

projekt

**UCHWAŁA NR.....
Rady Gminy Lichnowy
z dnia**

**w sprawie uchwalenia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu
zbiorowego dla gminy Lichnowy na lata 2016-2026**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6, art. 7 ust 1 pkt. 4, art. 40 ust. 1, art. 41 ust. 1 i art. 42 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 446 ze zm.) w związku z art. 9 ust. 2 i 3, art. 12 ust. 1 i 2 i art. 13 ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn. Dz.U. 2015 poz. 1440 ze zm.) Rada Gminy Lichnowy uchwała, co następuje:

§ 1.

Uchwala się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Lichnowy na lata 2016-2026" w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Lichnowy

§ 3.

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

znaleźć

Uzasadnienie

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego i nakłada na niektóre jednostki samorządu terytorialnego obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego).

Plan transportowy jest narzędziem wskazującym zasady kształtowania publicznego transportu zbiorowego i określa w szczególności:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

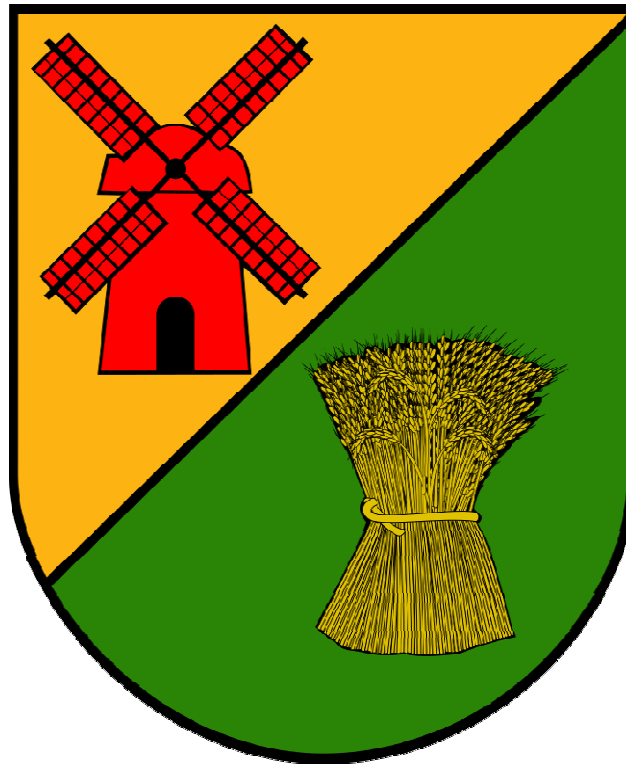
Celem opracowanego dokumentu jest przygotowanie gminy Lichnowy, jako organizatora gminnych przewozów pasażerskich, do rozpoczęcia organizacji publicznego transportu zbiorowego według nowych uregulowań prawnych, jakie będą w pełni obowiązywać od 1 stycznia 2018 r.

Kolejnym aspektem tworzonego planu transportowego jest zapewnienie mieszkańcom gminy możliwości korzystania po dniu 31 grudnia 2017 r. z ulgowych przejazdów wynikających między innymi z ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Po wyżej wymienionym dniu obowiązek stosowania ulg ustawowych (a co za tym idzie ich refundacji) zostanie ograniczony wyłącznie do operatorów wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Przedłożony plan transportowy opracowany został zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684) w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar gminy Lichnowy.

Projekt planu transportowego został wyłożony do publicznej wiadomości w trybie art. 10 ust.1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym poprzez ogłoszenie w miejscowej prasie, tj. Dzienniku Malborskim, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz umieszczenie na tablicy ogłoszeń w terminie od 26 sierpnia 2016 do 16 września 2016 r.



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

Lichnowy 05.07.2016

1	Wstęp	4
1.1	Streszczenie dokumentu.....	4
1.2	Czym jest Plan Transportowy.....	5
1.2.1	Organizowanie publicznego transportu zbiorowego	5
1.2.2	Koncepcja zrównoważonego rozwoju.....	7
1.2.3	Plan Transportowy jako element procesu zarządzania.....	8
1.3	Metodologia tworzenia Planu.....	9
1.3.1	Podstawy prawne	9
1.3.2	Struktura Planu Transportowego	11
1.3.3	Okres planowania i ewaluacja Planu	12
1.4	Cel opracowania Planu Transportowego.....	12
1.5	Wizja transportu publicznego	13
1.6	Dokumenty źródłowe.....	14
1.6.1	Prawodawstwo Unii Europejskiej.....	14
1.6.2	Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym	15
1.6.3	Dokumenty Województwa Pomorskiego	16
1.6.4	Inne plany, strategie i opracowania	17
1.7	Definicje i określenia.....	18
1.8	Harmonizacja Planu Transportowego w odniesieniu do dokumentów strategicznych i planów w zakresie organizowania transportu publicznego wyższego szczebla.....	20
1.8.1	Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	20
1.8.2	Plany i strategie regionalne	27
1.8.3	Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	31
1.9	Ocena oddziaływania na środowisko.....	35
1.10	Konsultacje społeczne.....	36
2	Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	38
2.1	Przesłanki formalne i merytoryczne	39
2.1.1	Mobilność we współczesnym społeczeństwie.....	39
2.2	Charakterystyka obszaru objętego Planem	41
2.2.1	Informacje ogólne - zagospodarowanie przestrzenne	41
2.2.2	Demografia	45
2.2.3	Czynniki społeczne.....	49
2.2.4	Ochrona środowiska	55
2.3	Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej.....	61
2.3.1	Infrastruktura transportowa - liniowa.....	62
2.3.2	Infrastruktura punktowa – stacje i przystanki komunikacyjne.....	66
3	Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.....	67
3.1	Charakterystyka istniejącej sieci	68
3.1.1	Transport kolejowy.....	68
3.1.2	Transport drogowy	68
3.2	Charakterystyka planowanej sieci	71
3.2.1	Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Województwa Pomorskiego.....	71

3.2.2	Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Powiatu Malborskiego	73
3.2.3	Cele i środki polityki transportowej Gminy	75
3.2.4	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów użyteczności publicznej.....	76
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.....	82
5	Finansowanie usług przewozowych	83
5.1	Źródła i formy finansowania usług.....	83
5.2	Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych	85
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	86
6.1	Obecny podział zadań przewozowych	86
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	88
7	Zasady organizacji rynku przewozów	89
7.1	Zadania Gminy Lichnowy jako Organizatora publicznego transportu zbiorowego	90
7.2	Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego	92
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	95
8.2.1	Oferta przewozowa	96
8.2.2	Aspekt ochrony środowiska.....	96
8.2.3	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	97
8.2.4	Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.....	97
8.2.5	Polityka kształtowania systemu taryfowego	98
8.2.6	Strategia w zakresie obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów	98
8.2.7	Działania dotyczące tworzenia węzłów przesiadkowych koordynacji połączeń	99
8.2.8	Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej	100
9	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	100
9.1	System informacji pasażerskiej.....	101
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Lichnowy.....	101
11	Weryfikacja i aktualizacja Planu	103
12	Spisy.....	104
12.1	Spis rysunków	104
12.2	Spis tabel	105
13	Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	106

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 Lichnowy, 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 Lichnowy na lata 2016 - 2026” zwanego dalej Planem Transportowym.

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

1.2 Czym jest Plan Transportowy

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

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

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

1.2.1 Organizowanie publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* wprowadzone przywołanymi ustawami zmiany obowiązujące od 01.01.2016 roku.

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

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

1.2.2 Koncepcja zrównoważonego rozwoju

Drugim, z postulowanych atrybutów Planu Transportowego jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju dla publicznego transportu zbiorowego.

Geneza planów i polityk, zrównoważonego rozwoju sięga lat 80 ubiegłego wieku, a jednym z najbardziej znanych dokumentów był raport z 1987 roku przygotowany przez Światową Komisję ds. Ochrony Środowiska i Rozwoju, określany również mianem raportu Brundtland [9].

Zasada zrównoważonego rozwoju znalazła swe odzwierciedlenie w art. 5 Konstytucji R.P. w treści zapisu iż „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”.

Precyzyjniejszą definicję zasady zrównoważonego rozwoju wprowadziła Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 627^[10], gdzie w art. 3 pkt 50 umieszczono zapis [mówiąc] o „zrównoważonym rozwoju – rozumie się przez to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.3 Plan Transportowy jako element procesu zarządzania

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

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

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

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

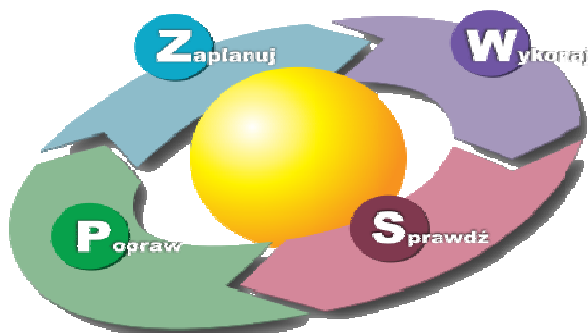
uwidacznia się wpisane w treść ustawy założenie, że definiuje ona klasyczny cykl Deminga P-D-C-A znany z teorii jakości i zarządzania, a nawiązujący do filozofii Kaizen, ustawicznego polepszania, poprawiania procesu zarządzania i produkcji na wszystkich jego szczeblach.

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

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

¹⁴ Ibid. str. 12

świadczonych usług publicznych przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i poszanowaniu środowiska naturalnego.



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

Plan-Do-Check-Act

Zaplanuj-Wykonaj-Sprawdź-Popraw

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

1.3 Metodologia tworzenia Planu

1.3.1 Podstawy prawne

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

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

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

- rozporządzenia Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób 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.

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”, pozostali organizatorzy mają już tylko fakultatywny obowiązek opracowania planu transportowego: musi zachodzić koincydencja dwóch warunków:

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

- gmina:
 - licząca co najmniej 50.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat:
 - liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców, w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

- W przypadku opracowania planu transportowego przez związek metropolitalny gminy, związki międzygminne, powiaty lub związki powiatów, których obszar jest objęty związkiem metropolitalnym i które wchodzi w skład związku metropolitalnego, nie opracowują własnych planów transportowych a z dniem wejścia w życie tego planu tracą moc dotychczas opracowane przez nie plany transportowe.

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

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

1.3.2 Struktura Planu Transportowego

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

Plan Transportowy określa w szczególności:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem w szczególności:
 - lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
 - gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
 - zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych w tym:
 - źródła finansowania,
 - formy finansowania;
 - rentowność linii komunikacyjnych
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym;
- zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego;
- pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
 - ochrony środowiska naturalnego,

- dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
 - dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:
- godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
 - obowiązujących opłat za przejazd,
 - obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
 - węzłów przesiadkowych,
 - koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
 - regulaminów przewozu osób;
- kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu Planu Transportowego należy uwzględnić elementy infrastruktury komunikacyjnej:

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

1.3.3 Okres planowania i ewaluacja Planu

Opracowywany Plan Transportowy dla Gminy Lichnowy, jest pierwszym dokumentem planistycznym w tym zakresie.

Bazując na doświadczeniach w podobnych, już funkcjonujących rozwiązaniach, uwidacznia się zależność okresu planowania od rodzaju transportu publicznego objętego planem (inwestycje infrastrukturalne np. kolejowe, tramwaje, metro wymagają dłuższej perspektywy planistycznej 10-15 letniej i większej) oraz sposobu kontraktowania usług - dla gmin, w których występuje tylko komunikacja autobusowa i ewentualnie trolejbusowa można przyjąć 5-10-letni okres planowania – zbliżony do zakładanego okresu eksploatacji środków transportu. W przedmiotowym Planie, który nie przewiduje inwestycji z długim horyzontem czasowym realizacji, przyjęty został dziesięcioletni okres projektowania.

Niezależnie od tego, ograniczony zbiór danych wejściowych służących do opracowań, implikuje potrzebę weryfikacji i ewentualnych korekt Planu w krótszych, 2-3 letnich okresach. Nie wyklucza to także możliwości korekt i modyfikacji Planu Transportowego w miarę zaistniałych innych potrzeb, w dowolnym momencie czasu, gdy decyzja taka zostanie podjęta przez Organizatora.

1.4 Cel opracowania Planu Transportowego

W chwili obecnej na terenie Gminy Lichnowy poza komunikacją obsługującą połączenia wykraczającą poza granice Gminy, funkcjonuje publiczny transport zbiorowy obsługujący tylko połączenia wewnątrzgminne, za których organizację odpowiadają niezależni operatorzy komercyjni, w tym obsługujący połączenia na potrzeby dowozu dzieci i młodzieży do szkół. Niniejszy Plan Transportowy dotyczący Gminy Lichnowy, 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 Malborski, Województwo Pomorskie oraz przewozy komercyjne.

Jako podstawowy cel opracowania niniejszego Planu Transportowego przyjęto zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju, zapewniający ofertę przewozową dla mieszkańców Gminy, tak aby transport ten mógł stać się rzeczywistą alternatywą dla transportu indywidualnego. Jakość systemu transportowego będzie decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego Planem Transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju zapewniło będzie równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska. Założona perspektywa czasowa dla osiągnięcia planowanych celów daje szansę na podjęcie działań nakierowanych na modyfikację i racjonalizację obecnych preferencji komunikacyjnych, skłaniając większą liczbę potencjalnych pasażerów do skorzystania z komunikacji zbiorowej, ograniczając tym samym negatywne wpływy niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej. Tak sformułowany cel nadrzędny Planu Transportowego może być osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych:

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

1.5 Wizja transportu publicznego

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

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

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

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

Wizją transportu publicznego na obszarze Gminy Lichnowy jest organizacja, funkcjonowanie i rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów, mieszkańców Gminy, odwiedzających ją gości i turystów, w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, zapewniający jednocześnie dostęp do usług osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej. Organizowany system publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając aspekt ekonomiczny i potrzeby społeczne powinien zaspokajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy, przeciwdziałając powstawaniu obszarów komunikacyjnego wykluczenia oraz służyć promocji naturalnych, przyrodniczych i kulturowych zasobów regionu.

1.6 Dokumenty źródłowe

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

1.6.1 Prawodawstwo Unii Europejskiej

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

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

1.6.2 Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. o Prawo przewozowe Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 113
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 584 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 446;
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym tekst jedn.: Dz.U. 2016 r. poz. 814;
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty tekst jedn.: Dz.U. 2015 r. poz. 2156 z późn. zm

- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych tekst jedn.: Dz.U. z 2015 r. poz. 2164;
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego Dz. U. z 2012 r. poz. 1138
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, 1238
- Ustawa o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25 czerwca 2015 r. Dz. U. z 2015 r. poz. 1045
- Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 11 września 2015 r.
- Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym Dz. U. z 2012 r. poz. 1151
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dot. publicznego transportu zbiorowego Dz. U. 2011 nr 86 poz. 473;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie wysokości opłat za wydawanie dokumentów związanych z wykonywaniem transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów Dz. U. 2011 nr 40 poz. 205
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy Dz. U. 2012 poz. 451
- Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020
- Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Dz. U. z 2012 r. poz. 252

1.6.3 Dokumenty Województwa Pomorskiego

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

1.6.4 Inne plany, strategie i opracowania

- Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, Załącznik do Uchwały Nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 , Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005
- Prognozy Rozwoju Transportu w Polsce do roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, 2010
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 2013
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 2010
- Wizja Struktury Transportu oraz Rozwoju Sieci Transportowych do roku 2033, KPZK, Z.Taylor, 2008
- Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Gdańsk, 2015
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020
- Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, 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
- Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka na lata 2014-2020 , Gdańsk, kwiecień 2014
- Strategia Zarządzania Zmianą Gospodarczą dla Powiatu Malborskiego na lata 2012 – 2019, REPUBLIC 2012
- Strategia przewidywania i zarządzania zmianą społeczno - gospodarczą w Mieście Malborku na lata 2013-2020
- Prospektywna analiza sytuacji społeczno-gospodarczej powiatu malborskiego, praca zbiorowa pod red. Marcina Nowickiego, IBnGR, Gdańsk, 2012
- Gospodarka Powiatu Malborskiego Tomy I-IV: Wczoraj, Dziś, Jutro oraz Wnioski i Rekomendacje
- Powiatowy Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Malborskiego na lata 2015 -2018 z perspektywą na lata 2019 – 2020, Malbork 2014
- Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, TRAKO, październik 2014
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, projekt do Konsultacji społecznych, BOBC maj, 2015
- Lokalna Strategia Rozwoju Lokalnej Grupy Działania Spichlerz Żuławski
- Strategia Rozwoju Lokalnego Kierowanego przez Społeczność objęta Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014–2020, Żuławska Lokalna Grupa Działania, grudzień 2015
- Strategia Rozwoju Gminy Lichnowy na lata 2015-2022, zał. do Uchwały Rady Gminy Lichnowy nr XVII/100/2016 z dnia 29 marca 2016r.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Lichnowy, Aktualizacja, Cz. I – Uwarunkowania, Cz. II – Kierunki, Uchwała Rady Gminy Lichnowy nr XLIII/435/10 z dnia 13 sierpnia 2010 r.
- Gminny Program Opieki nad Zabytkami Gminy Lichnowy na lata 2013-2016, Uchwała nr XL/288/203 Rady Gminy Lichnowy z dnia 29 sierpnia 2013r.

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Lichnowy, Uchwała nr XIV/81/2015 Rady Gminy Lichnowy z dnia 30 grudnia 2015r.
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Lichnowy na lata 2014 - 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021, wrzesień 2014, uchwała Rady Gminy Lichnowy nr LV/393/2014 z dnia 30 października 2014 r.

1.7 Definicje i określenia

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

elementy systemu transportu	tabor – środki transportu plus siła trakcyjna,
	infrastruktura techniczna drogi, szlaki kolejowe, kanały żeglugowe, dworce, lotniska, porty, system zarządzania instytucje, kadry, system organizacyjny
gminne przewozy pasażerskie	przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie
komunikacja miejska	gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego
komunikacja regionalna	przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, nie będące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi
linia komunikacyjna	połączenie komunikacyjne na: - sieci dróg publicznych albo - liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy
mobilność	ruchliwość, zdolność do zmiany miejsca, w kontekście zachowań transportowych, warunki związane z możliwością podróżowania, takie jak średnia prędkość, straty czasu, zatłoczenia i dostępności do innych rodzajów podróżowania
operator publicznego	samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z

transportu zbiorowego	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

system transportu	szeroko pojęty proces przemieszczania osób, ładunków, informacji i energii, za pomocą niezbędnych kapitałów, środków i dróg
transport	zbiór wydzielonych pod względem technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym czynności, których celem jest przemieszczanie ładunków i osób
zintegrowany system taryfowo-biletowy	rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego
zintegrowany system transportu	uporządkowany i zespolony system transportu według określonych reguł np. w celu integracji transportu pasażerskiego w ramach różnych struktur transportu
zintegrowany węzeł przesiadkowy	miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną
zrównoważony rozwój	proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom.

Tab. 1 Zestawienie pojęć i definicji używanych w opracowaniu

1.8 Harmonizacja Planu Transportowego

w odniesieniu do dokumentów strategicznych i planów w zakresie organizowania transportu publicznego wyższego szczebla

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

1.8.1 Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

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

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

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

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

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

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

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

1.8.1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

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

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 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.

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

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

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

Poprzez zdefiniowane w KPZK działanie 2.2.1 – zwiększanie dostępności transportowej wewnątrz regionów, realizowanej dzięki zmodernizowanej infrastrukturze transportowej, a także dzięki wprowadzeniu zintegrowanych planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego ukształtowane zostaną sprzyjające warunki aby wzrost generowany przez ośrodki wojewódzkie mógł być przenoszony na pozostałe ośrodki miejskie oraz obszary wiejskie. Dla zwiększenia mobilności przestrzennej mieszkańców obszarów wiejskich niezbędne będzie skoordynowanie na poziomie planowania rozwoju infrastruktury transportowej na szczeblu regionalnym, powiatowym i gminnym, utrzymanie oraz tworzenie nowych połączeń kolejowych (pomiędzy powiatami w województwach lub powiatów z najbliższym obszarem metropolitalnym), wzmocnienie regionalnego i lokalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, umożliwiającego bezpośrednie powiązanie z obszarem metropolitalnym przyległych obszarów wiejskich. Podejmowane będą działania na rzecz budowy i rozwoju bezpośrednich powiązań lokalnych. Wzmocnić należy funkcje dowozowe do linii kolejowej oraz dążyć do integracji taryfowo-biletowej kolejowych przewozów regionalnych z komunikacją publiczną.

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

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

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

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

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

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

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

1.8.1.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie ^[20] definiuje cel polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych ukierunkowany na efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym.

Wskazany przez Strategię kierunkiem działań będzie budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Jako jedną z dróg realizacji postawionego celu wskazuje się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się też pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych - wzmacnianie potencjału do absorpcji procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich odbywać się będzie poprzez kompleksowy zestaw działań na rzecz integracji funkcjonalnej obszaru województwa, zwiększenia oddziaływania największych ośrodków miejskich oraz wzmocnienia ich powiązań z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz obszarami wiejskimi (m.in. przez poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich ^[21]). Dla zapewnienia maksymalnej efektywności, interwencja publiczna na rzecz realizacji strategicznych celów prowadzona będzie w wybranych obszarach geograficznych (terytoriach) i będzie ukierunkowana tematycznie - system kontraktów terytorialnych, w tym w zakresie działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Krajowa Strategia Rozwoju definiuje, jako strategiczne cele szczegółowe

Cel I Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów;

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

1.1 Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych polegająca między innymi na wspieraniu rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie transportu zbiorowego - infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych. Jednym z podstawowych działań dla wzrostu konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 będzie znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych,

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

²¹ Ibid. str. 90

ich rozbudowa i optymalizacja. Przeciwdziałając narastającemu problemowi „zatłoczenia” miast polityka regionalna uczestniczyć będzie w rozwijaniu systemów transportu, w tym integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z silną promocją i preferencją dla transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę strukturę osadniczą i niewykorzystywany efektywnie potencjał obszaru funkcjonalnego Trójmiasta jednym z pierwszych działań dla podwyższenia konkurencyjności ośrodków wojewódzkich będzie miało wspieranie integracji obszaru funkcjonalnego poszczególnych ośrodków miejskich [22]

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

1.2.1.: Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów.

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

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

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

2.5 – zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności, najbardziej oddalonych od ośrodków regionalnych, gdzie polityka regionalna zmierzać będzie z jednej strony do wspomagania 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

Odnosząc się do **Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025** [23] wskazać można na zgodność opracowania, z różnymi poziomami spełnienia postulatów, ze wszystkimi szczegółowymi celami w nim wymienianymi:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki;
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego;
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego;
- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym;

²² Ibid. str. 101

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

- Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków;
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

1.8.1.3 Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r.

W **Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.** (z perspektywą do 2030 r.)^[24] jako cel strategiczny uznano koncepcję ewolucji w kierunku spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym.

Misję Strategii zdefiniowano, postulując stworzenie w Polsce, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalnych warunków dla przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego. ^[25]

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

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

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

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

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

²⁵ Ibid. str. 5

- 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, 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). Do nowych instrumentów koordynacji wydatkowania środków i realizacji przedsięwzięć rozwojowych w ramach Polityki Spójności UE w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego należą tzw. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) odnoszące się zgodnie z RPO WP 2014-2020 do terytorium 30 gmin Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, oraz Zintegrowane Porozumienia Terytorialne obejmujące tematycznie i terytorialnie ukierunkowane interwencje uruchamiane w ramach polityki rozwoju województwa, w tym z wykorzystaniem środków UE, służące wykorzystaniu szans rozwojowych i przełamaniu barier rozwojowych 8 Miejskich Obszarów Funkcjonalnych, z których MOF Malbork obejmuje także obszar Gminy Lichnowy. Zgodność Planu Transportowego dla obszaru Gminy Lichnowy z celami oraz logiką interwencji RPO WP w zakresie transportu - Mobilne Pomorze - Programu Strategicznego Województwa Pomorskiego występuje w zakresie:

Celu strategicznego 3. - Atrakcyjna przestrzeń, obejmującego:

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

- pełne włączenie regionu w transeuropejskie sieci transportowe i energetyczne;
- wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego i znaczenia indywidualnej mobilności aktywnej;
- wzrost udziału transportu intermodalnego w przewozach towarowych;
- wzrost efektywności energetycznej i rozwój 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 regionalnym i subregionalnymi położonymi najdalej od stolicy województwa, a także między miastami powiatowymi a ośrodkami gminnymi;
- węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu;
- mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.

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

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

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

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

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

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

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

- projektów z zakresu telematyki, poprawiających funkcjonowanie transportu publicznego na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach;
- oraz w taborze:
 - systemy sygnalizacji akustycznej,
 - systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przez autobusy, trolejbusy, tramwaje (sygnalizacja akomodacyjna),
 - systemy dystrybucji i identyfikacji biletów,

- systemy nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego,
- systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy on-line,
- systemy monitorowania bezpieczeństwa.

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

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

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

1.8.2.2 Dokumenty powiatowe i gminne

Przechodząc w dół na kolejne poziomy organizacji administracyjnej kraju – powiaty, związki i porozumienia gmin, odnotowania wymagają analizy i strategię opracowane dla Powiatu Malborskiego w ramach uczestnictwa w projekcie mającym na celu opracowanie Zintegrowanej Strategii Zarządzania Zmianą Gospodarczą w **Obszarze Dolnej Wisły**, partnerskim, ponadlokalnym systemie zarządzania powiatów kwidzińskiego, malborskiego, starogardzkiego, sztumskiego oraz tczewskiego. Przeprowadzone w ramach projektu badania zdiagnozowały poziom dostępności transportowej Powiatu Malborskiego jako dość dobrą, 3,6 w skali 5 punktowej, jednakże najniższą z powiatów uczestniczących w ODW [26]. Główną przyczynę gorszej oceny spowodowała niska nota dla dostępności transportowej wewnątrz powiatu, która znacząco odbiegała od oceny dostępności transportowej do dużych ośrodków miejskich. Pozytywna ocena dostępności komunikacyjnej do Trójmiasta, Torunia i Bydgoszczy, uwzględniała nie tylko stan i dostępność infrastruktury transportowej, ale również jakość komunikacji publicznej - częstotliwość połączeń, koszty, czas podróży. Jednocześnie w przeprowadzonym *Badaniu przedsiębiorców w ramach projektu „Obszar Dolnej Wisły – ponadlokalne partnerstwo na rzecz rozwoju gospodarczego powiatów: kwidzińskiego, malborskiego, starogardzkiego, sztumskiego i tczewskiego” finansowanego przez UE ze środków EFS w ramach POKL* zagadnienie poprawy połączeń komunikacyjnych jako działanie najbardziej pilne zostało wskazane przez zaledwie 11% ankietowanych, co wyjaśniane jest relatywizmem stawianych ocen, gdzie niski odsetek wskazań mógł być wynikiem przekonania, że istnieje wiele innych obszarów, w których zakresie interwencja publiczna jest bardziej zasadna.

Organizacja transportu jest jednym z kierunków współpracy Jednostek Samorządu Terytorialnego tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Malborka, jeden z obszarów objętych Zintegrowanymi Porozumieniami Terytorialnymi RPO WP obejmujący zasięgiem miasto i gminę Malbork, gminę Nowy Staw, gminę Stare Pole, miasto i gminę Sztum, powiat malborski oraz powiat sztumski. W celu realizacji ponadlokalnych, wspólnych działań rozwojowych uczestniczących w MOF samorządów, opracowana została przez zespół Agencji Rozwoju Pomorza **Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Malborka na lata 2014-2020**. Opracowana analiza wykazała, iż spójna polityka komunikacyjna jest jednym z priorytetowych działań samorządów tworzących MOF, wpływając na poprawę konkurencyjności lokalnej gospodarki, wzrost mobilności mieszkańców całego obszaru funkcjonalnego, co związane jest ze wzrostem aktywności zawodowej oraz rozwojem lokalnej przedsiębiorczości.

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

W obszarze priorytetowym **6.3: Funkcjonalna Przestrzeń Publiczna, o dobrej zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej, wyposażona w nowoczesną, proekologiczną infrastrukturę techniczną i energetyczną** przyjęto Cel Strategiczny

- **CS.3.1.** Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej MOF Malborka, (sieć powiązanej ze sobą infrastruktury drogowej, rowerowej, wodnej i lotniczej oraz system transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego).
Obejmujący Cele Operacyjne (CO):
 - CO.3.1.1 Rozbudowa i modernizacja zintegrowanej infrastruktury drogowej i rowerowej
 - Remont i modernizacja nawierzchni oraz rozbudowa sieci dróg powiatowych i gminnych na terenie MOF Malborka;
 - Rozbudowa sieci tras rowerowych stanowiących dojazd do węzłów integracyjnych MOF Malborka;
 - Budowa obwodnicy Malborka, Sztumu i Nowego Stawu;
 - Budowa mostu na Nogacie równoległego do obecnego, zwiększającego przekrój zachodniego wlotu do wylotu z Malborka.
 - CO.3.1.2 Spójny rozwój systemu transportu zbiorowego
 - Zwiększenie częstotliwości i ilości połączeń autobusowych miejscowości z terenów MOF Malborka, w tym głównie z Gdańskiem, Kwidzynem i Elblągiem (rynki pracy);
 - Zwiększenie częstotliwości połączeń kolejowych- zintegrowane działania lobbujące JST MOF Malborka
 - Poprawa stanu środowiska naturalnego dzięki zmniejszeniu emisji spalin do atmosfery;
 - Wzrost liczby mieszkańców z terenów MOF Malborka korzystających z transportu zbiorowego.

Opracowaniem branżowym, z zakresu komunikacji jest powstałe w 2014 roku Studium komunikacyjne [27] obejmujące między innymi obszerną analizę – Plan rozwoju publicznego transportu zbiorowego, włącznie z badaniami napełnień środków publicznego transportu zbiorowego, więźbą podróży, uwzględniającą zarówno powiaty Malborski i Sztumski jak i pośrednio, Gminę Lichnowy (połączenia z Malborka w kierunku Tczewa i analogiczny kierunek z Nowego Stawu). Dokument nie jest bezpośrednio obowiązującą Strategią ani Planem Transportowym, natomiast jego ustalenia ujęte zostały w opracowanym później projekcie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla MOF Malborka, którego etap konsultacji społecznych dla powiatu Malborskiego ogłoszony został w dniu 22 września 2015 r. [28]

Opracowana na potrzeby Powiatu Malborskiego Strategia Zarządzania Zmianą Gospodarczą na lata 2012-2019 [29] w grupie celów strategicznych w obszarze Infrastruktura, środowisko i przestrzeń, wymienia Cel 4. – Rozwinięta infrastruktura transportowa, drogowa i techniczna, który w rozwinięciu na cele operacyjne obejmuje cel operacyjny **4.1: Dobra dostępność transportowa powiatu – zewnętrzna i wewnętrzna** i przewidywane działania, głównie w zakresie inwestycji infrastrukturalnych:

- Działanie 4.1.1** Budowa mostu na Nogacie równoległego do obecnego, zwiększającego przekrój zachodniego wlotu do / wylotu z Malborka;
- Działanie 4.1.2** Budowa obwodnicy Malborka z mostem na Nogacie;
- Działanie 4.1.3** Rozbudowa i modernizacja dróg lokalnych.

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

²⁸ <http://www.bip.powiat.malbork.pl/dokumenty/621>

²⁹ Strategia Zarządzania Zmianą Gospodarczą dla Powiatu Malborskiego na lata 2012-2019, RESPUBLIC, Warszawa 2012, str. 86

Plany i cele rozwoju gospodarczego, społecznego i przestrzennego Gminy Lichnowy, wytyczane przez Strategie Rozwoju Gminy Lichnowy z 1999 roku i jej kolejne aktualizacje z 2003 i 2007 roku, kończąc na dokumencie na lata 2015-2022 uchwalonym wiosną 2016 roku [³⁰], za każdym razem odnoszą się do zagadnień związanych z transportem, infrastrukturą komunikacyjną i publicznym transportem zbiorowym.

Czynnikiem niezmiennym, wynikającym z uwarunkowań geograficznych, lokalizacji w układzie zagospodarowania przestrzennego województwa i korytarzy transportowych, jest korzystne położenie komunikacyjne Gminy Lichnowy zarówno w stosunku do sieci komunikacji kolejowej jak i drogowej oraz dostępność do głównych ośrodków i stref rozwojowych - w skali regionalnej (Tczew i Malbork) jak i ponadregionalnej (Metropolia Trójmiejska). Podobnie, cyklicznie przewijającą się kwestią, jest poziom rozwoju i stan techniczny infrastruktury drogowej, w tym ścieżek rowerowych, która pomimo realizowanych inwestycji i systematycznej poprawy, nieustannie pozostaje jednym z głównych celów strategicznych Gminy. Perturbacje związane z organizacją autobusowego transportu zbiorowego w Powiecie Malborskim oraz stopniowa degradacja i ostatecznie zamknięcie dla ruchu samochodowego i pieszego Mostu Lisewskiego łączącego Gminę Lichnowy z Miastem Tczew także znalazły swoje odzwierciedlenie w zapisach modyfikujących stawiane do realizacji przez lokalny samorząd celów i identyfikowanych zagrożeń w postaci: *możliwość utraty dogodnej komunikacji z miastem Tczew, uciążliwy system połączeń komunikacji transportu publicznego, pogarszająca się komunikacja środkami transportu publicznego*[³¹]. Określone w obowiązującej obecnie Strategii cele dotyczące kluczowych sfer rozwojowych podtrzymują ustanowione wcześniej priorytety w zakresie:

- poprawy wyposażenia gminy w infrastrukturę techniczną i komunikacyjną, w tym poprawę stanu dróg; rekomendowane jest podejmowanie kompleksowych działań w zakresie przebudowy dróg gminnych oraz pozostałych dróg zlokalizowanych w gminie;
- wykorzystanie dziedzictwa kulturowego gminy, między innymi poprzez budowę szlaków turystyki rowerowej.

Wizja rozwoju Gminy Lichnowy w perspektywie 2020 roku przewiduje w wyniku podjętych działań zwiększoną dostępność usług publicznych oraz wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu. Cele strategiczne związane z przedmiotem niniejszego Planu mieszczą się w sferze zagadnień przestrzenno-środowiskowych:

Cel 1.6. Poprawa stanu infrastruktury drogowej oraz rowerowej;

Cel 1.7. Usprawnienie systemu komunikacji zbiorowej oraz prowadzenie działań zwiększających dostępność komunikacyjną gminy;

Cel 1.9. Zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska.

1.8.3 Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

W idei opracowywania i uzgadniania Planu Transportowego przewiduje się hierarchiczną, zstępującą kolejność powstawania dokumentów uchwalanych przez poszczególne 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

³⁰ Strategia Rozwoju Gminy Lichnowy na lata 2015-2022, zał. do Uchwały Rady Gminy Lichnowy nr XVII/100/2016 z dnia 29 marca 2016r.

³¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Lichnowy, str. 8, 10

charakterze użyteczności publicznej. W przypadku opracowywania niniejszego Planu, dwa szczeble administracji uchwały obowiązujące Plany, są nimi:

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

Reprezentujący trzeci, najbliższy Gminie szczebel organizacyjny w hierarchii jednostek samorządu terytorialnego - Plan Transportowy Powiatu Malborskiego pozostaje jak dotąd nie uchwalony, na etapie po zakończeniu konsultacji społecznych. Brak Planu Transportowego wyższego szczebla nie wyklucza jednak dopuszczalności i nie ogranicza kompetencji jednostki samorządu szczebla niższego do opracowywania planów na obszarze jego właściwości. Nie spełnienie granicznych wielkości populacji dla obszaru nadrzędnego lub decyzja właściwego mu organizatora o odstąpieniu od pisania planu transportowego, może doprowadzić do sytuacji, że plan ten nigdy nie zostanie opracowany. Jednocześnie, zgodnie z zapisami Ustawy wynikającymi z Art. 9.2 - gmina licząca mniej niż przytoczone we wcześniejszych rozdziałach limity demograficzne, także może zdecydować aby taki Plan opracować i uchwalić.

Podjęcie decyzji o rozpoczęciu prac nad Planem Transportowym dla Gminy Lichnowy, jest obarczone ryzykiem konieczności jego przyszłej korekty z chwilą uchwalenia Planu Transportowego dla Powiatu Malborskiego, jednakże poziom oczekiwanej ingerencji nie powinien być znaczący. Plan Transportowy dla Gminy Lichnowy, uwzględniając czynniki zewnętrzne, skupia się na organizacji transportu wewnątrz Gminy i nie powinien kolidować z planami wyższego rzędu - plany wojewódzkie są w nim uwzględnione, nie przewiduje się także kolizji z planami Powiatu, gdy takie powstaną. Plan nie odnosi się do transportu ponadgminnego, nie przewiduje jego uzupełniania i np. zapewniania dodatkowych, redundantnych połączeń z innymi gminami oraz stolicą Powiatu (na wypadek nie uwzględnienia potrzeb przewozowych lub niedostatecznego ich spełnienia przez transport organizowany na szczeblu powiatowym). Wobec tego nie powinna wystąpić kolizja z planami organizacji komunikacji na szczeblu powiatu i konieczność modyfikacji już uchwalonego dokumentu. Przedstawiony w dniu 22.09.2015 roku do konsultacji społecznych Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka potwierdza przyjęte powyżej założenia; skupiając się na skomunikowaniu gmin z siedzibą powiatu pozostawia komunikację wewnętrzną w gminach w gestii odpowiedzialnych za nią lokalnych samorządów.

1.8.3.1 Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego- międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

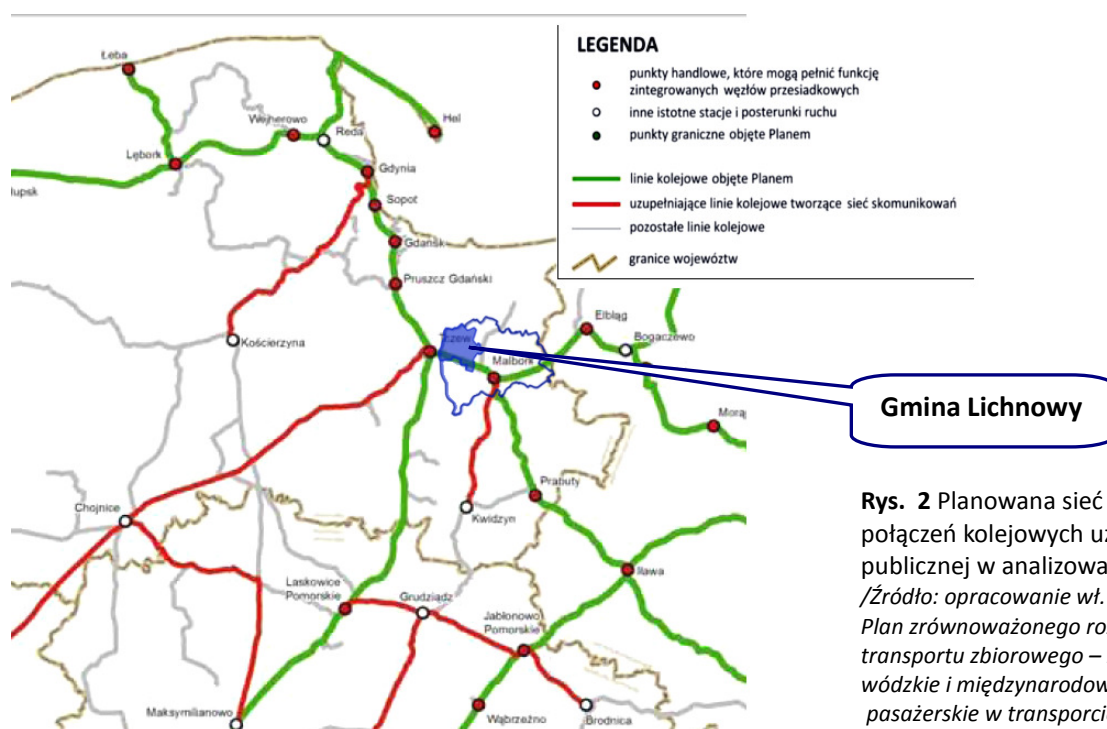
Plan, określany też jako Krajowy Plan Transportowy, formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowanie zapotrzebowania oraz potencjalne kierunki rozwoju. Dokument prezentuje główne przesłanki i uwarunkowania jego powstania, krajowe oraz wynikające z przynależności Polski do Unii Europejskiej. W następnej kolejności w Planie opisane zostały główne cechy sieci kolejowej w Polsce,

³² Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, Rozporządzenie MTBiGM z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

³³ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego, uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, Uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dn. 24.02.2014 r.

rozkład linii kolejowych, ich parametry techniczne, interakcje z systemem połączeń międzynarodowych, dostępność dworców kolejowych by ostatecznie dokonać oceny i prognozy potrzeb przewozowych.

Dalsza część Planu przedstawia zasady finansowania usług przewozowych, organizacji rynku i potencjalne kierunki rozwoju oraz standardy i wymagania świadczonych usług kolejowych.



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

Przebiegająca przez południowe obszary Gminy Lichnowy linia kolejowa nr 009 objęta umową o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC (E-65), należąca do VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego ujęta została w Planie w ramach połączenia międzywojewódzkiego Warszawa Centralna – Działdowo – Gdynia Główna z przewidywaną liczbą połączeń nie mniejszą niż 2 pary na dobę.

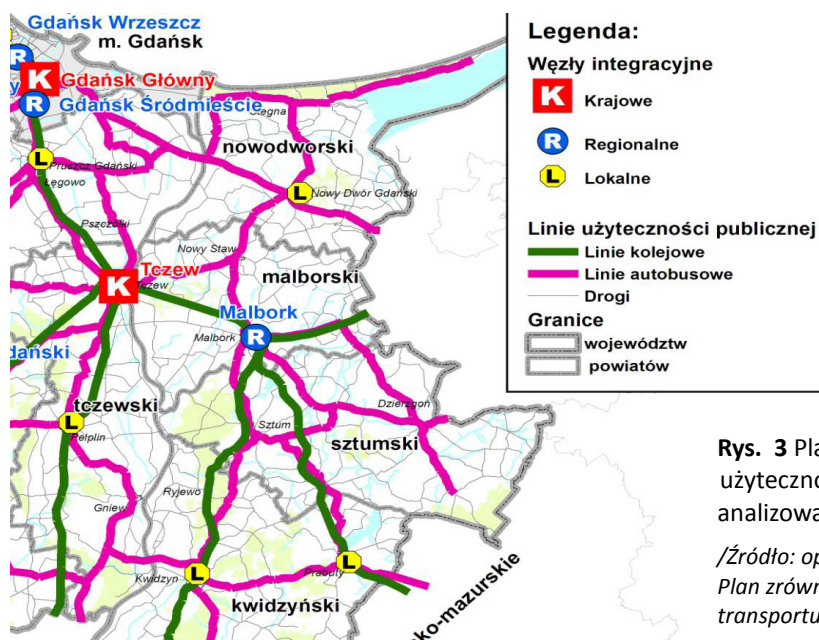
Wśród 382 stacji leżących na trasach objętych Planem i uwzględnianych w analizach ruchu, ponad 200 uznanych zostało za punkty postojów handlowych, na których występuje powiązanie wewnątrzgałęziowe lub międzygałęziowe z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego, które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych w rozumieniu zapisów Ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym. Najbliższymi węzłami przesiadkowymi dla mieszkańców Gminy Lichnowy są stacje w Malborku i w Tczewie odległe transportem kolejowym odpowiednio o 9 km i 10 km od stacji w Szymankowie oraz 16 km i 3 km od przystanku w Lisewie Malborskim. Wśród kolejowych linii użyteczności publicznej ujętych w Krajowym Planie Transportowym, w węźle kolejowym w Tczewie dostępne są połączenia na linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew, stanowiącej fragment magistrali kolejowej C-E 65 objętej umowami AGC, AGCT przebiegającej na terenie Polski przez Gdynię – Tczew- Chorzów Batory – Tychy- Bielsko Białą – Zwardoń, także należąca do VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Stacja w Malborku oferuje dodatkowo możliwość skorzystania z połączenia linią kolejową 204 przez Elbląg do Braniewa i granicy Państwa, historycznie sięgając Królewca (Kaliningradu).

Dla potrzeb usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i innymi większymi ośrodkami oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, pozostali organizatorzy transportu publicznego zobowiązani zostali Planem do zapewnienia skomunikowań na stacjach pośrednich, wśród których dla węzła w Tczewie wskazany został kierunek Starogard Gdański – Czersk - Chojnice (Piła, Krzyż, Gorzów Wielkopolski, Kostrzyn n. Odrą) – linia nr 203, zaś dla Malborka linia 207 łącząca Malbork przez Kwidzyn, Grudziądz, Chełmżę z Toruniem.

1.8.3.2 Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego

Dokument uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 lutego 2014 roku określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa w perspektywie do roku 2025. Na etapie oceny funkcjonującego systemu transportu zbiorowego i analizy uwarunkowań przyszłych kierunków jego rozwoju, odniesiono się do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego^[34] zgodnie z zapisami którego, rozwój podstawowej infrastruktury transportowej województwa powinien koncentrować się w europejskich i regionalnych korytarzach transportowych.

W ramach Planu Transportowego Województwa, wykorzystując zbudowany model symulacyjny potrzeb transportowych i popytu zaplanowana została, w trzech wariantach, koncepcja połączeń w przewozach użyteczności publicznej oparta na szkielecie połączeń kolejowych jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, wspomaganego komunikacją autobusową, wszędzie tam gdzie połączeń kolejowych nie ma lub mają zbyt małą częstotliwość kursowania. Wyznaczono również węzły integracyjne i przystanki zintegrowane istotne dla połączenia transportu regionalnego z innymi (wyższymi i niższymi) poziomami transportu publicznego.



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

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

W Planie Transportowym województwa zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane, których lokalizacje przedstawia zaprezentowana powyżej grafika.

W Planie wojewódzkim określono również ogólne, zalecane dla zarządców infrastruktury, standardy wyposażenia technicznego przystanków i dostępności do infrastruktury przystankowej oraz standardy usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, które sparametryzowano według kryteriów: bezpośredniości i kategoryzacji połączeń, standardów technicznych taboru, systemu pobierania opłat oraz emisji zanieczyszczeń przez pojazdy. W Planie określono zasady integracji przewozów pasażerskich realizowanych poprzez różnych organizatorów, wyposażenie dworców i punktów przesiadkowych oraz organizację systemu informacji pasażerskiej. Wynikiem przyjętych założeń dla analizowanego obszaru obejmującego teren Gminy Lichnowy stało się uznanie za główny element sieci komunikacyjnej organizowanej przez Marszałka Województwa Pomorskiego linii kolejowej nr 009 w

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

przewozach regionalnych, którą na odcinku Tczew-Malbork obsługują kolejowe linie transportowe użyteczności publicznej RPK-04 i RPK-05 uzupełnione linią autobusową nr 22-36 Nowy Staw – Tczew oraz przebiegającą przy wschodniej granicy Gminy, przez miejscowość Tralewo, linią 22-09 relacji Nowy Dwór Gdański – Malbork. Węzeł integracyjny w Tczewie został zakwalifikowany w Planie wojewódzkim do kategorii węzłów krajowych, Malbork zaliczono do kategorii Węzłów Regionalnych (R-1), stację w miejscowości Szymankowo, odległą o 7 km od siedziby Gminy, jako Przystanek Zintegrowany PZ-16, zaś przystanek Lisewo Malborskie, w zbliżonej odległości ok. 8 km, jako PZ-23.

1.9 Ocena oddziaływania na środowisko

Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [³⁵] określiła dokumenty wymagające przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zgodnie z Art. 46. takiej oceny wymagają:

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

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

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

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**.

³⁵ Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

1.10 Konsultacje społeczne

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

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

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

- **Informacyjną**, dostarczając mieszkańcom wiedzy o zamiarach samorządu, zaś samorząd uzyskuje informacje o ocenie tych zamiarów przez mieszkańców;
- **partycypacyjną**, tj. umożliwienie szerokiego udziału mieszkańców w decyzjach władz oraz upowszechnianie mechanizmów oddziaływania na decyzje władz samorządowych;
- **identyfikacyjną**, wokół projektu tworzą się wyraźne grupy interesów związane z określonymi rozwiązaniami; mieszkańcy utożsamiają się z nimi; identyfikacja pozwala na prowadzenie komunikacji wokół określonych rozwiązań i podnosi skuteczność konsultacji;
- **kreatywną**, brak aprobaty dla proponowanego rozwiązania często skutkuje poszukiwaniem innych, alternatywnych rozwiązań; można więc powiedzieć, że konsultacje wywołują rozwiązania innowacyjne, wskazujące na inne ujęcie problemu, dla którego rozwiązania planuje się określone działania;
- **korygującą**, w wyniku konsultacji społecznych możliwe jest opracowanie nowych rozwiązań w realizacji polityki samorządu w zakresie rozwiązywanych spraw; korekta polityki umożliwia sprawniejszą realizację projektów dzięki uzyskaniu społecznej akceptacji dla tego rozwiązania;
- **organizacyjną**, polegającą na regulacji współdziałania różnych urzędów, instytucji, organizacji pozarządowych, grup nieformalnych w związku z dyskusją i podejmowaniem decyzji w ważnej kwestii społecznej;
- **edukacyjną**, obie strony konsultacji, tj. władza i obywatele, w toku procesu konsultacji wdrażają i upowszechniają zasady demokracji; zasady te mogą przechodzić na inne sfery życia publicznego;
- **prewencyjną**, konsultacje społeczne mogą chronić władze samorządowe przed popełnieniem błędów przy podejmowaniu ważnej z punktu widzenia życia społeczności lokalnej decyzji; mogą też zapobiegać konfliktom, które wybuchłyby tak czy inaczej, gdyby nie podjęto wcześniej społecznego dialogu [³⁶].

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

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

³⁶ 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 [³⁷].

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

Zgodnie ze standardami Komisji Europejskiej, konsultacje powinny charakteryzować się:

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

Cztery atrybuty prowadzenia konsultacji społecznych obejmują zasady:

- jawności;
- publicznego charakteru;
- równości;
- otwartości [³⁸].

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

³⁷ Ibid. str. 15

³⁸ Współczesne Uwarunkowania Rozwoju Transportu w Regionie, Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach pod red. M. Michałowskiej, Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego K. Grzelak, O. Wyszomirski, Katowice 2013 str. 72

Sprawozdanie z konsultacji społecznych, opiniowania oraz uzgodnień Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Lichnowy na lata 2016 -2026.

I. Konsultacje społeczne

Działając na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 14400 z późn. zm.) zarządzeniem Wójta Gminy Lichnowy z dnia 26 sierpnia 2016 r. ogłoszone zostało rozpoczęcie konsultacji społecznych Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Lichnowy na lata 2016 -2026 poprzez umieszczenie informacji o ich przebiegu, projektu Planu oraz formularza zgłaszania uwag na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej <http://bip.lichnowy.pl> oraz publikację w lokalnej prasie – w Dzienniku Malborskim, dodatku do Dziennika Bałtyckiego z dnia 26 sierpnia 2016r. Informacja została także udostępniona poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Lichnowy, ul. Tczewska 6, 82-224 Lichnowy.

Plan Transportowy został wyłożony do publicznego wglądu w terminie od 26 sierpnia 2016 do 16 września 2016 w Urzędzie Gminy Lichnowy, ul. Tczewska 6, 82-224 Lichnowy pok. nr 9 w godzinach pracy Urzędu w godz. od 7:30 do 15:30. Przez cały czas trwania konsultacji, projekt Planu Transportowego dostępny był do pobrania w wersji elektronicznej na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej.

Mieszkańcy i zainteresowane strony mogli składać uwagi i propozycje zmian na udostępnionych formularzach konsultacji do dnia 16.09 2016 r. :

- osobiście w Urzędzie Gminy Lichnowy, ul. Tczewska 6, 82-224 Lichnowy, w sekretariacie;
- drogą elektroniczną na adres: ewa.szymanska@lichnowy.pl, wpisując w tytule wiadomości „Konsultacje społeczne w zakresie planu Transportowego”;
- droga korespondencyjną na adres: Urząd Gminy Lichnowy, ul. Tczewska 6, 82-224 Lichnowy, (liczyła się data wpływu);
- faksem na nr 55 271 27 66

W trakcie trwania konsultacji nie wpłynęły żadne wnioski do przedstawionego projektu.

II. Uzgodnienia

Zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, projekt Planu Transportowego powinien zostać uzgodniony z samorządami gmin sąsiadujących w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości. W związku z brakiem ingerencji w obszary gmin sąsiadujących sieci komunikacji publicznego transportu zbiorowego Gminy Lichnowy projektowanej w podstawowym zakresie w ramach niniejszego Planu, nie wystąpiła potrzeba przeprowadzenia dodatkowych uzgodnień.

W wyniku senackiej inicjatywy ustawodawczej, w czasie trwania procesu konsultacji społecznych, w dniu 21 lipca 2016 roku Sejm RP uchwalił opublikowaną 26 sierpnia ustawę **o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym** [³⁹] wprowadzającą roczne *vactio legis*, przesuujące wejście w życie zapisów wynikających z artykułów 78.1 i po nich następujących, z 31 grudnia 2016 roku na 31 grudnia roku 2017. Zmiana ustawy nie wprowadzając innych modyfikacji w zakresie regulowanego prawa nie wpływa, poza odroczeniem obowiązujących terminów, na zapisy niniejszego Planu Transportowego.

³⁹ Ustawa z dnia 21 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2016 r. poz. 1342

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 Lichnowy, zawiera analizę zidentyfikowanych czynników, kierunków i istotności ich oddziaływania. Podejmowane problemy wybrane zostały w oparciu o wytyczne wynikające z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

2.1 Przesłanki formalne i merytoryczne

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

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

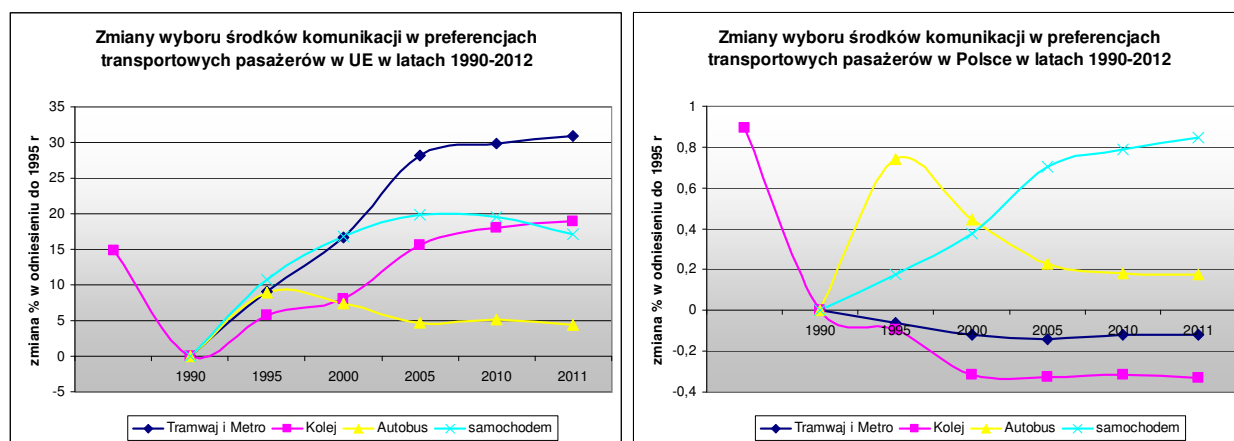
2.1.1 Mobilność we współczesnym społeczeństwie

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: Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu [40], Zielona Księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście [41].

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, upowszechnienia 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 [42]. 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 % [43].

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

⁴⁰ Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, KOM(2011) 144, 2011

⁴¹ Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela; 25.9.2007

⁴² Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji, T. Komornicki IGIPZ PAN Warszawa, 2011

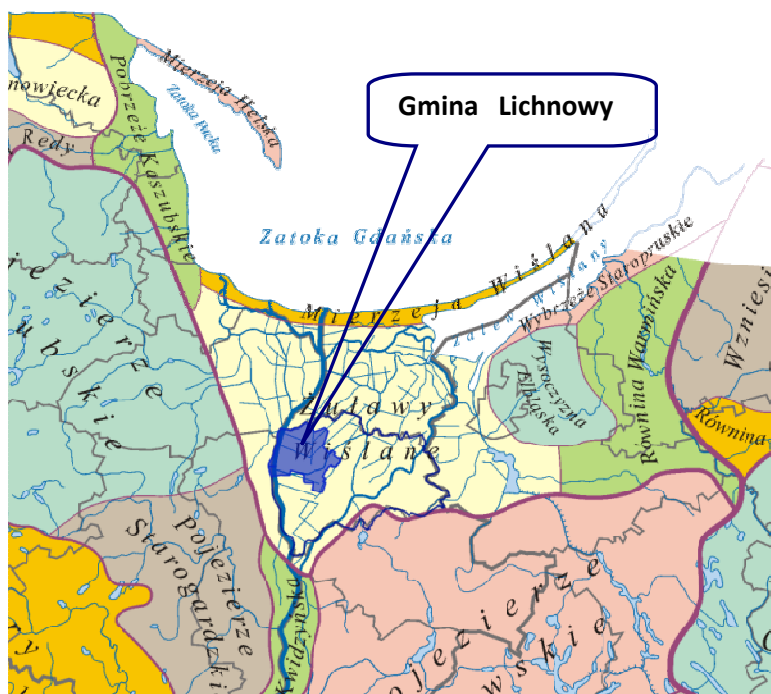
⁴³ Biała Księga Mobilności, Stowarzyszenie Transportu Publicznego, Kongres Transportu Publicznego Bydgoszcz 2014

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 Lichnowy położony jest w obrębie następujących głównych jednostek:

- megaregion 3. Pozaalpejska Europa Środkowa,
- prowincja 31. Niż Środkowoeuropejski,
- podprowincja 313. Pobrzeża Południowobałtyckie,
- makroregion 313.5. Pobrzeże Gdańskie,



Rys. 5 Położenie fizyczno-geograficzne Powiatu Malborskiego i Gminy Lichnowy
/Źródło: Opracowanie własne na podstawie

www.wikipedia.pl

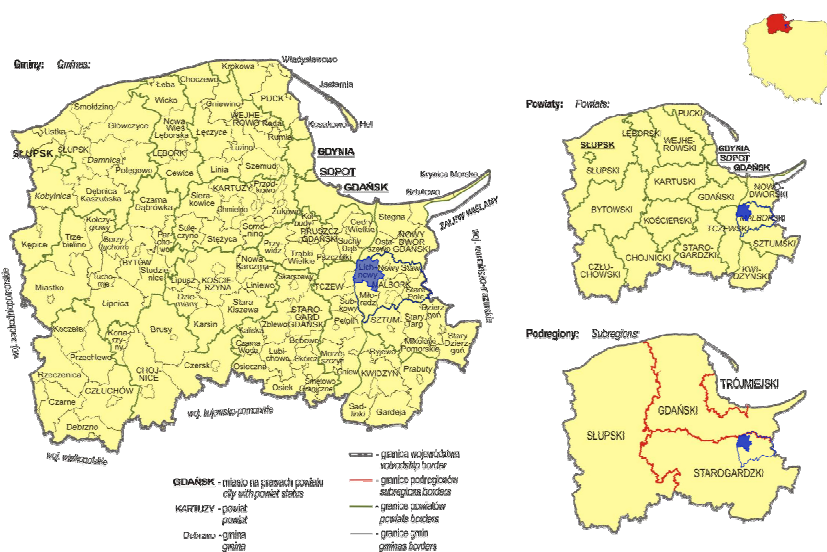
W podziale na mezoregiony, obszar Gminy mieści się w mezoregionie Żuławy Wiślane, stanowiącym rozległą równinę deltową rzeki Wisły. Mające kształt odwróconego trójkąta, deltowate rozwidlenie Żuław o podstawie wyznaczonej Mierzeją Wiślaną ograniczone jest z jednej strony pasem wniesień Pojezierza Kaszubskiego i Starogardzkiego a z drugiej Wysoczyzną Elbląską i Pojezierzem Iławskim, wierzchołkiem sięgając Doliny Kwidzyńskiej, północnego fragmentu Doliny Dolnej Wisły, tworząc trójdzielną jednostkę obejmującą Żuławy Gdańskie, Elbląskie i Żuławy Wielkie, zwane też Wielkimi Żuławami Malborskimi do których należy Gmina Lichnowy.

Obszar Gminy stanowi fragment równiny aluwialnej niewiele tylko wyniesionej nad poziom morza, miejscami depresyjnej, nieznacznie podnoszącej się w górę rzeki, w kierunku południowym. Rzeźba terenu Gminy Lichnowy jest przede wszystkim wynikiem procesu narastania delty Wisły, który rozpoczął się około 6 tys. lat temu, gdy na utworach plejstocenijskich zakończyły się procesy erozyjne Wisły, powstrzymane podniesieniem się poziomu morza. Spowodowało to osadzanie transportowanego materiału skalnego i

rozbudowę nowych stożków napływowych przy częstych zmianach układu łóżyk licznych ramion ujściowego odcinka rzeki. Obszar prawie idealnej równiny rzeki, ze względu na położenie nad poziom morza dzielony jest trzy jednostki [44]:

- **antropogenicznie przekształconą terasę zalewową**, ograniczoną wałami przeciwpowodziowymi, w obrębie której wzmożło się odkładanie osadów i trwa, z różną intensywnością nadal. W wyniku tej sedimentacji powierzchnia łóżyka rzeczego między wałami podnosi się do tego stopnia, że rzeka płynie na wyższym poziomie niż poziom równiny aluwialnej poza wałami. Średni poziom terenu wynosi tu od 2 do 6 m n.p.m. W ukształtowaniu terenu wyróżnić można zarówno obniżenia (na poziomie 1 m n.p.m.), jak i wyniesienia (przekraczające 7 m n.p.m.);
- **pas nieregularnych wyniesień** terenu nie przekraczających 5 m n.p.m., położonych po wschodniej stronie wału przeciwpowodziowego;
- **monotonną równinę obejmującą część wschodnią i centralną** Gminy, gdzie dominują wysokości 1 - 3 m n.p.m. Charakteryzuje się ona równinnym ukształtowaniem, w obrębie którego w rysunku hipsometrycznym wyróżnić można szereg obniżzeń i nabrzemień, które w terenie są niezauważalne.

Administracyjnie, Gmina Lichnowy położona jest w północnej części kraju, w południowo-wschodniej części Województwa Pomorskiego i w północno-zachodniej części Powiatu Malborskiego, lokując się z czwartą pozycją pod względem powierzchni, pośrodku gmin powiatu malborskiego, pomiędzy Gminą Miłoradz a Stare Pole. Łączna powierzchnia geodezyjna Gminy wynosząc 8 891 ha (GUS, 2015 r.) stanowi 18% powierzchni Powiatu Malborskiego oraz 0,49% powierzchni Województwa Pomorskiego. Gmina Lichnowy jest typowo rolniczą gminą wiejską, z siedzibą w miejscowości Lichnowy, której ludność porównywalna jest z drugim ośrodkiem osadniczym – Szymankowem i poprzedzana przez Lisewo Malborskie. Trzy największe miejscowości Gminy skupiają łącznie 47% ogólnej liczby mieszkańców. Około 87% powierzchni Gminy stanowią użytki rolne zaś lasy i grunty leśne tylko 1,6%.



Rys. 6 Położenie Gminy Lichnowy na tle powiatu i województwa

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

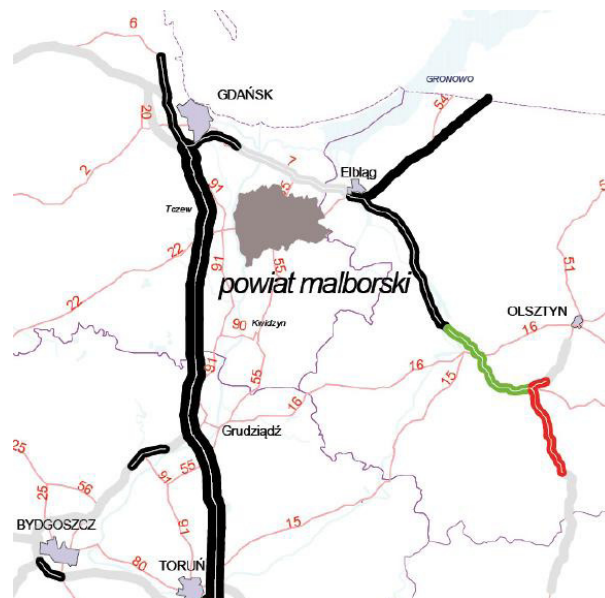
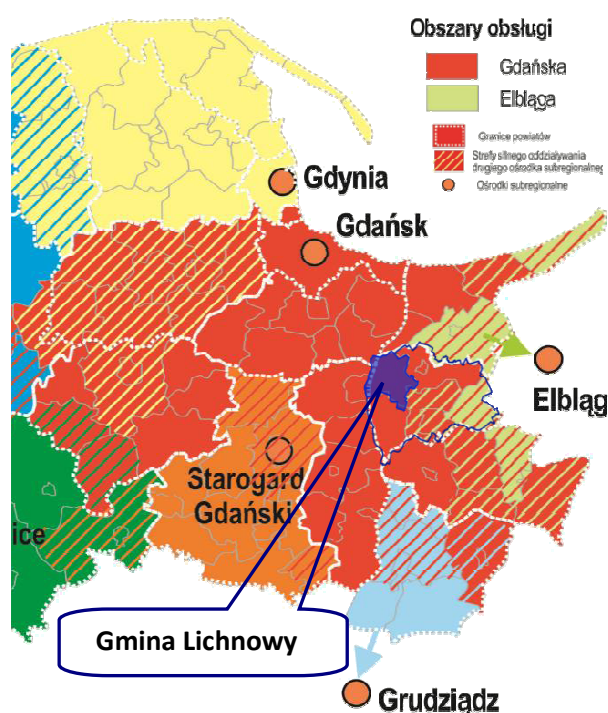
Zgodnie z Nomenklaturą Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS), Gmina Lichnowy znajduje się w obrębie:

- | | |
|--|--------------------|
| regionu północnego | 1. 6 |
| województwa pomorskiego | 2. 6.22 |
| podregionu starogardzkiego | 3. 6.22.42 |
| powiatu malborskiego | 4. 6.22.42.09 |
| nadany Gminie identyfikator terytorialny 5 poziomu NTS to: | 5. 6.22.42.09.03.2 |

⁴⁴ Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Lichnowy na lata 2014 – 2017 z perspektywą na lata 2018 – 2021, str. 33

Gmina Lichnowy graniczy z 7 gminami powiatów: Nowodworskiego, Malborskiego, Tczewskiego i Gdańskiego:

- od północy z Gminą Ostaszewo, Powiat Nowodworski; ,
- od wschodu z gminami Nowy Staw i Malbork;
- od południa z Gminą Miłoradz;
- od zachodu poprzez granicę wodną na rzece Wiśle: z Gminą Tczew i Miastem Tczew należącymi do Powiatu Tczewskiego oraz Gminą Suchy Dąb z Powiatu Gdańskiego.



Rys. 7 Dostępność transportowa Gminy Lichnowy
 /Źródło: Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka na lata 2014-2020, str. 14

Rys. 8 Obszary oddziaływania i ciążenia do ośrodków regionalnych

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


Położenie Gminy wpływa na utrzymywane, silne związki bezpośrednio ze stolicą województwa i całą Aglomeracją Trójmiejską dostępną drogowo z Lichnowych w czasie około 50 minut (45 km) zaś koleją z Szymankowa już tylko w 34 minuty. Kierunek ciążenia uwidacznia się w badaniach kwalifikujących Gminę Lichnowy do obszaru obsługi Miasta Gdańsk oraz poprzez jej udział w stowarzyszeniu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (funkcjonującego wcześniej pod nazwą GOM - Gdański Obszar Metropolitalny), grupie zacieśniających współpracę samorządów przylegających do Metropolii. Aglomeracja Trójmiejska jest dla mieszkańców Gminy Lichnowy nie tylko atrakcyjnym centrum kulturalno-naukowym i ośrodkiem komunikacji międzynarodowej: węzeł kolejowy, lotnisko międzynarodowe, porty morskie, ale także ważnym rynkiem pracy. Przebiegająca wzdłuż wycinka południowej granicy Gminy droga krajowa nr 22 stanowiąca połączenie z Tczewem i Trójmiastem prowadzi w drugim kierunku do Malborka i Elbląga, będąc jednocześnie częścią korytarza tranzytowego Berlin – Szczecin – Trójmiasto - Kaliningrad i do czasu uruchomienia nowego mostu przez Wisłę w ciągu drogi krajowej nr 90 w Korzeniewie pod Kwidzynom, podstawowym szlakiem komunikacyjnym na trasie Gdańsk – Kwidzyn. Droga krajowa nr 22 na węźle w Swarzędzie, odległym o 25 km umożliwia połączenie z autostradą A1, elementem VI

Paneuropejskiego Korytarza Transportowego sieci TEN-T. W kierunku północnym, w odległości 18 km, drogą powiatową 2337G, poprzez teren Gminy Ostaszewo, możliwe jest włączenie się w ciąg dróg S7 - DK 7 także należących do tego samego korytarza, stanowiących jednocześnie najkrótsze połączenie ze stolicą województwa i w drugim kierunku, także ze stolicą kraju. W węźle, gdzie zbiegają się obie trasy, w Elblągu, odgałęzia się droga ekspresowa S22 prowadząca do granicy pomiędzy Polską i Rosją w Gronowie, stanowiąca fragment korytarza IA z Rygi, przez Kaliningrad, Elbląg do Gdańska. Połączenia powyższe odpowiadają za widoczne na załączonej grafice, sięgające do Gminy Lichnowy oddziaływania, alternatywnego centrum rozwoju, drugiego dużego ośrodka miejskiego, byłego miasta wojewódzkiego, Elbląga, które oddalone o 40 km, objęte jest 45 minutową izochroną dla komunikacji drogowej i 35 min. dla połączeń kolejowych z Szymankowa.

Najbliższy miejski ośrodek obsługi I rzędu i jednocześnie stolica Powiatu – Miasto Malbork skupiający większość ponadlokalnych usług publicznych i instytucji samorządowych oddalone jest o 17 km, a jego oddziaływanie suburbanizacyjne obejmujące głównie strefę podmiejską - obszar Gminy Wiejskiej Malbork, sięga do wschodnich granic Gminy, wpływając zauważalnie na przyrost liczby ludności. Dla mieszkańców Gminy Lichnowy, Malbork jest ważnym rynkiem pracy, ośrodkiem komunikacji krajowej (węzeł kolejowy) oraz odbiorcą usług i handlu, a także obszarem naukowym na poziomie szkolnictwa średniego i dla niektórych kierunków kształcenia, także szkolnictwa wyższego. Najbliższym ośrodkiem miejskim, jest miejscowość Nowy Staw (8 km), siedziba władz sąsiadującej Gminy Nowy Staw. Do czasu przywrócenia komunikacji Mostem Lisewskim, Miasto Tczew, graniczące tylko przez rzekę z Lisewem Malborskim, i kluczowe dla mieszkańców tej części Gminy, wymaga pokonania ok. 23 km i 30 min. drogami kołowymi, lub tylko 4 minut koleją.

Zgodnie z prowadzoną przez Główny Urząd Statystyczny systematyką TERYT Gmina Lichnowy obejmuje 14 jednostek osadniczych zorganizowanych w 10 sołectw:

Lp	Sołectwo	Miejscowości
1	Boręty	Boręty Boręty Pierwsze Boręty Drugie
2	Dąbrowa	Dąbrowa
3	Lichnowy	Lichnowy
4	Lichnowki	Lichnowki Lichnowki Pierwsze Lichnowki Drugie
5	Lisewo Malborskie	Lisewo Malborskie
6	Parszewo	Parszewo
7	Pordenowo	Pordenowo
8	Starynia	Starynia
9	Szymankowo	Szymankowo
10	Tropiszewo	Tropiszewo



Rys. 9 Organizacja jednostek osadniczych Gminy Lichnowy
/Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Lichnowy

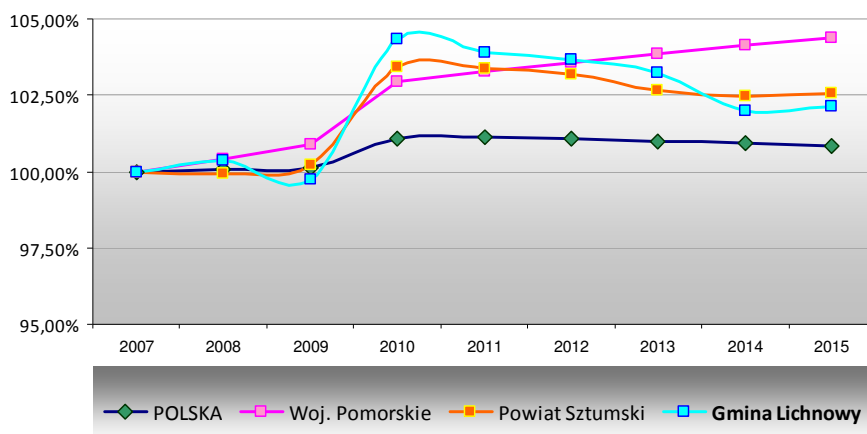
Tab. 2 Podział administracyjny Gminy Lichnowy
/Źródło: Urząd Gminy Lichnowy

2.2.2 Demografia

Gmina Lichnowy, według danych GUS na 31.12.2015 r. zamieszkiwana była przez 4731 osób co stanowiło 0,21% liczby ludności województwa pomorskiego i 7,4% ludności powiatu malborskiego. W podziale populacji ludności Gminy według płci występuje niewielka przewaga pomiędzy grupą 2388 mężczyzn i 2343 kobiet, stanowiąc proporcję 50,5% : 49,5%. Gęstość zaludnienia na terenie Gminy wynosiła 53,2 osoby na km² nieznacznie przekraczając średnią dla gmin wiejskich województwa pomorskiego wynoszącą 49 osób na km². Jednocześnie gęstość zaludnienia była znacznie niższa od średniej dla całego powiatu - o 144% - 129,9 osoby na km² - którego statystykę silnie modyfikuje obecność dominującego ośrodka, miasta Malbork, zamieszkiwanego przez ponad 60% wszystkich mieszkańców powiatu. Odniesienie do gęstości zaludnienia dla gmin wiejskich w Powiecie Malborskim wynoszącej 44,4 osoby na km² wskazuje na wskaźnik blisko 20% wyższy od średniej.

2.2.2.1 Prognozy demograficzne i ruch migracyjny

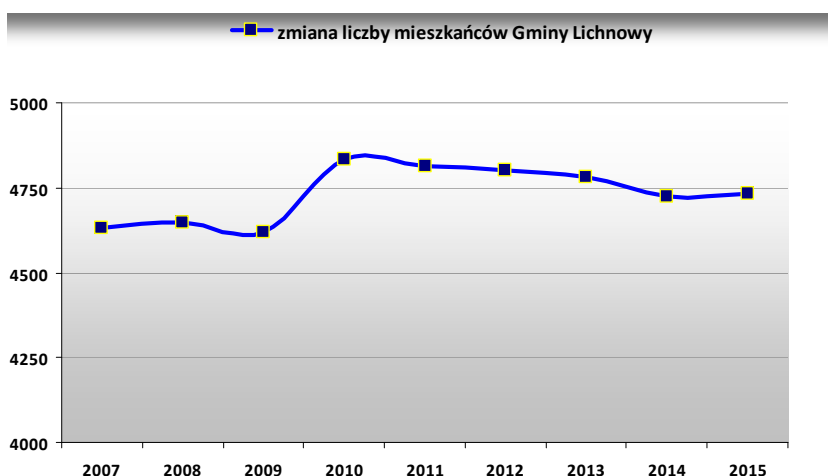
Długookresowa prognoza ludności dla Polski na lata 2008-2035, zakłada systematyczny spadek liczby ludności – tempo tego zjawiska będzie wzrastać z upływem czasu - odmiennie niż prognoza dla Województwa Pomorskiego, która do roku 2050 przewiduje wzrost liczby mieszkańców. Przyrost naturalny w Gminie Lichnowy na przestrzeni lat 2004-2014 osiągał dodatnie wartości, za wyjątkiem lat 2009 (-4) i 2013 (-5), osiągając przeciętną 3,13 osoby na tysiąc mieszkańców.



Rys. 10 Dynamika zmian stanu ludności Gminy Lichnowy na tle regionu i kraju

/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rys. 11 Zmiana liczby mieszkańców Gminy Lichnowy w latach 2007-2015
/Źródło: opracowanie wł. na podstawie danych Bank Danych Lokalnych GUS



Na zmiany liczby mieszkańców oprócz przyrostu naturalnego, znacznie silniejszy wpływ w Gminie Lichnowy ma saldo migracji. Ruch migracyjny jest jednym z decydujących wskaźników, oddziałujących na prognozy demograficzne i strukturę ludności gminy. Zdaniem autorów zespołu opracowującego zagadnienie rozwoju i jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim [45], prognozy określane jako pomigracyjne, uwzględniające zasadnicze dla kształtowania się liczby ludności danego terenu ruchy migracyjne, w tym zarówno możliwe imigracje oraz emigracje, są istotniejsze od prostej biologicznej ekstrapolacji obecnych tendencji wskaźników urodzeń, zgonów oraz struktury wieku mieszkańców. Prognozy biologiczne obejmują jedynie zmiany urodzeń i zgonów, które w większości powiatów mają relatywnie niewielki wpływ na ogólną liczbę ludności a w zasadniczej mierze zależną właśnie od zmian migracyjnych. Z uwagi na fakt, że migracje dotyczą przede wszystkim młodych ludzi (odpowiedzialnych głównie za zmiany wskaźnika urodzeń, kierunku i wielkość migracji), mogą mieć one zasadnicze znaczenie w kształtowaniu zmian ogólnej liczby ludności. Tendencji migracji podlegają znacznym wahaniom, pod wpływem uwarunkowań gospodarczych, społecznych, kulturowych, politycznych oraz infrastrukturalnych.

W ostatnich dziesięciu latach w gminie Lichnowy zauważalny był nierównomierny odpływ mieszkańców z terenu gminy, co skutkowało ujemnym saldem migracji wewnętrznych, które najwyższą wartość osiągnęło w 2014 roku. Największy odsetek stanowiły wymeldowania do miast.

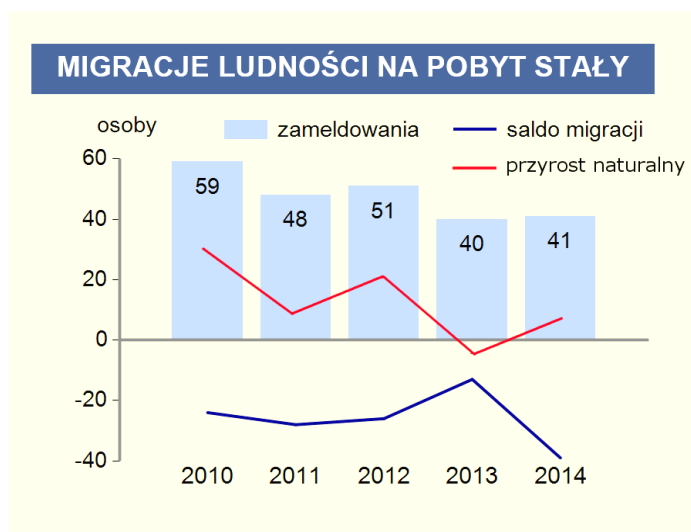
Lata:	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
przyrost naturalny	24	37	19	23	7	-4	31	9	21	-5	7
saldo migracji wewnętrznych	15	-18	-16	-13	-7	9	-24	-28	-22	-10	-30
saldo migracji zagranicznych	4	5	0	-1	0	0	0	0	-4	-3	-9

Tab. 3 Ruch naturalny i migracje w Gminie Lichnowy w latach 2004-2014

/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

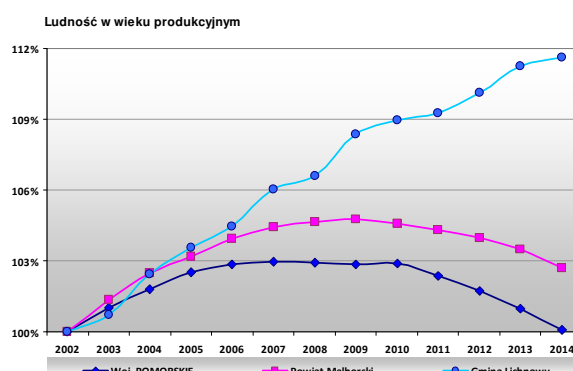
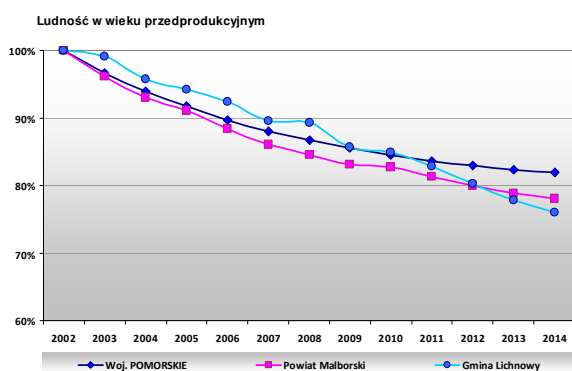
Po okresie lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku, z dodatnim saldem migracji związanym z przenoszeniem się ludności miast na tereny wiejskie, przeważać zaczął trend przeciwny, kolejnej fali odpływu powodowanej głównie przyczynami ekonomicznymi, chęcią poprawy warunków bytowych, lepszą dostępnością do pracy w miejskich aglomeracjach i emigracji zagranicznej na otwierające się europejskie rynki pracy. W analizowanym okresie czasu, tylko raz, w roku 2009, wystąpiło dodatnie saldo migracji. Zjawisko to implikuje szereg negatywnych konsekwencji, redukcji kapitału ludzkiego, pogorszenie struktury demograficznej społeczeństwa, drenaż umiejętności, a w dłuższej perspektywie spadek atrakcyjności regionu jako miejsca potencjalnych inwestycji.

Rys. 12 Migracje ludności w Gminie Lichnowy
/Źródło : oprac. wł. na podstawie GUS Statystyczne Vademecum Samorządowca 2015 i GUS BDL

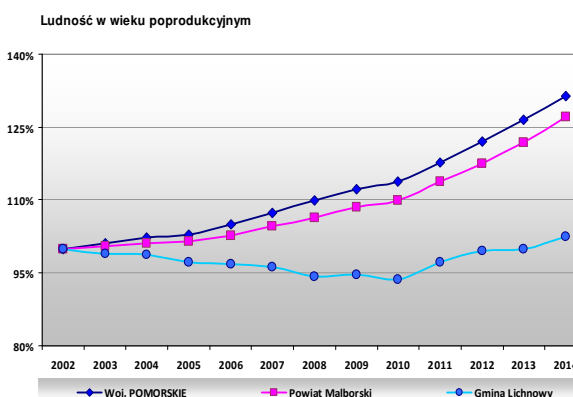
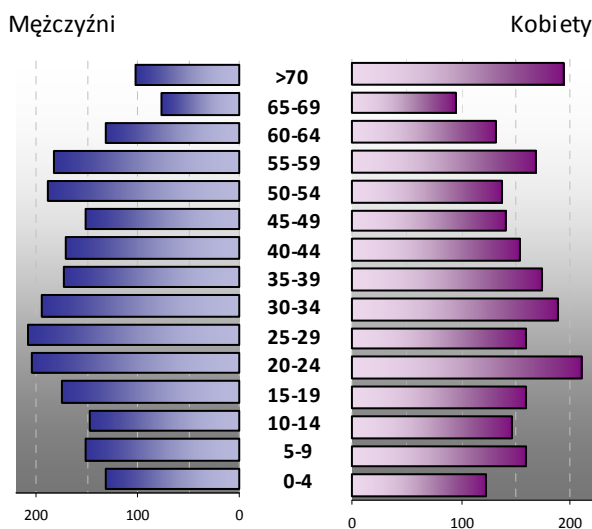


⁴⁵ Trendy rozwoju oraz ocena jakości kapitału ludzkiego w województwie pomorskim, Gdańsk 2010

Struktura wieku ludności Gminy Lichnowy jest relatywnie młoda, udział procentowy dzieci i młodzieży jest większy od udziału osób w wieku poprodukcyjnym podobnie jak w innych gminach wiejskich województwa pomorskiego. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego, ludność w wieku przedprodukcyjnym w 2014 r. wynosiła 1 063 osoby (22,5% ogółu mieszkańców gminy), w wieku produkcyjnym – 3 085 osób (65,3% ogółu mieszkańców gminy), a w wieku poprodukcyjnym 577 osób (12,2% ogółu mieszkańców gminy). W gminach młodych demograficznie w ostatnich latach następuje zasilenie 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 niezmiennej a nawet malejącej liczbie grupy osób do 18 roku życia i przesuwaniu kolejnych roczników do grupy w wieku poprodukcyjnym, spowoduje ponowny wzrost tego wskaźnika. Proces starzenia się społeczeństwa, zmniejszania się grupy aktywnych zawodowo przy niewielkiej zmianie w grupie w wieku przedprodukcyjnym generował będzie niekorzystne tendencje obciążenia demograficznego i stawiał nowe wyzwania dla organizatorów systemów komunikacji publicznej. W porównaniu z charakterystyką dla całego województwa pomorskiego na przestrzeni ostatnich lat, co zostało przedstawione na zamieszczonych poniżej wykresach przedstawiających względne zmiany liczności grup wiekowych ludności odniesione do unormowanej populacji województwa, powiatu i gminy wyraźnie zaznacza się znacznie młodsza faza w cyklu rozwoju ludności Gminy Lichnowy. Odnosząc się do tzw. skali starości demograficznej wg. E.Rosseta, można ocenić ją jako opóźniony proces przechodzenia ze fazy przejściowej pomiędzy stanem młodości i starości demograficznej do stanu początkowego fazy starości demograficznej.



Rys. 13 Obciążenie demograficzne i zmiany w strukturze grup wiekowych
/Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS



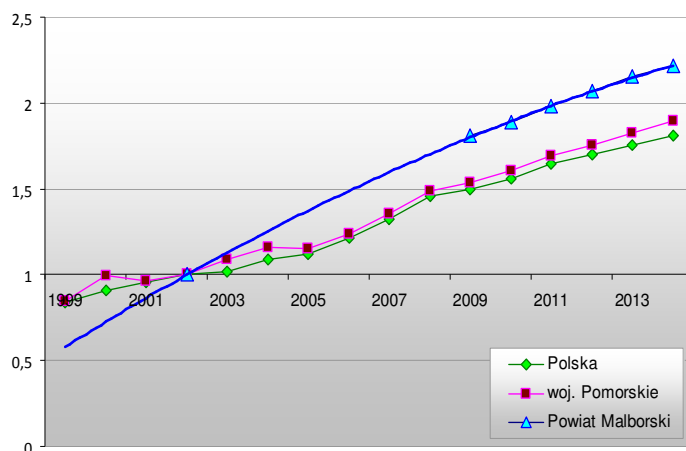
Rys. 14 Piramida wieku dla ludności Gminy Lichnowy
/Źródło: opracowanie wł. na podstawie Bank Danych lokalnych GUS, www.bdl.stat.gov.pl

Opracowane w 2014 roku prognozy demograficzne dla MOF Malborka w perspektywie roku 2025 [46] wyrażają zaniepokojenie procesem starzenia się społeczeństwa w analizowanym obszarze, przewidując dla Powiatów Sztumskiego i Malborskiego spadek populacji na koniec prognozy do 103,3 tys. osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wówczas wynosiła 19,04 tys. co stanowić będzie spadek o około 12% w porównaniu do roku 2015. Odpowiednio, liczba ludności w wieku produkcyjnym spadnie o 11,2%, do 60,53 tys. osób zaś liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wynosząc 21,55 tys. osób odnotuje wzrost o 42,9%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych. Prognoza zakłada, że liczba dzieci i młodzieży zmniejszy się o 7,3% co wpłynie na spadek popytu na usługi transportu publicznego implikując konieczność dostosowania liczby kursów i pojemności pojazdów do malejącej liczby podróżnych. O ile niewielka zmiana w grupie ludność w wieku produkcyjnym, nie wpłynie na popyt na publiczny transport zbiorowy to wzrost liczby osób starszych, w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował koniecznością dostosowania do ich potrzeb wykorzystywanego w transporcie taboru. Negatywny wpływ na funkcjonowanie usług transportu zbiorowego będzie też miała malejąca gęstość zaludnienia w analizowanym obszarze.

2.2.2.2 Wskaźnik motoryzacji

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

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



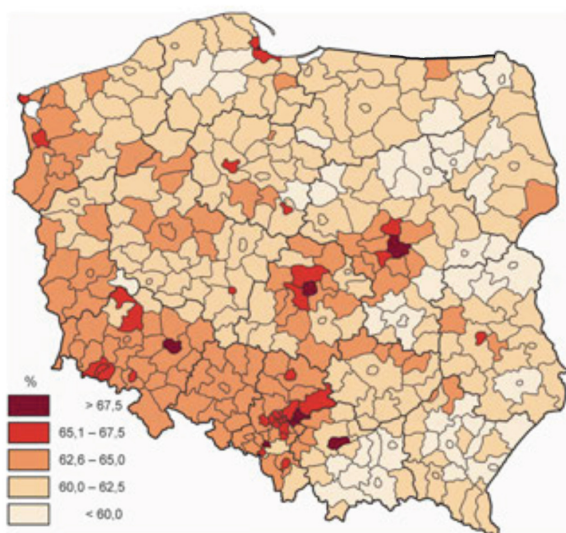
Rys. 15 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i Powiecie Malborskim
/Źródło: opr. własne na bazie danych GUS

⁴⁶ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla MOF Malborka, projekt, str. 11

⁴⁷ Przemiany mobilności codziennej Polaków, T. Komornicki, Warszawa 2011

⁴⁸ Transport wyniki działalności za 2012, GUS, Warszawa 2013

W Powiecie Malborskim według Banku Danych Lokalnych GUS w 2014 roku zarejestrowanych było 41,56 tys. pojazdów, w tym 31,67 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji osiągnął 493 samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców i wzrósł w porównaniu z 2009 rokiem o 20% (410 samochodów na tysiąc mieszkańców). Wartość wskaźnika jest niższa niż analogiczne wyniki województwa pomorskiego i średnia krajowa wynoszące odpowiednio 520 i 519 samochodów na tysiąc mieszkańców. Utrzymanie obecnego trendu do końca okresu planowania w ramach niniejszego opracowania, roku 2026, wskazywałoby na prognozę rządu 831 pojazdów osobowych na tysiąc mieszkańców, która powinna zostać istotnie skorygowana wraz ze zbliżaniem się do granicy nasycenia, gdy maleć będzie rola czynników ekonomicznych determinujących wzrost liczby samochodów osobowych. Przyjmując, że poziom nasycenia motoryzacją zostaje osiągnięty, gdy wszyscy mogący posiadać prawo jazdy (potencjalni kierowcy) mają własne pojazdy, prognoza zbliża się do wartości granicznej 636 pojazdów na tysiąc mieszkańców. W przyjętym modelu⁴⁹, uznając że 90% społeczeństwa w wieku produkcyjnym, w warunkach polskich mężczyźni od 18 do 65 lat i kobiety od 18 do 60 lat, oraz 50% osób w wieku poprodukcyjnym, to potencjalni kierowcy – stanowią oni 63,6% społeczeństwa polskiego (2002), wahając się od 70% w dużych aglomeracjach do poniżej 60% na terenach południowo-wschodnich i północno-wschodnich (obszary o większym udziale ludności w wieku przedprodukcyjnym oraz tereny wyludniające się).



Rys. 16 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;

⁴⁹ Ibid. str. 57

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

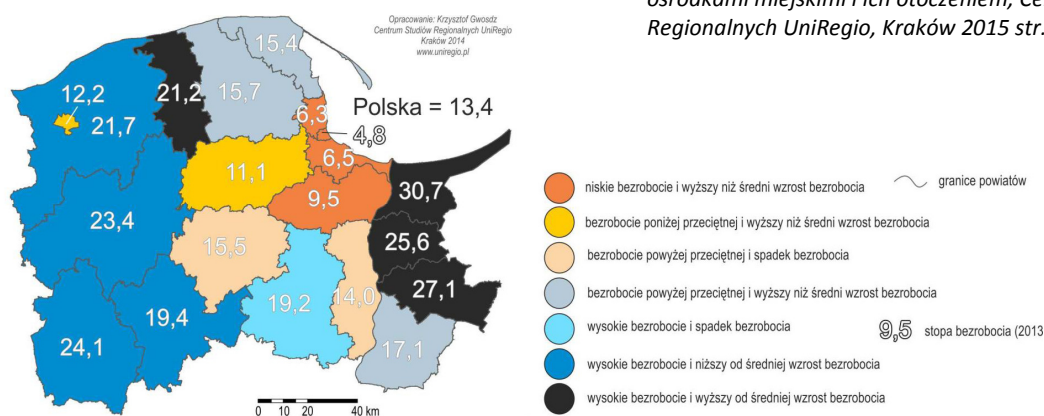
Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych podróży. W przypadku zakładów pracy czy miejsc nauki podróże mają charakter obligatoryjny, regularny, cykliczny. Muszą być wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji, obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych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

2.2.3.1 Poziom bezrobocia

Gmina Lichnowy, należąca do Powiatu Malborskiego, podobnie jak sam Powiat, silnie odczuwa problemy związane z wysokim bezrobociem. W porównaniu do sytuacji w skali całego województwa, rolniczy charakter Gminy Lichnowy charakteryzuje mniejsza liczba podmiotów wytwórczych, czy też usługowych i niewielka liczba miejsc pracy w sektorze przedsiębiorstw w stosunku do liczności populacji, stanowiąc czynnik zwiększający ryzyko wysokiego bezrobocia.

Rys. 17 Poziom bezrobocia i charakter jego zmian w latach 2009 - 2013

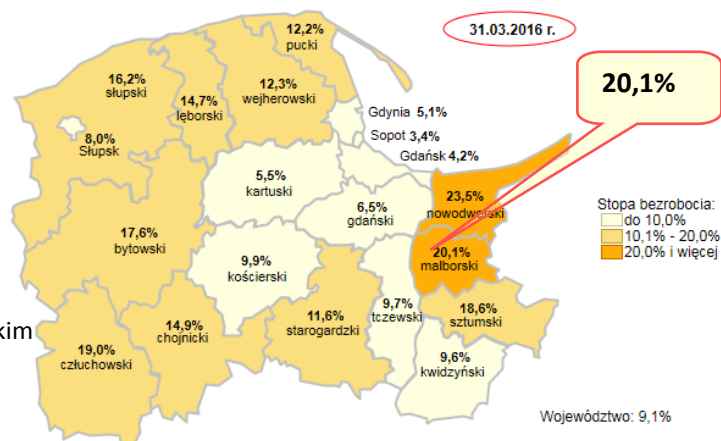
/Źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str. 91



Potencjał rynku pracy obszaru mierzony liczbą pracujących, skonfrontowany z wskaźnikiem stopy bezrobocia rejestrowanego mieszczącym się w decylnych jednostkach o najwyższym bezrobociu w skali kraju, kwalifikuje wschodni pas powiatów województwa pomorskiego do obszarów problemowych, wymagających szczególnej uwagi z punktu widzenia polityki regionalnej ^[50]. W przytoczonym opracowaniu, Powiat Malborski, w objętej diagnozą przedziale lat 2009-2013, charakteryzował się jednym z wyższych wskaźników bezrobocia i utrzymującym się niekorzystnym trendem wzrostowym. Obserwowany obecnie proces poprawy sytuacji na rynku pracy i zmniejszania się liczby osób pozostających bez zatrudnienia, spowodował korektę stopy bezrobocia dla Powiatu Malborskiego do poziomu 20,1%, co oznacza poprawę o 5%.

⁵⁰ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Kraków 2015 str. 92

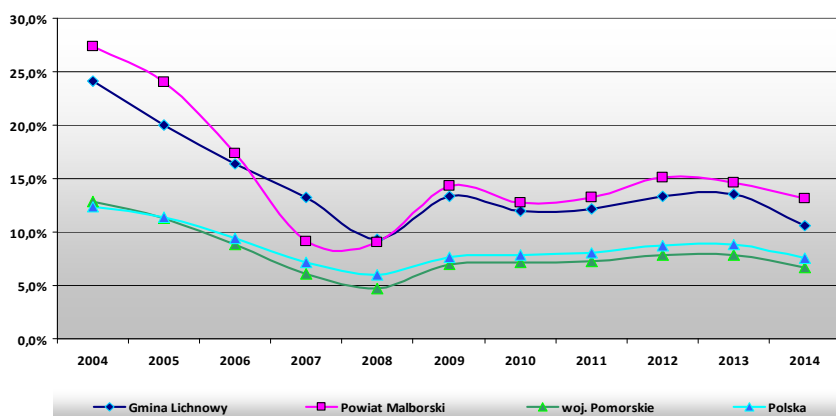
Stopa bezrobocia w powiatach województwa pomorskiego



Rys. 18 Mapa bezrobocia w województwie pomorskim

/ Źródło :Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku
www.wup.gdansk.pl, 12.04.2016

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 dekoniunktury w gospodarce. Na przestrzeni lat 2008 – 2013 w Gminie Lichnowy liczba bezrobotnych wzrosła z 269 do 419 osób –wzrost o 56%. Niekorzystna sytuacja recesji niewątpliwie spowolniła tempo rozwoju regionu, którego stopniową poprawę daje się obecnie zaobserwować – rok 2014 zamknięty został wynikiem 327, a rok 2015 - 294 zarejestrowanych osób bez pracy.



Rys. 19 Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Lichnowy na tle powiatu i kraju
/ Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2.3.2 Infrastruktura oświatowo-educacyjna

Do najważniejszych zadań samorządów lokalnych należy dbanie o rozwój edukacji publicznej. Powszechność i dostępność wysokiej jakości infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej determinuje jakość kapitału ludzkiego, odpowiadając za potencjał rozwojowy i atrakcyjność regionu. Występowanie wysokiej jakości infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej determinuje jakość kapitału ludzkiego, kapitału strukturalnego, kapitału społecznego i kapitału relacyjnego – składowych kapitału intelektualnego. Zmiany w strukturze wiekowej społeczności implikują malejące zapotrzebowanie na kształcenie w zakresie podstawowym skorelowane z tendencją wzrostową dla dalszych etapów edukacji – gimnazjalną i

ponadgimnazjalną, zarówno w zakresie kształcenia zawodowego jak i ogólnokształcącego. Gmina Lichnowy oferuje możliwość kształcenia tylko na poziomie podstawowym i gimnazjalnym, a dalszą edukację młodzież kontynuuje w szkołach w Malborku i Tczewie. W skład infrastruktury oświatowo-edukacyjnej w Gminie Lichnowy wchodzi:

- przedszkola:
 - Oddział Przedszkolny w Szkole Podstawowej w Szymankowie im. Edyty Czeskówny, Szymankowo, ul. Bohaterów Września 1939r. 14, 82-224 Lichnowy;
 - 2 Oddziały Przedszkolne w Szkole Podstawowej Zespołu Szkół w Lichnowach, 82-224 Lichnowy, ul. Zwycięstwa 15;
 - 2 Oddziały Przedszkolne w Szkole Podstawowej im. Bohaterów Września 1939r., Zespołu Szkół w Lisewie Malborskim, Lisewo Malborskie, ul. 10 Marca 51, 82-224 Lichnowy;
- szkolnictwo podstawowe:
 - Szkoła Podstawowa w Szymankowie im. Edyty Czeskówny, Szymankowo, ul. Bohaterów Września 1939r. 14, 82-224 Lichnowy;
 - Szkoła Podstawowa w Lichnowach im Stefana Żeromskiego funkcjonująca w ramach Zespołu Szkół w Lichnowach, 82-224 Lichnowy, ul. Zwycięstwa 15;
 - Szkoła Podstawowa im. Bohaterów Września 1939r. funkcjonująca w ramach Zespołu Szkół w Lisewie Malborskim, Lisewo Malborskie, ul. 10 Marca 51, 82-224 Lichnowy;
- szkolnictwo gimnazjalne:
 - Gimnazjum Publiczne funkcjonujące w ramach Zespołu Szkół w Lichnowach, 82-224 Lichnowy, ul. Zwycięstwa 15;
 - Gimnazjum Publiczne funkcjonujące w ramach Zespołu Szkół w Lisewie Malborskim, Lisewo Malborskie, ul. 10 Marca 51, 82-224 Lichnowy; 82-213 Lichnowy.

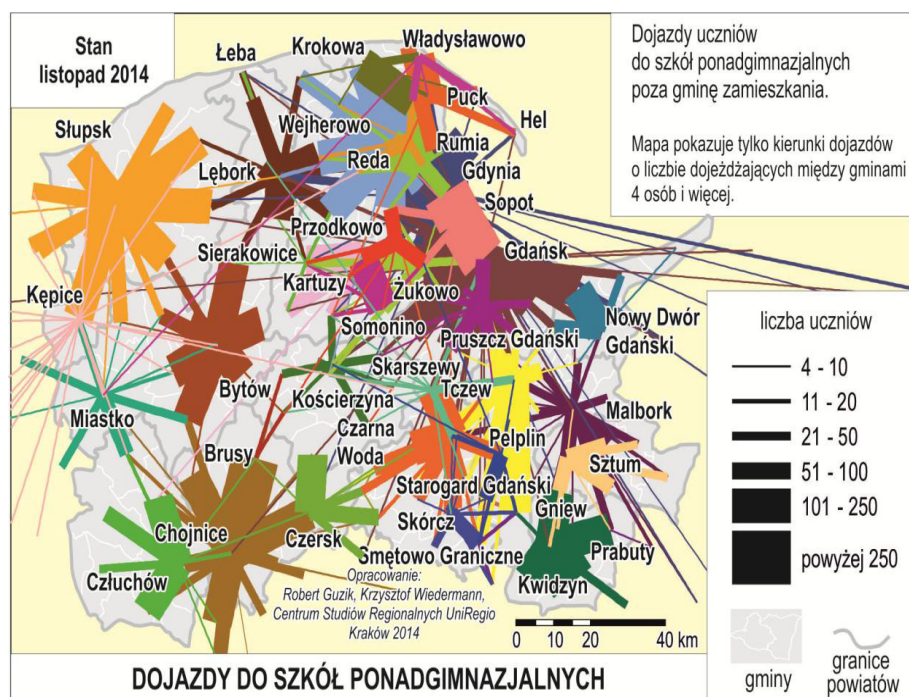
Zbiorcze podsumowanie informacji o systemie szkolnictwa funkcjonującym w Gminie Lichnowy w roku szkolnym 2015/2016 przedstawione zostało poniżej w formie tabelarycznej.

Gimnazja dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
2	18	7	40/19 (*)	129
Szkoły podstawowe dla dzieci i młodzieży				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały w szkołach	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
3	17	25	48/28(*)	428
Placówki wychowania przedszkolnego i oddziały przedszkolne w szkołach				
Ogółem	Liczba uczniów w przeliczeniu na jeden oddział	oddziały	nauczyciele pełnozatrudnieni / / niepełnozatrudnieni	uczniowie
3	17	5	48/28 (*)	83

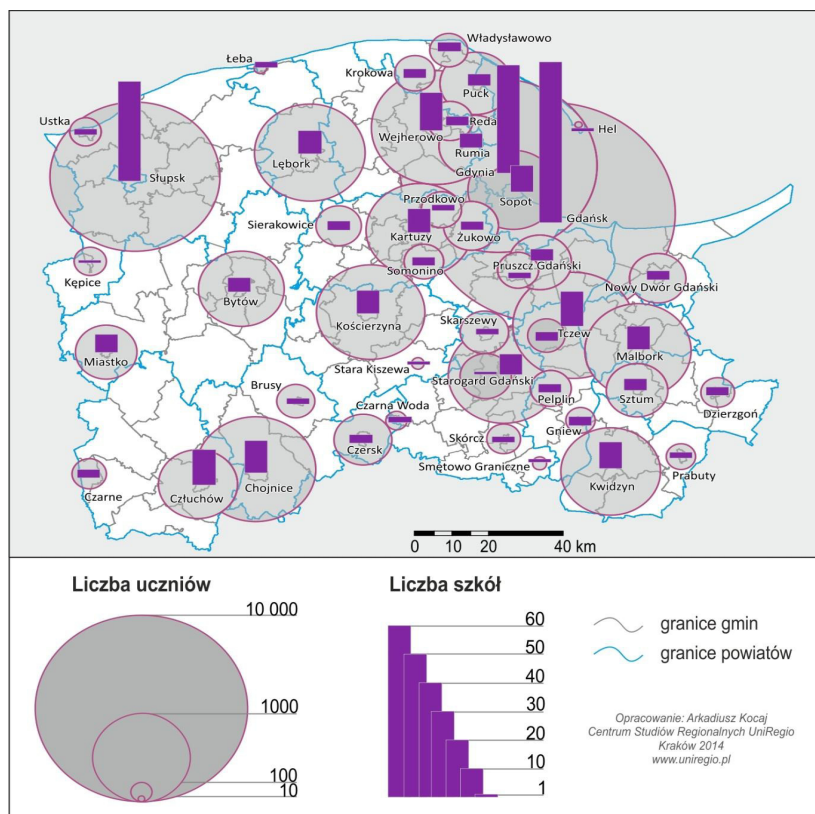
(*) obejmuje zatrudnienie w Zespołach Szkół

Tab. 4 Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Lichnowy w 2015 roku
/Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatycznego Edukacji (www.cie.men.gov.pl)

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



Rys. 20 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku
/ Źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, str.376



Rys.21 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim w 2014 roku

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

2.2.3.3 Gospodarka, kultura i turystyka

Podstawową formą użytkowania terenu gminy Lichnowy jest użytkowanie rolnicze – użytki rolne zajmują 91% powierzchni gminy. Główne kierunki upraw gospodarstw indywidualnych to przede wszystkim zboża. W rejestrze REGON według stanu na koniec 2015 roku z łącznej liczby 283 zarejestrowanych na terytorium Gminy podmiotów, 266 stanowiły podmioty prywatne, zaś 17 należało do sfery publicznej, z czego 10 to państwowe i samorządowe jednostki budżetowe. Lokalna przedsiębiorczość w większości dotyczy mikro i małych przedsiębiorstw: 210 firm to osoby prowadzące działalność gospodarczą, 16 funkcjonuje w formie spółek handlowych w tym 5 z udziałem kapitału zagranicznego, 2 to spółdzielnie, a 14 to stowarzyszenia, fundacje i inne organizacje społeczne. Liczność podmiotów gospodarczych odpowiada wielkości poszczególnych jednostek osadniczych, najwięcej z nich ma swoje siedziby w Lisewie Malborskim - 74, co stanowi 26% łącznej liczby, zaś w dalszej kolejności w Lichnowach – 23% i Szymankowie – 18%. Do głównych branż gospodarki Gminy w układzie PKD należą: handel (hurtowy i detaliczny, sekcja G, 21,6%), przetwórstwo przemysłowe (sekcja C, 20,8%), budownictwo (sekcja F, 16,6%), oraz rolnictwo. Istotnym zagadnieniem z punktu widzenia organizacji transportu zbiorowego jest udział i lokalizacja przedsiębiorstw średnich i dużych, mogących wpływać na potrzeby dojazdu do miejsc pracy. W grupie dużych pracodawców tylko jeden zatrudnia ponad 50 pracowników, firma POLHOZ Sp. z o.o. z siedzibą w Szymankowie, prowadząca wielkotowarową produkcję rolną na terenie kilku byłych, zrestrukturyzowanych Państwowych Gospodarstw Rolnych. Z 10 pracodawców przekraczających próg 9 zatrudnionych, cztery mają siedziby w Lichnowach, Szymankowie (30%) oraz Lisewie Malborskim i Parszewie. Wśród znaczących pracodawców w Gminie wskazać można:

- Przedsiębiorstwo Rolno-Usługowe w Lichnowach;
- Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna „Zwycięstwo” w Lichnowach;
- Gospodarstwo Rolne „Parszewo”;
- Angus S.A. w Borętach;
- Gospodarstwo Rolne „Weneda” w Borętach;
- „Bracia Laird” Sp. z o.o., w Lisewie Malborskim;
- Zakład Produkcji i Usług Technicznych METO w Lisewie Malborskim;
- Gospodarstwo Rolne „Piątka” w Lisewie Malborskim;
- piekarnia „Chlebpól” w Lichnowach;
- Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe H.Z. Kargol w Lichnowach;
- Piekarnia NORT Szymankowo.
- Bank Spółdzielczy w Malborku, oddział w Szymankowie z punktem kasowym w Lichnowach;

Do znaczących pracodawców w Gminie Lichnowy zaliczyć należy też część urzędów i instytucji, jak Urząd Gminy, Gminny Ośrodek Kultury, Szkoły i placówki Służby Zdrowia. Większość instytucji publicznych w Gminie ulokowana jest w jej stolicy, w miejscowości Lichnowy, gdzie mieszą się między innymi:

- Urząd Gminy w Lichnowach;
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej;
- Gminny Ośrodek Kultury i Sportu;
- Gminna Biblioteka Publiczna z filiami w Lisewie Malborskim i Szymankowie;
- w Lichnowach, Szymankowie i Lisewie Malborskim mieszczą się placówki edukacyjne;

Gminny Ośrodek Kultury i Sportu nadzoruje prace dziesięciu świetlic wiejskich w Lichnowach, Szymankowie, Tropiszewie, Dąbrowie, Lichnówkach, Borętach, Pordenowie, Parszewie, Lichnówkach II i Lisewie Malborskim oraz zawiaduje bazą obiektów sportowo-rekreacyjnych którą stanowią:

- kompleks boisk sportowych w Lisewie Malborskim przy Zespole Szkół,
- boiska przy szkołach w Lichnowach i Szymankowie;
- boisko przy świetlicy w Lichnowach oraz kort tenisowy i boisko do piłki plażowej;
- boiska w sołectwach Parszewie, Borętach i Lichnówkach.

Wśród obiektów sakralnych na terenie Gminy znajdują się kościoły rzymskokatolickie w Lichnowach, Borętach, Lisewie Malborskim dekanatu Nowy Staw Diecezji Elbląskiej oraz w Szymankowie należącym do Dekanatu Malbork II. W Lichnowach mieści się także administrowany przez parafię cmentarz komunalny.

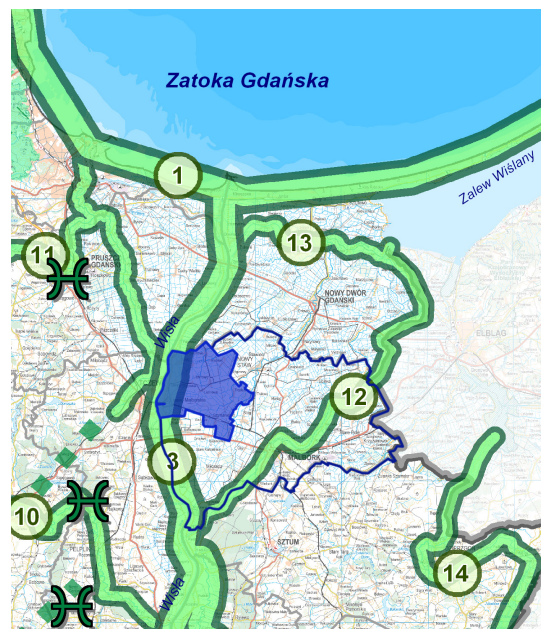
Na terenie Gminy Lichnowy działają organizacje pozarządowe zrzeszające mieszkańców oraz spełniające zadania lokalne i aktywizujące społeczność, w tym stowarzyszenia społeczne, charytatywne, ekologiczne, gospodarcze, kluby sportowe oraz związki Ochotniczej Straży Pożarnej której remizy mieszczą się w miejscowościach Lichnowy, Lisewo Malborskie, Pordenowo i Szymankowo.

2.2.4 Ochrona środowiska

2.2.4.1 Osnowa ekologiczna

Na terenie Gminy Lichnowy, zgodnie z kwalifikacją wynikającą z Ustawy z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2013 r. poz. 627 ze zm.) określającą poszczególne formy ochrony przyrody, na które składają się formy wielkoobszarowe, formy indywidualnej ochrony oraz ochrona gatunkowa roślin i zwierząt, występują obszary sieci Natura 2000, obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne i pomniki przyrody.

W granicach województwa pomorskiego znajduje się wiele elementów systemu przyrodniczego sieci ekologicznej ECONET - Polska. Sieć składa się z obszarów węzłowych, biocentrów oraz korytarzy ekologicznych. Korytarze te łączą biocentra i strefy buforowe oraz obszary węzłowe o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Wśród licznych korytarzy ekologicznych przecinających teren Województwa Pomorskiego, z korytarzy ponadregionalnych w otoczeniu Gminy Lichnowy przebiega **ponadregionalny korytarz Doliny Wisły** oznaczony nr „3” na załączonej grafice. W opracowaniach gminnych, Studium i Kierunków zagospodarowania przestrzennego odnotowywane są jako regionalne elementy systemu ECONET-POLSKA korytarze ekologiczne rzek Świętej i Małej Świętej, które pomimo znacznych przekształceń antropogenicznych pełnią istotne w skali regionu funkcje dla migracji zwierząt i roślin.



Rys. 22 Korytarze ekologiczne w woj. pomorskim
/Źródło: opr. wł. na podstawie: Plan Zagospodarowania
Przestrzennego woj. Województwa Pomorskiego, 2009

Korytarze ekologiczne charakteryzują się dużą różnorodnością gatunkową, krajobrazową i siedliskową. Są także ważnymi ostojami dla gatunków rodzinnych i wędrownych, a zwłaszcza dla gatunków rzadkich i zagrożonych wyginięciem. Przywołana ustawa definiuje korytarz ekologiczny jako „obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów” (art. 5, pkt 2). Stanowi on istotny, z punktu widzenia funkcjonowania środowiska, element przestrzeni, gwarantujący (poprzez zachowanie warunków migracji organizmów) utrzymanie możliwości wymiany i istnienia określonej puli genetycznej, liczebności osobników i gatunków, a w konsekwencji zachowanie różnorodności biologicznej środowiska. Korytarze

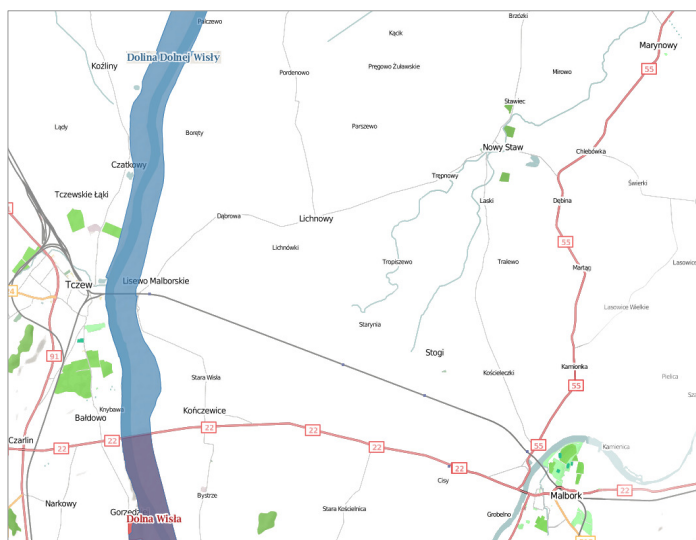
ekologiczne są niezwykle ważne, szczególnie dla populacji gatunków wędrownych i leśnych, w których zachowania wpisane jest naturalne przemieszczanie się w celach poszukiwania nowego terytorium dla życia lub schronienia (w tym wędrówki codzienne i sezonowe) lub w celach rozrodczych czy pokarmowych.

2.2.4.2 Obszary Natura 2000

Program Natura 2000 obejmuje spójną funkcjonalnie sieć obszarów objętych ochroną przyrody na terenie Unii Europejskiej dla zachowania siedlisk przyrodniczych oraz gatunków uważanych za cenne i zagrożone wyginięciem w oparciu o jednolite prawo – dyrektywy 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, tzw. dyrektywa ptasia, wyznaczająca obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz dyrektywy 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory – dyrektywa siedliskowa (habitatowa) ustalająca specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO). Na terenie Gminy Lichnowy ustanowiony został jeden obszar NATURA 2000:

➤ **obszar PLB 040003 Doliny Dolnej Wisły (OSO),**

obszar o powierzchni 33559 ha utworzony jako obszar specjalnej ochrony ptaków (Dyrektywa Ptasia). Obszar obejmuje swoim zasięgiem 260 kilometrowy odcinek doliny Dolnej Wisły, z wyłączeniem odcinka ujściowego. Rzeka przepływa w granicach obszaru przez kilka dużych miast: Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz, Tczew. Występują w nim liczne formy ochrony: rezerwat przyrody: Las łęgowy nad Nogatem, Łęgi na Ostrowiu Panieńskim, Las Mątawski, Wielka Kępa (Ostromiecka), Wiosło Małe, Kępa Bazarowa, Rzeka Drwęca, oraz Park Krajobrazowy: Dolina Dolnej Wisły i Obszary Chronionego Krajobrazu: Białej Góry, Doliny Kwidzyńskiej, Gniewski, Nadwiślański, Ujścia Nogatu, Środkowożuławski, Doliny Drwęcy Doliny Osy i Gardęgi, Nizina Ciechocińska Rzeki Szkarpawy, Żuław Gdańskich, Strefy Krawędziowej Doliny Wisły, Wydm Śródlądowych, a także użytki ekologiczne: Mopkowy Most i Parowa. Obszar został powołany w celu ochrony naturalnych form terenu występujących w dolinach rzecznych. Na terenie ostoi można napotkać namuliska, łachy, wyspy, starorzecza oraz torfowiska niskie. Brzegi doliny porasta roślinność składająca się z łągów, grądów, zarośli wierzbowych oraz muraw kserotermicznych. Występuje tu około 1350 gatunków roślin naczyniowych z licznymi gatunkami zagrożonymi i prawnie chronionymi. Dolina Dolnej Wisły jest także cenną ostoją ptactwa szczególnie ważną dla ptaków wodno-błotnych podczas migracji i zimowania, ale także podczas łągów. Na jej obszarze gniazduje ok. 180 gatunków z czego co najmniej 44 gatunki wymienione zostały w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, a wśród nich rybitwa rzeczna, rybitwa białoczelna, zimorodek, ostrygojad, derkacz, mewa czarnogłowa, sieweczka rzeczna, bielik, gągoł, nurogęs, oraz bogata flora roślin naczyniowych i fauna zwierząt kręgowych.



Rys. 23 Obszary Natura 2000 na terenie Gminy Lichnowy

/Źródło: GDOŚ Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody

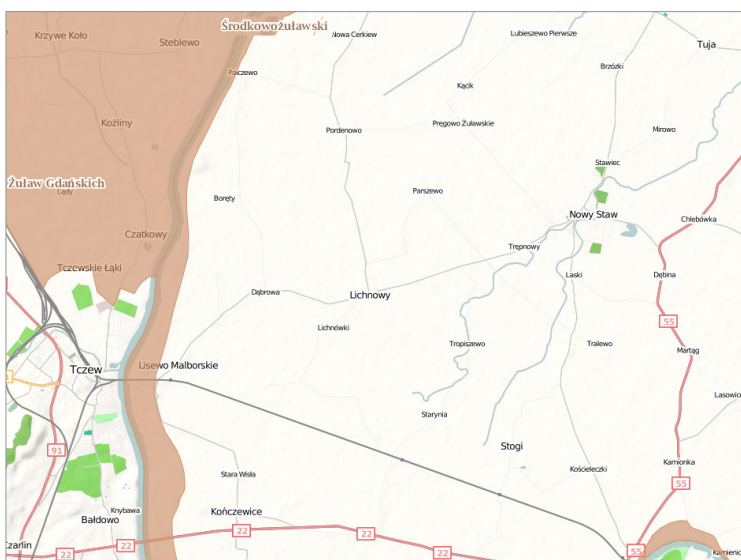
2.2.4.3 Obszary Chronionego Krajobrazu

Według przywołanej wcześniej ustawy o ochronie przyrody, obszarem chronionego krajobrazu (OChK) określa się tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnią funkcję korytarzy ekologicznych.

Na terenie Gminy Lichnowy ustanowiony został jeden obszar chronionego krajobrazu:

➤ Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu

zajmujący obszar o powierzchni 2 870 ha utworzony został Uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej w Elblągu Nr VI/51/85 z dnia 26.04.1985 r., zmienioną Rozporządzeniem Nr 5/05 Wojewody Pomorskiego z 2005 roku. Aktualnie obowiązującym aktem prawnym jest Uchwała nr 1161/XLVII/10 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 kwietnia 2010 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim. Środkowożuławski OChK położony jest na terenie Gmin Suchy Dąb, Cedry Wielkie, Pelplin, Gdańsk, Miłoradz, Subkowy, Tczew, Ostaszewo, Sztum, Stegna, w powiatach tczewskim, sztumskim, Gdańsk, gdańskim, malborskim i nowodworskim w tym 507 ha na terenie Gminy Lichnowy, obejmując tereny międzywala Wisły, w tym użytki rolne - 75,9%, zadrzewienia i zakrzewienia - 9,5% oraz wody powierzchniowe - 6,4%. Tereny nadbrzeżne charakteryzują się dogodnymi warunkami do gniazdowania i lęgu ptactwa wodno-błotnego oraz okresowego lub stałego pobytu licznych ssaków. Elementami krajobrazotwórczymi są: toń wodna, pasy oczeretów, szuwarów i innej roślinności wodnej oraz strefa zadrzewień i zakrzewień nadwodnych.



Rys. 24 Obszary Chronionego Krajobrazu na terenie Gminy Lichnowy

/Źródło: GDOŚ, Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody: geoserwis.gos.gov.pl

2.2.4.4 Pomniki przyrody objęte ochroną prawną

Na terenie Gminy Lichnowy znajduje się 7 pomników przyrody wpisanych do Rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody zgodnie z załączoną poniżej tabelą.

Lp.	Nr Rej. WKP	Pomnik przyrody	Lokalizacja	Wysokość [m]	Obwód [m]
1.	6/88	dąb szypułkowy	park wiejski w Lisewie	25	3,30
2.	5/88	jesion wyniosły	park wiejski w Lisewie	22	3,20

3.	4/88	klon pospolity (3 szt.)	park wiejski w Lisewie	19-20	2,50-2,00
4.	2/88	klon pospolity	przy drodze Lisewo – Lichnowy	22	2,60
5.	1/88	klon pospolity	przy drodze Lisewo – Lichnowy	22	2,80
6.	3/88	klon pospolity	przy drodze Lisewo – Lichnowy	23	2,90
7.	3/90	dąb szypułkowy	Szymankowo, przy drodze do Gnojewa	28	5,00

Tab. 5 Wykaz pomników przyrody znajdujących się na terenie Gminy Lichnowy
/Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lichnowy

2.2.4.5 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.

2.2.4.5.1 Czystość powietrza

Rolniczy charakter Gminy Lichnowy i brak zakładów produkcyjnych stanowiących istotne źródła zanieczyszczeń do atmosfery powodują, że jakość powietrza na terenie Gminy jest dobra. Na terenie Gminy nie ma lokalizowanych punktów monitoringu powietrza. Znajdujące się w najbliższej odległości punkty pomiarów mieszczą się w miastach Malbork i Tczew - stacje zautomatyzowane oraz stacje pasywne w Nowym Dworze Gdańskim, Pelplinie i Sztumie. Dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń nie były przekraczane. W materiałach sięgających w analizach do danych archiwalnych ^[51], przedmiotem oceny był wpływ na stan aerosanitarny emisji z obszaru sąsiadującego miasta Tczew, uwarunkowane dominującymi na tym obszarze kierunkami wiatrów z zachodniego kierunku, niewielką odległością i brakiem barier terenowych. Inną uciążliwość, głównie odorową, stanowi emisja niezorganizowana z obiektów hodowlanych bydła i trzody chlewnej, osiągające większe rozmiary w przypadku zespołów ferm.

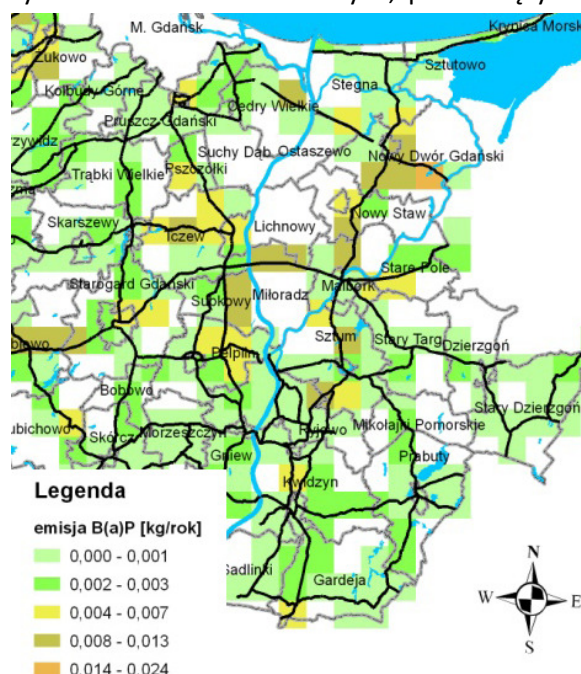
W okresie od marca 2008 roku gdy zmieniła się część przepisów dotyczących przeprowadzania oceny jakości powietrza do kolejnej ich modyfikacji w roku 2012 powiat malborski należał do strefy malborsko-sztumskiej o kodzie PL.22.07.z.03. w skład której wchodziły powiaty: nowodworski, malborski, sztumski. Badania powietrza prowadzone były na stacjach w Malborku ul. Konopnickiej, ul. Mickiewicza, Nowym Stawie i Nowy Dworzec Gdańskim, nie wskazując na przekroczenia obowiązujących poziomów dopuszczalnych. W wyniku przeprowadzonego podziału administracyjnego dla celów oceny jakości powietrza i realizacji programów jego ochrony na terenie kraju, po roku 2012, w województwie

⁵¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Lichnowy, cz. I str. 50

Pomorskim wyznaczone zostały dwie strefy – Aglomeracja Trójmiejska i pozostała część województwa, określana jako strefa pomorska – PL2202, do której zakwalifikowano także Powiat Malborski i Gminę Lichnowy. Wyniki pomiarów za 2015 r. prowadzonych przez WIOŚ w Gdańsku na stacjach pomiarowych zarówno w Malborku jak i Tczewie w zakresie zanieczyszczeń powietrza SO₂, NO₂, PM₁₀, CO i benzenu – mieściły się w klasie A^[52]. Matematyczne modelowanie rozkładu stężeń zanieczyszczeń opracowywane przez WIOŚ w Gdańsku, wskazuje, że na obszarze gminy Lichnowy nie ma problemu przekroczeń poziomów dopuszczalnych i docelowych w powietrzu.

Zbiorczo, strefa pomorska, według rocznej oceny jakości powietrza za rok 2015, biorąc pod uwagę ochronę zdrowia, została jednak zaklasyfikowana w klasie C (powyżej poziomu dopuszczalnego) i D2 dla ozonu (powyżej poziomu celu długoterminowego). Niedotrzymane zostały poziomy dopuszczalne dla pyłu PM₁₀, B(a)P oraz PM_{2,5} i O₃ dla celu długoterminowego. W związku z odnotowywanymi przekroczeniami parametrów jakości powietrza dla strefy pomorskiej w poprzednich okresach, opracowany został program ochrony powietrza. W programie, wśród przewidywanych do podjęcia działań, na drugim miejscu, zaraz po ograniczaniu niskiej emisji z systemów grzewczych, wymienione zostało ograniczenie emisji z transportu drogowego^[53]. 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^[54] – punkty 1-9 a w tym pkt 8. - podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego publicznego transportu zbiorowego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego, poprawa płynności ruchu i zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróży, podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i likwidacje punktów krytycznych.

Na poziomie lokalnym w Gminie Lichnowy, do najważniejszych niekorzystnych zjawisk wymuszających działania w zakresie ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem zaliczyć można emisję zorganizowaną pochodzącą ze źródeł punktowych (przemysł, usługi, lokalne kotłownie, z ogrzewania budynków mieszkalnych tzw. niska emisja). Brak szlaków komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu powoduje niewielki wpływ na jakość powietrza zanieczyszczeń z emitorów liniowych, pochodzących ze spalania paliw środków transportu kołowego. Emisja ze źródeł mobilnych dotyczy głównie bezpośredniego otoczenia dróg, w tym przebiegającej drogi krajowej nr 22, na terenie zwartej zabudowy miejscowości i węzłów drogowych oraz w mniejszym stopniu kolejowych zespołów spalinowych na magistrali kolejowej.



Rys. 25 Emisje pyłu PM₁₀ z emitorów liniowych (drogi krajowe i wojewódzkie)

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

⁵² Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, raport za rok 2015, WIOŚ w Gdańsku

⁵³ 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

⁵⁴ Ibid. str. 73

2.2.4.5.2 Klimat akustyczny

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

- zabudowy zagrodowej i wielorodzinnej dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (L_{Aeq} D) wynosi wzdłuż dróg 65 dB (w porze nocnej L_{Aeq} N 56 dB), a od pozostałych obiektów w porze dziennej (L_{Aeq} D) 55 dB, a w porze nocnej L_{Aeq} N 45 dB;
- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (w tym także na terenach związanych z pobytem dzieci, szpitalami) dopuszczalny poziom dźwięku w porze dziennej (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 dB,
- samochód osobowy – 40 dB – 80 dB,
- hałas ulicy – 60 dB -105 dB,
- autobus – 65 dB -104 dB,
- samochód ciężarowy – 64 dB -92 dB,
- tramwaj – 70 dB -90 dB ^[55]

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

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

Hałas przemysłowy na terenie Gminy, ze względu na niewielki stopień uprzemysłowienia, stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występujące głównie na terenach sąsiadujących z zakładami produkcyjnymi. Komunikacja samochodowa stanowi źródło uciążliwości akustycznej lokalnie na odcinku

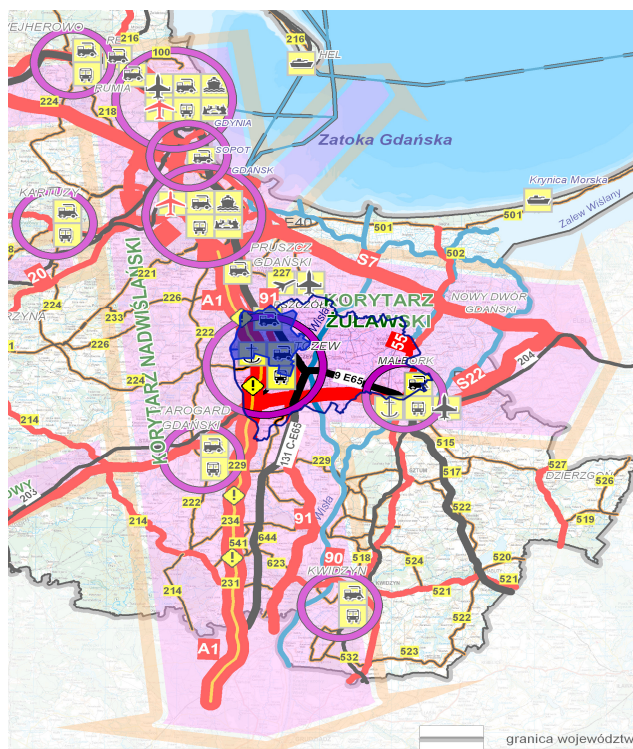
⁵⁵ Ochrona środowiska w transporcie lądowym, Politechnika Poznańska, Instytut Technologii Eksploatacji w Radomiu, J. Gronowicz, Poznań-Radom 2003, s. 62.

przebiegającej drogi krajowej nr 22 [56] oraz na trasie przebiegającej przez obszar Gminy linii kolejowej wyniesionej na nasypach, pozbawionej naturalnych i inżynierskich elementów ochrony przed szkodliwym oddziaływaniem akustycznym.

2.3 Układ drogowy, dostęp do infrastruktury transportowej

W układzie komunikacyjnym, Gmina Lichnowy położona jest w pobliżu rozgałęzienia dwóch głównych korytarzy transportowych o znaczeniu międzynarodowym Transeuropejskiej Sieci Transportowej:

- korytarza IA (Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk), który reprezentowany jest lokalnie przez Korytarz Żuławski dróg krajowych S7/7
- korytarza VI (Gdańsk – Katowice – Żylna), którego częścią w skali regionalnej jest Korytarz Nadwiślański i autostrada A1
- dodatkowo drogą krajową nr 22 do węzła w Tczewie prowadzi, rangi regionalnej, Korytarz Południowy.



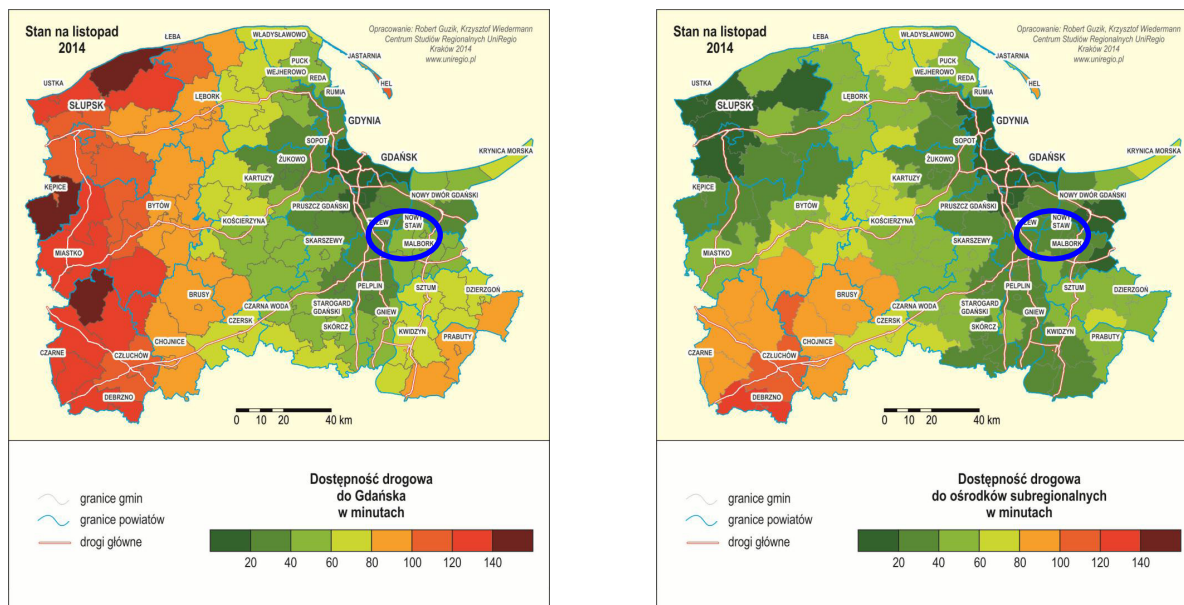
Rys. 26 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim

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

Sieć powiązań komunikacyjnych Gminy Lichnowy zasadniczo, jest poprawna i właściwie rozwinięta, zapewniając odpowiednią obsługę ruchu zewnętrznego i komunikację wewnątrz Gminy. Gęstość dróg utwardzonych i nieutwardzonych wynosząca 102,3 km na 100 km² zbliżona jest do średniej dla województwa pomorskiego a ich dostępność nie tworzy barier rozwojowych. Problemem, który przekracza kompetencje i możliwości Gminy, stało się stopniowe zamknięcie dla ruchu kołowego a następnie także i pieszego, połączenia Mostem Lisewskim z Tczewem, które wymusiło modyfikację siatki połączeń, radykalnie wydłużając trasę i czas dojazdu do istotnego dla mieszkańców ośrodka miejskiego, utrudniając ukształtowane na przestrzeni lat powiązania. Bliskość komunikacyjna do drogi DK 22 a za jej

⁵⁶ Mapy akustyczne dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie, serwis GDDKiA udostępniany poprzez mapy.geoportal.gov.pl/imap/

pośrednictwem do autostrady A1 i węzłów drogowych i kolejowych w Tczewie i Malborku z jednej strony a poprzez Gminę Ostaszewo i Nowy Staw do dróg krajowych S7 i DK 7 i połączeń do Gdańska i Elbląga, przekłada się na korzystne wskaźniki dostępności. Izochrona dostępności z centrum Gminy do usługowego centrum województwa – Gdańska szacowana jest w przedziale 40-60 minut [57] zaś do najbliższych ośrodków subregionalnych wynik jest jeszcze korzystniejszy: pomiędzy 20 a 40 minut.



Rys. 27 Izochrony dostępności drogowej do Gdańska (Trójmiasta) i najbliższych ośrodków subregionalnych / źródło :Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, CSR UniRegio, str. 321

2.3.1 Infrastruktura transportowa - liniowa

Choć infrastruktura wspiera działalność produkcyjną, służy jej rozwojowi, to sama nie bierze w niej bezpośredniego udziału. Infrastruktura transportowa stwarza warunki przestrzennego transferu dóbr i ludzi. Poziom zagospodarowania infrastrukturalnego stanowi istotny czynnik dla rozwoju gospodarczego obszaru, wpływa na jego atrakcyjność. Na system określany ogólnie infrastrukturą transportu składają się w układzie przestrzennym:

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

2.3.1.1 Infrastruktura transportu kolejowego

Przez południowe sołectwa Gminy Lichnowy, przebiega linia kolejowa nr 9 Gdynia – Warszawa, stanowiąca odcinek ciągu komunikacyjnego E65 objętego umowami AGC i AGTC, z Gdyni przez

⁵⁷ Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, Pod kierunkiem i redakcją dr R. Guzika, Kraków 2015 str. 321

Zebrzydowice i Wiedeń do Rijeki, element VI-go europejskiego korytarza transportowego łączącego Półwysp Skandynawski z Europą Południową. Jest to linia znaczenia państwowego, czynna, wielotorowa, zelektryfikowana, przystosowana do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich (200 km/h dla pociągów z wychylnym pudłem) i 120 km/h pociągów towarowych przy nacisku 221 kN/oś. W obszarze Gminy linia ma punkty obsługi podróżnych - przystanek w Lisewie Malborskim (km 293,724) i stacje w Szymankowie (km 286,748 km). Przez stację w Szymankowie przeciętnie przejeżdża 40 par pociągów pasażerskich, z czego zatrzymuje się 21 par pociągów regionalnych. W Szymankowie odgałęzia się także nie wykorzystywana obecnie dla ruchu regularnego linia kolejowa nr 256 przez Nowy Staw do Nowego Dworu Gdańskiego.



Rys. 28 Sieć kolejowa na terenie MOF Malbork
/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla MOF Malborka(projekt)

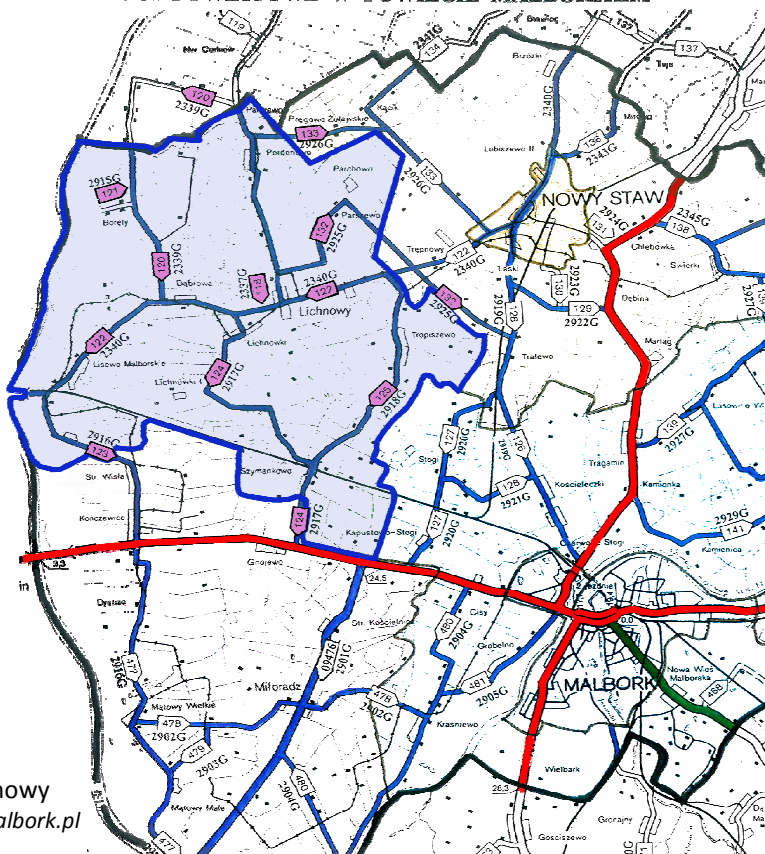
2.3.1.2 Infrastruktura transportu drogowego

Podstawowy drogowy układ transportowy w Gminie Lichnowy obejmuje:

- **drogi krajowe:**
 - DK nr 22 o długości 460 km łącząca wschodnie przejście graniczne pomiędzy Polską a Rosją w Grzechotkach z zachodnim na granicy polsko-niemieckiej w Kostrzynie, przebiegając przez Wałdowice, Gorzów Wielkopolski, Wałcz, Człuchów, Chojnice, Starogard Gdański, Czarlina, Malbork, Stare Pole, Elbląg, Chruściel, droga przebiega na 2 km odcinku pomiędzy Gnojewem a Kapustowem, wzdłuż granicy Gminy;
- **drogi wojewódzkie:** - brak
- **drogi powiatowe** (obejmujące łącznie w obrębie Gminy Lichnowy 37,02 km dróg):
 - DP 2337G Ostaszewo – Nowa Cerkiew - Lichnowy;
 - DP 2339G DP 2337G - Palczewo – Boręty - Dąbrowa;
 - DP 2340G Nowy Dwór Gdański – Lubiszewo - Nowy Staw – Tczew;
 - DP 2916G Lisewo Malborskie – Kończewice DK 22 – Mątowy Wlk. – Matowy Małe - Kłosowo;
 - DP 2917G Lichnowki – Szymankowo – Gnojewo;
 - DP 2925 G Lichnowy – Parszewo - Tralewo;
 - DP 2926G Pordenowo – Pręgowo Żuławskie – Nowy Staw.
- **drogi gminne**, wspomagające układ dróg powiatowych w bezpośredniej obsłudze komunikacyjnej Gminy obejmują odcinki dróg o nawierzchni utwardzonej 11,249 km i nieutwardzonej, o łącznej długości 53,93 km ^[58].

⁵⁸ Informacja o stanie mienia komunalnego Gminy Lichnowy na dzień 31.12.2014r. str. 2

DROGI POWIATOWE W POWIECIE MALBORSKIM



Rys. 29 Sieć komunikacyjna w Gminie Lichnowy
/Źródło: opr. wł. na podstawie bip.zdp.powiat.malbork.pl

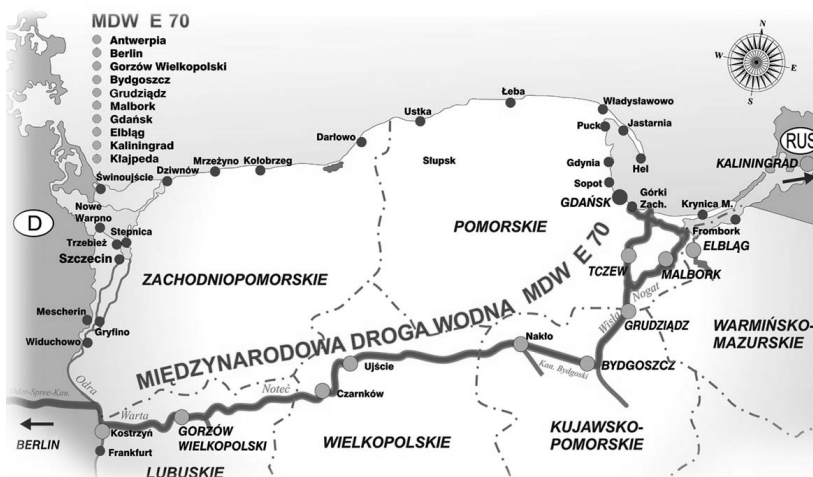
2.3.1.3 Drogi wodne żeglugi śródlądowej

Gmina Lichnowy, której wschodnią granicę stanowi rzeka Wisła, ma potencjalny dostęp do przebiegającej nią śródlądowej drogi wodnej, stanowiącej odcinek międzynarodowej drogi wodnej:

- **MDW E-70** z Kłajpedy przez Zalew Wiślany, Wisłę, Kanał Bydgoski, Wartę i Odrę do Rotterdamu.

Według europejskiego porozumienia na temat głównych śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) drogi wodne zaliczane do tras międzynarodowych powinny mieć parametry odpowiadające przynajmniej IV klasie, które niestety dla MDW E 70 nie są spełniane na żadnym odcinku na obszarze Polski; do miejscowości Tczew Wisła stanowi drogę wodną klasy II a poniżej - klasy III. Obecnie, transport wodny śródlądowy nie jest wykorzystywany do obsługi przewozów towarowych, natomiast sieć dróg wodnych stanowi kanwę rozwoju turystycznej żeglugi śródlądowej. Uchwałą Nr 1101/LII/06 Sejmiku Woj. Pomorskiego z dnia 23 października 2006 r. uchwalono Program rozwoju dróg wodnych Deltą Wisły i Zalewu Wiślanego Pętla Żuławska Międzynarodowa Droga Wodna E-70.

Rys. 30 Międzynarodowa Droga Wodna E 70 na terenie Polski
/Źródło: Biuro Rozwoju Dróg Wodnych Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego



2.3.1.4 Inne formy komunikacji

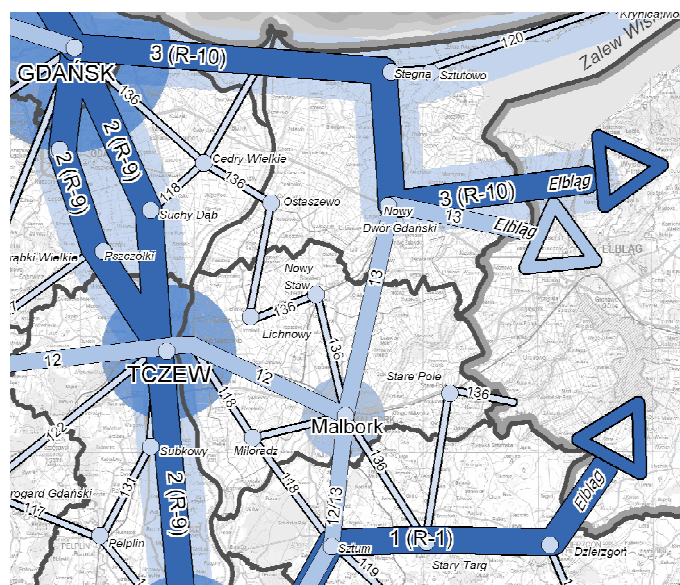
Dla pełnego obrazu sieci komunikacyjnej w analizowanym obszarze, przedstawienia wymagają trasy rowerowe przebiegające przez teren Gminy Lichnowy. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego lokuwał w sąsiedztwie Gminy (na drugim brzegu Wisły) **Międzynarodową Trasę Rowerową R9 (EuroVelo R9)** Bałtyk – Adriatyk, z Gdańska do Puli w Chorwacji, która w Województwie Pomorskim w dużej części pokrywa się z koncepcją przebiegu **Wiślanej Trasy Rowerowej R9**, poprowadzonej wariantowo po obu stronach rzeki, w tym na terenie Gminy Lichnowy. W ramach projektu na terenie Gminy Lichnowy zaplanowane zostały alternatywne przebiegi trasy, wykorzystujące częściowo pasy jezdni dróg powiatowych o małym natężeniu ruchu (Pordenowo-Lichnowy), istniejące odcinki ścieżek (Lichnowy–Lichnowki) i planujące budowę nowych na nasypach po zdemontowanej linii kolejki wąskotorowej oraz przystosowanie dla rowerzystów korony wału rzeki na odcinku należącym administracyjnie do Gminy.



Rys. 31 Przebieg wariantów Wiślanej Trasy Rowerowej w Gminie Lichnowy

/Źródło: Analiza wykonalności przedsięwzięcia Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa R-9, str. 90

Wzdłuż granicy Gminy przebiega międzyregionalna **Trasa Zamków Polski Północnej** łącząca w województwie pomorskim miejscowości Czarne, Człuchów, Chojnice, Konarzyny, Bytów, Sulęczyń, Kościerzyna, Starą Kiszewę, Skarszewy, Tczew, Malbork, Sztum, Gniew i Smętowo Graniczne oraz regionalna trasa nr **136** – Szlak Menonitów – Gdańsk – Cedry Wielkie – Ostaszewo - Lichnowy – Nowy Staw – Malbork – Stary Targ – Stare Pole – Dzierzgoń.



Trasy Międzynarodowe:

1 Trasa EuroRoute R9

Trasy Międzyregionalne:

12 Trasa zamków Polski Północnej

Trasy Regionalne:

136 Szlak Mennonitów

Rys. 32 Sieć tras rowerowych w otoczeniu Gminy Lichnowy

/Źródło :Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2009.

2.3.2 Infrastruktura punktowa – stacje i przystanki komunikacyjne

Podstawowa sieć przystanków komunikacji publicznej na terenie Gminy Lichnowy obejmuje stację kolejową w Szymankowie i przystanek w Lisewie Malborskim oraz przystanki autobusowe którymi zarządza Starostwo powiatowe w Malborku, oraz w mniejszej części Gmina:

Przystanki komunikacyjne - Powiat Malborski					
Droga 2337G Palczewo - Pordenowo - Lichnowy					
Lp-	Nazwa Przystanku	Numer przystanku	Lokalizacja przystanku		
			wg kilometrażu drogi		Nazwa gminy
			Lewy	prawy	
1	Pordenowo	02		1+518	Lichnowy
2	Lichnowy ul. Zwycięstwa	01	4+777		Lichnowy
Droga 2339G Boręty - Dąbrowa					
3	Boręty	01	0+000		Lichnowy
4	Boręty Wieś	02		1+486	Lichnowy
5	Boręty krzyżówka	04		2+710	Lichnowy
6	Dąbrowa	03	4+378		Lichnowy
Droga 2340G Nowy Dwór Gd. - Nowy Staw - Tczew					
7	Tropiszewo Skrzyżowanie	12		8+957	Lichnowy/Nowy Staw
8	Lichnowy Zakład Rolny	11	10+000		Lichnowy
9	Lichnowy U.G.	14		11+700	Lichnowy
10	Lichnowy U.G.	13	11+700		Lichnowy
11	Lichnówki	16		14+500	Lichnowy
12	Dąbrowa	15	14+800		Lichnowy
13	Boręty skrzyżowanie	18		16+400	Lichnowy
14	Lisewo Szkoła	17	17+900		Lichnowy
15	Lisewo Sklep	20		18+200	Lichnowy
16	Lisewo PKP	19	18+800		Lichnowy
Droga 2916G Lisewo Malb. - Bystrze - Piekło					
17	Lisewo V	01	1+050		Lichnowy
18	Lisewo V	02		1+050	Lichnowy
Droga 2917G Lichnowy - Szymankowo - Gnojewo					
19	Lichnówki	02		0+496,	Lichnowy

20	Lichnowki II	01	4+096,		Lichnowy
21	Szymankowo	03	6+800		Lichnowy
Droga 2918G Trepnowy - Starynia - Szymankowo					
22	Tropiszewo	01	1+186		Lichnowy
23	Tropiszewo	03	2+636		Lichnowy
24	Starynia	05	3+626		Lichnowy
25	Starynia	07	4+736		Lichnowy
Droga 2925G Lichnowy - Parszewo - Tralewo					
26		01	2+545		Nowy Staw
27		03	3+136		Nowy Staw
28		02		3+136	Nowy Staw

Przystanki komunikacyjne - Gmina Lichnowy			
Lp.	Numer i nazwa drogi	nr przystanku	Nazwa przystanku i jego lokalizacja
1	191041 droga gminna	30	Lichnowki Pierwsze przy placu zabaw -murowany
2	19143 droga gminna	46	Szymankowo szkoła - znak
3	191044 droga gminna	62	Boręty Drugie - murowany
4	droga prywatna	64	Boręty Drugie - znak

Tab. 6 Przystanki komunikacji autobusowej na terenie Gminy Lichnowy

/Źródło: opr. wł. na podstawie Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka – zał. oraz materiałów DIF Urzędu Marszałkowskiego Woj. Pomorskiego i UG Lichnowy

Gmina Lichnowy, zgodnie z Uchwałą Rady Gminy Lichnowy Nr XX/126/2016 z dnia 28 czerwca 2016 r. finalizuje działania w sprawie zawarcia porozumienia z Powiatem Malborskim dotyczącego przejścia od powiatu zadań zarządzania przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi w ciągu dróg powiatowych na jej terenie, wymienionymi w pierwszej części tabeli Tab. 6.

3 Sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem

Obszar objęty Planem Transportowym zamyka się na terenie Gminy Lichnowy, która do chwili obecnej nie organizowała ani nie finansowała przewozów o charakterze przewozów użyteczności w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Gmina na swoim terenie oraz na poziomie przewozów powiatowych i ponadpowiatowych obsługiwana jest transportem autobusowym realizowanym przez przewoźników komercyjnych. Przewozy kolejowe w zakresie przewozów regionalnych dostępne są dla stacji osobowej w Szymankowie oraz przystanku kolejowego w Lisowie Malborskim, zaś pełen dostęp do sieci krajowych połączeń kolejowych oferują węzły integracyjne w Malborku i Tczewie .

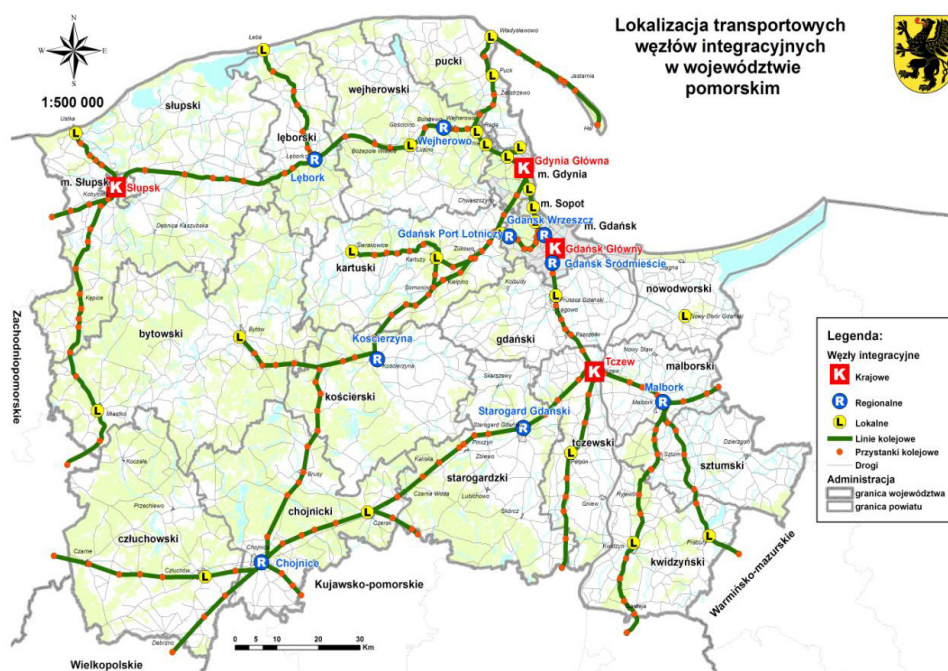
3.1 Charakterystyka istniejącej sieci

3.1.1 Transport kolejowy

Przebiegająca na terenie Gminy Lichnowy, w jej południowej części, linia kolejowa nr 9, umożliwiała mieszkańcom dostęp do komunikacji kolejowej w dwóch punktach obsługi pasażerów, skąd utrzymywane są regularne połączenia pasażerskie przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Oddział Pomorski z siedzibą w Gdyni, oferując połączenia ponad 20 parami kursów Regio, z których coraz większa część realizowana jest nowymi lub zmodernizowanymi szynobusami przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych, wyposażonymi także stojaki na rowery, gniazdka elektryczne, system informacji pasażerskiej i klimatyzację. Przejeżdżające magistralą kolejową kursy pociągów wyższych kategorii (EIP, EIC, EC, IC, Ex) nie zatrzymują się na stacjach na terenie Gminy. Aby z nich skorzystać należy wybrać pobliskie węzły przesiadkowe - kolejowy węzeł krajowy w Tczewie lub regionalny węzeł integracyjny w Malborku.

Dostępne połączenia ze stacji w Szymankowie i Lisewie Malborskim obejmują kierunki:

<u>Kierunek</u>	<u>przeciętna liczba kursów w ciągu doby</u>
• Elbląg	14
• Gdańsk	19
• Gdynia	19
• Gdynia Chyl.	14
• Grudziądz	1
• Iława	1
• Kwidzyn	1
• Malbork	22
• Olsztyn	2
• Smętowo Gr.	1
• Tczew	23



Rys. 33 Linie kolejowe i węzły integracyjne w wojewódzkim planie transportowym

/Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego str. 44

3.1.2 Transport drogowy

Zagadnienie funkcjonowania w Gminie Lichnowy sieci połączeń autobusowym publicznym transportem zbiorowym, pomimo relatywnie niewielkiej skali, jest złożone i uwarunkowane wieloma czynnikami. Dostępna infrastruktura drogowa, brak szlaków komunikacyjnych rangi ponadlokalnej, które generując ruch tranzytowy zwiększałyby też dostępność usług komunikacji publicznej dla lokalnej społeczności, powoduje, że poza połączeniami z Tczewa do Nowego Stawu, wszystkie pozostałe linie służą przewozom do i z Gminy przez co reprezentują ograniczony potencjał, dla zainteresowanych ich obsługą

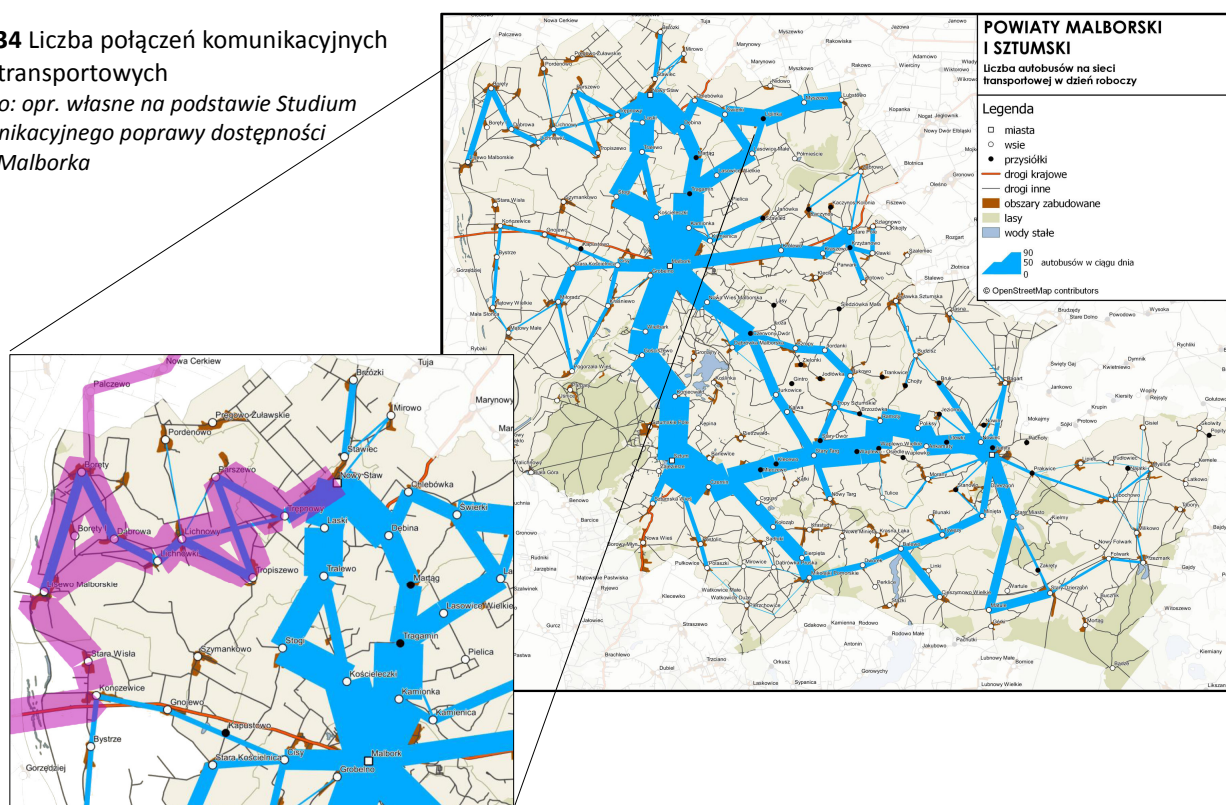
przewoźników. Rentowność transportu i jego atrakcyjność dla pasażerów pogarsza konieczność objazdu zamkniętego połączenia z Tczewem w Lisewie Malborskim, którego uciążliwość uwypukla się na tle dotychczasowych silnych ciężarów do tego ośrodka z zachodnich i centralnych rejonów Gminy, wynikających między innymi z bliskiego sąsiedztwa i potencjału miasta Tczew jako ośrodka usługowego, handlowego, kulturalnego, centrum edukacji ponadgimnazjalnej i wyższej oraz atrakcyjnego miejsca pracy. Wraz z degradacją połączenia Mostem Lisewskim następowało stopniowe zastępowanie połączeń regularnych realizowanych pomiędzy miastem i gminą typowym taborem autobusami podmiejskimi, na rzecz niewielkich busów, których nie dotyczyły ograniczenia tonażu, by po ostatecznym zamknięciu przeprawy spowodować wydłużenie trasy przejazdu z 2 do 13 km. Jednym z ważniejszych, planowanych i niestety nie zrealizowanych dotąd zagadnień jest rewitalizacja połączenia – remont, którego pierwszy etap zapoczątkowany został w 2015 roku, także przy współdziałaniu finansowym Gminy Lichnowy, napotyka na problemy z pozyskaniem środków na kontynuację inwestycji.

Odmienna sytuacja organizacji sieci transportu publicznego dotyczy wschodniej części Gminy, gdzie przeważają ciężenia do pobliskiego Nowego Stawu i siedziby powiatu – miasta Malbork. Operujący od kilku lat przewoźnik, obsługujący połączenia z Lisewa Malborskiego przez Lichnowy, Nowy Staw do Malborka z dużą, sięgającą 20 par kursów w ciągu doby, częstotliwością, nieoczekiwanie, wiosną 2015 roku podjął decyzję o rezygnacji z dalszej obsługi trasy, likwidując dla niektórych miejscowości jedyne bezpośrednie połączenie z miastem powiatowym. Dla części mieszkańców pozostała trasa z Parszewa przez Lichnowy, Szymankowo ze znacznie zredukowaną częstotliwością lub alternatywne połączenie z przesiadką w Nowym Stawie.

Widoczna dychotomia wynikająca z uczestnictwa Gminy w dwóch obszarach wyznaczonych przez granice administracyjne i oddziaływania gospodarcze powoduje ograniczenie reprezentowania jej potrzeb w zakresie komunikacji na szczeblu powiatu połączone z brakiem prerogatyw dla takich działań dla powiatu sąsiadującego. Na załączonej grafice przedstawione zostały połączenia zidentyfikowane w opracowaniach MOF Malborka z uwzględnieniem nie odnotowywanych połączeń z Tczewa. Drugim z uwidaczniających się elementów sieci komunikacyjnej jest dominująca oś połączeń Malbork – Nowy Staw, przebiegająca przy granicach Gminy i wariantowo obsługująca połączenia przez Szymankowo.

Rys. 34 Liczba połączeń komunikacyjnych sieci transportowych

/Źródło: opr. własne na podstawie Studium komunikacyjnego poprawy dostępności MOF Malborka



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

- przewozy wojewódzkie (międzypowiatowe) wykonywane w oparciu o zezwolenia wydawane przez Marszałka Województwa Pomorskiego, na trasach Tczew – Nowy Staw wykonywane przez:
 - **„LISEBUS” Adam Stępień,**
„LISEBUS” Adam Stępień, ul. 10 Marca 3, 82-224 Lisewo Malborskie;
- przewozy regionalne (powiatowe) w granicach Powiatu Malborskiego, wykonywane w oparciu o zezwolenia wydawane przez Starostę Malborskiego, komunikujące obszar Gminy Lichnowy z siedzibą powiatu, realizowane przez:
 - **F.H.U. Szaruga, Wioletta Szaruga,**
F.H.U. Szaruga, Wioletta Szaruga, ul. Zwycięstwa 6, 82-224 Lichnowy;
- przewozy komunikacji wewnątrz Gminy, wykonywane na podstawie zezwoleń wydawanych przez Wójta Gminy Lichnowy, łączące większość jednostek osadniczych Gminy liniami komunikacyjnymi obsługiwanymi przez firmę:
 - **F.U.H. „MATEOBUS” Sławomir Teclaw,**
F.U.H. „MATEOBUS” Sławomir Teclaw, ul. Ks. Kołłątaja 2A, 83-200 Starogard Gdański

Przedstawiona poniżej tabela zawiera listę obsługiwanych kierunków i połączeń docelowych w Gminie Lichnowy wg stanu z 01.06.2016 r.

Kierunek	liczba par kursów				Przewoźnik
	łącznie	w soboty	w niedziele	w tym tylko w okresie szkolnym	
Nowy Staw	17	14	5	2	„LISEBUS” Adam Stępień
Malbork	6	0	0	6	F.H.U. Szaruga, Wioletta Szaruga
Tczew	17	14	5	2	„LISEBUS” Adam Stępień
Ostaszewo	3	0	0	3	„LISEBUS” Adam Stępień
Linie wewnątrz Gminy					
Lichnowy, Dąbrowa, Pordenowo, Parszewo, Tropiszewo, Starynia, Szymankowo, Lichnowki Lichnowy	4*	0	0	4*	F.U.H. „MATEOBUS” Sławomir Teclaw
Lichnowy, Boręty, Dąbrowa Lisewo Malb., Starynia Szymankowo, Lichnowki Lichnowy	6*	0	0	6*	F.U.H. „MATEOBUS” Sławomir Teclaw

* przeciętne dane w tygodniu szkolnym

Tab. 7 Liczba autobusowych połączeń komunikacyjnych dla wybranych linii, kierunków i przewoźników
/Źródło: opracowanie własne

3.2 Charakterystyka planowanej sieci

3.2.1 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Województwa Pomorskiego

Zaplanowana struktura sieciowa systemu transportowego Województwa Pomorskiego oparta została się na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych w wyznaczonych intermodalnych węzłach integracyjnych usystematyzowanych według wielkości i pełnionej roli jako:

- węzły Krajowe K (4 węzły na terytorium województwa) – Gdańsk, Gdynia, Tczew (K-1) i Słupsk;
- węzły Regionalne R (9 lokalizacji), najbliższym dla analizowanego obszaru jest węzeł R1 – Malbork;
- węzły Lokalne L (24 węzły);
- przystanki zintegrowane PZ w do których zaliczono przystanek Szymankowo PZ- 16.

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

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

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

Przystanek zintegrowany (PZ) to wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne. Infrastrukturę przystanków zintegrowanych (PZ) stanowią: przystanek kolejowy lub autobusowy, parkingi samochodowe P&R oraz rowerowe B&R. Kryteria standardowego programu użytkowego dla nowobudowanych węzłów i nowych lub modernizowanych przystanków określone w Planie transportowym oznaczają w szczególności dla przystanku zintegrowanego:

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

Tab. 8 Minimalne wymagania dla wyposażenia przystanków zintegrowanych

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

W Planie Transportowym Województwa Pomorskiego przyjęto dwa warianty rozwoju sieci linii transportowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim - **wariant 2**, traktowany jako bazowy, w którym uwzględniono uwarunkowania demograficzne, ekonomiczne, transportowe i techniczne aktualne dla czasu opracowania - 2013 roku oraz **wariant 1** traktowany jako wariant docelowy, w którym uwzględniono uwarunkowania przewidywane dla roku 2025.

Konsekwencją przyjętego w Planie Transportowym założenia obsługi wojewódzkiej sieci komunikacji publicznej w pierwszej kolejności w oparciu podsystem kolejowy, uzupełniany transportem autobusowym traktowanym jako uzupełnienie dla linii kolejowych, tam gdzie ich nie ma, lub mają zbyt niską częstotliwość kursowania stało się tylko częściowe zaliczenie połączeń autobusowych funkcjonujących obecnie na terenie Gminy Lichnowy do linii użyteczności publicznej, dla których organizatorem mógłby być Marszałek Województwa Pomorskiego; poza jedyną zaplanowaną linią:

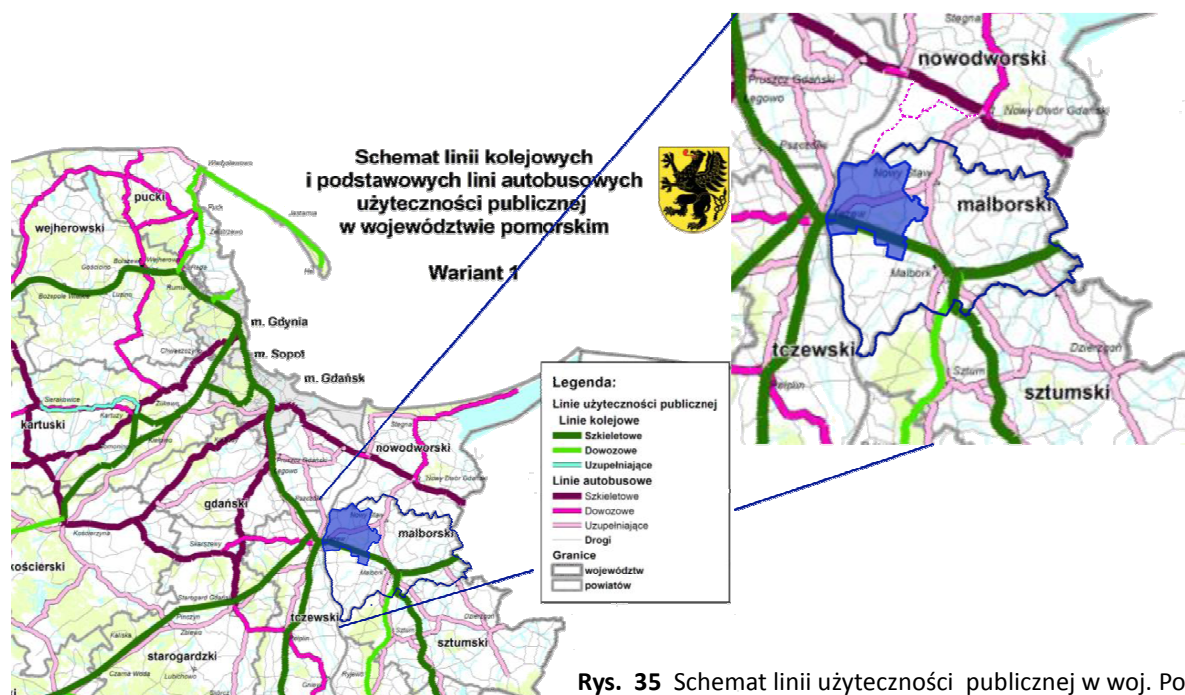
- **22-36 Nowy Staw – Tczew** (linia uzupełniająca, z II klasą częstotliwości obsługi),
w sieci połączeń nie została uwzględniona linia do Ostaszewa (linia kropkowana na załączonej grafice).

Linie kolejowe użyteczności publicznej obsługujące teren Gminy Lichnowy stanowią:

- **RPK-04**
(Elbląg)-Malbork-Tczew-Gdańsk Główny-Gdynia Główna/Gdynia Chylonia
linia szkieletowa, z II klasą częstotliwości obsługi,
- **RPK-05**
(Olsztyn Główny/Iława Główna)-Prabuty-Malbork-Tczew-Gdańsk Główny-Gdynia Główna
linia szkieletowa, z II klasą częstotliwości obsługi,
- **RPK-13**
(Grudziądz) - Gardeja – Kwidzyn – Malbork/ Gdynia Główna
linia dowozowa, z III klasą częstotliwości obsługi,

Wszystkie wymienione linie występują w obu wariantach Planu – docelowym (1) i bazowym (2).

W opracowanym dokumencie odnotowana została także linia kolejowa nr 256, lecz połączenie Szymankowo – Nowy Dwór Gdański ujęte zostało w klasie D1, linia czasowo nieakceptowana, jednakże w przypadku zaistnienia zmian w popycie lub sezonowych dużych potoków pasażerskich możliwa do zaakceptowania po przeprowadzeniu dodatkowych analiz.



Rys. 35 Schemat linii użyteczności publicznej w woj. Pomorskim
/Źródło: opracowanie wł. na podst. Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Woj. Pomorskiego

Kolejowe linie szkieletowe stanowią połączenia strategiczne dla gospodarki, rynku pracy oraz dostępności stolicy województwa i obszaru aglomeracyjnego, podczas gdy dowozowe są połączeniami odpowiadającymi za dostępność międzypowiatową, wspomagając potencjał relacji szkieletowych. Relacje dowozowe ukształtowane zostały głównie wokół lokalnych obszarów funkcjonalnych. Połączenia

uzupełniające mają za zadanie połączenia ważniejszych generatorów ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiając realizację międzypowiatowych łańcuchów podróży oraz linie sezonowe. Ujęcie połączeń kolejowych w II kategorii obsługi określa dla nich liczbę połączeń w ciągu doby pomiędzy 11 a 18 par. Linie dowozowe, jako łączące ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające realizację łańcuchów podróży międzypowiatowych, podobnie jak uzupełniające pełniące ww funkcje w stosunku do generatorów ruchu w skali powiatu i obejmujące linie sezonowe. Przypisanie prezentowanej linii III kategorii obsługi oznacza częstotliwość funkcjonowania 4 do 10 par połączeń na dobę.

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

- czas wykonywanych usług w dobie:
 - w dni powszednie i soboty 6:00-24:00, minimalnie 6:00-22:00,
 - niedziele i święta 5:00 – 22:00, minimalnie 6:00 – 21:00;
- rytmiczność funkcjonowania :
 - w dni robocze godz. szczytu co 20 min, a maksymalnie co 30min,
 - dni robocze poza szczytem co 30 min,
 - soboty co 30 min,
 - niedziele i święta co 60 min.

3.2.2 Publiczny transport zbiorowy – oddziaływania Planu Powiatu Malborskiego

Uzupełnienie systemu komunikacyjnego organizowanego przez Marszałka Województwa stanowią przewozy użyteczności publicznej powiatowe, zaplanowane i uruchomione w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Malborskiego. Zgodnie z konstatacją przytoczoną w Rozdziale 1.8.3: *Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla*, do chwili zakończenia prac nad niniejszym dokumentem, Plan Transportowy Powiatu Malborskiego nie został uchwalony.

Linie o charakterze użyteczności publicznej Powiatu Malborskiego



Rys. 36 Przebieg planowanych powiatowych linii o charakterze użyteczności publicznej - Projekt
 /Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla MOF Malborka, str. 54

Udostępniony dla celów konsultacji społecznych dokument datowany na maj 2015 r. nie stanowi obowiązującego prawa, w związku z czym dla potrzeb opracowywanego Planu Transportowego dla Gminy Lichnowy zastosowanie mają głównie jego elementy badawcze i analizy obszaru objętego planem, dostarczające obiektywnych informacji o nadrzędnym układzie komunikacyjnym. Rozwinięcie i uzupełnienie materiału stanowi korespondujące z przedmiotowym Planem Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych MOF Malborka [⁵⁹].

Realizacja strategii Gminy Lichnowy w zakresie przygotowań formalnych i organizacyjnych dla uruchomienia gminnego, publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z regulacjami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z chwilą gdy przestanie obowiązywać obecny system organizacji transportu, implikuje konieczność zaplanowania linii, na których wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Analiza projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla MOF Malborka, odzwierciedla dyskutowany uprzednio dualizm istniejących i postrzeganych przez organizatorów transportu publicznego powiązań Gminy Lichnowy z powiatami - Tczewskim i Malborskim: jedyna przewidywana linia komunikacyjna użyteczności publicznej zaplanowana do uruchomienia przez Starostę Powiatu Malborskiego, nr 7, prowadząca przez Szymankowo, Starynię, Parszewo, kończy bieg w centrum Gminy, w miejscowości Lichnowy, pozostawiając całą jej zachodnią część bez obsługi komunikacyjnej.

Do pozytywnych aspektów projektu Planu powiatu zaliczyć należy deklarowaną dla linii częstotliwość obsługi w dni robocze w godzinach od 6 do 18 taktem co 30- 40 minut mogącą zagwarantować odpowiedni poziom dostępności usług, tam gdzie byłyby zorganizowane.

Dostępna dla części z pozostałych miejscowości Gminy, linia wojewódzka 22-36 z zagwarantowaną intensywnością obsługi 4 do 10 par połączeń na dobę, znacznie niższą od stanu dotychczasowego, nie może stanowić ekwiwalentnego rozwiązania dla potrzeb transportowych mieszkańców. Projekt Planu MOF Malborka nie przewiduje tworzenia porozumień z powiatami sąsiadującymi, w ramach których możliwe byłoby uruchomienie uzupełniających połączeń na trasie z Tczewa do Nowego Stawu i Malborka, eliminujących uciążliwe przesiadki w Nowym Stawie i zwiększającego poziom skomunikowania z siedzibą powiatu (wymagane porozumienie z powiatem tczewskim) oraz ujęcie w planowanej sieci komunikacyjnej linii z Lisewa Malborskiego do Ostaszewa (pominiętej w Planie Wojewódzkim) wymagającej porozumienia z powiatem nowodworskim.

Żadnych alternatywnych projektów połączeń dla omawianego obszaru nie wnosi też Projekt Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Tczewskiego konsultowanego na przełomie marca i kwietnia 2016r. Pomimo przewidywanego w Planie, jako III opcji, wariantu międzypowiatowego, zaplanowane działania sprowadzają się do deklaracji: *„Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte”* [⁶⁰].

Aktualny stan formalno-prawny Planu transportowego Powiatu Malborskiego stanowiącego część Planu dla MOF Malborka, nie daje gwarancji zaspokojenia potrzeb w zakresie publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców Gminy Lichnowy, w związku z czym niezbędne są do podjęcia działania na szczeblu lokalnym – zapewnienie komunikacji wewnętrznej w Gminie i w miarę kreujących się możliwości wynikających z modyfikacji obowiązującego prawa, także połączeń do sąsiadujących ośrodków miejskich, centrów usługowych, edukacyjnych i miejsc pracy.

⁵⁹ Studium komunikacyjne poprawy dostępności miast powiatowych oraz przestrzeni publicznych (ścieżek rowerowych) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malborka, październik 2014

⁶⁰ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Tczewskiego, projekt do konsultacji społecznych, Tczew, luty 2016 str. 30

3.2.3 Cele i środki polityki transportowej Gminy

Przywołując definicje z Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Myśl powyższa rozwinięta została w Wojewódzkim Planie Transportowym ... realizowanie celów użyteczności publicznej nie musi oznaczać, że usługi transportu publicznego powinny być dostępne i konsumowane powszechnie, niezależnie od wartości postrzeganej przez społeczeństwo oraz od kosztów społecznych ich wytwarzania. Z punktu widzenia efektywności wydatków publicznych, organizowanie i finansowanie usług użyteczności publicznej powinno dotyczyć tej części usług dostępnych na rynku, które spełniają określone kryteria użyteczności publicznej, a ich realizacja powinna być poddana presji konkurencji na etapie ubiegania się o świadczenie usług na rzecz Organizatora transportu publicznego i pasażerów tego transportu [61].

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

Organizowany system publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając aspekt ekonomiczny i potrzeby społeczne powinien zaspokajać potrzeby komunikacyjne mieszkańców Gminy, przeciwdziałając powstawaniu obszarów komunikacyjnego wykluczenia. Jako nadrzędny cel przyjęć należy utrzymanie obecnego poziomu usług i kompensowanie niekorzystnych trendów związanych z transportem indywidualnym. W zakresie celi cząstkowych wskazać można następujące działania:

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

Uzupełniające cele szczegółowe, to między innymi:

- poprawa częstotliwości i regularności połączeń;
- dostosowanie i integracja połączeń użyteczności publicznej organizowanymi przez Gminę Lichnowy z liniami które zostaną zorganizowane przez Powiat Malborski i liniami wojewódzkimi;
- w miarę oszacowanych potrzeb i możliwości, uruchomienie komunikacji w soboty i niedziele;
- w miarę oszacowanych potrzeb i możliwości, uruchomienie komunikacji w okresach ferii i wakacji, a także dedykowanych obsłudze turystycznej;
- jeżeli nie nastąpi skomunikowanie na poziomie powiatowych, lub wojewódzkich linii użyteczności publicznej, z najbliższymi ośrodkami usługowymi dla Gminy Lichnowy, lub będą one niewystarczające, rozważyć należy, samodzielnie lub w porozumieniu z sąsiednimi gminami uruchomienie niezależnej komunikacji.

⁶¹ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego

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

Planowana sieć połączeń użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich określona została na bazie istniejącej sieci połączeń, z uwzględnieniem wielkości potoków pasażerskich, zapewnienia połączeń z siedzibą Gminy, stanowiącej jej główny węzeł integracyjny, oraz dodatkowo zapewnienia połączeń między poszczególnymi miejscowościami Gminy. Uwzględnia również ustalenia wynikające z analiz rynku przewozowego projektu Planu Transportowego MOF Malborka oraz przewozy o charakterze użyteczności publicznej określone w Planie Transportowym Województwa Pomorskiego.

Analizując Plany Zagospodarowania Przestrzennego oraz Strategie Rozwoju Gminy nie stwierdzono planowanych w najbliższej przyszłości zmian w rozkładzie głównych celów podróży. Rozkład przestrzenny potrzeb przewozowych pozostanie na niezmienionym poziomie. W wyniku planowanej poprawy jakości świadczenia usług przewiduje się nieznaczne zwiększenie potoków pasażerskich spowodowane zwiększeniem atrakcyjności oferty przewozowej, jednocześnie przewidywane jest wzajemnie znośące się oddziaływanie wzrostowe, wynikające ze wzrostu mobilności mieszkańców i spadkowe, wynikające z prognozowanej regresji populacji ludności w objętym opracowaniem obszarze - spadek ludności w skali powiatu, stagnacja, lub niewielki wzrost ludności Gminy. Przewidywane jest utrzymanie znaczenia komunikacji autobusowej w dojazdach dzieci i młodzieży do szkół i zahamowanie tempa wzrostu udziału transportu samochodami indywidualnymi.

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

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

Zachowawczy

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

Rozwojowy

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

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

Stosownie do założeń wynikających z przyjętych celów polityki transportowej Gminy, planowana sieć połączeń użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich, zamykając się w jej granicach administracyjnych, określona została na podstawie istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego Gminy, wyposażenia w infrastrukturę transportową, określonymi we wcześniejszych rozdziałach, głównymi źródłami ruchu i strukturą osadnictwa. Źródło informacji dotyczącej więzby połączeń komunikacyjnych stanowiły badania i opracowania realizowane przez Powiat malborski (MOF Malbork) oraz dane dotyczące realizowanej pracy przewozowej przez firmę obsługującą obecnie Gminę. Jako kolejny czynnik rzutujący

na możliwy wzrost wykorzystania komunikacji publicznej uznano jej atrakcyjność i komplementarność oferty przewozowej w uzupełnianiu komunikacji organizatorów nadrzędnych i możliwości skomunikowania w węzłach przesiadkowych dla przejazdów przekraczających granice Gminy. Proponowana okresowa analiza i ewaluacja Planu powinna stworzyć możliwość jej weryfikacji i aktualizacji.

Dla przeciwdziałania brakom bezpośredniej, nie wymagającej dodatkowych przesiadek, dostępności komunikacyjnej do siedziby Powiatu, właściwej dostępności połączeń do Nowego Stawu, połączeń z powiatem tczewskim i Miastem Tczew oraz utrzymywanymi obecnie liniami do Ostaszewa, Gmina Lichnowy może przedsięwziąć kroki zaradcze poprzez:

- przeorientowanie systemu transportu na węzły integracyjne w Szymankowie i przystanek kolejowy w Lisewie Malborskim, umożliwiające kontynuowanie przez pasażerów dalszych etapów podróży koleją;
- uzupełnienie dostępnej oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego liniami użyteczności publicznej organizowanymi przez Gminę z wykorzystaniem przewidzianych prawem obecnie i możliwymi w przyszłości formami organizacji transportu wspólnie z innymi jednostkami samorządowymi jak np.:
 - uczestnictwo w związku powiatowo-gminnym lub przejęcie od powiatów zadań polegających na organizowaniu transportu dla określonych linii i sieciach komunikacyjnych powiatu na trasach Lichnowy – Malbork, Lichnowy - Tczew, Lichnowy - Ostaszewo;
 - organizacja komunikacji w wyniku porozumień z gminami Ostaszewo: linia Lisewo Malborskie - Ostaszewo; Tczew i Malbork a w ograniczonej wersji samodzielnie na trasie Boręty – Lisewo Malborskie
- lub inne, dostępne.

Pożądane kierunki realizacji połączeń komunikacyjnych wykraczających poza granice Gminy Lichnowy, zostały w opracowaniu odrębnie zaznaczone.

Ostateczny układ sieci linii komunikacyjnych użyteczności publicznej przedstawiony został w załączniku na końcu niniejszego Planu. Na planowaną sieć komunikacyjną składają się dwie dotychczas funkcjonujące linie komunikacyjne nr 1 i 2, przedstawione w tabeli **Tab. 7**.

Zgodnie z wymaganiami formalnymi i przyjętą praktyką, zastosowaną numerację linii, odnoszącą się do dotychczasowych nazw handlowych uzupełniono o poprzedzający symbol - **U** (linie użyteczności publicznej) i kod terytorialny Gminy - **220903**. Przedstawiona poniżej tabela przedstawia podstawową, odpowiadającą komunikacji szkolnej i zaplanowaną w wariantie rozwojowym, obejmującą przewozy weekendowe i sezonie wakacyjnym, liczbę połączeń i pracę przewozową na planowanych liniach.

Linia	nazwa linii	liczba kursów dziennie / rocznie				roczny przebieg linii [km]	
		wariant zachowawczy		wariant rozwojowy		wariant zachowaw	wariant rozwojowy
		ogółem	w soboty niedziele i święta	ogółem	w soboty niedziele i święta		
U220903 /01	Lichnowy, Dąbrowa, Pordenowo, Parszewo, Tropiszewo, Starynia, Szymankowo, Lichnówki Lichnowy	4/752	0/0	4/1 106	2/354	24 816	36 498

U220903 /02	Lichnowy, Boręty, Dąbrowa Lisewo Malb., Starynia Szymankowo, Lichnowki Lichnowy	6/1128	0/0	6/1 659	3/531	41 736	61 383
łącznie		1 880	0	2 765	885	66 552	97 881

Tab. 9 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Lichnowy.

/Źródło: opracowanie własne

Dla wariantu rozwojowego, nawet realizowanego w ograniczonej skali, utrzymywanie minimalnego poziomu skomunikowania poza okresem szkolnym i roboczymi dniami tygodnia, znamienny jest znaczący, sięgający blisko 50%, wzrost niezbędnej do wykonania pracy przewozowej. Wynik taki, jest konsekwencją zbliżonych proporcji kursów całotygodniowych i ustalonych jako niezbędny poziom minimalny.

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

Brak stosownych przesłanek dotyczących Planu Powiatu Malborskiego, nie pozwala na ocenę hipotetycznych kosztów związanych z koniecznością uzupełnienia przewozów gminnych lub zastąpienia dowozów do miasta Malbork i Tczew jednak wnioskując, że dotychczas nie dotowane przewozy finansowały się same, to zmiana formuły organizacji także możliwa będzie do przeprowadzenia bez dodatkowych dopłat.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

We wcześniejszych rozdziałach omówione zostały czynniki wpływające na potrzeby przewozowe takie jak demografia, sytuacja społeczno-gospodarcza, edukacja, kultura i turystyka oraz istniejąca infrastruktura transportowa i zaplanowana oferta przewozowa publicznego transportu zbiorowego.

W przypadku planowanej sieci komunikacyjnej Gminy Lichnowy, podobnie jak dla większości Gmin nie będących dużymi ośrodkami miejskimi, które początkują proces organizacji publicznego transportu zbiorowego, brak jest adekwatnych danych historycznych i innych wskaźników parametryzujących wrażliwości na czynniki kształtujące popyt. W konsekwencji, dla oceny i prognozy potrzeb przewozowych przyjęto metodę aproksymacji wyników uzyskanych dla obszarów nadrzędnych, interpolując je na potrzeby lokalnej sieci komunikacyjnej. Pomimo, że analizowane prognozy dotyczą głównie podróży międzypowiatowych model można, w przybliżeniu, przenieść również na sieć przewozów gminnych. Założenia związane z demografią, gospodarką, czy motoryzacją są w obu przypadkach podobne. Dla analizowanego obszaru Gminy Lichnowy do dyspozycji pozostają wcześniej przywoływane wyniki badań autorów Studium Komunikacyjnego i projektu Planu Transportowego MOF Malborka i prognozy opracowane dla województwa Pomorskiego.

4.1.1 Struktura podróży

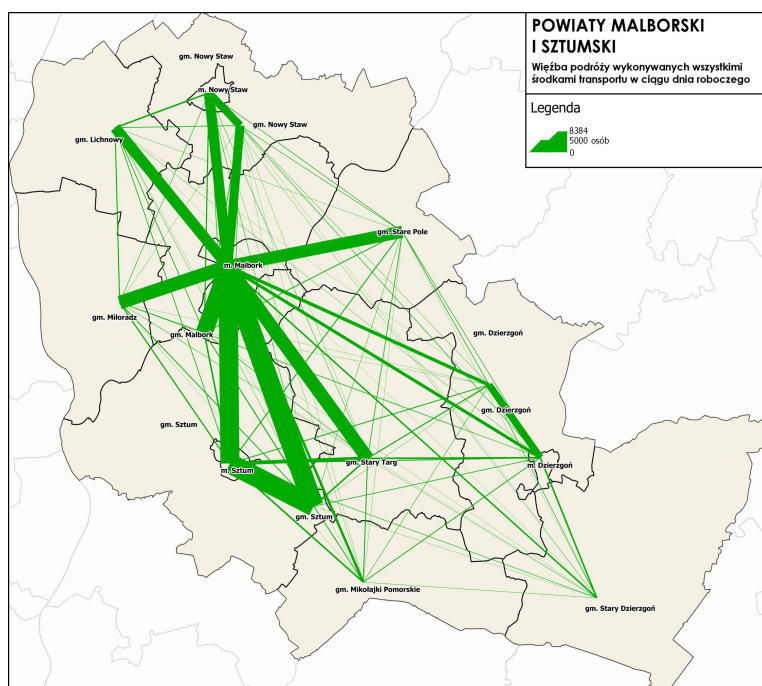
W badaniach na potrzeby Wojewódzkiego Planu Transportowego ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla różnych scenariuszy i wariantów. Do budowy modelu transportowego Województwa Pomorskiego, wykorzystano klasyczny czterostopniowy model transportowy obejmujący etapy:

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

Do budowy modelu transportowego, a także wykonywanych prognoz przyjęto:

- trzy scenariusze rozwoju społeczno-ekonomicznego: pesymistyczny, umiarkowany i optymistyczny, uwzględniające zmiany demograficzne (liczby mieszkańców), ekonomiczne (PKB), poziom bezrobocia, motoryzacyjne (wskaźnik motoryzacji), napełnienia pojazdów itp.;
- trzy warianty rozwoju sieci transportu zbiorowego użyteczności publicznej- I, II i wariant stagnacji, braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej, który posłużył jako bazy do porównań;
- cztery okresy obliczeniowe (stany ruchu): dla lat 2015, 2020, 2025 i 2030. [62]

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).



Rys. 37 Więźba podróży powiatowych i międzypowiatowych MOF Malborka

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

⁶² Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2014

Badania prowadzone przez autorów opracowania Studium Komunikacyjnego MOF Malborka obejmowały między innymi prowadzone w 2014 roku pomiary napełnień środków publicznego transportu zbiorowego w Malborku, Mikołajkach Pomorskich, Nowym Stawie, Starym Polu oraz Sztumie. Prowadzone w Malborku, w 6 punktach miasta, trwające trzy dni badania wskazały kierunek przejazdów do i z Tczewa z wynikiem 456 osób na dobę, jako jeden z mniej popularnych, porównywalny z kierunkiem do Dzierzgonia, i dwu, trzykrotnie mniejszy od kierunków do Nowego Stawu i Sztumu. Pomiary napełnień dla Nowego Stawu, odnotowały podobne proporcje: 325 osób w kierunku Malborka wobec 64 w kierunku Tczewa.

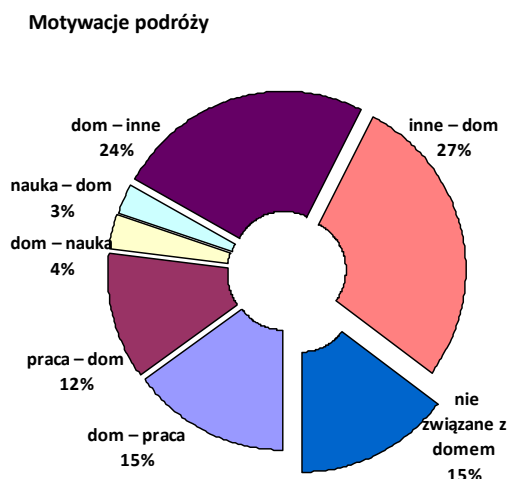
Przy założeniu iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu malborskiego w przyszłości nie ulegną większym zmianom, uwzględniając wyniki pomiarów potoków pasażerskich w regionalnym transporcie kolejowym przedstawionych w raportach „Opracowania transportowego dla Województwa Pomorskiego” oraz wykorzystując model grawitacyjny w opracowaniu zamodelowano potoki ruchu pasażerskiego dla powiatowych i międzypowiatowych (pomiędzy powiatem malborskim i sztumskim) przewozów pasażerskich. W oparciu o uzyskany model oszacowano schemat więźby podróży oraz podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne środki transportu.

4.1.2 Motywacje podróży

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

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

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



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

Tab. 10 Rozkład statystyczny udziału motywacji i celów odbywania podróży

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

Rys. 38 Rozkład udziału motywacji odbywania podróży
/Źródło: Ibid. str. 31

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

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

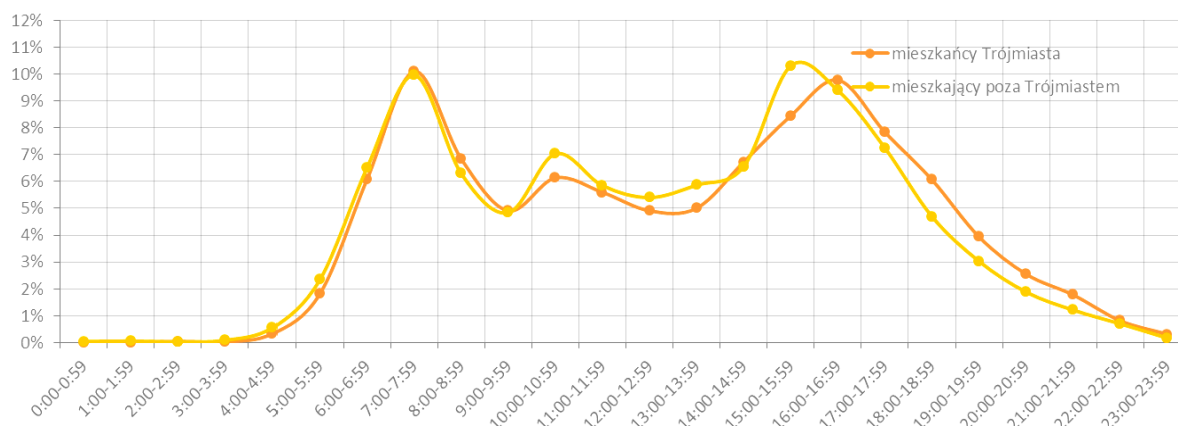
L.p.	cele podróży	% wskazań
1	podróże zewnętrzne	2,4%
2	podróże międzypowiatowe	19,1%
3	podróże międzygminne (w powiecie)	15,9%
4	podróże wewnątrzgminne	60,2%

Tab. 11 Rozkład przestrzenny podróży pasażerów w obszarze metropolitalnym (bez Trójmiasta)

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

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

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



Rys. 39 Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

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

Czas trwania podróży jest związany z wykorzystanym środkiem transportu – najkrócej trwają podróże piesze (średnio 16 minut), najdłużej zaś podróże z wykorzystaniem różnych środków transportu (67 minut). Średni czas trwania podróży indywidualnej to 24 minuty, zaś podróży środkami transportu zbiorowego – 39 minut. Podróże wewnątrzgminne trwają średnio 22 minuty, podróże międzygminne 30 minut, a między powiatami - 44 minuty⁶³.

4.2 Prognoza popytu

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

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej. Ustalenie skali zjawiska nie jest jednak możliwe bez odpowiednich narzędzi i danych badawczych, których brak jest dla planowanej sieci transportowej. Mechanizmem ograniczającym potencjalny popyt na usługi transportowe stać się może postępująca, wcześniej omawiana depopulacja obszaru objętego Planem oraz narastająca konkurencja transportu indywidualnego. Zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich oraz gminach wiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Przeciwdziałanie narastającemu wykorzystaniu w 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. Efektywność działań marketingowych uzależniona być może od splotu wielu czynników, niemożliwych do oszacowania na obecnym etapie Planu. Celem Organizatora będzie, przy spełnieniu przyjętych założeń, utrzymanie popytu na usługi transportowe na co najmniej niezmiennym poziomie.

4.3 Prognoza podaży

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

⁶³ Raport syntetyczny z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego, Sopot, 2014 str. 40

wakacje i rok szkolny. Zagadnienie to stanowi przedmiot szczegółowych analiz, prognoz i optymalizacji. Odnosząc się do planowanego Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Lichnowy, zauważyć należy na wstępie, że punktem odniesienia jest zupełny brak oferty przewozowej spełniającej kryteria przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Komunikacja ponadgminna realizowana jest obecnie na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwych gestorów – Wydziały Komunikacji urzędów poszczególnych 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. Stan obecny na rynku usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Lichnowy jest ustabilizowany, i za wyjątkiem luki po zaprzestaniu przewozów na trasie Lichnowy-Nowy Staw-Malbork, która w warunkach konkurencyjnego rynku usług, powinna zostać uzupełniona alternatywną ofertą, nie odnotowuje się braków w podaży wynikających z ograniczeń natury administracyjnej czy ekonomicznych i technicznych uwarunkowań przewoźników działających na terenie Gminy. Zapewnienie warunków kontynuacji funkcjonowania dla obecnie działających przewoźników komercyjnych, w tym w zakresie uprawnień do otrzymywania rekompensaty z tytułu honorowania ulg ustawowych, utrzymanie dotychczasowego zakresu sieci przewozów przy niezmiennym popycie wynikającym głównie z niewielkich zmian ludnościowych, nie powinien zagrozić deficytem i ograniczeniem dostępności usług. Jak oszacowano, wersja rozwojowa Planu może wymagać wzrostu pracy przewozowej o 50%. Analiza potencjału funkcjonujących w Gminie i jej najbliższym otoczeniu potencjalnych Operatorów (przewoźników, którym mogłoby zostać udzielone zamówienie publiczne) wskazuje na znaczne nadwyżki. Z jednej strony wynika to z dysproporcji skali przewozów ujętych w niniejszym Planie transportowym, w stosunku do potencjału przewozowego dużych firm mających swoje siedziby w otoczeniu Gminy, w zasięgu ekonomicznie uzasadnionym kosztami dojazdu oraz znaczna nadmiarowością floty transportowej utrzymywanej dla potrzeb skomasowanych czasowo dowozów uczniów do szkół: pojazdy wykonujące w skali roku, na potrzeby regularnego transportu publicznego przebiegi rzędu 20-40 tys. wozokilometrów, przy prędkościach technicznych pomiędzy 30km/h a 50km/h pracują przeciętnie poniżej 3 godzin w ciągu doby. Wzrost pracy przewozowej nawet 200% nie będzie stanowił istotnego ograniczenia w podaży usług, szczególnie, że odbywałby się w dużej części poprzez zagospodarowanie bezproduktywnych dotąd okresów świątecznych, sobót i niedziel.

5 Finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła i formy finansowania usług

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

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

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

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

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, wśród których znaleźć mogą się nakłady na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej. Gmina Lichnowy do tej pory nie organizowała i nie finansowała bezpośrednio usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Dofinansowanie jakie otrzymywali przewoźnicy realizujący usługi na terenie Gminy pochodziło jedynie z budżetu centralnego, wypłacane za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego w związku z rekompensowaniem strat wynikających z stosowanych ulg ustawowych. W wariantie podstawowym, ujęcie sieci linii komunikacyjnych, w ramach planowanych do realizacji połączeń użyteczności publicznej, pozwoli Operatorowi, z którym zostanie zawarta umowa o świadczenie usług, na otrzymywanie dopłat, refundację strat wynikających z stosowania ulg ustawowych.

Przeciwdziałając procesom wykluczenia społecznego grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się, których przyczyną jest ograniczanie oferty przewozowej na trasach peryferyjnych, o mniejszych potokach pasażerskich, Samorząd Gminy Lichnowy będzie mógł podjąć decyzję dofinansowaniu nierentownych połączeń. Działanie takie przewidziane zostało w scenariuszu rozwojowym niniejszego Planu Transportowego. Finansowanie zmiany poziomu odpłatności usług stanowi element polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanej na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

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

W obliczeniach przyjęto wysoki, właściwy liniom komunikacyjnym uruchamianym pod potrzeby dojazdów dzieci i młodzieży do szkół, 98% udział w strukturze sprzedaży biletów okresowych (miesięcznych, szkolnych) i możliwy wzrost wolumenu sprzedaży do 10% biletów jednorazowych po zaakceptowaniu uruchomionego systemu komunikacji przez społeczeństwo i funkcjonowaniu komunikacji także w dniach wolnych od nauki szkolnej; 49% - średni poziom refundacji dla biletów pasażerów korzystających z ulg ustawowych oraz ustalony 25% poziom dofinansowania kosztów funkcjonowania transportu przez Gminę w wariantie rozwojowym.

wyszczególnienie	jednostka	wariant	
		zachowawczy	rozwojowy
roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm.]	66,552	97,881
liczba kursów rocznie	[tys.]	1,880	2,765
koszt	[tys. zł]	299,484	440,464
wpływ ze sprzedaży biletów	[tys. zł]	157,110	178,212
refundacja ulg ustawowych	[tys. zł]	142,374	156,612
współczynnik odpłatności	[%]	52,5	40,5%
dopłata Organizatora	[tys. zł]	0	110,116
wzgl. poziom dofinansowania	[%]	0%	25%

Tab. 12 Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego

/Źródło: opracowanie własne

5.2 Odpłatność usług i refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych

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

Zgodnie z powyższym, rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez Marszałka Województwa na wniosek właściwego Organizatora. Jest to dotacja co do zasady pokrywana z budżetu państwa, z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej, które określa i pokrywa Organizator. Do 31 grudnia 2016 r. obowiązują jeszcze dotychczasowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, na podstawie umów zawieranych przez przewoźnika z Urzędem Marszałkowskim. Wysokość rekompensaty jest pochodną charakteru poszczególnych linii, rentowności wynikającej z jej długości, liczby pasażerów, zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, rozkładu jazdy (godzin odjazdów), występowania innych linii komunikacyjnych (substytucyjnych i komplementarnych) oraz jakości i pojemności taboru. Prognoza poziomu rekompensaty, po podjęciu decyzji o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej przez Wójta Gminy Lichnowy, uzależniona jest od przyjętej strategii realizacji tych usług w tym formy w jakiej udzielane będą zamówienia. Najniższy poziom rekompensaty, możliwy będzie w wariantcie podstawowym i udzieleniu zamówienia na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego w trybie koncesji lub analogicznie w trybie określonym w Art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, bezpośredniego zawarcia umowy. Forma koncesyjna, poza kosztami własnymi Organizatora związanymi z pełnieniem tej roli jest neutralna finansowo w zakresie rekompensaty strat Operatora wynikających z honorowania ulg ustawowych. Wzrost interwencji samorządu, realizującego cel publiczny, zrównoważony rozwój transportu zbiorowego wynikający przyjęcia strategii interwencyjnej (rozwojowej), wymagać będzie dodatkowej formy finansowania pokrywającej straty związane ze spadkiem rentowności linii wynikające z uruchomienia połączeń także w okresach gdy przewidywane potoki pasażerskie będą znacznie zredukowane.

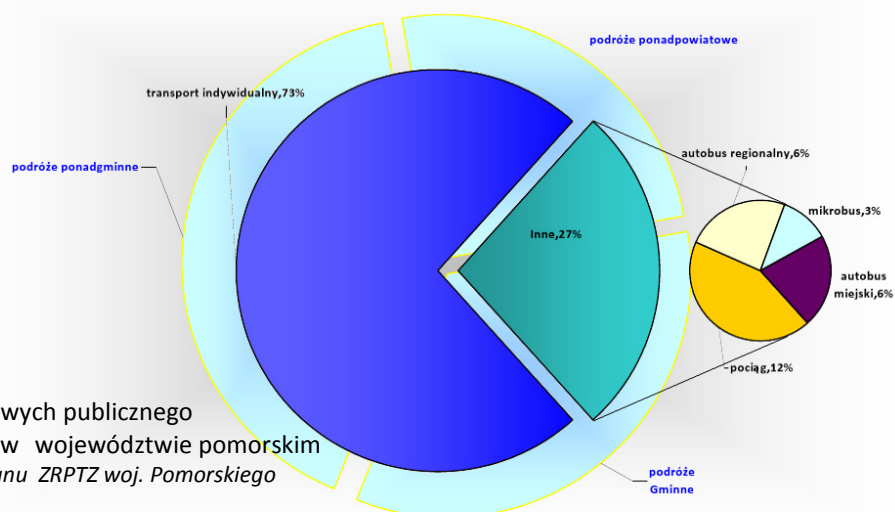
6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

6.1 Obecny podział zadań przewozowych

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

Z badań zachowań transportowych mieszkańców województwa pomorskiego wykonanych na potrzeby Planu Wojewódzkiego wynika, że przeciętnie w ciągu jednej doby 34% mieszkańców podróżuje tylko w obrębie własnej gminy, 41% podróżuje poza gminę, a 25% podróżuje poza powiat. Poza Województwo Pomorskie podróżuje 2% mieszkańców. Średnio w skali województwa podróże realizowane są głównie transportem indywidualnym – 73%. Transportem zbiorowym odbywa się tylko 27% podróży, w tym 11,5% pociągiem, 6,3% autobusem regionalnym, 3% mikrobusem, a 5,7% autobusem miejskim lub szkolnym.



Rys. 40 Podział zadań przewozowych publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim
/Źródło: oprac. wł. na podstawie Planu ZRPTZ woj. Pomorskiego

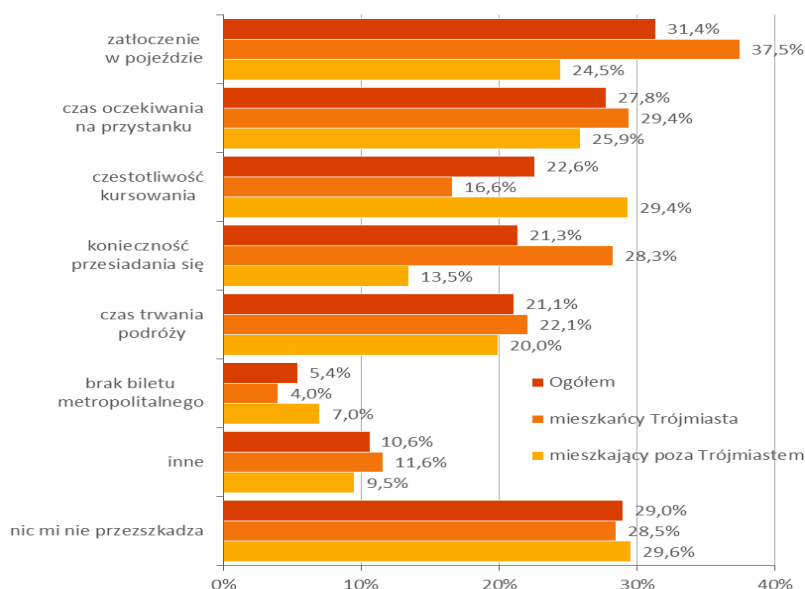
Z badań prowadzonych dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego wynika, że mieszkańcy miejscowości poza Trójmiastem nieco częściej niż średnia badanych podróżują pieszo (26% realizowanych podróży) i komunikacją indywidualną (50%), rzadziej zaś komunikacją zbiorową – około 23% wszystkich podróży. Analogiczne badania dla MOF Malborka wskazują na proporcje 73,1 transport indywidualny, z czego 64,9% - samochód i 8,2% rower, 24,1% - transport autobusowy i 2,8 – kolej. Niewielki udział transportu kolejowego w ostatnich z przytoczonych badań wynika z ich delimitacji do obszaru dwóch uczestniczących powiatów, podczas gdy kolej obsługiwała potoki pasażerskie wybiegające poza obszar analizy. Skorygowanie systemowej rozbieżności badań, zbliża ustalone wartości do wyników określonych dla całego województwa.

6.2 Preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju

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

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

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



Rys. 41 Ocena istotności postulatów przewozowych

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

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

6.3 Preferencje wynikające z rankingu postulatów przewozowych

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

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

dostępność - stopniowa rozbudowa infrastruktury, aktualizacja licznosci 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 regularniej częstotliwości kursowania z łatwym do zapamiętania modułem powtarzalności 20, 30 min godzina, 120 min;

wygoda - poprawa standardu infrastruktury przystankowej, umożliwiającej komfortowe i bezpiecznie oczekiwanie na przystankach poprzez instalację 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 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, skracanie przejść przez szerokie jezdnie poprzez budowę azyli, oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronów przystanków, a w zakresie informacji pasażerskiej, czytelne oznakowanie, podświetlana informacja pasażerska, zapowiedzi głosowe w pojeździe.

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

7 Zasady organizacji rynku przewozów

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

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

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

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera;
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów; 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

(obowiązek notyfikacji: - każdy właściwy organ podejmuje niezbędne środki, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej przynajmniej następujące informacje - nazwa i adres właściwego organu, przewidywany tryb udzielenia zamówienia i usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem)

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega m.in. na:

- negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, określonego między innymi zasadami:
 - przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym,
 - środki transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, a w transporcie drogowym dodatkowo w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora,
 - rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów,
 - w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora,
 - rozkłady jazdy są poddawane aktualizacji, o której mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
 - cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych,
 - wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy,
 - na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób,
 - operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów,
- współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania, przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji, przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- administrowaniu systemem informacji dla pasażera;
- wykonywaniu dodatkowych zadań wynikających z rozporządzenia WE 1370/2007

Każdy właściwy organ podaje raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdanie zbiorcze na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian;

- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 82b ust. 2 pkt 1 i 3, art. 82e, art. 82f ust. 1 i art. 95b ust. 2 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - nadzór nad sposobem rozpatrywania skarg oraz nakładanie kar w związku prawami pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym wynikającymi z rozporządzenie WE 181/2011 [64]

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

7.2 Kontraktowanie usług, tryb wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego

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

⁶⁴ 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

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 Lichnowy jest zróżnicowany, stanowiąc pochodną potencjału rynku, wielkości przewożonych potoków pasażerskich, potrzeb i możliwości ich zaspokojenia przez przewoźników świadczących usługi na obszarze objętych Planem w skali lokalnej czy powiatu. Sytuacja powyższa nie odbiega od stanu obserwowanego w innych gminach regionu. W zakresie środków transportu wykorzystywane są pojazdy, typowo stosowane w przewozach regionalnych, najczęściej w średnim stanie technicznym, nie spełniające najnowszych norm emisji spalin i tylko w części przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. Cechą wyróżniającą jest duży odsetek przewozów realizowanych niewielkimi pojazdami, których użycie podyktowane było ograniczeniami narzucanymi przez zarządców dróg, w wyniku postępującej degradacji przeprawy mostowej w Lisewie Malborskim. Wyższa częstotliwość i mniejsza liczba pasażerów w kursach jest odpowiednia dla potrzeb mieszkańców Gminy, lecz w mniejszym stopniu sprawdza się w skupionych czasowo, masowych, dojazdach do szkół, powodując potrzebę utrzymywania przez operatorów zróżnicowanej i zmiennej w ciągu doby oferty środków transportu. W chwili obecnej realizowane jest to przez specjalizację w świadczeniu odmiennych usług przez poszczególne firmy. W Gminie realizowane są inwestycje infrastrukturalne, głównie drogowe, w zakresie przystanków i ścieżek rowerowych. Odnotowania wymaga też współdziałanie Gminy Lichnowy w projekcie remontu ważnego dla mieszkańców połączenia mostowego z Tczewem.

8.2 Pożądany standard usług, planowana oferta

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

- dostępność do sieci publicznego transportu zbiorowego, rozumianą jako odległość do najbliższego przystanku komunikacyjnego, pokrycie siecią komunikacyjną obszaru objętego Planem Transportowym;
- standard napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego;
- standard minimalnej liczby połączeń środkami publicznego transportu zbiorowego;
- częstotliwość kursowania;
- dostępność w czasie celu podróży, centrum gminy, powiatu, województwa, i przestrzenie np. dostępność do ważnych obiektów użyteczności publicznej;
- 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 Lichnowy 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 oznakowania pojazdów realizujących usługi o charakterze użyteczności publicznej;
- wdrożenie do eksploatacji pojazdów charakteryzujących się odpowiednim komfortem dla pasażera - zwiększający się udział miejsc siedzących wraz ze wzrostem długości podróży; wyposażenie w miejsce na wózek dziecięcy lub inwalidzki oraz klimatyzacja.

8.2.2 Aspekt ochrony środowiska

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

Pierwszoplanowe znaczenie w tym zakresie ma ograniczenie emisji spalin. Cel ten powinien być realizowany poprzez sukcesywne unowocześnianie użytkowanego taboru na spełniający coraz wyższe normy emisji spalin. 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 preferowanych, proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego zaliczyć można wykorzystywanie taboru napędzanego alternatywnymi formami paliw, np. gazem ziemnym, biopaliwami, wodorem, ogniwami paliwowymi czy też zasilanego energią elektryczną.

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

8.2.3 Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Zaplanowane działania w zakresie poprawy dostępności do infrastruktury przystankowej obejmują:

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

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

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową.

Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, przeciwdziałaniu wykluczeniu, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą przewozów:

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

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

- działania organizacyjne:
 - opracowanie zasad pomocy osobom niepełnosprawnym;
 - zaplanowanie systemu przyjmowania zamówień na przewozy w przypadku organizowania takiej formy usług transportu osób;
- poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania na zakup i eksploatację pojazdów, budowę i modernizację infrastruktury przystosowanej dla potrzeb osób niepełnosprawnych;
- działania w obszarze technicznym, infrastrukturalnym, dotyczącym:

- przystanków komunikacyjnych;
 - obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
 - skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
 - lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
 - oznaczanie dróg dojścia do przystanków komunikacyjnych, stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych w formie wypukłej faktury nawierzchni,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej;
- informacji dostępnej dla pasażerów.

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

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

8.2.5 Polityka kształtowania systemu taryfowego

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

Naturalnym i podstawowym węzłem integrującym gminną komunikację publiczną jest główny ośrodek administracyjny Gminy – miejscowość Lichnowy oraz mające duży potencjał demograficzny Lisewo Malborskie i Szymankowo, obie miejscowości, w których dodatkowo następuje integracja transportu drogowego z połączeniami kolejowymi. Dotychczasowa organizacja systemu transportu zbiorowego ukształtowała się na osi Tczew – Lisewo Malborskie – Lichnowy – Nowy Staw/Szymankowo – Malbork, na obsłudze którego, Gmina może mieć w przyszłości ograniczony wpływ.

Analiza planowanego układu komunikacyjnego obsługującego Gminę Lichnowy, organizowanego zarówno przez Marszałka Województwa Pomorskiego i projektowanego przez Starostę Powiatu Malborskiego, przeprowadzona we wcześniejszej części opracowania, w rozdziale 3.2.2, wskazuje na potrzebę koordynacji projektowanych linii komunikacyjnych planowanych do uruchomienia na terenie Gminy z połączeniami ponadlokalnymi. Dla komunikacji kolejowej, uwzględniając fakt niewielkiej odległości drogowej zarówno do Malborka jak i sąsiadującego Tczewa, wykorzystanie węzłów przesiadkowych w Szymankowie i Lisewie Malborskim może być istotne głównie dla komunikacji ponadregionalnej, gdzie będzie atrakcyjną alternatywą dla innych połączeń do bardziej odległych destynacji, w tym do Metropolii Trójmiejskiej. Transport multimodalny, z wykorzystaniem połączeń kolejowych może też stanowić dostępne dla Organizatora, Gminy Lichnowy, rozwiązanie w przypadku impasu w organizacji publicznego transportu zbiorowego przez Powiat Malborski oraz dla organizacji połączeń z Tczewem zarówno w aspekcie formalnym - komunikacja wykraczająca poza obszar powiatu jak i funkcjonalnym - nie rozwiązany problem remontu mostu utrudniający prawidłową konfigurację układu drogowego.

Jeżeli umożliwi to przyszła sytuacja prawna, lub w obecnym stanie prawnym przy akceptacji samorządów sąsiadujących Gmin i/lub Powiatów, Gmina Lichnowy może podjąć się organizowania publicznego transportu zbiorowego wykraczającego poza jej obszar, do siedziby władz powiatu - miasta Malbork, trasami przez Szymankowo i Nowy Staw, do Tczewa i Ostaszewa, wszędzie tam, gdzie zaistnieje zapotrzebowanie mieszkańców poparte przesłankami społeczno-ekonomicznymi. Możliwe kierunki ekspansji komunikacji gminnej zasygnalizowana zostały w części graficznej planu, symbolicznie, strzałkami wskazującymi kierunki docelowe.

W zakresie podejmowanych działań w ramach autobusowej komunikacji gminnej Gminy Lichnowy, zadaniem Organizatora będzie odpowiednie skoordynowanie rozkładów jazdy uruchamianych przewozów lokalnych, z kolejowymi przewozami wojewódzkim i komunikacją powiatową, umożliwiające przesiadkę i kontynuację podróży w relacjach ponadgminnych. Korzystnym rozwiązaniem byłaby, dyskutowana dalej, możliwość uczestnictwa w zintegrowanym systemie taryfo-biletowym, stanowiącym zachętę dla wyboru takiej formy komunikacji.

8.2.8 Planowane kierunki działań w zakresie informacji pasażerskiej

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

- ujednolicenia oznakowania pojazdów realizujących usługi publicznego transportu zbiorowego w Gminie Lichnowy;
- wprowadzenia ustandaryzowanego oznakowania pojazdów w tablice kierunkowe;
- 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.

9 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

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

Sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów regulowany jest przez Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy, które określa informacje rozkładowe jakie powinny zostać udostępnione pasażerom oraz jakie należy zastosować dla nich kanały dystrybucji.

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

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

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

9.1 System informacji pasażerskiej

Na planowany system informacji składają 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.
- informacja w mediach elektronicznych:
 - udostępnienie poprzez sieć internet informacji o rozkładach, taryfach, regulaminach, obowiązujących uprawnieniach do przejazdów na podstawie biletów ulgowych;

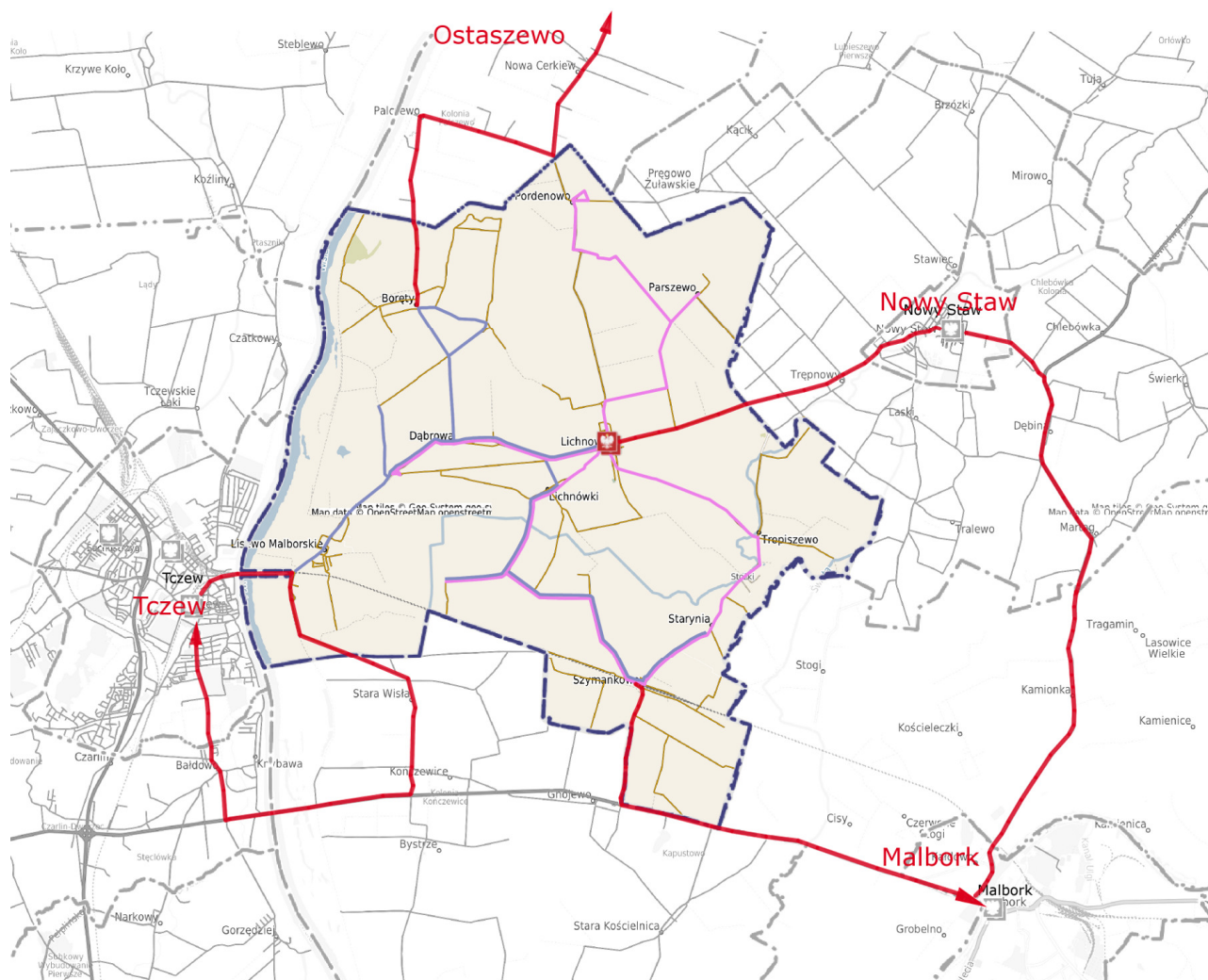
W dalszych planach system informacji pasażerskiej może zostać wzbogacony o zaawansowane elementy przewidziane dla potrzeb osób niepełnosprawnych – głosowe systemy zapowiedzi przystanków, graficzne wyświetlacze informujące o miejscu i trasie podróży na przystankach i w pojazdach oraz rozwój systemów w mediach elektronicznych na platformy mobilne, smartfony i tablety i inne adekwatne formy.

10 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Lichnowy

Zgodnie z założeniami budowy hierarchicznej struktury organizowania publicznego transportu zbiorowego przez jednostki samorządu terytorialnego poszczególnych szczebli jednym z głównych celów powinna stać się jego integracja na wszystkich poziomach, od krajowego, 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, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów. Wyznaczone węzły przesiadkowe powinny integrować nie tylko transport poziomu powiatowego, ale także ułatwiać interakcje z pozostałymi poziomami[73].

Plan Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Lichnowy wpisując się w powyższą strategię, w ramach kierunków rozwoju na przyszłe lata przewiduje możliwość rozwoju sieci transportu publicznego Gminy obejmującą główne kierunki połączeń do Malborka, Tczewa i Ostaszewa w miarę

kreujących się zmian w formalno-prawnych uwarunkowaniach dla podejmowanych działań. Podstawowe ponadgminne linie komunikacyjne pożądane dla obsługi Gminy Lichnowy nowe, komplementarne dla istniejących oraz rozszerzające, suplementarne wobec zaplanowanych połączeń operatorów wyższych szczebli przedstawiono na załączonej grafice.



Rys. 42 Układ pożądanych kierunków rozwoju linii komunikacyjnych obsługujących Gminę Lichnowy
/Źródło: opracowanie własne na podkładzie pomorskie.e-mapa.net

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 Planowana sieć pasażerskich połączeń kolejowych użyteczności publicznej	33
Rys. 3 Planowana sieć linii komunikacyjnych użyteczności publicznej woj. Pomorskiego	34
Rys. 4 Zmiany preferencji wyboru środka transportu w UE i Polsce na przestrzeni lat 1990 – 2012	40
Rys. 5 Położenie fizyczno-geograficzne	41
Rys. 6 Położenie Gminy Lichnowy na tle powiatu i województwa	42
Rys. 7 Dostępność transportowa Gminy Lichnowy	43
Rys. 8 Obszary oddziaływania i ciężenia do ośrodków regionalnych	43
Rys. 9 Organizacja jednostek osadniczych Gminy Lichnowy	44
Rys. 10 Dynamika zmian stanu.....	45
Rys. 11 Zmiana liczby mieszkańców	45
Rys. 12 Migracje ludności w Gminie Lichnowy.....	46
Rys. 13 Obciążenie demograficzne i zmiany	47
Rys. 14 Piramida wieku dla ludności Gminy Lichnowy.....	47
Rys. 15 Dynamika wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce, woj. Pomorskim i pow.Malborskim	48
Rys. 16 Potencjalni kierowcy samochodów osobowych w 2002 roku.....	49
Rys. 17 Poziom bezrobocia i charakter jego zmian w latach 2009 - 2013	50
Rys. 18 Mapa bezrobocia w województwie pomorskim.....	51
Rys. 19 Zmiany wskaźnika bezrobocia w Gminie Lichnowy na tle powiatu i kraju	51
Rys. 20 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. pomorskim w 2014 roku	53
Rys. 21 Rozmieszczenie szkół ponadgimnazjalnych w woj. Pomorskim w 2014 roku	53
Rys. 22 Korytarze ekologiczne w woj. pomorskim	55
Rys. 23 Obszary Natura 2000 na terenie Gminy Lichnowy	56
Rys. 24 Obszary Chronionego Krajobrazu na terenie Gminy Lichnowy.....	57
Rys. 25 Emisje pyłu PM10 z emitorów liniowych (drogi krajowe i wojewódzkie).....	59
Rys. 26 Układ korytarzy transportowych w województwie pomorskim.....	61
Rys. 27 Izochrony dostępności drogowej do Gdańska i najbliższych ośrodków subregionalnych.....	62
Rys. 28 Sieć kolejowa na terenie MOF Malbork.....	63
Rys. 29 Sieć komunikacyjna w Gminie Lichnowy	64

Rys. 30 Międzynarodowa Droga	64
Rys. 31 Przebieg wariantów Wiślanej Trasy Rowerowej.....	65
Rys. 32 Sieć tras rowerowych w otoczeniu	65
Rys. 33 Linie kolejowe i węzły integracyjne w wojewódzkim planie transportowym	68
Rys. 34 Liczba połączeń komunikacyjnych	69
Rys. 35 Schemat linii użyteczności publicznej w woj. Pomorskim	72
Rys. 36 Przebieg planowanych powiatowych linii.....	73
Rys. 37 Więźba podróży powiatowych.....	79
Rys. 38 Rozkład udziału motywacji odbywania podróży.....	80
Rys. 39 Rozkład godzin rozpoczęcia podróży w dobie wśród mieszkańców Obszaru Metropolitalnego	81
Rys. 40 Podział zadań przewozowych publicznego transportu zbiorowego w woj. pomorskim	86
Rys. 41 Ocena istotności postulatów przewozowych	87
Rys. 42 Układ pożądanego kierunku rozwoju linii komunikacyjnych obsługujących Gminę Lichnowy... ..	102

12.2 Spis tabel

Tab. 1 Zestawienie pojęć i definicji używanych w opracowaniu	20
Tab. 2 Podział administracyjny Gminy Lichnowy.....	44
Tab. 3 Ruch naturalny i migracje w Gminie Lichnowy w latach 2004-2014.....	46
Tab. 4 Stan edukacji przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej na terenie Gminy Lichnowy	52
Tab. 5 Wykaz pomników przyrody znajdujących się na terenie Gminy Lichnowy	58
Tab. 6 Przystanki komunikacji autobusowej na terenie Gminy Lichnowy	67
Tab. 7 Liczba autobusowych połączeń komunikacyjnych dla wybranych linii, kierunków i przewoźników .	70
Tab. 8 Minimalne wymagania dla wyposażenia przystanków zintegrowanych.....	71
Tab. 9 Planowane linie użyteczności publicznej w Gminie Lichnowy.....	78
Tab. 10 Rozkład statystyczny udziału motywacji i celów odbywania podróży	80
Tab. 11 Rozkład przestrzenny podróży pasażerów w obszarze metropolitalnym (bez Trójmiasta)	81
Tab. 12 Analiza finansowania usług publicznego transportu zbiorowego	85

13 Część graficzna Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

