krajowa nr 7, w części północno-zachodniej przechodząca w drogę ekspresową, fragment S7, Południową Obwodnicę Gdańską z węzłem drogowym Żuławy Zachód w miejscowości Koszwały. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego jest to element Żuławskiego Korytarza Transportowego, należącego do europejskiego korytarza transportowego IA Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk (Via Hanseatica, Łuk Południowego Bałtyku) oraz korytarza z Gdańską przez Warszawę do Odessy (Via Intermare). Ponadto przez obszar Gminy przebiega droga wojewódzka nr 227 Pruszcz Gdański – Trutnowy – Cedry Małe. Budowa Południowej Obwodnicy Gdańską w ciągu drogi krajowej nr 7 umożliwiła skomunikowanie terenów Gminy z krajowym systemem drogowym i szybkie połączenie z Aglomeracją Trójmiejską (w czasie ok. 20 min. do Centrum, a do lotniska Rębiechowo ok. 40 min.). Sieć komunikacyjną uzupełniają drogi powiatowe i gminne.



Rys. 24 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim

Źródło: Plan zagospodarowania Przestrzennego woj. Pomorskiego

Od czasu gdy w latach siedemdziesiątych XX wieku rozebrano ostatnie fragmenty wąskotorowej Gdańskiej Kolei Dojazdowej (Żuławskiej Kolei Dojazdowej) linii: Gdańsk Wąskotorowy - Odrzygóć - Koszwały - Lewy Brzeg Wisły oraz Koszwały – Cedry Wielkie – Giemlice – Odrzygóć wraz z towarzyszącą infrastrukturą i stacjami, na terenie Gminy nie występują żadne połączenia kolejowe.

Gmina Cedry Wielkie graniczy z przebiegającymi na jej obrzeżach dwoma transportowymi śródlądowymi drogami wodnymi:

- rzeką Wisłą – drogą klasy technicznej III,
- rzeką Martwą Wisłą – drogą klasy technicznej Vb,

stanowiącymi odcinki międzynarodowych dróg wodnych: E-70 (od Kłajpedy przez Zalew Wiślany, Wisłę, Kanał Bydgoski, Wartę i Odrę po drogi wodne Niemiec i Holandii) oraz E-40 (od Gdańska przez Martwą Wisłę, Wisłę i Bug na Ukrainę). W chwili obecnej transport wodny śródlądowy nie jest wykorzystywany do obsługi przewozów towarowych, natomiast sieć dróg wodnych stanowi kanwę rozwoju turystycznej żeglugi śródlądowej, a większe ciek i kanały (Kanał Wielki, Kanał Gołębi, dolne odcinki Kanału Śledziowego i Piaskowego) do rozwoju turystycznych szlaków kajakowych.

W Gminie Cedry Wielkie funkcjonuje obecnie łącznie 157 km dróg publicznych, w tym 21,5 km dróg krajowych i wojewódzkich, 51 km dróg powiatowych i około 426,1 km dróg gminnych, z czego 84,6 z nawierzchnią utwardzoną (masą bitumiczną, betonową, brukiem i żuzłem).

Podstawowy układ drogowy w Gminie tworzą następujące ciągi komunikacyjne:

Drogi krajowe:

- S7 do węzła w Koszwałach (5,86 km) jako droga ekspresowa – Obwodnica Południowa Gdańska , łącznie na terenie Gminy 12,04 km

Drogi wojewódzkie:

- DW 227 – Pruszcz Gdański (lotnisko) – Cedry Małe, długość na terenie Gminy ok. 9,2 km

Drogi powiatowe:

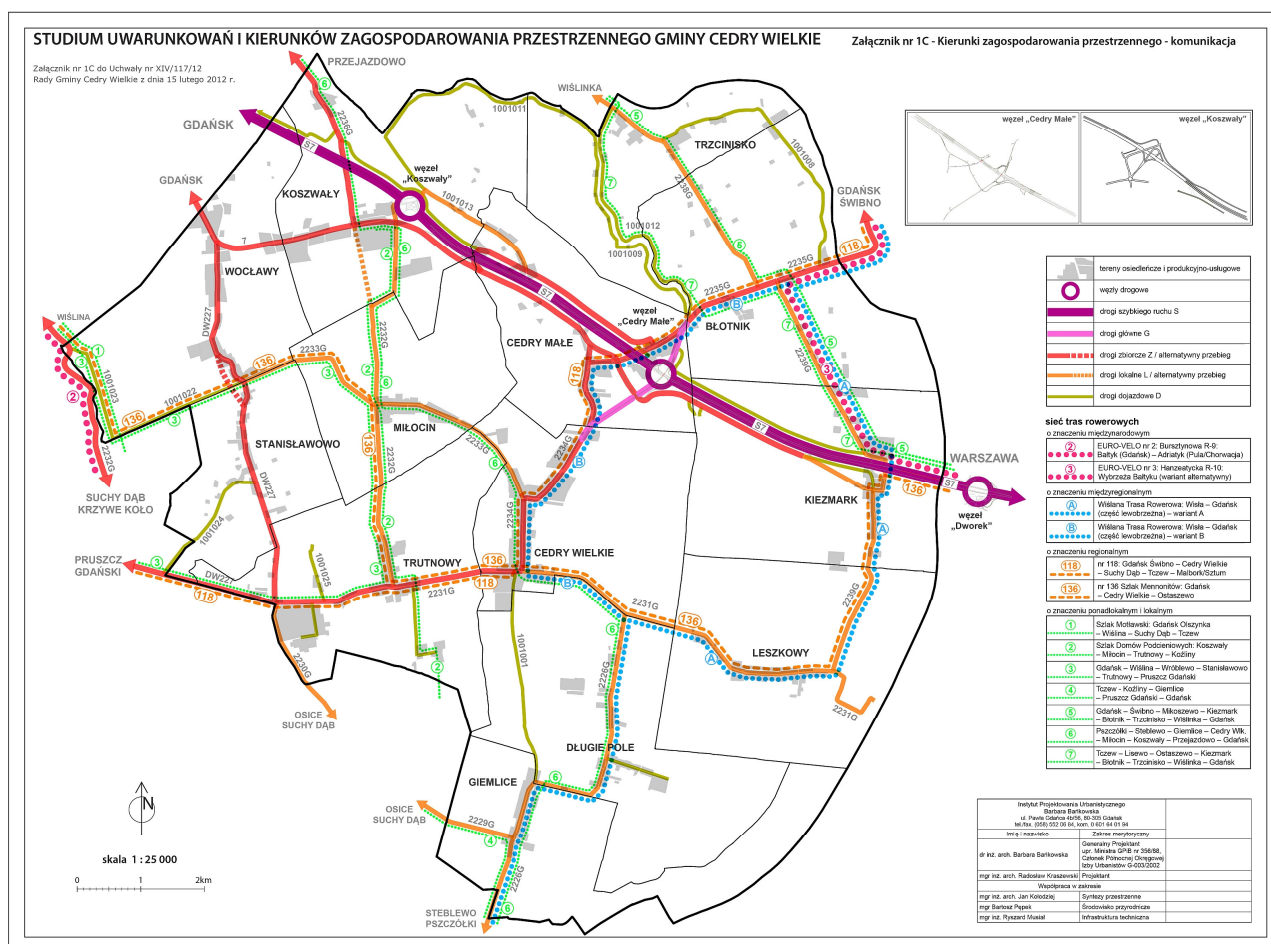
- DP 2226G Długie Pole – Giemlice – Steblewo – Pszczółki, na terenie Gminy ok. 6,2 km;
- DP 2229G Giemlice – Osice – Suchy Dąb, na terenie Gminy ok. 1,1 km;
- DP 2230G Trutnowy – Osice, długość na terenie Gminy ok. 1,5 km;
- DP 2231G skrzyż. z DW 227 – Trutnowy – Cedry Wielkie – Leszkowy – międzywale Wisły, długość na terenie Gminy ok. 10,5 km;
- DP 2232G Koszwały – Miłocin – Trutnowy, długość na terenie Gminy ok. 6,0 km;
- DP 2233G Cedry Wielkie – Miłocin – Stanisławowo/Woławcy, na terenie Gminy ok. 5,4 km;
- DP 2234G Cedry Małe – Cedry Wielkie, długość na terenie Gminy ok. 4,5 km;
- DP 2235G Cedry Małe – Błotnik – Gdańsk - Świbno, długość na terenie Gminy ok. 3,8 km;
- DP 2236G Przejazdowo – Koszwały, długość na terenie Gminy ok. 2,5 km;
- DP 2238G – Wiślinka – Trzcínisko – Błotnik, długość na terenie Gminy ok. 3,7 km;
- DP 2239G – Błotnik – Kiezmark – Leszkowy, długość na terenie Gminy ok. 6,8 km;

Drogi gminne:

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi (km)
1.	175001G	Cedry Wielkie - Giemlice	3,425
2.	175002G	Długie Pole - Leszkowy	3,843
3.	175003G	Kiezmark (od DK 7 do DP 2239G / E-7/)	1,625
4.	175004G	Błotnik - Trzcínisko (od DP 2235G do DP 2238G)	4,494
5.	175005G	Trzcínisko - Błotnik (wzdłuż Kanału Śledziowego – prawa strona)	4,513
6.	175006G	Błotnik – Trzcínisko (wzdłuż Kanału Śledziowego – lewa strona)	5,147
7.	175007G	Trzcínisko - Koszwały (wzdłuż Kanału Gołębiego)	2,170
8.	175008G	Wiślinka -Trzcínisko (wzdłuż Kanału Piaskowego)	2,053
9.	175009G	Cedry Małe Kolonia – Koszwały, gospodarstwo rolne	4,813
10.	175010G	Cedry Małe Kolonia - droga krajowa DK 7	0,491
11.	175011G	Cedry Małe - Trzcínisko (od d. g. 175009G do 175012G)	0,586
12.	175012G	Cedry Małe Kolonia - Trzcínisko (od d. g. 175006G do 175007G)	1,820
13.	175013G	Cedry Małe Kolonia - Błotnik (od d. g. 175009G do 175006G)	0,878

14.	175014G	Koszwały (od DK 7 do d. g. 175009G)	0,775
15.	175015G	Wocławy (od d. k. DK 7 do Bykowicz)	1,994
16.	175016G	Stanisławowo - Wróblewo (od DW 227 do d. g. 175017G)	2,264
17.	175017G	Wocławy - Wróblewo (d. g. 175016 do d. powiatowej 2224G)	1,720
18.	175018G	Stanisławowo - Grabiny Zameczek (od DW 227 do d.p. 2231G)	1,760
19.	175019G	Trutowy Kolonia (od d. pow. 2231G do zabudowań P.)	0,986
20.	175020G	Cedry Wielkie - Cedry Małe (od d. p. 2233G do d. p. 2234G)	1,939
21.	175021G	Cedry Małe - Cedry Wielkie (od przepustu /B./ do d. p. 2231G)	2,435
22.	175022G	Trutowy I (od d. pow. 2231G do gospodarstwa AWRSP)	0,845
23.	175023G	Trutowy II (od d. pow. 2231G do zabudowań PGR)	1,434
24.	175024G	Kiezmark (od d. pow. 2239G do zabudowań K.)	0,625
25.	175025G	Cedry Małe – ul. Nowa	0,900
26.	175026G	Koszwały ul. Cisowa	1,120
27.	175027G	Cedry Wielkie ul. Pionierów Żuław	1,200

Tab. 3 Drogi gminne w Gminie Cedry Wielkie
/Źródło: opracowanie na podstawie informacji z Urzędu Gminy



Rys. 25 Sieć komunikacyjna w Gminie Cedry Wielkie /Źródło: Studium uwarunkowań ..., załącznik 1C

Na terenie Gminy występują ponadto drogi o statusie dróg wewnętrznych, zazwyczaj nieutwardzone, polne, nie podlegające zakresowi niniejszego Planu.

3 Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.

Obszar objęty Planem Transportowym zamyka się na terenie Gminy Cedry Wielkie. Obsługiwana jest ona w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez organizatorów komercyjnych zarówno w zakresie przewozów gminnych, powiatowych jak i ponadpowiatowych. Aktualnie Gmina Cedry Wielkie nie organizuje ani nie finansuje przewozów o charakterze przewozów użyteczności publicznej.

3.1 Charakterystyka istniejącej sieci

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

3.1.1 Transport drogowy

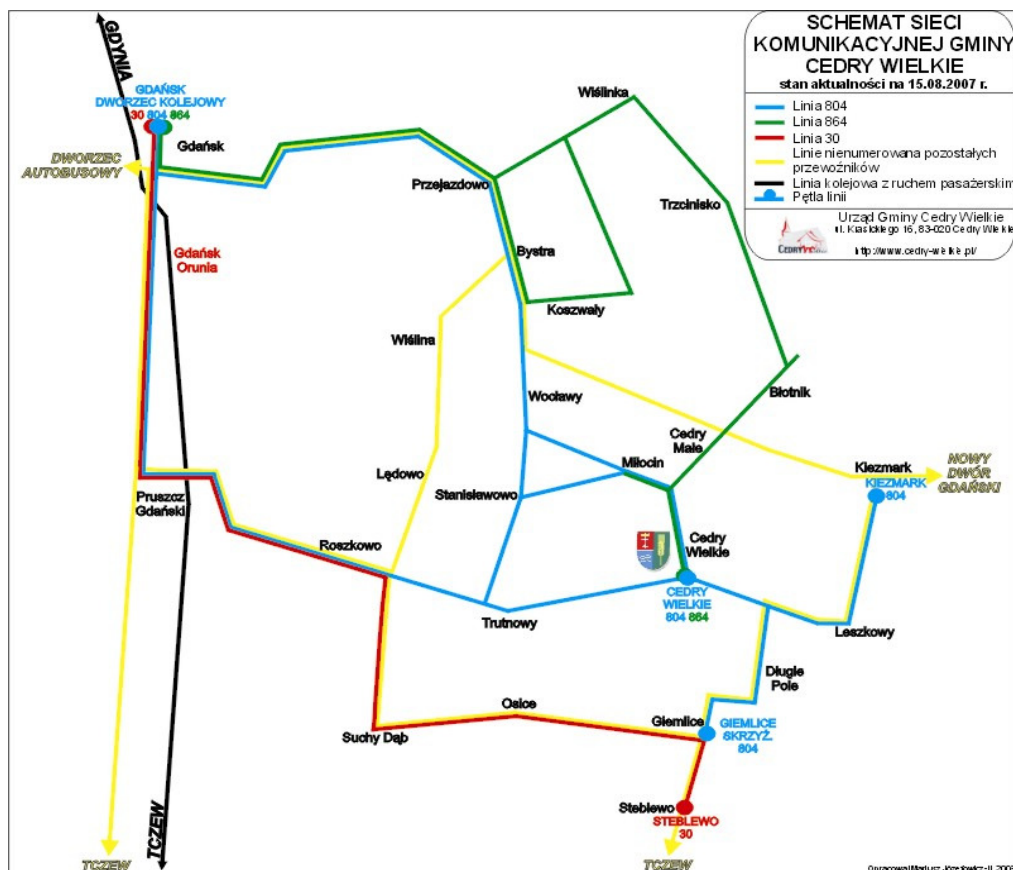
Konsekwencją istniejącego układu drogowego na terenie Gminy Cedry Wielkie, położenia na przebiegu jednego z głównych korytarzy komunikacyjnych łączącego Trójmiasto w Elblągiem i stolicą kraju jest stosunkowo bogata oferta komunikacyjna w jego bezpośrednim otoczeniu oraz na trasie do Pruszcza Gdańskiego i istotnie zredukowana dla pozostałego obszaru.

Realizowana jest ona na kilku poziomach, połączeń w zależności od zasięgu (przebiegu trasy):

- wojewódzkich (międzypowiatowych) , których końcowym celem jest metropolia trójmiejska (Gdańsk i Gdynia dla niektórych połączeń);
- ponadpowiatowych połączeniach do sąsiadujących, większych ośrodków miejskich – Nowy Dwór Gdański, Tczew;
- w granicach powiatu – Pszczółki, Suchy Dąb i siedziba powiatu – Pruszcz Gdański, w większości przypadków z połączeniami kończącymi się w Gdańsku;
- komunikacji wewnątrz Gminy.

Usługi transportowe komunikacji zbiorowej na terenie gminy Cedry Wielkie realizują przewoźnicy:

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu, Sp. z o.o.
82-300 Elbląg, ul. Grunwaldzka 61
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.
80-802 Gdańsk, ul. 3 Maja 12
- Arriva Sp. z o.o. ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń,
Oddział w Tczewie, ul. Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew;
- 2LEE Travel Autokary Robert Kawala,
ul. Ogrodowa 8, 83-020 Cedry Wielkie;
- PLUS EXPRESS Spółka Jawna Bogdan Joszczuk & Witold Schwill,
ul. Osadników Wojskowych 7, 83-020. Cedry Wielkie



Rys. 26 Schemat sieci komunikacyjnej Gminy Cedry Wielkie

Źródło: www.cedry-wielkie.pl dostęp: 14.12.2015

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

Kierunek	liczba par kursów			Przewoźnik
	łącznie	w soboty w niedziele	w tym tylko w okresie szkolnym	
Gdańsk	47	20	2	P.K.S. w Elblągu Sp. z o.o. PKS Gdańsk Sp. z o.o. 2LEE Travel Autokary Robert Kawala PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill
Nowy Dwór Gdański (/Sztutowo)	47/16	20/7	2/2	P.K.S. w Elblągu Sp. z o.o. PKS Gdańsk Sp. z o.o.
Pruszcz Gdański	27	10	0	2LEE Travel Autokary Robert Kawala PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
Tczew (tylko z Giełmic)	5	1	2	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.

Główne połączenia wewnątrz Gminy				
Linia 37301	8	0	8	PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill
Linia 37302	4	0	4	PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill
Linia 37303	4	0	4	PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill
Linia 37304	1	0	1	PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill
Linia 37305	1	0	1	PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill
Linia 37306	1	0	1	PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill
Linia 37307	2	0	2	PLUS EXPRESS s.j. B.Joszczuk & W.Schwill

Tab. 4 Przewozy pasażerskie realizowane na terenie Gminy Cedry Wielkie w przekroju wykonawców i częstotliwości, stan na 01.12.2015 /Źródło: opracowanie własne na podstawie publikowanych rozkładów jazdy przewoźników

Gminne linie komunikacyjne obejmują połączenia obsługujące miejscowości :

37301	37303	37304	37305
Cedry Wielkie	Cedry Wielkie	Cedry Wielkie	Cedry Wielkie
Miłocin II	Leszkowy	Cedry Małe Kol.	Miłocin I
Koszwały	Długie Pole	Cedry Małe	Cedry Wielkie
Ostatni Grosz	Długie Pole II	Cedry Małe, Szkoła	Leszkowy
Wocławy	Długie Pole I	Cedry Wielkie	Długie Pole
Stanisławowo	Giemlice Szkoła	Długie Pole	Długie Pole II
Trutnowy Skrz.	Długie Pole I	Długie Pole II	Długie Pole I
Trutnowy I	Długie Pole II	Długie Pole I	Giemlice Szkoła
Trutnowy II	Długie Pole	Giemlice Szkoła	Długie Pole I
Trutnowy III	Leszkowy	Długie Pole I	Długie Pole II
Miłocin I	Cedry Wielkie	Długie Pole II	Długie Pole
Cedry Wielkie		Długie Pole	Cedry Wielkie
		Leszkowy	
		Cedry Wielkie	
37302	37306	37307	
Cedry Wielkie	Cedry Wielkie	Cedry Wielkie	
Serowo	Giemlice Szkoła	Trutnowy II	
Kiezmark	Długie Pole I	Trutnowy I	
Szewce	Długie Pole II	Trutnowy III	
Błotnik	Długie Pole	Miłocin I	
Cedry Małe	Leszkowy	Wocławy, Szk.	
Cedry Małe Kol.	Trutnowy II	Miłocin I	
Cedry Małe Szk.	Cedry Wielkie	Cedry Wielkie	
Cedry Wielkie			

Tab. 5 Linie komunikacyjne na terenie Gminy Cedry Wielkie.

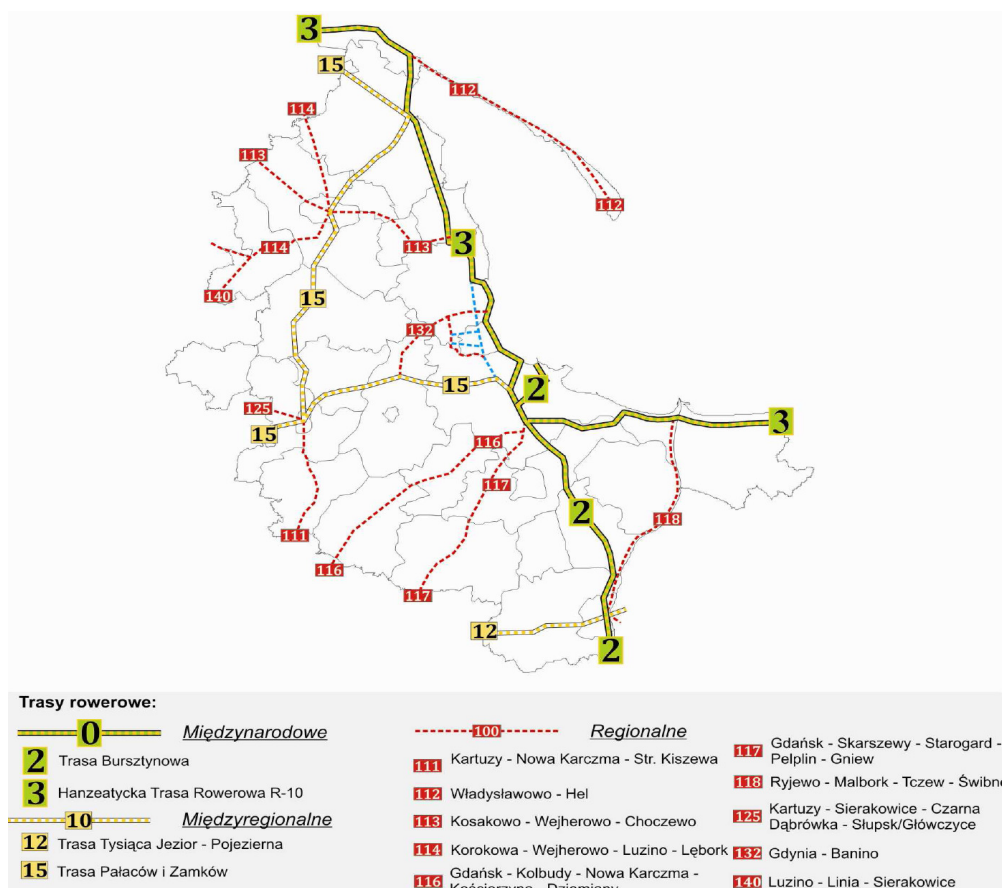
3.1.2 Inne formy komunikacji

Dla pełnego obrazu sieci komunikacyjnej w analizowanym obszarze, przedstawienia wymagają trasy rowerowe przebiegające przez teren Gminy Cedry Wielkie. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego lokuje na terytorium Gminy (rys. poniżej):

- Regionalną Trasę Rowerową nr 118: Ryjewo - Malbork – Tczew – Świbno;
- Trasę nr 136, Szlak Mennonitów: Gdańsk – Cedry Wielkie – Ostaszewo/Lichnowy – Nowy Staw – Malbork;

oraz trasy lokalne:

- Szlak Motławski: Gdańsk – Tczew – Czatkowy;
- Szlak Domów Podcieniowych: Koszwały – Miłocin – Trutnowy – Osice – Steblewo – Koźliny.



Rys. 27 Sieć tras rowerowych w obszarze aglomeracji Trójmiasta

Źródło :Plan zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, zał. do uchwały nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r. str 287.

Przez obszar gminy Cedry Wielkie przebiega także, w wariantcie alternatywnym, międzynarodowa trasa rowerowa:

- R-9 – Wiślana Trasa Rowerowa, Gdańsk – Pula (Chorwacja) EURO-VELO (2)
- oraz przy północnej granicy
- R-10 – Hanzeatycka Trasa Rowerowa, Trasa Morza Bałtyckiego, nawiązująca do systemu (3).



Rys. 28 Przebieg wariantów międzynarodowych tras rowerowych R9 i R10 na terenie Gminy Cedry Wielkie.
Źródło: Analiza Wykonalności dla Przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe, DS. Consulting Gdańsk 2015 str. 159

3.2 Charakterystyka planowanej sieci

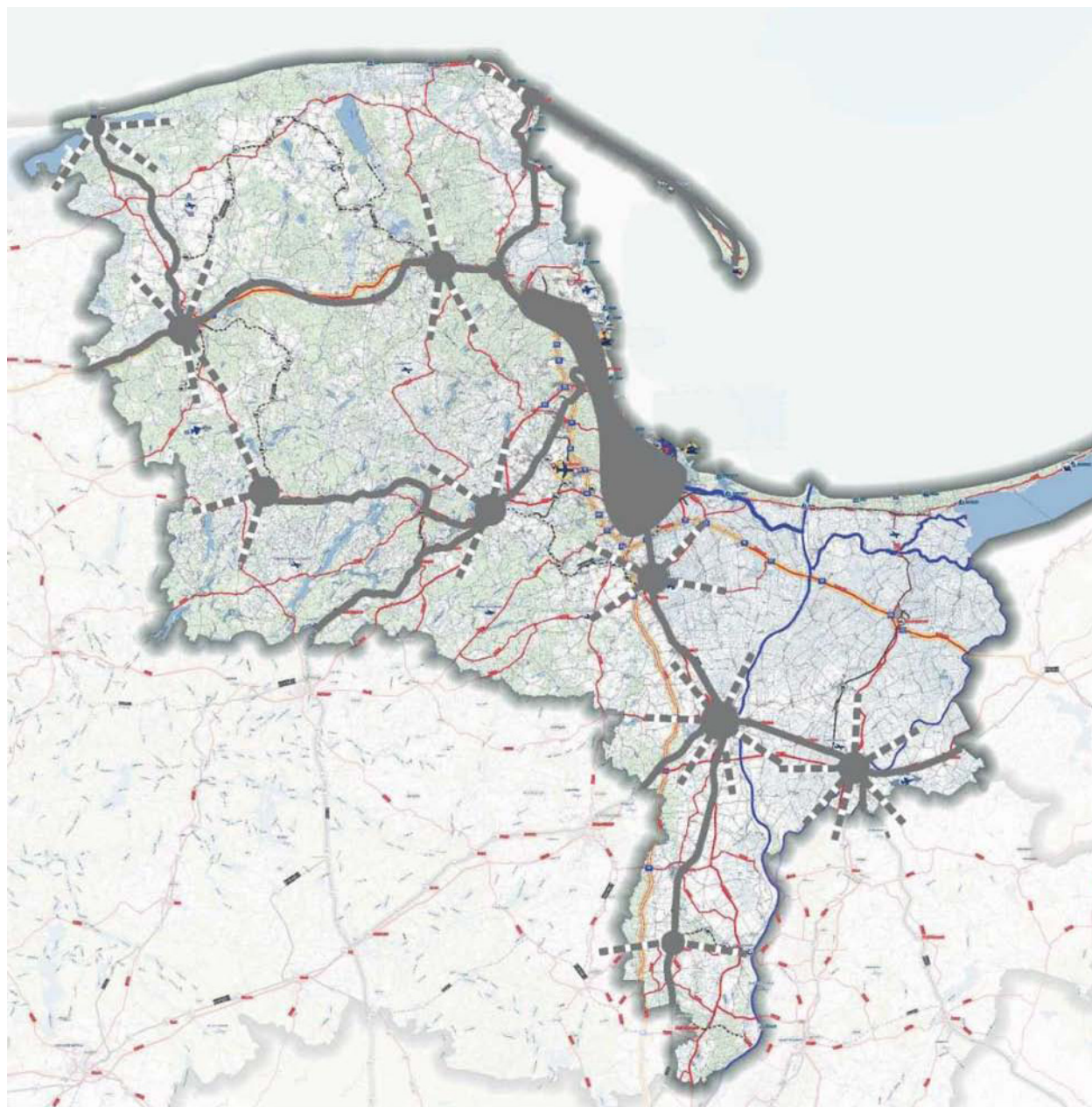
3.2.1 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu wojewódzkiego i powiatowego

Plan Transportowy Województwa Pomorskiego przewiduje uruchomienie linii użyteczności publicznej obejmującej teren Gminy Cedry Wielkie. Cała struktura sieciowa systemu transportowego województwa oparta została na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych. Wśród podstawowych kryteriów zaliczania połączenia do sieci użyteczności publicznej transportu zbiorowego w Województwie Pomorskim ustalony został priorytet dla obsługi transportem kolejowym i multimodalnym z udziałem transportu kolejowego. Jednym z narzędzi służącym realizacji postawionego celu, jest wyznaczenie i organizacja węzłów transportowych, w których obrębie realizowane będą funkcje integracyjne transportu pasażerów. W Województwie Pomorskim zaplanowano cztery rodzaje punktów transportowych (trzy rodzaje węzłów integracyjnych i przystanki zintegrowane):

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

- Lokalny węzeł integracyjny (L) – obejmujący swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy, umożliwiając integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym oraz transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym
- Przystanek zintegrowany (PZ), wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne. Infrastrukturę przystanków zintegrowanych (PZ) stanowią: przystanek kolejowy lub autobusowy, parkingi samochodowe P&R oraz rowerowe B&R.

Układ węzłów integracyjnych wojewódzkich kolejowych i autobusowych sieci komunikacyjnych przedstawia model prezentowany w Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego [63]



Rys. 29 Model obsługi Obszaru Metropolitalnego transportem zbiorowym

/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r., Gdańsk 2015 r., str. 60

⁶³ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r., Gdańsk 2015 r., str. 60

W związku z brakiem możliwości realizacji nadrzędnej roli transportu kolejowego, Gmina Cedry Wielkie objęta została w Planie Transportowym Województwa, połączeniami liniami autobusowymi użyteczności publicznej. Są to linie:

- 22-05 - (Elbląg) Nowy Dwór Gdański – Gdańsk, obsługująca na terenie Gminy tylko wybrane przystanki na głównym kierunku tranzytu Kieźmark, Cedry Małe, Koszwały, Wocławy, z wysoką, I kategorią częstotliwości obsługi;
- 22-02 - Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański – Gdańsk/(Elbląg), II kategorii, także przebiegająca tylko przez miejscowości północnej części Gminy

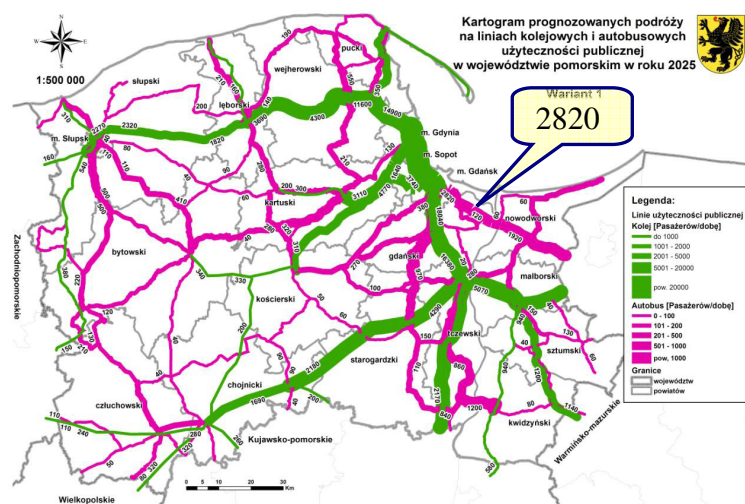
oraz linie komunikujące siedzibę Gminy z miastem powiatowym oraz wojewódzkim, obie w dalszej, III kategorii częstotliwości obsługi:

- 22-33 - Tczew – Krzywe Koło/Cedry Wielkie – Pruszcz Gdański;
- 22-04 - Nowy Dwór Gdański – Cedry Wielkie – Gdańsk.

Linie 22-05, jako linie szkieletową, występującą w obu przewidywanych wariantach Planu Transportowego Województwa ujęto w I kategorii obsługi i zgodnie z przyjętymi w nim kryteriami, charakteryzującą wysokie standardy związane z dostępnością systemu transportu zbiorowego określane poprzez dostępność czasową:

- czas wykonywanych usług w dobie:
 - w dni powszednie i soboty 6:00-24:00, minimalny 6:00-22:00
 - niedziele i święta 5:00 – 22:00, minimalnie 6:00 – 21:00
- rytmiczność funkcjonowania :
 - w dni robocze godz. szczytu co 30 min a minimalnie 60 min
 - dni robocze poza szczytem co 60 min
 - soboty, niedziele i święta co 60 min
- liczba par połączeń w dobie ponad 18 szt.

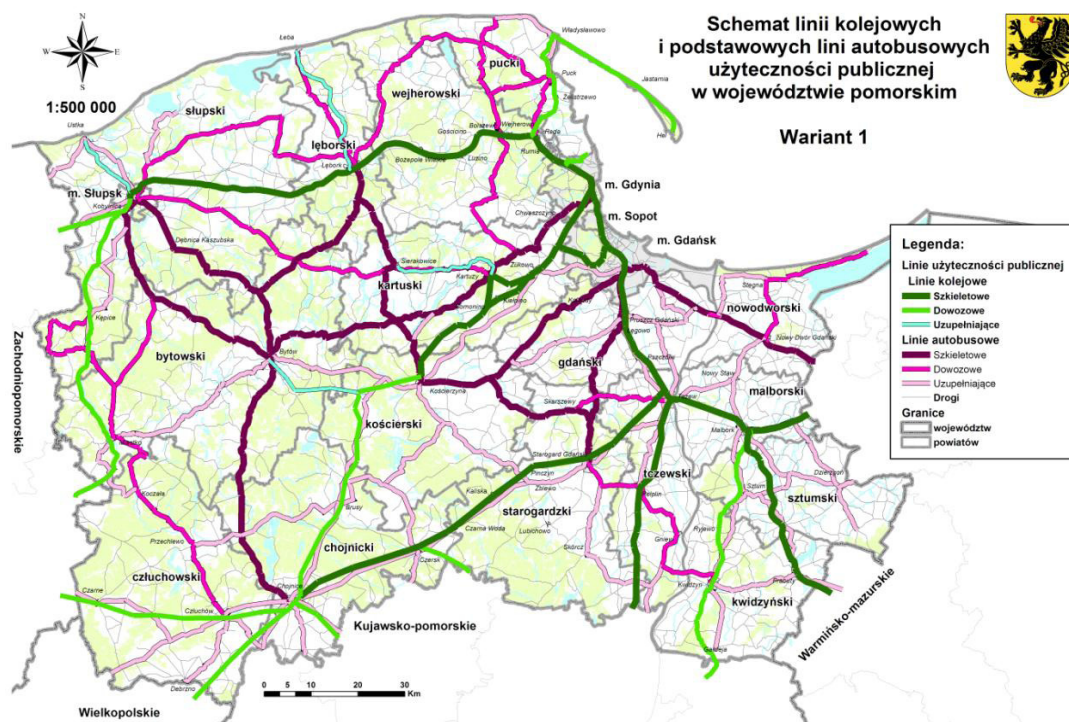
Przewidywane obciążenie linii komunikacyjnej 22-05 określone zostało liczbą podróży ocenianą na 2820 pasażerów na dobę w 2025 roku.



Rys. 30 Prognoza - potoki pasażerskie na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego

/Źródło: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r.zal.5. str. 29

Zupełnie odmiennie może wyglądać sytuacja w przypadku pozostałych połączeń, gdzie w wyniku zastosowania uproszczonej trzystopniowej gradacji w kategoryzacji liczby połączeń w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, zaliczenie linii 22-02, do II klasy, a linii 22-04 i 22-33 do klasy III w zakresie parametrów jakości obsługi przewiduje odpowiednio 11-18 par połączeń na dobę i 4 do 10 par. Oznacza to znaczne zmniejszenie liczby dostępnych połączeń do Pruszcza Gdańskiego, realizowanych tylko linią 22-33, i to pomimo tego, że ośrodek ten przewidywany jest do pełnienia węzła integracyjnego dla analizowanego obszaru.



Rys. 31 Schemat linii kolejowych i podstawowych linii autobusowych użyteczności publicznej w woj. Pomorskim
Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego str. 56

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

Plan transportowy Powiatu Gdańskiego w swym podstawowym zakresie nie przewiduje uruchomienia połączeń obsługujących teren Gminy Cedry Wielkie.

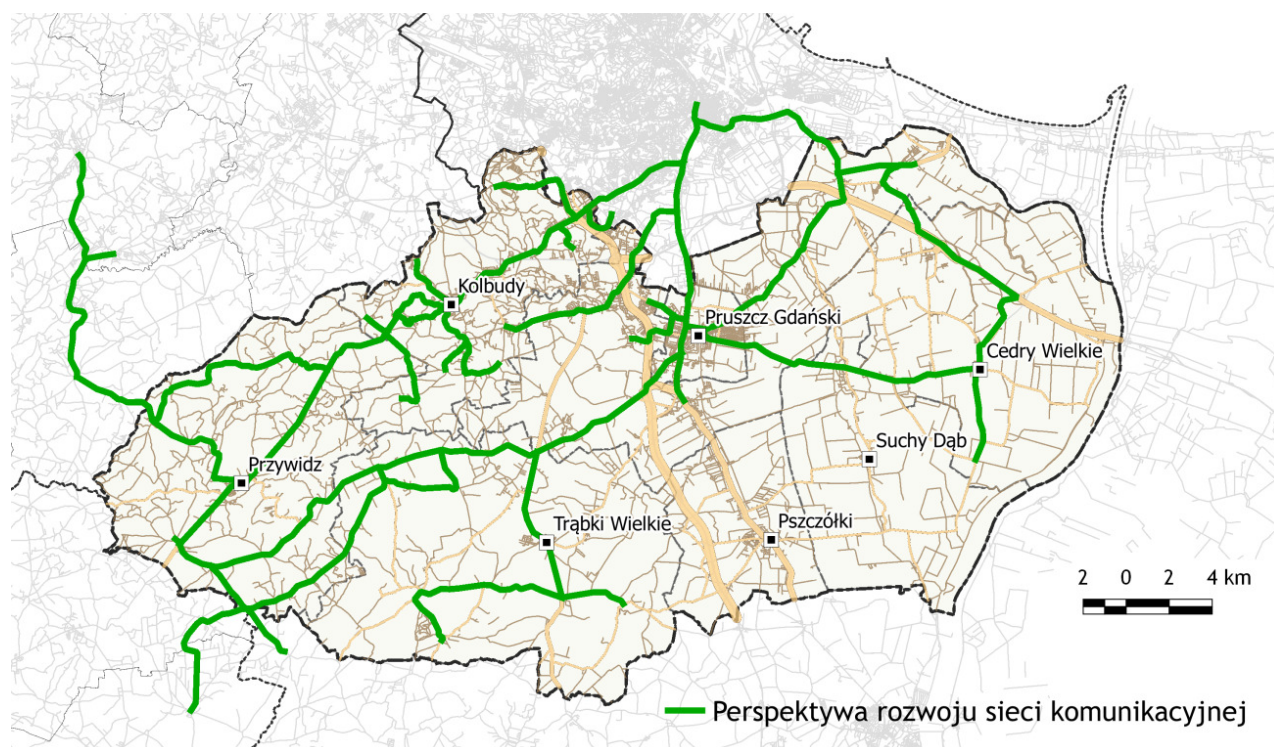
Uchwalony w dniu 30 listopada 2015 roku uchwałą nr XVI/103/2015 Rady Powiatu Gdańskiego dokument stanowi iż zgodnie z: .. *starosta uwzględni ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat gdański nie planuje uruchamiania linii o relacjach zaplanowanych przez marszałka. Ponadto część potrzeb przewozowych jest zaspokajana przez przewozy aglomeracyjne, tradycyjnie organizowane przez gminy. Powiat gdański jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów.* [64]

Zmiany pozwalające na dostosowanie przewozów powiatowych w zakresie niezbędnym dla obsługi analizowanego obszaru przewidziane zostały warunkowo, w rozdziale - 10 - Kierunki Rozwoju Publicznego

⁶⁴ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego transportu Zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego, str. 21

Transportu Zbiorowego. W zakresie możliwych interakcji we współpracy z województwem: .. w przypadku zmian sieci wojewódzkiej skutkującymi zanikiem obsługi relacji łączących siedziby gmin z miastem Pruszcz Gdański oraz brakiem innych przewozów na tych relacjach powiat gdański utworzy linie ... Pruszcz Gdański – Cedry Wielkie.

Podobnie przewidziane zostały perspektywy rozwoju sieci komunikacyjnej: powiat gdański będzie dążył do zachowania stanu obecnego (lub jak najbardziej zbliżonego do obecnego) sieci komunikacyjnej. Dalszy rozwój sieci jest możliwy w przypadku zawarcia stosownych porozumień z sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego (gminami, powiatami oraz Gdańskiem jako gminą) oraz ... wydłużanie funkcjonujących linii lub tworzenie nowych w celu większej penetracji obszaru gmin będzie realizowane w wyniku zainteresowania i współfinansowania obsługi nowych odcinków sieci przez gminy [65].



Rys. 32 Perspektywa rozwoju sieci komunikacyjnej w powiecie gdańskim

/Źródło: Plan zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla powiatu Gdańskiego, str. 52

3.2.2 Cele i środki polityki transportowej Gminy

Przywołując definicje z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Myśl powyższa rozwinięta została w Wojewódzkim Planie Transportowym ... realizowanie celów użyteczności publicznej nie musi oznaczać, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne i konsumowane powszechnie, niezależnie od

⁶⁵ Ibid. str. 53

wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytwarzania. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenie usług na rzecz Organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu [66].

Wizja transportu publicznego na obszarze Gminy Cedry Wielkie zakłada organizowanie, funkcjonowanie i rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów, w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, zapewniającego jednocześnie dostęp do usług osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej.

Organizowany system publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając aspekt ekonomiczny i potrzeby społeczne powinien zaspokajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy, przeciwdziałając powstawaniu obszarów komunikacyjnego wykluczenia. W powiązaniu z rozwijanymi dalej koncepcjami możliwych ścieżek rozwojowych publicznego transportu zbiorowego, jako nadrzędny cel przyjęć należy utrzymanie obecnego poziomu usług i kompensowanie niekorzystnych trendów związanych z transportem indywidualnym i spadkiem jakości usług operatorów zewnętrznych, w tym, w zakresie obsługi połączeń z aglomeracją trójmiejską. W zakresie celi częściowych wskazać można następujące działania:

- działania mające na celu skompensowanie potencjalnych braków w komunikacji ponadgminnej łączącej miejscowości Gminy z miastami Pruszcz Gdański i Gdańsk;
- realizacja przewozów na liniach komunikacyjnych w ich obecnym zakresie i rozbudowa w miarę identyfikowania i uznania za uzasadnione nowych potrzeb;
- podnoszenie standardów usług realizowanych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zapewnianie zrównoważonego rozwoju z poszanowaniem środowiska naturalnego;
- poprawa dostępności usług dla osób niepełnosprawnych

Uzupełniające cele szczegółowe, to między innymi:

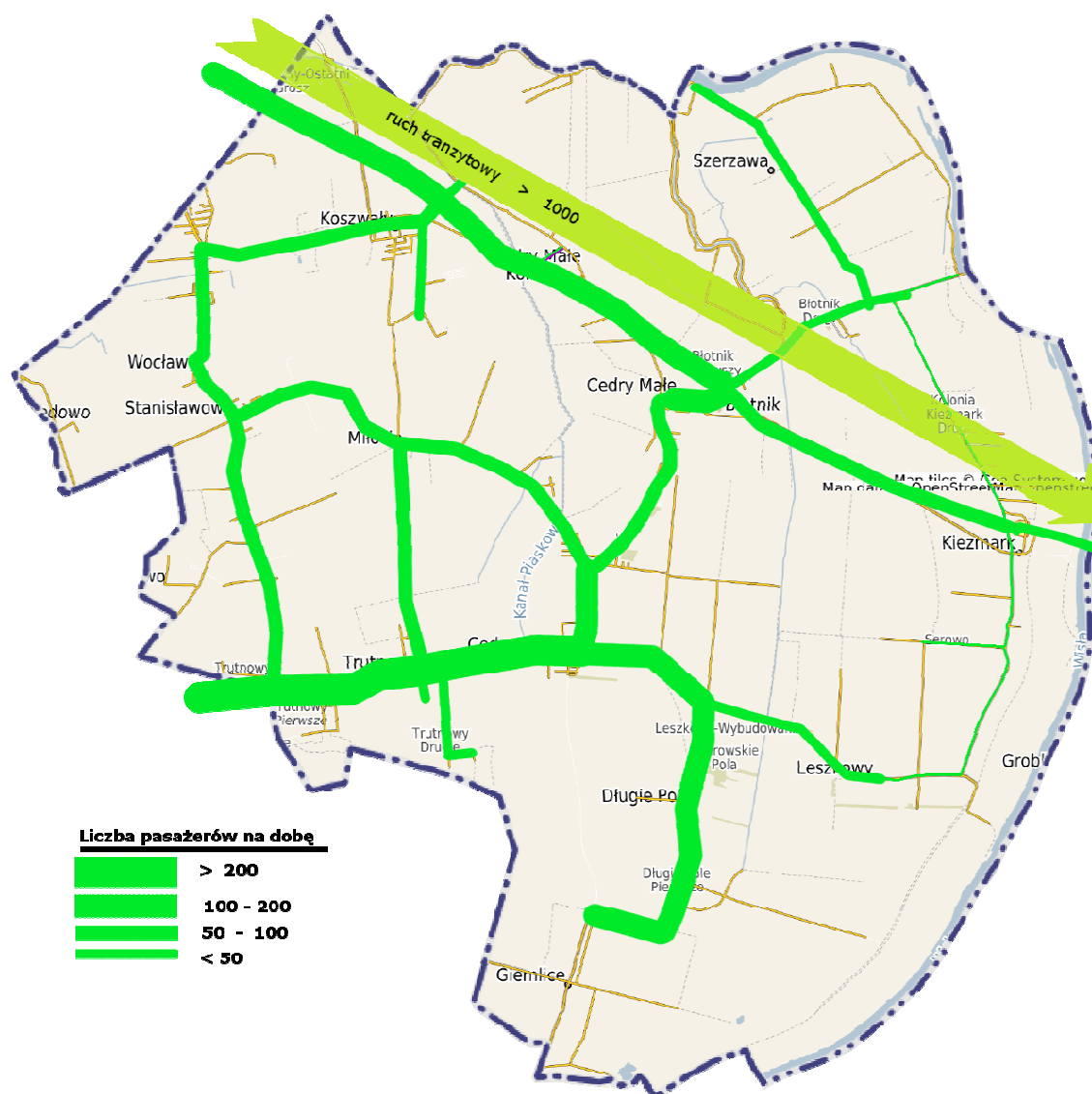
- poprawa częstotliwości i regularności, rytmiczności połączeń;
- dostosowanie i integracja połączeń użyteczności publicznej organizowanymi przez Gminę z liniami organizowanymi przez Powiat Gdański, przewozami wojewódzkimi oraz komunikacją kolejową;

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

Planowana sieć połączeń użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich określona została na bazie istniejącej sieci połączeń, z uwzględnieniem wielkości potoków pasażerskich, dla zapewnienia połączeń z siedzibą Gminy oraz połączeń między poszczególnymi miejscowościami Gminy.

Ustalony, na podstawie danych będących w posiadaniu Urzędu Gminy oraz analiz przeprowadzonych na potrzeby Wojewódzkiego Planu Transportowego i podobnych opracowań dla Obszaru Metropolitalnego, kartogram podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w ramach linii komunikacyjnych wewnątrz Gminy Cedry Wielkie wskazuje na silną orientację sieci na połączenia wykraczające poza jej granice i jej powiązania z siedzibą powiatu a w jeszcze większym stopniu z aglomeracją trójmiejską.

⁶⁶ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego



Rys. 33 Kartogram podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w ramach linii komunikacyjnych wewnątrz Gminy Cedry Wielkie

Źródło : opracowanie własne na podstawie z Systemu Informacji Przestrzennej Urzędu Gminy Cedry Wielkie

W oparciu o prognozy wynikające z Planów Zagospodarowania Przestrzennego oraz Strategii Rozwoju Gminy nie stwierdzono planowanych w najbliższej przyszłości zmian w rozkładzie głównych celów podróży opracowywanej sieci komunikacji pasażerskiej. Przewidywany rozkład przestrzenny potrzeb przewozowych pozostanie na niezmiennym poziomie. Przy zachowanym układzie powiązań komunikacyjnych, opartym na dotychczasowym modelu, dla realizacji polityki transportowej Gminy, modyfikacjom podlegać będą pozostałe elementy oferty – dobowy, tygodniowy i sezonowy czas świadczenia usług, częstotliwość i rytmiczność połączeń, parametry jakościowe oraz system taryfowy.

W wyniku planowanej poprawy jakości świadczenia usług przewiduje się nieznaczne zwiększenie potoków pasażerskich spowodowane zwiększeniem atrakcyjności oferty przewozowej. Drugim z przewidywanych czynników wzrostu będzie głównie powiększająca się liczba mieszkańców Gminy i wzrost ich mobilności. Projekt uwzględnia również przewozy o charakterze użyteczności publicznej określone w planach nadrzędnych, w tym w Planie Wojewódzkim oraz uchwalonym po konsultacjach

społecznych Planie Powiatu Gdańskiego, gdzie jako czynnik hamujący wzrost, lub pozostający co najwyżej neutralnym, może stać się niedostateczna liczba bezpośrednich połączeń z Gdańskiem.

Zgodnie z zasadami organizacji publicznego transportu zbiorowego, w kompetencjach lokalnego samorządu **jest jedynie organizacja transportu na obszarze swojej właściwości**, chyba, że obowiązek taki zostanie przekazany w wyniku uczestniczenia w związku lub porozumieniu z innymi samorządami. Przewidywane ustawą formy to porozumienia, związki międzygminne, związki powiatowo gminne i metropolitalne.

Analiza dokumentów organizatorów nadrzędnych sieci publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru Gminy Cedry Wielkie wskazuje na ryzyko nie objęcia niektórych wykonywanych obecnie połączeń w formie gwarantującej pasażerom prawo do realizowania ich uprawnień do przejazdów ulgowych, nie uwzględnienie ich przez właściwego organizatora wśród linii o charakterze użyteczności publicznej.

Sz szczególnie problematyczne mogą okazać się realizowane obecnie liniami 804 i 865 połączenia komunikujące miejscowości z terenu Gminy poprzez Pruszcz Gdański z Miastem Gdańsk. Z racji łączenia obszarów dwóch powiatów, Powiatu Gdańskiego i Powiatu Grodzkiego/Miasta Gdańsk, właściwym organizatorem w myśl Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powinien być dla nich Marszałek Województwa Pomorskiego, który powyższych linii komunikacyjnych nie przewiduje do ujęcia w zakresie linii użyteczności publicznej szczebla wojewódzkiego.

Przedmiotowego zagrożenia nie eliminują także działania przewidziane Planem Transportowym Powiatu Gdańskiego.

Aktywne przeciwdziałanie pogorszeniu jakości systemu publicznego transportu zbiorowego wykraczającego poza granice Gminy Cedry Wielkie odbywać może się poprzez współuczestnictwo w porozumieniach z sąsiadującymi gminami w zakresie organizowania transportu ponadgminnego. Gmina Cedry Wielkie może też przystąpić do związku powiatowo-gminnego z Powiatem Gdańskim i Powiatem Grodzkim/Miastem Gdańsk, o ile taki zostanie utworzony.

Organizacja transportu publicznego obejmującego swoim zasięgiem obszar miejski Gminy Pruszcz Gdański oraz/lub Miasto Gdańsk w niektórych formach (porozumienie gmin) może skutkować ryzykiem zakwalifikowania go do komunikacji miejskiej, dla której w świetle obecnie obowiązujących uregulowań prawnych, obowiązek refundacji start wynikających ze stosowanych ulg obciąża budżet organizujących go samorządów.

Porównanie proporcji pracy przewozowej wykonywanej w granicach Gminy w stosunku do łącznej liczby wykonywanych wozokilometrów, ograniczonych tylko do przewozów których celem końcowym są miejscowości zdelimitowane do jej obszaru, z pominięciem ruchu tranzytowego, wskazuje na istotny udział tych ostatnich. Przewozy publicznego transportu zbiorowego zamykające się wewnątrz terytorium Gminy Cedry Wielkie wyniosły w 2015 roku około 125,3 tys. kilometrów podczas gdy przewozy linii wykraczających poza jej obszar w analogicznym okresie czasu wyniosły odpowiednio 687,8 tys. km., z czego 376,5 tys. km. na terenie Gminy. Oznacza to proporcje 1:4 (25% do 75%) dla przewozów wewnątrz Gminy i aż 1:6 (15% i 85 %) dla całego przebiegu linii. Podobnych rezultatów można spodziewać się także w odniesieniu do przewiezionych potoków pasażerskich na poszczególnych trasach oraz osiągniętych na nich wyników finansowych.

Podstawową konsekwencją zaobserwowanej sytuacji jest waga z jaką należy traktować w procesie planowania sieci komunikacyjnej Gminy jej otwarcie na zewnątrz, na główne rynki pracy, centra administracyjne, handlowe oraz ośrodki kształcenia ponadgimnazjalnego.

W ramach organizacji sieci komunikacyjnej wewnątrz Gminy Cedry Wielkie przewidywane jest ujęcie dotychczasowego układu linii komunikacyjnych, z zachowaniem ich minimalnej częstotliwości i czasu dostępności w ramach gminnych linii użyteczności publicznej.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zaplanowanie organizacji komunikacji publicznej dla Gminy Cedry Wielkie. Zagadnienia wykraczające poza tak sformułowany cel podstawowy pomimo, że są też analizowane i uwzględniane, nie mieszczą się w kompetencjach Samorządu Gminy uchwalającego Plan

Transportowy jako akt prawa miejscowego. O finalnym kształcie nadrzędnego układu komunikacyjnego decydować będą wybory dokonane przez właściwych mu organizatorów oraz wyniki ewentualnych negocjacji i porozumień z udziałem Gminy co do których brak jest w chwili obecnej przesłanek umożliwiających prognozowanie.

Możliwe scenariusze dotyczące realizacji sieci połączeń Gminy Cedry Wielkie w układzie ponadlokalnym obejmować mogą:

I. Działania dostępne w zakresie własnym Gminy:

- I.A.** brak ingerencji samorządu lokalnego, pozwolenie na ukształtowanie się oferty przewozów komercyjnych; jako jedyne z rozpatrywanych, skutkujące brakiem honorowania przez przewoźników uprawnień pasażerów do ulg ustawowych;
- I.B.** akceptację połączeń z przesiadką w lokalnym, gminnym węźle lub węzłach integracyjnych z komunikacją ponadlokalną i reorientacją systemu komunikacyjnego na oś wyznaczaną drogą S7, np. w Cedrach Małych i Koszwałach;

II. Działania wymagające współpracy z Samorządem Powiatu Gdańskiego i Miastem Gdańsk

- II.A.** zgodna ze strategiami Wojewódzka i Powiatową, promocja wykorzystania jako integrującego komunikację Gminną z komunikacją kolejową i pozostałymi wojewódzkimi liniami autobusowymi, Węzła Integracyjnego w Pruszczu Gdańskim. Działanie możliwe do realizacji w wyniku:
 - II.A.1.** uwzględnienia zwiększonego ponad przewidywane w Planie województwa w zakresie częstotliwości, zakresu przestrzennego i czasowego funkcjonowania linii 22-33 – Tczew – Cedry Wielkie – Pruszcz Gdański (w wersji optymalnej przedłużonej także do Gdańska);
 - II.A.2.** analogiczne do poprzedzającego, rozwiązanie w oparciu o linię przewidzianą do uruchomienia przez Powiat Gdański: Cedry Wielkie – Pruszcz Gdański, z ewentualnym poszerzeniem penetracji terenu Gminy, uzależnione od uzgodnienia zasad współfinansowania obsługi nowych odcinków sieci przez zainteresowane gminy;
- II.B.** uruchomienie połączeń odpowiadających obecnym liniom, meandrujących po terenie Gminy Cedry Wielkie a kończących bieg ,poprzez Pruszcz Gdański lub bezpośrednio, w Gdańsku, wykonywanych w wyniku uczestnictwa Gminy Cedry Wielkie w związku lub związkach komunikacyjnych z Powiatem Gdańskim i Miastem Gdańsk;

III. Rozwiązanie kompleksowe w konsekwencji utworzenia Powiatu Metropolitalnego obejmującego Gminę Cedry Wielkie

Możliwe objęcie całości zagadnień komunikacyjnych Gminy Cedry Wielkie w planowanej sieci komunikacji metropolitalnej w ramach Powiatu Metropolitalnego.

Droga do realizacji rozwiązań II.B i III stała się możliwa w związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2016 roku ustaw nowelizujących ustawę o publicznym transporcie zbiorowym [⁶⁷, ⁶⁸].

W przypadku nie rozwiązania w sposób satysfakcjonujący kwestii połączeń ponadgminnych we współpracy z innymi samorządami i podjęciu przez Władze Gminy decyzji o aktywnym przeciwdziałaniu w ograniczeniu dostępności publicznej komunikacji zbiorowej dla mieszkańców, kluczowym stanie się zagadnienie uzupełnienia potencjalnej luki w przewozach wzrostem skomunikowania peryferyjnych miejscowości Gminy z wykreowanymi i odpowiednio wyposażonymi węzłami przesiadkowymi, których rolę

⁶⁷ Ustawa o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25 czerwca 2015 r. Dz. U. z 2015 r. poz. 1045

⁶⁸ Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.

mogłyby przejąć Koszwały i Cedry Małe. Dostosowanie zakresu czasowego przewozów, częstotliwości i szczegółowego rozkładu jazdy powinno być skorelowane z wojewódzkimi przewozami regionalnymi.

Powyższe zadanie, uwzględnione w dalszych analizach jako **wariant interwencyjny**, wymagać będzie wzrostu dobowej liczby kursów oraz ich organizacji w okresie sobotnio-niedzielnym, w święta i w czasie ferii i wakacji szkolnych.

Ostateczny układ sieci linii komunikacyjnych użyteczności publicznej przedstawiony został w załączniku na końcu niniejszego Planu. Na planowaną sieć komunikacyjną składają się obecnie wykonywane przewozy na liniach o numerach od 37301 do 37307, dla których zezwolenia wydawał Wójt Gminy Cedry Wielkie, szczegółowo opisane w rozdziale 3.1.1. Przedstawiona poniżej tabela wskazuje podstawową, odpowiadającą stanowi obecnemu i zaplanowaną interwencyjnie liczbę połączeń na planowanych liniach.

Linia	Liczba kursów				Trasa
	wariant podstawowy		wariant interwencyjny		
	łącznie	w soboty i niedziele	łącznie	w soboty i niedziele	
37301	8	0	10	2	Cedry Wielkie – Miłocin – Koszwały – Wocławy – Stanisławowo – Trutnowy – Cedry Wielkie
37302	4	0	8	2	Cedry Wielkie – Leszkowy – Serowo – Kiezmark – Błotnik – Cedry Małe – Cedry Wielkie
37303	4	0	8	2	Cedry Wielkie – Leszkowy – Długie Pole - Giemlice
37304	1	0	4	2	Cedry Wielkie – Cedry Małe Kolonia – Cedry Małe – Długie Pole – Giemlice – Leszkowy – Cedry Wielkie
37305	1	0	2	1	Cedry Wielkie – Miłocin – Leszkowy – Długie Pole – Giemlice – Cedry Wielkie
37306	1	0	2	1	Cedry Wielkie – Leszkowy – Długie Pole – Giemlice – Trutnowy – Cedry Wielkie
37307	2	0	4	2	Cedry Wielkie – trutnowy – Miłocin – Wocławy – Cedry Wielkie

Tab. 6 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Cedry Wielkie

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

We wcześniejszych rozdziałach omówione zostały czynniki wpływające na potrzeby przewozowe takie jak demografia, sytuacja społeczno-gospodarcza, edukacja, kultura i turystyka oraz istniejąca infrastruktura transportowa i zaplanowana oferta przewozowa publicznego transportu zbiorowego. Dla określenia potrzeb przewozowych w analizowanym obszarze, z pierwotnych danych źródłowych, dostępne są jedynie bieżące informacje o realizowanej pracy przewozowej w planowanej sieci komunikacyjnej. Brak jest adekwatnych danych historycznych i innych wskaźników parametryzujących wrażliwości na czynniki kształtujące popyt. W konsekwencji, dla oceny i prognozy potrzeb przewozowych w Gminie Cedry Wielkie przyjęto metodę aproksymacji wyników uzyskanych dla obszarów nadrzędnych, interpolując je na potrzeby lokalnej sieci komunikacyjnej. Pomimo, że analizowane prognozy dotyczą głównie podróży międzypowiatowych model można, w przybliżeniu, przenieść również na sieć przewozów gminnych.

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

4.1.1 Struktura podróży

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

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

Do budowy modelu transportowego, a także wykonywanych prognoz przyjęto:

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

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

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

	Środek transportu	% wskazań (GOM)
1	samochód osobowy, jako kierowca	40,4%
2	pieszo	28,7%

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

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

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

Tab. 7 Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego

4.1.2 Motywacje podróży

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

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

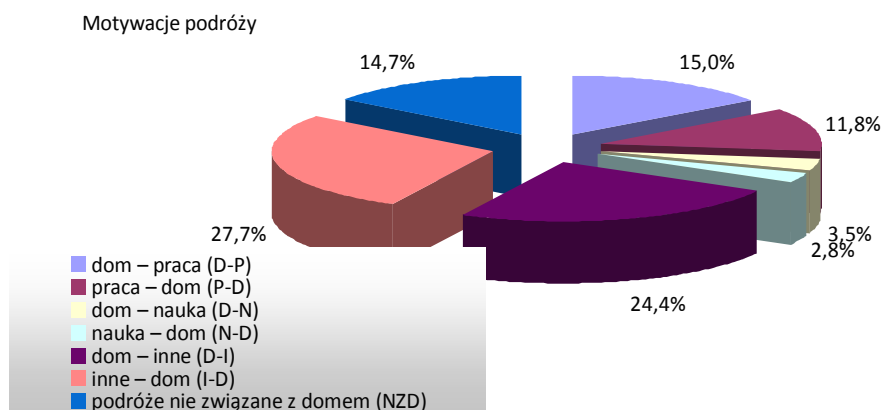
Motywacje są ściśle uzależnione od wieku i sytuacji zawodowej badanych – wśród uczniów i studentów większość podróży jest związana z dojazdem do lub ze szkoły, pracujący poza domem odbywają przede wszystkim podróże na trasie dom - praca i z powrotem, wśród osób niepracujących (emerytów, rencistów i bezrobotnych)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

	Motywacje podróży	% wskazań
1	dom – praca (D-P)	15,0%
2	praca – dom (P-D)	11,8%
3	dom – nauka (D-N)	3,5%
4	nauka – dom (N-D)	2,8%
5	dom – inne (D-I)	24,4%
6	inne – dom (I-D)	27,7%
7	podróże nie związane z domem (NZD)	14,7%

Tab. 8 procentowy udział motywacji i celu odbywania podróży

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

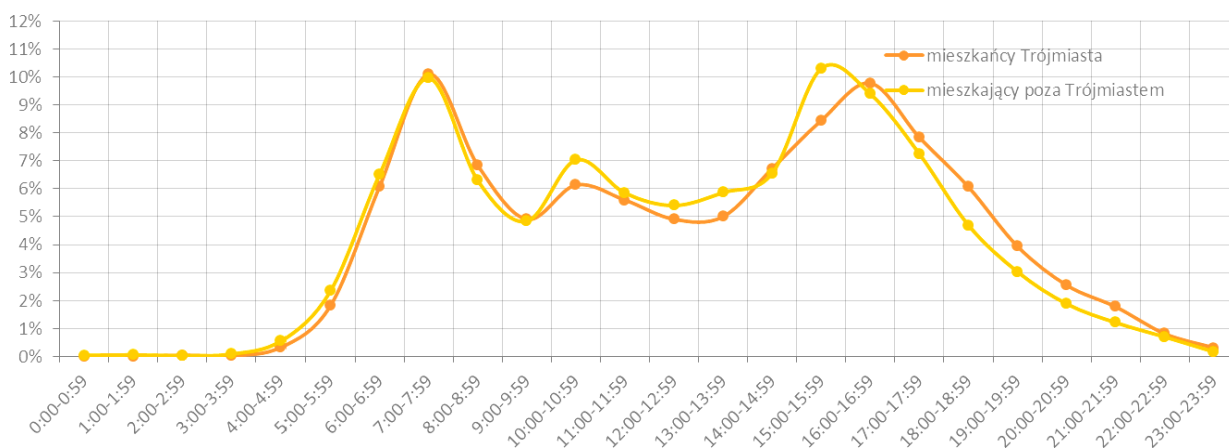
Badania przeprowadzone jesienią 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studyjne dla opracowania Planu Transportowego dla Województwa Pomorskiego wykazały, że ponad 50% mieszkańców Województwa pracuje poza domem, a ponad 10% uczy się w szkołach. W podróżach międzypowiatowych ponad 80%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



Rys. 34 Rozkład udziału motywacji odbywania podróży

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

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



Rys. 35 Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

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

Czas trwania podróży jest związany z wykorzystanym środkiem transportu – najkrócej trwają podróże piesze (średnio 16 minut), najdłużej zaś podróże z wykorzystaniem różnych środków transportu (67 minut). Średni czas trwania podróży indywidualnej to 24 minuty, zaś podróży środkami transportu zbiorowego – 39 minut. Podróże wewnątrzgminne trwają średnio 22 minuty, podróże międzygminne 30 minut, a między powiatami - 44 minuty^[71].

4.2 Prognoza popytu

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

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

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

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

Tab. 9 Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach pieszych

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

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

- Dostępność, gęstość sieci komunikacyjnej, przyjęty wskaźnik elastyczności 0.9
wzrost gęstości sieci o 10% może spowodować wzrost popytu o 9%
- odległość dojazdu do przystanku, wskaźnik z wagą - 0,5
zmniejszenie odległości dojazdu do przystanku o 10% skutkuje wzrostem popytu o 5%
- częstotliwość odstępów czasowych między odjazdami pojazdów na jednej linii
 - dla niskich częstotliwości kursowania (30-60 min) 0,7-1
 - dla częstotliwości 15-20 min wskaźnik elastyczności około 0,3
- czas jazdy (prędkość) konkurencyjność czasowa transportu zbiorowego wobec indywidualnego (np. BUSpasy)
wskaźnik elastyczności -0,3 – 0,8 ,
skrócenie czasu jazdy o 10% może spowodować wzrost popytu 3-8%
- cena biletu wskaźnik elastyczności -0,2 do -0,3
wzrost cen biletów o 10% może spowodować spadek popytu o 2-3%

Korektę prognozy przeprowadzono przy zastosowaniu metod ekonometrycznych uwzględniających dodatkowe czynniki wpływające na popyt :

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

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

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

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

ostatecznych rezultatach popytowych zdecydować mogą podejmowane przez Organizatora działania związane z sposobem rozwiązania reorganizacji komunikacji wykraczającej poza granice administracyjne Gminy oraz uzupełniająco w zakresie promocji transportu publicznego i kreowania oferty transportowej wypełniającej stawiane przez pasażerów postulaty przewozowe.

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

4.3 Prognoza podaży

Transponując klasyczną definicję podaży odnoszącą się do ilości dóbr oferowanych przez producentów na rynku, na potrzeby transportu pasażerskiego przyjąć można że podaż linii komunikacyjnej jest rozumiana jako sumaryczna liczba miejsc dostępnych w pojazdach kursujących na danej trasie w określonym przedziale czasu i zależy od częstotliwości kursowania pojazdów oraz od ich pojemności.

Innym wskaźnikiem podaży może być też planowana i wykonywana liczba wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych w określonych jednostkach czasu. Podaż, odpowiadająca na zapotrzebowanie, będzie ulegała fluktuacjom w ciągu doby – godziny szczytu i poza szczytem, pora nocna, w tygodniu – dni robocze oraz sobota i niedziela oraz w przekroju rocznym – sezon i poza sezonem, wakacje i rok szkolny. Zagadnienie to stanowi przedmiot szczegółowych analiz, prognoz i optymalizacji. Odnosząc się do planowanego Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Cedry Wielkie, zauważyć należy na wstępie, że punktem odniesienia jest zupełny brak oferty przewozowej spełniającej kryteria przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Komunikacja realizowana jest obecnie na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwych gestorów – Wydziały Komunikacji urzędów poszczególnych szczebli, i wykonywana przez komercyjnych przedsiębiorców. W wyniku podpisanych umów o refundację utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych, otrzymują oni dopłaty z budżetu państwa, stanowiącą istotną, 30-50 procentową część dochodów. Dotyczy to wszystkich wskazanych wcześniej przewoźników wykonujących przewozy publicznego transportu zbiorowego. W wyniku zmian jakie wprowadza Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym podmioty te nie będą miały prawa do rekompensaty, jeżeli wykonywana sieć połączeń nie zostanie uwzględniona jako linie użyteczności publicznej i nie zostanie podpisana umowa, wyznaczająca Operatora realizującego przewozy. Brak podpisanej umowy i/lub nie wyznaczenie linii użyteczności publicznej skutkowało będzie brakiem możliwości otrzymywania dopłat z tytułu honorowania ulg ustawowych, niemożliwym do skompensowania spadkiem rentowności, powodującym wzrost cen biletów, spadek popytu aż do wycofania się przewoźnika z linii.

Na końcowy obraz systemu komunikacji publicznej w Gminie Cedry Wielkie zasadniczy wpływ będzie miał sposób organizacji komunikacji ponadgminnej, której udział w połączeniach wewnętrznych stanowi 75% do 85%. Jeżeli Wójt Gminy Cedry Wielkie podejmie decyzję o organizowaniu publicznego transportu zbiorowego w obszarze swojej właściwości – układ sieci komunikacyjnej i liczba połączeń w Gminie, powinna zostać utrzymana na obecnym poziomie a przy wdrożeniu planu interwencyjnego może wzrosnąć ponad dwukrotnie (o 128%).

5 Finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła i formy finansowania usług

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

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

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

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

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, wśród których znaleźć mogą się nakłady na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Cedry Wielkie przewiduje utrzymanie zasad pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych na co najmniej takim poziomie i takich zasadach jak obecnie. W wariantie podstawowym, ujęcie dotychczasowej sieci komunikacyjnej, w ramach planowanych do realizacji połączeń użyteczności publicznej, pozwoli Operatorowi, z którym zostanie zawarta umowa o świadczenie usług, na otrzymywanie dopłat, refundację strat wynikających z stosowania ulg ustawowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego funkcjonujące na terenie Gminy, realizowane obecnie przez działających na zasadach komercyjnych przedsiębiorców prywatnych, charakteryzują się dodatnią rentownością i nie wymagały zewnętrznego dofinansowania poza refundacją dopłat do biletów ulgowych otrzymywaną z Urzędu Marszałkowskiego. Modyfikacja parametrów sieci komunikacyjnej, w tym jej intensyfikacja w ramach programu interwencyjnego, może zakłócić dotychczasową samowystarczalność systemu powodując

potrzebę dodatkowego dofinansowywania nierentownych połączeń. Na chwilę obecną, zarówno zasadność jak i zakres interwencji nie może zostać ustalony. Przyjęty szacunkowo w prognozie podaży maksymalny wzrost pracy przewozowej skutkować może wzrostem kosztów funkcjonowania przewozów o 415 tys. zł rocznie, które będą wymagały sfinansowania z dodatkowych wpływów z biletów, poprawą ekonomiki linii oraz ewentualnymi dopłatami ze strony Organizatora.

5.2 Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych

Sposób w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych określone są w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Rekompensata przysługuje Operatorowi, jeżeli wykaze, że poniósł stratę i złoży wniosek o rekompensatę w trybie określonym w Ustawie i zapisanym w umowie o świadczenie usług.

Zgodnie z powyższym, rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez Marszałka Województwa na wniosek właściwego Organizatora. Jest to dotacja co do zasady pokrywana z budżetu państwa, z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej, które określa i pokrywa Organizator. Do 31 grudnia 2016 r. obowiązują jeszcze dotychczasowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, na podstawie umów zawieranych przez przewoźnika z Urzędem Marszałkowskim. Wysokość rekompensaty jest pochodną charakteru poszczególnych linii, rentowności wynikającej z jej długości, liczby pasażerów, zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, rozkładu jazdy (godzin odjazdów), występowania innych linii komunikacyjnych (substytucyjnych i komplementarnych) oraz jakości i pojemności taboru. Oszacowanie kosztów takiej rekompensaty możliwe jest dla stanu obecnego, tylko w części dotyczącej linii zamykających się na obszarze Gminy Cedry Wielkie i zbliża się ona do 50%.

Prognoza poziomu rekompensaty, po podjęciu decyzji o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej przez Wójta Gminy Cedry Wielkie, uzależniona jest od przyjętej strategii realizacji tych usług w tym formy w jakiej udzielane będą zamówienia. Najniższy poziom rekompensaty, porównywalny z obecnym możliwy będzie w wariantcie podstawowym i udzieleniu zamówienia na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w trybie koncesji lub analogicznie w trybie określonym w Art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, bezpośredniego zawarcia umowy. Forma koncesyjna, poza kosztami własnymi Organizatora związanymi z pełnieniem tej roli jest neutralna finansowo w zakresie rekompensaty strat Operatora wynikających z honorowania ulg ustawowych. Wzrost interwencji samorządu, realizującego cel publiczny, zrównoważony rozwój transportu zbiorowego wynikający przyjęcia strategii interwencyjnej, wymagać będzie dodatkowej formy finansowania pokrywającej straty związane ze spadkiem rentowności linii wynikające z uruchomienia połączeń także w okresach gdy przewidywane potoki pasażerskie będą znacznie zredukowane.

6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

6.1 Obecny podział zadań przewozowych

Z szerokiego wachlarza potencjalnych rodzajów i środków transportu występujących na obszarach wysoce zurbanizowanych, na terenie Gminy Cedry wielkie pozostaje alternatywa pomiędzy transportem indywidualnym realizowanym samochodem, motocyklem, rowerem lub pieszo a transportem zbiorowym reprezentowanym, wobec braku komunikacji kolejowej, wyłącznie przez regionalną komunikację autobusową i przewozy autobusowe gminne.

Z badań zachowań transportowych mieszkańców województwa pomorskiego wykonanych na potrzeby Planu Wojewódzkiego wynika, że przeciętnie w ciągu jednej doby 34% mieszkańców podróżuje tylko w obrębie własnej gminy, 41% podróżuje poza gminę, a 25% podróżuje poza powiat. Poza Województwo Pomorskie podróżuje 2% mieszkańców. Średnio w skali województwa podróże realizowane są głównie transportem indywidualnym – 73%. Transportem zbiorowym odbywa się tylko 27% podróży, w tym 11,5% pociągiem, 6,3% autobusem regionalnym, 3% mikrobusem, a 5,7% autobusem miejskim lub szkolnym. Z badań prowadzonych dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego wynika, że mieszkańcy miejscowości poza Trójmiastem nieco częściej niż średnia badanych podróżują pieszo (26% realizowanych podróży) i komunikacją indywidualną (50%), rzadziej zaś komunikacją zbiorową – około 23% wszystkich podróży.

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

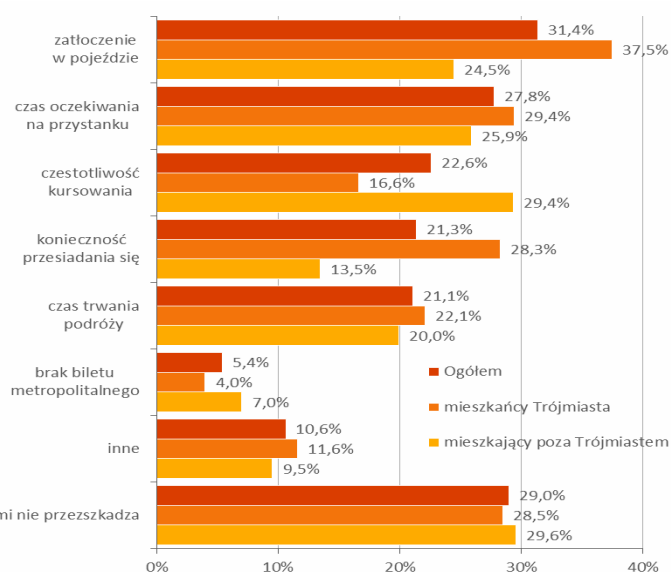
6.2 Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju

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

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

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

W przypadku realizacji każdego z postulatów przewozowych należy zwrócić szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych, zarówno ruchowo, jak i z innych względów. Dostosowanie oferty publicznego transportu zbiorowego do potrzeb tych osób jest ważne z punktu widzenia wyrównywania szans i dostępu do usług publicznych. Korzyści z wprowadzenia nowoczesnego taboru, czy systemów informacji odniosą również pozostali uczestnicy. Zestawienie istotności postulatów przewozowych wśród respondentów, przedstawia poniższy rysunek. W aspekcie rozważanych rozwiązań komunikacji z opcją przesiadania się w węzłach integracyjnych (przystankach integracyjnymi) w pozytywnych kategoriach oceniać należy odnotowywany względnie wysoki poziom tolerancji na konieczność przesiadania się w podróży.



Rys. 36 Ocena istotności poszczególnych postulatów przewozowych przez mieszkańców Gminy Cedry Wielkie
Źródło: Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 26

6.3 Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7 Zasady organizacji rynku przewozów

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

Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

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

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

7.1 Zadania Organizatora

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

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

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

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

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

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega m.in. na:

- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, określonego między innymi zasadami:
 - przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym,

- środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora,
 - rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów,
 - w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora,
 - rozkłady jazdy są poddawane aktualizacji, o której mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
 - cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych,
 - wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy,
 - na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób,
 - operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania, przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
 - analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
 - zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji, przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
 - administrowaniu systemem informacji dla pasażera;
 - wykonywaniu dodatkowych zadań wynikających z rozporządzenia WE 1370/2007
- Każdy właściwy organ podaje raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdanie zbiorcze na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian;
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 82b ust. 2 pkt 1 i 3, art. 82e, art. 82f ust. 1 i art. 95b ust. 2 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - nadzór nad sposobem rozpatrywania skarg oraz nakładanie kar w związku prawami pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym wynikającymi z rozporządzenia WE 181/2011 [72]

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

⁷² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004

7.2 Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z postanowieniami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z Organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie, która przyznaje temu Operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej. W celu zapewnienia dokonania optymalnego, z punktu widzenia zaspokajania społecznych interesów, wyboru operatora, zgodnie z założeniami konkurencji regulowanej, Ustawa przewiduje różne tryby wyboru operatora. Przewidywany tryb wyboru Operatora dla publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem będzie Gmina Cedry Wielkie będzie zgodny unormowaniami wynikającymi z ustawy, która w Art. 19 ust. 1 ustala że organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych;
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego;
- albo zawrzeć umowę w trybie Art. 22. ust. 1. bezpośredniego zawarcia umowy przewidzianym dla sytuacji gdy:
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
 - wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji,
 - oraz gdy zamówienie dotyczyć będzie niewielkiej skali - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie. W przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

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

Kolejną, wskazaną w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, możliwością zlecenia usług przewozowych jest tryb w ramach Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Koncesjonariusz na podstawie umowy koncesji zawieranej z koncesjodawcą zobowiązuje się do wykonania przedmiotu koncesji za wynagrodzeniem, które stanowi w przypadku koncesji na usługi prawo do korzystania z usługi

albo takie prawo wraz z płatnością koncesjodawcy, przy czym płatność koncesjodawcy na rzecz koncesjonariusza nie może prowadzić do odzyskania całości związanych z wykonywaniem koncesji nakładów poniesionych przez koncesjonariusza. Istotnym faktem jest zatem ryzyko ekonomiczne wykonywania koncesji, które musi być ponoszone głównie lub przynajmniej w zasadniczej części przez koncesjonariusza. Zasadnicza różnica między zamówieniem na usługi a koncesją na usługi w praktyce polega na tym, że w przypadku koncesji zamawiający w niewielkiej części lub w ogóle nie przekazuje swoich środków w zamian za zrealizowaną usługę.

Organizator publicznego transportu zbiorowego może też skorzystać z prawa do bezpośredniego zawarcia umowy z Operatorem. Po jej zawarciu będzie on świadczył usługi publicznego transportu zbiorowego na linii, liniach lub sieci komunikacyjnej będącej przedmiotem umowy. Pominięcie procedur dotyczących udzielania zamówień publicznych lub koncesji to tryb wyjątkowy i wymaga spełnienia przesłanek określonych w przepisach Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określonych w przywołanym wcześniej Art. 22 ust. 1.

Ustawodawca w kolejnych artykułach Ustawy precyzuje warunki i kryteria jakie mogą znaleźć się w **specyfikacji istotnych warunków zamówienia** uwzględniające w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług;
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- standard wyposażenia środków transportu.

oraz w **umowie pomiędzy organizatorem i operatorem**:

- opis usług wynikających z zamówienia;
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- czas trwania umowy;
- warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;

- zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, publikacji rozkładów jazdy, cenników i regulaminów;
- sposób dystrybucji biletów;
- sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
- kary umowne;
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Pozytywną dla przewoźników i organizatorów zmianą, wnoszoną Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, jest umożliwienie zawierania wieloletnich umów na świadczenie usług przewozowych. W transporcie drogowym dopuszczalne jest zawieranie umów na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat, a przy spełnieniu warunków dodatkowych wynikających z Art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 przedłużyć ją można o kolejne 5 lat. Sytuacja taka jest korzystna z punktu widzenia możliwości finansowania inwestycji taborowych i infrastrukturalnych. Stabilizacja sytuacji finansowej operatora umożliwia zaciąganie długookresowych zobowiązań kredytowych, pozwalając na inwestycje na unowocześnianie i rozwój, co w konsekwencji prowadzi ciągłego podnoszenia standardów oferowanych usług.

8 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

8.1 Obecny standard usług.

Oferowany standard usług przewozowych w komunikacji publicznej funkcjonującej w Gminie Cedry Wielkie jest pochodną potencjału rynku, wielkości przewożonych potoków pasażerskich, potrzeb i możliwości ich zaspokojenia przez przewoźników świadczących usługi na obszarze objętych Planem.

Sytuacja powyższa nie odbiega od stanu obserwowanego w innych gminach regionu. W zakresie środków transportu wykorzystywane są pojazdy, typowo stosowane w przewozach regionalnych, najczęściej kilkunastoletnie, nie spełniające najnowszych norm emisji spalin i zazwyczaj nie przystosowane

do obsługi osób niepełnosprawnych. W Gminie realizowane są inwestycje infrastrukturalne, głównie drogowe i w zakresie przystanków, inne programy są na etapie planów.

Obraz oceny obecnego standardu usług, z perspektywy użytkowników, daje cytowany wcześniej ranking spełnienia postulatów przewozowych – bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, informacja, niezawodność, niski koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność, wygoda.

8.2 Pożądany standard usług, planowana oferta

Definiując pożądany standard usług przewozowych, konieczne jest sprecyzowanie kryteriów oceny i określenie mierników:

- dostępność do sieci publicznego transportu zbiorowego, rozumianą jako odległość do najbliższego przystanku komunikacyjnego, pokrycie siecią komunikacyjną obszaru objętego Planem Transportowym;
- standard napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego;
- standard minimalnej liczby połączeń środkami publicznego transportu zbiorowego;
- częstotliwość kursowania;
- dostępność w czasie celu podróży, centrum gminy, powiatu, województwa, i przestrzennie np. dostępność do ważnych obiektów użyteczności publicznej;
- czystość;
- taryfy cenowe;
- komfort, poziom zadowolenia pasażerów;
- minimalizacja szkodliwego oddziaływania na środowisko naturalne;
- dostępność dla osób niepełnosprawnych, starszych, z małymi dziećmi.

Osiągnięcie pożądanego standardu usług przewozowych będzie wypadkową oczekiwań Organizatora, użytkowników, stanu systemu, dostępnych środków które trzeba i można będzie przeznaczyć na finansowanie publicznego transportu zbiorowego. Większość z wskazanych kryteriów i mierników wzrostu standardu usług publicznego transportu zbiorowego będzie konsekwencją przyjętej strategii rozwojowej, niektóre mogą zostać osiągnięte tylko przy założeniu rozwoju i inwestowania, podjęciu odpowiednich decyzji strategicznych przez władze samorządowe. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Cedry Wielkie wskazuje w przyjętym okresie prognozowania, kierunki rozwoju w poszczególnych płaszczyznach tematycznych.

8.2.1 Oferta przewozowa

- zapewnienie połączeń bezpośrednich na głównych ciągach komunikacyjnych zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami pasażerów;
- zapewnienie połączeń komunikacyjnych każdej miejscowości na obszarze Gminy mającej określoną minimalną liczbę mieszkańców, lub w określonej odległości od niej;
- wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy na wspólnych odcinkach różnych linii oraz w punktach przesiadkowych;
- poprawa częstotliwości kursowania (liczby kursów) w układzie pór doby, dni tygodnia i sezonu;
- zapewnienie zgodności rozkładów jazdy z rzeczywistym czasem przejazdu i punktualności;
- systematyczne unowocześnianie taboru;
- ujednoczenie wyglądu, kolorystyki, oznakowania pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej;

- wdrożenie do eksploatacji pojazdów charakteryzujących się odpowiednim komfortem dla pasażera - zwiększający się udział miejsc siedzących wraz ze wzrostem długości podróży; wyposażenie w miejsce na wózek dziecięcy lub inwalidzki oraz klimatyzacja.

8.2.2 Aspekt ochrony środowiska

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

Pierwszoplanowe znaczenie w tym zakresie ma ograniczenie emisji spalin. Cel ten powinien być realizowany poprzez sukcesywne unowocześnianie użytkowanego taboru na spełniający coraz wyższe normy emisji spalin. Na etapie uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, minimalny akceptowany przez Organizatora próg ograniczania emisji spalin wyznaczony będzie poprzez wymóg stosowania pojazdów spełniających co najmniej normę EURO 3.

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

Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin jest coraz częściej normowany przez regulacje prawne poszczególnych krajów Unii Europejskiej. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki pojazdów komunikacji publicznej. Ustawodawca bezpośrednio zobowiązał w tym zakresie operatora publicznego transportu zbiorowego zalecając, że w przypadku gdy wartość zamówienia publicznego albo przedmiotu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przekracza wyrażoną w złotych równowartość kwoty 30 000 euro, przy zakupie środków transportu drogowego operator powinien uwzględniać czynnik energetyczny i ekologiczny.

8.2.3 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Zaplanowane działania w zakresie poprawy dostępności do infrastruktury przystankowej obejmują:

- monitorowanie adekwatności do potrzeb pasażerów, obecnych lokalizacji przystanków komunikacyjnych;
- ustalanie i planowanie zmian, identyfikowanie nowych potrzeb;
- uwzględnianie i wykonywanie zmian w wyposażeniu i lokalizacji przystanków przy wykonywaniu nowych inwestycji drogowych;
- uwzględnianie w innych zadaniach planistycznych wymogu unikania tworzenia barier architektonicznych na trasach dojazdów do przystanków;
- skracanie tras przejść pomiędzy przystankami przesiadkowymi.

8.2.4 Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, przeciwdziałaniu wykluczeniu, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą przewozów:

- przewozów regularnych specjalnych, zdefiniowanych w Ustawie o transporcie drogowym zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.
- przewozów ogólnodostępnych,
 - przewozów użyteczności publicznej oraz
 - przewozów komercyjnych.

Gmina Cedry Wielkie jako Organizator publicznego transportu zbiorowego, planuje podjęcie działań mających na celu dostosowanie przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. W przypadku organizowania przewozów regularnych specjalnych, przewidywanym rozwiązaniem jest wykorzystanie dedykowanego środka transportu mini lub midi busu przystosowanego technicznie do przewozów osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Możliwe będzie wówczas uruchomienie dodatkowych przewozów realizowanych na zamówienie w miarę potrzeb wymagającej usługi transportowej osoby niepełnosprawnej. Zakres i skala działań uzależniona będzie od posiadanych środków i występujących potrzeb. W ramach tych działań planuje się:

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

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

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

- posiadającymi system informacji głosowej, dla osób niedowidzącym i niewidzących.

8.2.5 Polityka kształtowania systemu taryfowego

Prowadzona polityka cenowa powinna służyć promocji transportu publicznego, tak aby był on atrakcyjną alternatywą dla podróży odbywanych indywidualnymi środkami transportu. Narzędziem do osiągnięcia celu, może być odpowiednia konstrukcja systemu taryf, rodzajów biletów, w tym biletów okresowych premiujących aktywne korzystanie z oferty przewozowej, np. przez regresywne kształtowanie cenników z malejącymi cenami za kolejne przejeżdżane kilometry, czy za kolejne bilety nabywane w pakietach wieloprzejazdowych. Przyjmuje się, że w przewozach gminnych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych. Kolejnym mechanizmem służącym przywiązaniu pasażera i kształtowaniu oczekiwanych zachowań dotyczących wyboru publicznych środków transportu może stać się wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego lub, w szerszym ujęciu, oferowanie biletów elektronicznych, powiązanych z innymi systemami rabatowymi, marketingowymi (Karta Mieszkańca) oraz zintegrowanych z systemami biletowymi innych organizatorów funkcjonujących na terenie Gminy Cedry Wielkie i gmin sąsiadujących

Utrzymywanie cen na możliwie najniższym poziomie, nawet nie pokrywającym całości kosztów funkcjonowania Operatora, dotowanych przez samorząd, podobnie jak system ulg, może być elementem prowadzonej polityki socjalnej, umożliwiającej odbywanie podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym. Oddziaływanie na wysokość opłat za bilety lub ich maksymalny pułap może być realizowane, w drodze uchwały Rady Gminy, poprzez odnośne zapisy w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym Operatora.

8.2.6 Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów

Operator wykonujący przewozy o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek honorowania uprawnień pasażerów do ulg ustawowych. Gmina Cedry Wielkie może ustanowić dodatkowe uprawnienia i wprowadzić ulgi np. powiązane z systemem preferencji socjalnych, promujących korzystanie z transportu publicznego, gminnego, stanowiących element promocji turystycznej lub element konsolidacji lokalnej społeczności (karta mieszkańca). Ponieważ każda z udzielonych ulg wymagała będzie sfinansowania z budżetu Gminy, podjęcie decyzji powinno zostać poprzedzone analizą kosztów i planowanych efektów.

8.2.7 Przewidywane działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń

Omawiając istniejącą i planowaną sieć komunikacyjną na terenie Gminy Cedry Wielkie zwrócona została uwaga na potencjalną potrzebę wykreowania lokalnych węzłów, przystanków integracyjnych, dla wariantu „interwencyjnego”, w przypadku niemożności innego rozwiązania problemu skomunikowania Gminy z przylegającą Aglomeracją Trójmiejską. Oprócz oczywistej lokalizacji centralnego przystanku w Gminie, jakim jest siedziba władz – miejscowość Cedry Wielkie, w planie wskazane zostały dwie dalsze lokalizacje przystanków integracyjnych w Cedrach Małych i w Koszwałach których następować powinna integracja organizowanych przewozów gminnych z komunikacją powiatową i wojewódzką.

W związku z tymi uwarunkowaniami, organizacja, częstotliwość i czasy przyjazdów komunikacji gminnej powinny zostać dostosowane do połączeń ponadgminnych, powiatowych i wojewódzkich.

Organizacja węzłów przesiadkowych i ich wyposażenia powinna dążyć do spełnienia standardów nakreślonych w Planie Transportowym dla Województwa Pomorskiego – wiata dla oczekujących pasażerów z minimalną ilością pięciu miejsc siedzących (10 poza centrum), oświetlenie, minimalna pojemność parkingów B&R i P&R K&R (2 miejsca) , statyczna informacja pasażerska.

8.2.8 Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej

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

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

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

9 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

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

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

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

- zamieszczenie na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada;
- przekazanie rozkładu jazdy Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;

- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;

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

9.1 System informacji statycznej

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

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

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

9.2 System informacji w mediach elektronicznych

Aby zwiększyć powszechność i atrakcyjność podróżowania komunikacją publiczną, konieczne jest udostępnienie niezbędnych informacji w najczęściej wybieranym medium informacyjnym jakim jest Internet. Pożądane będzie, w miarę możliwości finansowych i technologicznych udostępnienie narzędzi do planowania podróży online, które powinny dostarczać pasażerom pełnych informacji na temat podróży w zwięzły i zrozumiały sposób. Systemy informacji podróży i rezerwacji biletów online wraz z płatnościami elektronicznymi oraz, w miarę możliwości, zintegrowanymi systemami biletowymi lub płatniczymi dla wszystkich rodzajów transportu będą ułatwiały podróżowanie z wykorzystaniem różnych środków transportu. Projektowany systemu informacji, funkcjonującego na stronie internetowej

Organizatora i Operatora, może przewidywać, oprócz podstawowych informacji o rozkładach, taryfach, regulaminach, obowiązujących uprawnieniach do przejazdów na podstawie biletów ulgowych, także elementy aktualizowane na bieżąco jak np. informacje o tymczasowych zmianach i nowych ofertach przewozowych. Kompletność oferowanych informacji powinna uwzględniać także dane organizatorów i operatorów ponadgminnych i możliwych do wyboru połączeniach intermodalnych. W przyszłości możliwe być powinno też uruchomienie wyszukiwarki połączeń i rozwój systemu na platformy mobilne, smartfony i tablety.

Kolejną formę udostępniania informacji o ofercie przewozowej stanowić może umieszczenie jej w ogólnodostępnych elektronicznych bazach danych i umożliwienie sprzedaży biletów przez Internet, jaki na przykład oferuje system e-podróżnik (www.e-podróżnik.pl).

9.3 Innowacje

Integracja taryfowa i e-bilet

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

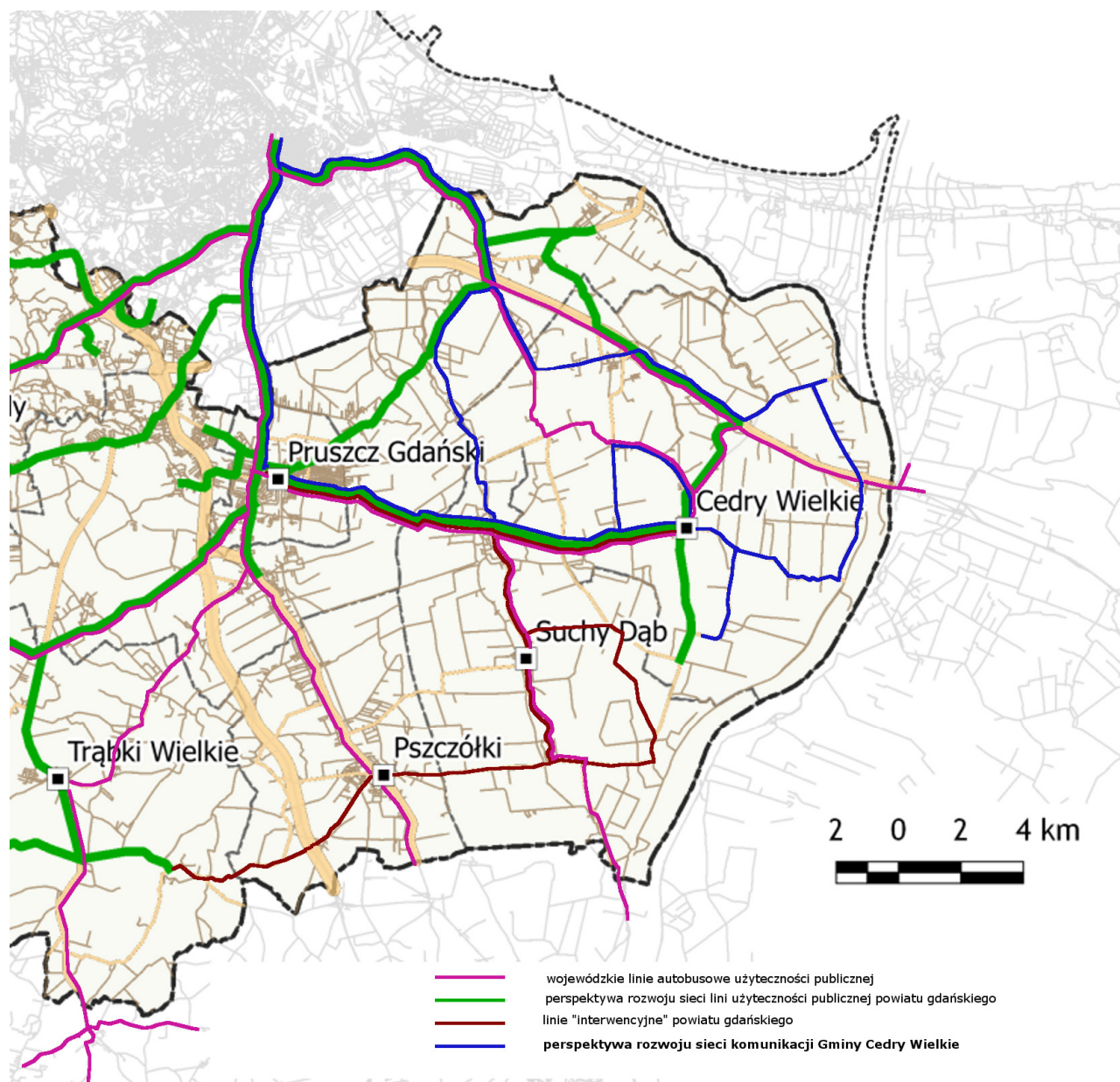
10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Gminy Cedry Wielkie

Zgodnie z zapisami Planu Transportowego Powiatu Gdańskiego, jednym z podstawowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu gdańskiego powinna być dalsza integracja na różnych szczeblach organizatorów, od szczebla wojewódzkiego po przewozy wewnątrzgminne. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, taryfy i bilety (jeden bilet na linii różnych organizatorów, proste i przyjazne taryfy), jednolita informacja o wszystkich podsystemach, ujednoczone standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów. Wyznaczone węzły przesiadkowe powinny integrować nie tylko transport poziomu powiatowego, ale także ułatwiać interakcje z pozostałymi poziomami⁷³.

Także Plan Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Cedry Wielkie wpisując się w powyższą strategię, w ramach kierunków rozwoju na przyszłe lata przewiduje możliwość rozwoju sieci transportowej obejmującej główne kierunki połączeń do Gdańska i Pruszcza Gdańskiego w miarę kreujących się możliwości tworzenia związków i porozumień pomiędzy zainteresowanymi samorządami.

⁷³Plan Transportowy Powiatu Gdańskiego, op.cit. str. 52

Podstawowe ponadgminne linie komunikacyjne obsługujące Gminę Cedry Wielkie i uzupełniające strukturę połączeń operatorów wyższych szczebli przedstawiono na załączonej grafice.



Rys. 37 Układ linii komunikacyjnych użyteczności publicznej na terenie Gminy Cedry Wielkie i połączeń pożądaných do uwzględnienia przez Organizatorów ponadgminnych.

/Źródło: opracowanie własne na podstawie z Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Powiatu Gdańskiego

11 Weryfikacja i aktualizacja Planu

Artykuł 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że Plan Transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników gospodarczych, legislacyjnych, czy finansowych, które mogą wpłynąć na proces realizacji niniejszego Planu, a tym bardziej rozstrzygnięcie o potrzebie jego aktualizacji. Wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu zalecają coroczną weryfikację przyjętego Planu i decydowanie o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Krótki interwał ewaluacji Planu uzasadnia też początkowe stadium procesu; jak dotąd nie były prowadzone, badania podobnego typu dla obszaru planowania. Należy mieć też na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu Transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia przez Radę Gminy stosownej uchwały zmieniającej. Jako rozwiązanie optymalne przewidywane jest przeprowadzenie pierwszej oceny po dwóch latach funkcjonowania Planu i przy braku przesłanek do działań korygujących, wydłużenie tego okresu w latach kolejnych. Wśród mierników określających poziom realizacji Planu ocenie podlegać mogą:

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

12 Spisy

12.1 Spis rysunków

Rys. 1 Schemat cyklu Deminga P-D-C-A	9
Rys. 2 Mapa transportowych węzłów integracyjnych w Obszarze Metropolitalnym.....	34
Rys. 3 Planowana sieć komunikacyjna dla Powiatu Gdańskiego	36
Rys. 4 Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat	42
Rys. 5 Położenie fizyczno-geograficzne Powiatu Gdańskiego i Gminy Cedry Wielkie	43
Rys. 6 Położenie Gminy Cedry Wielkie na tle powiatu i województwa	45
Rys. 7 Jednostki osadnicze na terenie Gminy Cedry Wielkie	45
Rys. 8 Dynamika wzrostu ludności Gminy Cedry Wielkie na tle regionu i kraju	46
Rys. 9 Zmiana liczby mieszkańców.....	46
Rys. 10 Zmiany struktury funkcjonalnej ludności Gminy Cedry Wielkie.....	47
Rys. 11 Struktura ludności w grupach wiekowych Gminy Cedry Wielkie w 2014 r.	48
Rys. 12 Saldo migracji w Gminie Cedry Wielkie	48
Rys. 13 Zmiana liczby ludności w 2035 r.....	49
Rys. 14 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i powiecie	50
Rys. 15 Potencjalni kierowcy samochodów osobowych w 2002 roku.....	51
Rys. 16 Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Cedry Wielkie na tle powiatu i kraju.....	52
Rys. 17 Aktualna mapa bezrobocia w województwie pomorskim.....	52
Rys. 18 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim.	54
Rys. 19 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku	54
Rys. 20 Korytarze ekologiczne w województwie pomorskim	56
Rys. 21 Korytarz Doliny Wisły i Korytarz Nadzalewowy wg koncepcji sieci ekologicznej województwa.....	57
Rys. 22 Lokalizacja form ochrony przyrody w Gminie Cedry Wielkie	58
Rys. 23 emisje pyłu PM10 z emitorów liniowych - drogi krajowe i wojewódzkie.....	59
Rys. 24 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim	62
Rys. 25 Sieć komunikacyjna w Gminie Cedry Wielkie	64
Rys. 26 Schemat sieci komunikacyjnej Gminy Cedry Wielkie	66
Rys. 27 Sieć tras rowerowych w obszarze aglomeracji Trójmiasta.....	68
Rys. 28 Przebieg wariantów międzynarodowych tras rowerowych R9 i R10 na terenie Gminy	69
Rys. 29 Model obsługi Obszaru Metropolitalnego transportem zbiorowym.....	70
Rys. 30 Prognoza - potoki pasażerskie na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego.....	71
Rys. 31 Schemat linii kolejowych i podstawowych linii autobusowych użyteczności publicznej w woj. Pomorskim.....	72
Rys. 32 Perspektywa rozwoju sieci komunikacyjnej w powiecie gdańskim.....	73
Rys. 33 Kartogram podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w ramach linii komunikacyjnych	75
Rys. 34 Rozkład udziału motywacji odbywania podróży.....	81
Rys. 35 Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego	82
Rys. 36 Ocena istotności poszczególnych postulatów przewozowych przez mieszkańców Gminy	88
Rys. 37 Układ linii komunikacyjnych użyteczności publicznej na terenie Gminy Cedry Wielkie i połączeń	103
pożądanych do uwzględnienia przez Organizatorów ponadgminnych.....	

12.2 Spis tabel

Tab. 1 Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Cedry Wielkie w 2014 roku	53
Tab. 2 Wyniki monitoringu powietrza w latach 2005-2008	59
Tab. 3 Drogi gminne w Gminie Cedry Wielkie.....	64
Tab. 4 Przewozy pasażerskie realizowane na terenie Gminy Cedry Wielkie w przekroju wykonawców i częstotliwości,.....	67
Tab. 5 Linie komunikacyjne na terenie Gminy Cedry Wielkie.....	67
Tab. 6 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Cedry Wielkie	78
Tab. 7 Preferencje wyboru środków transportu mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego	80
Tab. 8 procentowy udział motywacji i celi odbywania podróży	80
Tab. 9 Prognozowane wskaźniki ruchliwości mieszkańców OM w podróżach pieszych	83

13 Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

