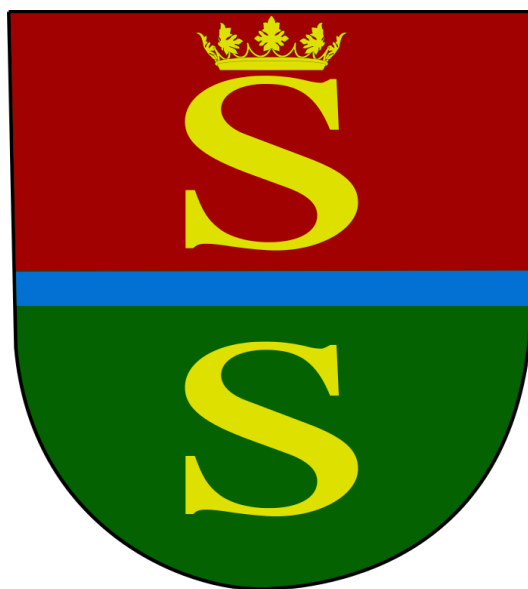


Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym z 2011 roku Dz.U.Nr 5, poz. 13 z późn. zm. do dnia 29 maja br. w Urzędzie Gminy Stężycy w pokoju nr 9 (sekretariat) można się zapoznać z „Projektem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Stężycy” i składać opinie.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Stężycy Projekt



Stężycyca 2015



Spis treści

| | |
|---|----|
| 1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego | 4 |
| 1.1. Wizja transportu publicznego | 5 |
| 1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego | 5 |
| 1.3. Konsultacje społeczne | 6 |
| 2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego | 7 |
| 2.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju | 7 |
| 2.2. Strategia rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim – plan zagospodarowania przestrzennego województwa Pomorskiego | 7 |
| 2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w gminie Stężycza. | 10 |
| 2.4. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Gminy Stężycza. | 11 |
| 2.5. Regionalny osobowy transport kolejowy | 15 |
| 2.6. Lokalny osobowy transport drogowy | 16 |
| 2.7. Węzeł integracyjny jako element powiązania układu komunikacyjnego | 17 |
| 2.8. Ścieżki rowerowe | 18 |
| 2.9. Sytuacja społeczno-gospodarcza danego obszaru i wpływ transportu na środowisko | 19 |
| 2.9.1. Oświata i czynniki społeczne | 23 |
| 2.9.2. Czynniki gospodarcze | 26 |
| 2.9.3. Ochrona środowiska | 28 |
| 3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych | 30 |
| 3.1. Struktura podróży | 30 |
| 3.2. Prognoza popytu | 32 |
| 3.3. Prognoza podaży | 34 |
| 4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz zasady organizacji ruchu pasażerskiego. | 47 |
| 4.1. Charakterystyka istniejącej sieci | 47 |
| 4.2. Charakterystyka planowanej sieci | 48 |



| | | |
|------|---|----|
| 5. | Przewidywane finansowanie usług przewozowych - rentowność | 50 |
| 6. | Zarządzanie drogami, infrastrukturą przystankową i dworcową | 53 |
| 7. | Pożądany standard usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej | 53 |
| 7.1. | Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach | 54 |
| 7.2. | Informacja pasażerska w pojazdach | 54 |
| 7.3. | Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem | 55 |
| 7.4. | Dystrybucja biletów przejazdowych | 55 |
| 8. | Cyklobus | 55 |
| 9. | Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych | 56 |
| | Spis rysunków | 57 |
| | Spis tabel i wizualizacji | 58 |



1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zaplanowanie na lata 2015-2030 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze gminy Stężyca. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze gminy Stężyca. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa pomorskiego oraz gminy Stężyca.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;



- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze gminy Stężycza jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. 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.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju;
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego;
- regionalną strategię rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020;
- organizację publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;



- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- dane Urzędu Gminy Stężycza i urzędów gmin ościennych;
- dane Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku;
- opracowania i dokumenty strategiczne gminy Stężycza.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich ustaleniami.

1.3. Konsultacje społeczne

Plan transportowy poddano konsultacjom społecznym. Został przedstawiony do publicznego wglądu na stronie Urzędu Gminy Stężycza. Celem było poinformowanie społeczności lokalnej o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w jego ramach, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych¹.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

¹ Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.



2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

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

2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji, poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i uwzględnianiu specjalizacji poszczególnych obszarów.

3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach gminy Stężycza oraz z ośrodkami sąsiednimi.

2.2. Strategia rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim – plan zagospodarowania przestrzennego województwa Pomorskiego

„Strategia Jako jedno z wyzwań strategicznych „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”² wyodrębniono dostępność transportową, a w tym:

- integrację systemu transportu zbiorowego dla zwiększenia spójności wewnętrznej województwa i mobilności mieszkańców;
- poprawę dostępności drogowej i kolejowej obszarów o najniższej dostępności w regionie.

Wyznaczono trzy cele strategiczne, z czego jeden nosi nazwę „Atrakcyjna przestrzeń”, w ramach którego wyodrębniony został cel operacyjny - sprawny system transportowy. Oczekiwany efektami podjętych działań w wyniku realizacji przyjętej strategii będą:

- 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

² „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze” przyjęty uchwałą nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego dn. 13.08.2013 r.



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; [2]
- rozwinięte powiązania drogowe Trójmiasta z ośrodkami regionalnym i subregionalnymi położonymi najdalej od stolicy województwa, a także między miastami powiatowymi i ośrodkami gminnymi; [2]
- węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu; [2]
- mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Jako ukierunkowanie interwencji przewidziano: [2]

- rozwój systemów transportu zbiorowego w całym województwie; [2]
- rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz ich otoczeniem, obejmujący obszary o dostępności drogowej do Trójmiasta ponad 60 minut oraz dostępności drogowej do miasta powiatowego ponad 30 minut; [2]
- modernizację infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu w gminach w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych.

Warunkiem sukcesu realizacji celu operacyjnego związanego ze sprawnym systemem transportowym jest skuteczna promocja alternatywnych wobec samochodu osobowego środków transportu oraz uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie. Oznacza to konieczność wykorzystania potencjałów wszystkich obszarów województwa, z uwzględnieniem jego zróżnicowań terytorialnych. Strategia wyodrębnia obszary funkcjonalne Trójmiasta, ośrodka regionalnego Słupska oraz ośrodków subregionalnych: Chojnic-Człuchowa, Kwidzyna, Malborka, Starogardu Gdańskiego, Kościerzyny i Bytowa.

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze”³ jest jednym z narzędzi realizacji „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”. Zakres tego

³ „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze” przyjęty uchwałą nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego dn. 13.08.2013 r.



programu obejmuje cel operacyjny – sprawny system transportowy. W programie tym skonkretyzowano działania w takich obszarach, jak: transport zbiorowy, dostępność peryferyjnych części regionu i kluczowe węzły multimodalne. Określa trzy kierunki działań:

1. Rozwój systemów transportu zbiorowego.
2. Rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz ich otoczeniem.
3. Modernizacja infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu.

Jako jedno z najważniejszych wyzwań, które stoją przed województwem pomorskim do 2020 r. w obszarze transportu, program określa zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży.

Zdiagnozowany dla potrzeb programu system transportu zbiorowego w województwie pomorskim uznano za niewystarczający. Ogranicza on dostęp do ośrodków miejskich i wyższych usług publicznych, cechuje się niskim stopniem integracji i koordynacji przewoźników, względnie niskim poziomem bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług, a także niedopasowaniem oferty do realnych potrzeb mieszkańców. Podejmowane działania mają być ukierunkowane na poprawę stanu technicznego układu drogowego regionu służącego powiązaniom wewnątrz regionalnym, zwłaszcza pomiędzy miastami powiatowymi a Trójmiastem oraz pomiędzy miastami powiatowymi a ich otoczeniem. Zbudowany system publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwa ma być sprawny, efektywny i zapewniać powinien:

- spójną 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 (rozkłady jazdy, systemy informacji pasażerskiej itp.);
- ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Rozwiązania poprawiające jakość usług transportu zbiorowego mają przyczynić się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach w stosunku do samochodów osobowych i mają polegać na:

- systematycznej wymianie taboru;



- rozwoju innowacyjnych systemów zarządzania ruchem z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego; ☐
- skoordynowaniu działań organizatorów; ☐
- integracji biletowej; ☐
- promocji transportu zbiorowego; ☐
- propagowaniu mobilności aktywnej.

Działania wzmacniające dostępność i spójność regionu będą polegały na przebudowie i rozwijaniu połączeń drogowych (w tym likwidacji „wąskich gardeł”), wdrażaniu systemów zarządzania ruchem (w tym ITS), poprawie płynności ruchu i bezpieczeństwa oraz na podwyższaniu konkurencyjności transportu publicznego. Efektem podjętych działań będzie m.in. skrócenie dostępu do miast powiatowych i zwiększenie liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w gminie Stężyca.

Dla gminy Stężyca nie był opracowywany plan rozwoju transportu publicznego. Transport zbiorowy na obszarze gminy Stężyca jest realizowany przez własnego operatora komunalnego, którym jest Gminne Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o., które zostało utworzone na podstawie Uchwały nr XV/182/2012 Rady Gminy Stężyca z dnia 11 września 2012r. Działalność gospodarczą Spółka rozpoczęła od 01 stycznia 2013r. Przedsiębiorstwo zajmuje się dowozem pasażerskim. Dodatkowo na obszarze gminy Stężyca usługi transportowe świadczą przedsiębiorstwa PKS Starogard Gdański i prywatne przedsiębiorstwo Gryf, które tworzą sieć połączeń między powiatowych i regionalnych , co w sposób niewystarczający zaspokaja potrzeby mieszkańców gminy Stężyca. Ponadto na terenie gminy dodatkowym środkiem transportu publicznego są przewozy kolejowe w relacji Kościerzyna- Gdynia. W niedalekiej perspektywie powstanie węzeł integracyjny OMT w powiązaniu z Pomorską Koleją Metropolitalną. W obecnej strategii i w planie transportowym województwa pomorskiego korytarz kościerski będzie stanowił główny węzeł komunikacyjny kolei PKM oraz transportu kolejowego połączony z portami morskimi. W powiązaniu z realizacją węzła integracyjnego Gołubie planuje się usystematyzowanie połączeń komunikacyjnych sieci autobusowej z kolejną oraz pozostałymi węzłami integracyjnymi.

2.4. Miejsowy plan zagospodarowania przestrzennego – studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Gminy Stężyca.

Gmina Stężyca położona jest w środkowej części województwa pomorskiego, w powiecie kartuskim (rysunek 1). Geograficznie usytuowana jest w centralnej części Pojezierza Kaszubskiego. Pod względem administracyjnym jest gminą wiejską, stanowiącą jedną z ośmiu gmin powiatu kartuskiego (rysunek 2). Graniczy z gminami: Sulęczyń, Sierakowice, Chmielno, Kartuszy, Somonino i Kościerzyna. Południowa granica gminy jest jednocześnie, według nowego podziału administracyjnego kraju, granicą między powiatem kartuskim i kościerskim.



Rysunek 1 Położenie Gminy Stężyca na tle województwa pomorskiego

Źródło: www.midwig.pl



Rysunek 2 Położenie Gminy Stężyca na tle powiatu kartuskiego

Źródło: www.midwig.pl

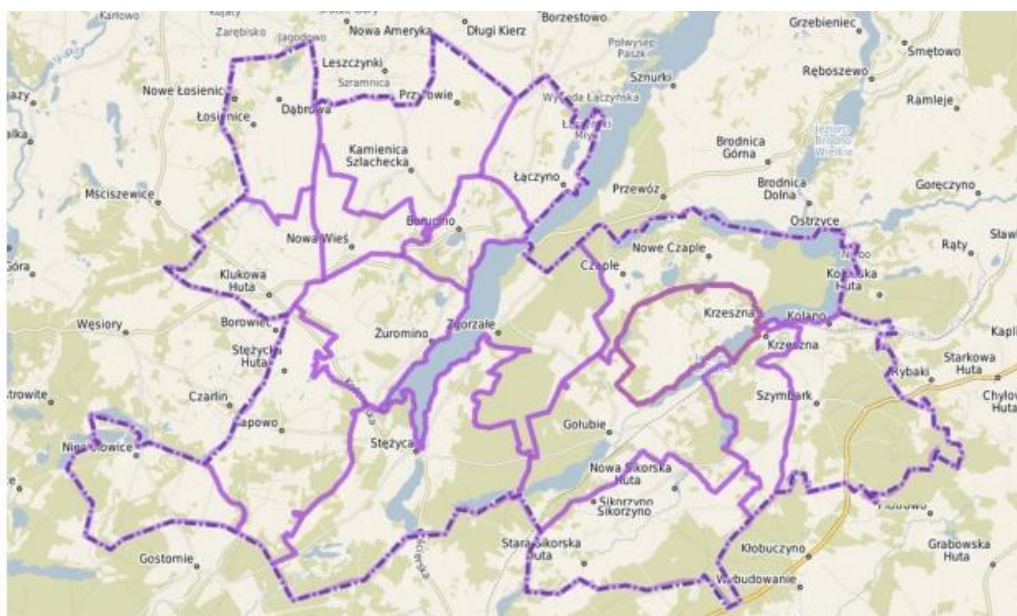


Pod względem powierzchni gmina zajmuje 16 047 ha, co stanowi 14,32 % powierzchni powiatu kartuskiego i 0,88 % powierzchni całego województwa pomorskiego. Gmina podzielona jest na 18 sołectw i 55 miejscowości, co przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1 Powierzchnia sołectw w gminie Stężycza

| Lp | Sołectwo | Wieś | Powierzchnia w ha |
|----|----------------------|----------------------|-------------------|
| 1 | Borucino | Borucino | 421 |
| | | Kamienny Dół | |
| 2 | Czaple | Czapielski Młyn | 1203 |
| | | Nowe Czaple | |
| | | Stare Czaple | |
| 3 | Gapowo | Czysta Woda | 1191 |
| | | Gapowo | |
| | | Malbork | |
| | | Szczukowo | |
| 4 | Gołubie | Gołubie | 1237 |
| | | Mestwin | |
| 5 | Kamienica Szlachecka | Balwerk | 1196 |
| | | Kamienica Szlachecka | |
| | | Ostrowo | |
| | | Przyrowie | |
| 6 | Klukowa Huta | Klukowa Huta | 678 |
| | | Danachowo | |
| 7 | Łączyno | Łączyno | 574 |
| | | Łączyński Młyn | |
| | | Wygoda Łączyńska | |
| 8 | Łosienice | Dąbrowa | 741 |
| | | Nowe Łosienice | |
| | | Nowy Ostrów | |
| | | Stare Łosienice | |
| 9 | Niesiołowice | Kukówka | 749 |
| | | Niesiołowice | |
| | | Pustka | |
| | | Rzepiska | |
| 10 | Nowa Wieś | Nowa Wieś | 389 |
| 11 | Pierszczewo | Pierszczewko | 628 |
| | | Pierszczewo | |
| | | Tekłowo | |
| 12 | Potuły | Potuły | 545 |
| | | Krzeszna | |
| 13 | Sikorzyno | Nowa Sikorska Huta | 1260 |
| | | Sikorzyno | |
| | | Stara Sikorska Huta | |
| 14 | Stężycza | Stężycza | 1718 |
| | | Delowo | |
| | | Kucborowo | |
| | | Pażęce | |
| | | Pypkowo | |
| | | Śnice | |
| | | Zdrębowo | |
| 15 | Stężycza Huta | Stężycza Huta | |

Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014-2025



Źródło: www.geosystem.pl

- ładu społecznego - poprawa jakości życia społeczeństwa;
- ładu ekonomicznego- generowanie efektywnego rozwoju społeczno-gospodarczego;
- ładu ekologicznego - przywracanie i utrwalanie rozwoju ekologicznego;
- ładu przestrzennego - zintegrowanie ładu przestrzennego z ładem wynikającym z celów rozwoju gminy.

- uszanowaniu istniejących uwarunkowań przyrodniczych gminy w jej rozwoju gospodarczym;



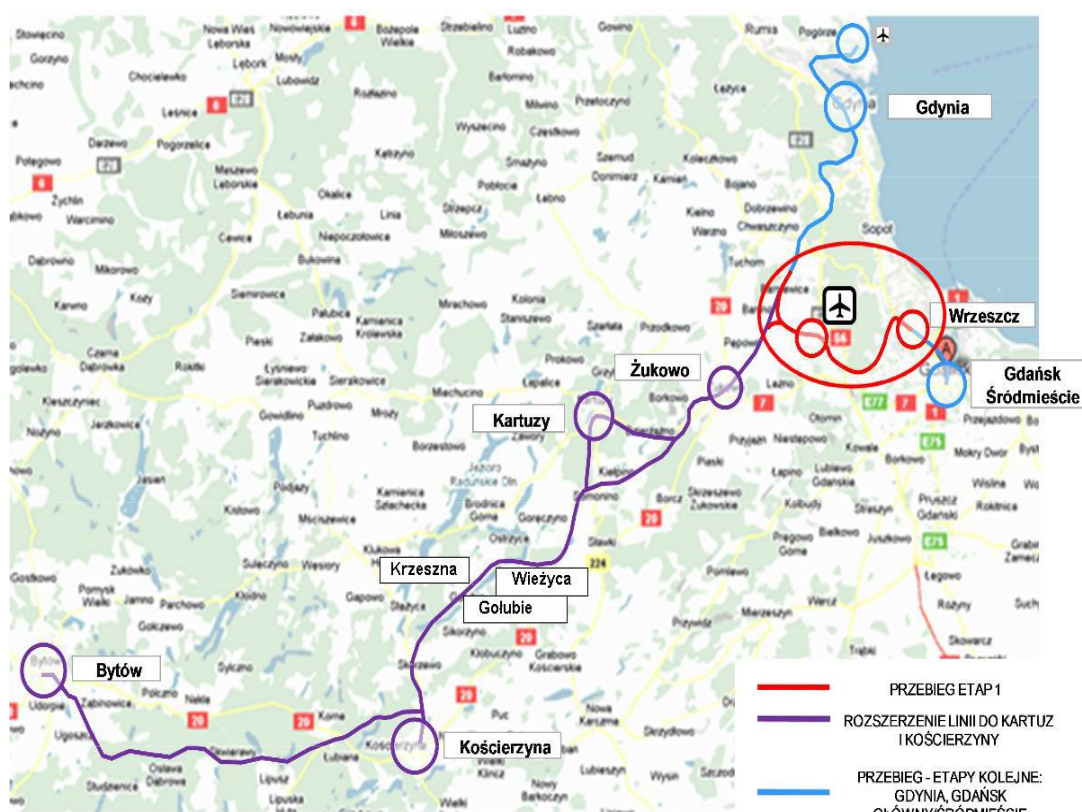
- ochronie istniejących wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych;
- ukierunkowaniu rozwoju przestrzennego gminy zgodnie z predyspozycjami naturalnymi;
- rozbudowie powiązań funkcjonalnych i gospodarczych z sąsiednimi gminami;
- tworzeniu warunków dla rozwoju funkcji wiodących gminy i ich wzajemnego współistnienia.

Plany zagospodarowania przestrzennego w Gminie Stężycza obejmują 15 223,75 ha, co stanowi 95% powierzchni całej gminy, z czego część przeznaczona jest pod zabudowę mieszkaniową, usługową oraz na cele rolnicze.

Na terenie gminy obowiązuje 87 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego co stanowi przeszło 95% powierzchni Gminy Stężycza.

2.5. Regionalny osobowy transport kolejowy

Przez teren gminy przebiega linia kolejowa Gdynia Główna – Kościerzyna ze stacją w Gołubiu, Krzesznej i Wieżycy, która została objęta projektem pn. „Pomorska Kolej Metropolitalna” mającym na celu znaczące usprawnienie systemu transportowego województwa pomorskiego. Jednym z głównych efektów będzie otwarcie połączenia kolejowego pomiędzy centrum Gdańska, portem lotniczym i centrum Gdyni, które będzie alternatywnym rozwiązaniem dla coraz bardziej zatłoczonych dróg. Realizacja Pomorskiej Kolei Metropolitalnej skróci także trasę kolejową z Gdańska do Kościerzyny, która nie będzie już wiodła dookoła przez Gdynię oraz skróci czas przejazdu z Gdyni do Kościerzyny o 20-30 minut⁴



Rysunek 4 Przebieg trasy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej ze stacjami w Gołubiu, Krzesznej i Wieżycy.

Źródło: Studium wykonalności Kolej Metropolitalna w Trójmieście – etap I

⁴ Strategia Rozwoju Gminy Stężyca na lata 2014 – 2025, str.24.

Przez obszar Gminy Stężycza przebiega sieć dróg o znaczeniu krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym, które zapewniają powiązania gminy z terenami przyległymi i organizują ruch wewnętrzny. Droga krajowa nr 20 relacji Trójmiasto – Kościerzyna przebiega na peryferiach. Podstawowy układ drogowy tworzą drogi wojewódzkie nr 214 relacji Kościerzyna – Łębork i nr 228 relacji Bytów – Kartuzy ze wspólnym skrzyżowaniem w Kulkowej Hucie. Poza drogami wojewódzkimi przez gminę przebiegają również drogi powiatowe nr 1920G relacji Stężycza- Gołubie – Szymbark oraz droga nr 1919G relacji Chmielono – Przewóz – Stężycza, Borucino - Sierakowice, Pierszczewo - Gołubie, a także od drogi krajowej nr 20 do Somonina oraz Wieżyca - Krzeszna.



Źródło: www.maps.google.pl

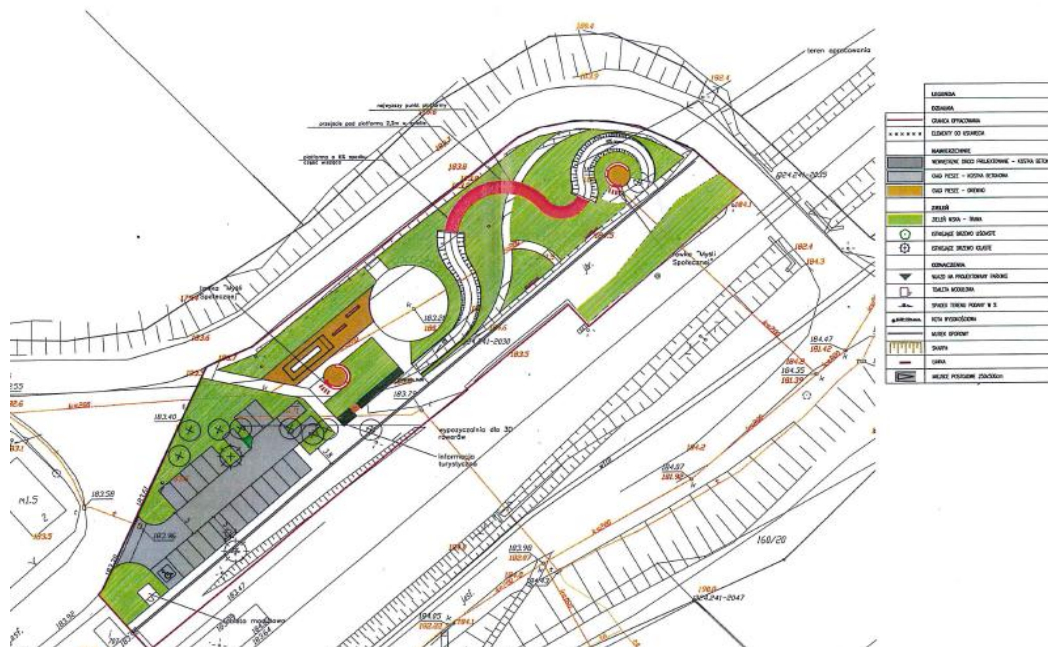
Długość dróg publicznych przebiegających przez teren gminy jest następująca:

- 16

- Większość dróg gminnych to drogi utwardzone, które budowane są w ramach bieżącego utrzymania dróg oraz pozyskanych funduszy zewnętrznych. Największą słabością istniejącej sieci drogowej jest nieustannie zwiększający się tabor komunikacyjny. Tym samym nawierzchnia zużywa się w szybkim tempie, powodując potrzebę ciągłych remontów. Dzięki pozyskanym środkom unijnym i krajowym udało się wybudować kilka ważniejszych gminnych ciągów komunikacyjnych⁵.

Planowana jest budowa węzła integracyjnego w miejscowości Gołubie wraz z układem komunikacyjny, niezbędną infrastrukturą i zagospodarowanie terenu, na części działki 160/21 obr. Gołubie, gmina Steżyca, na terenie kolejowym zamkniętym.

Węzeł integracyjny będzie łączył i obsługiwał istniejącą sieć komunikacyjną, tj. istniejącą linię kolejową, drogę powiatową oraz projektowaną sieć ścieżek rowerowych jako jeden z elementów dojazdu do węzła.



Rysunek 6 Plan węzła integracyjnego

⁵ Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str.23



2.8. Ścieżki rowerowe

Planowane ścieżki rowerowe znajdują się w województwie Pomorskim, Powiat Kartuski, Gmina Stężycza. Całość zamierzenia zlokalizowana jest na terenie Gminy Stężycza. Obszar objęty opracowaniem znajduje się w regionie sandrów w granicach ostatniego zlodowacenia oraz wysoczyzny młodo glacialnej.

Teren charakteryzuje się dużą ilością cieków i zbiorników wodnych, długimi odcinkami dróg w terenach leśnych. Dodatkowo, teren objęty opracowaniem jest silnie zróżnicowany pod kątem wysokościowym. W zakresie opracowania przebiega linia kolejowa Gdynia-Kościerzyna.

Planowane ścieżki rowerowe zlokalizowane są wzdłuż dróg wojewódzkich nr 214 Kościerzyna-Lębork i nr 228 Kartuzy-Bytów, dróg powiatowych i gminnych zarówno w terenach zabudowanych i niezabudowanych.

Planowane ścieżki rowerowe przebiegają przez wszystkie możliwe tereny ze względu na otoczenie zieleni. Na trasie w terenie zabudowanym występuje zieleń niska, krzewy, pojedyncze drzewa oraz drobne skupiny. Poza terenami zabudowanymi planowane ścieżki rowerowe przebiegają przez użytki i nieużytki rolne oraz przez tereny leśne, lasów iglastych i mieszanych.

Dodatkowo teren Gminy Stężycza oraz teren planowania ścieżek rowerowych jest mocno zróżnicowany i niezwykle atrakcyjny przyrodniczo. Przekłada się to bezpośrednio na dużą ilość terenów objętych ochroną oraz różnorodność form ochrony.

W zakresie terenu objętego planowanym przebiegiem ścieżek rowerowych występują:

- pomniki przyrody w miejscowości Przyrowie, Gołubie, Zgorzałe, Szymbark,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (Rynna Raduńska, Rynna Dąbrowsko-Ostrzycka),
- park krajobrazowy (Kaszubski Park Krajobrazowy),
- natura 2000 SOO (Uroczyska Pojezierza Kaszubskiego PLH220095),
- otulina Kaszubskiego Parku Krajobrazowego.

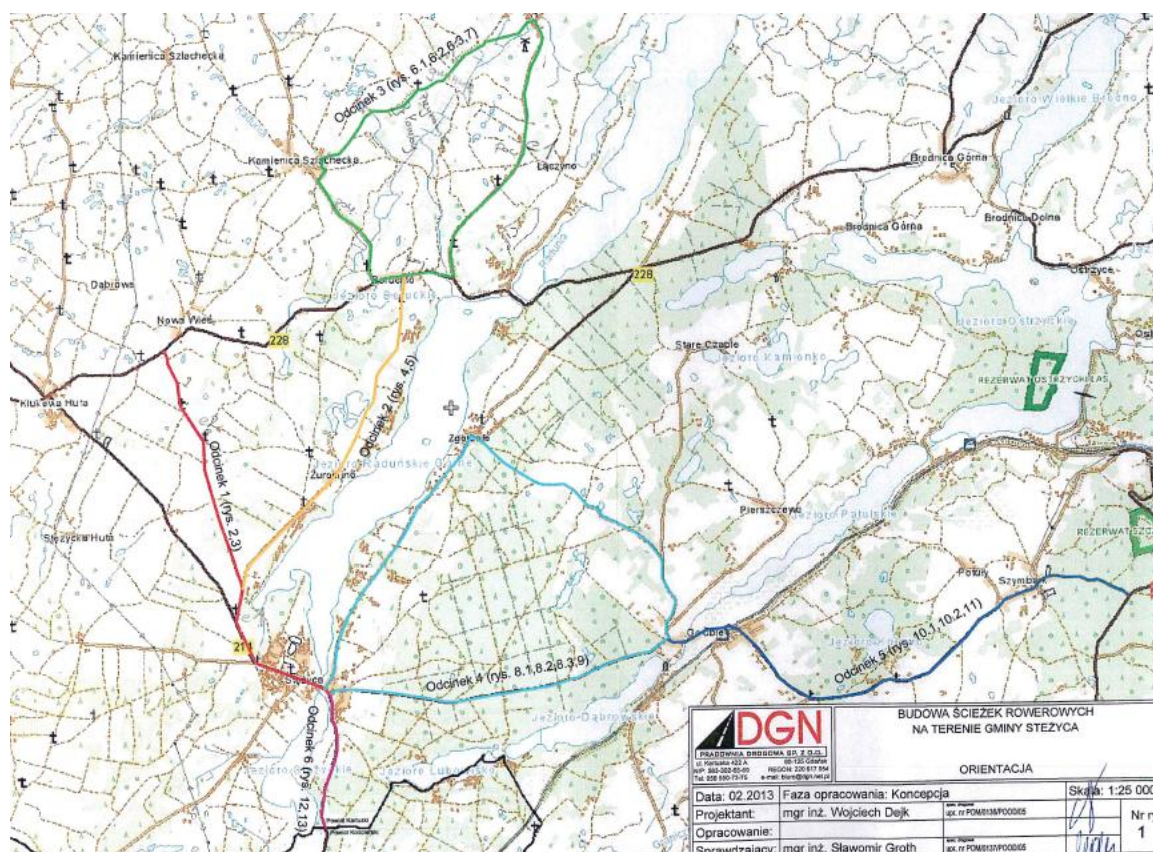
Szacunkową długość ścieżek rowerowych wyznaczono na podstawie przebiegu koncepcyjnego. W wyliczeniach długości uwzględniono odcinki ścieżki rowerowej, ciągów pieszo-rowerowych dwukierunkowych, ciągów pieszo-rowerowych jednokierunkowych oraz odcinków chodników z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Dla ciągów pieszo-rowerowych jednokierunkowych mierzono długość ciągu jedynie po jednej stronie. Należy mieć na uwadze, że po uszczegółowieniu opracowania na poziomie projektu budowlanego długości mogą ulec zmianie. Pomierzone szacunkowe długości kształtują się następująco:



Tabela 2 Długości odcinków

| Nr odcinka | Długość [km] |
|------------|--------------|
| ODCINEK 1 | 5+560 |
| ODCINEK 2 | 4+910 |
| ODCINEK 3 | 10+430 |
| ODCINEK 4 | 13+430 |
| ODCINEK 5 | 5+851 |
| ODCINEK 6 | 1+895 |
| SUMA | 41+715 |

Źródło: Opis techniczny do projektu koncepcyjnego „Budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Stężycza”



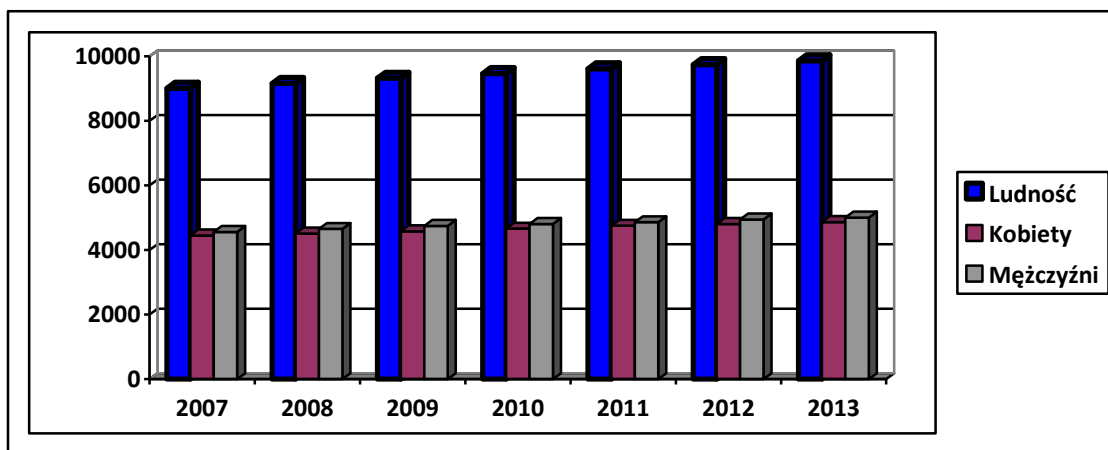
Rysunek 7 Plan ścieżek rowerowych z dojazdami do węzła integracyjnego Gołubie

2.9. Sytuacja społeczno-gospodarcza danego obszaru i wpływ transportu na środowisko

Według danych na dzień 31 grudnia 2013 r. gminę zamieszkiwało 9 869 osób: 4865 kobiet i 5004 mężczyzn. Ludność zamieszkująca Gminę Stężycza stanowi około 8 % populacji powiatu kartuskiego i około 0,4 % populacji województwa pomorskiego. Obserwowaną w latach 2007-2013 tendencją jest systematyczny wzrost liczby mieszkańców. Dane Urzędu Gminy Stężycza wskazują, że w latach 2007-2013 liczba mieszkańców gminy wzrosła o 856 osób. W porównaniu z początkowym rokiem analizy stanowi to wzrost aż o 9,5 %. Porównując te dane można zauważyć, że w gminie rocznie przybywa średnio około 130 osób.



W roku 2012 gęstość zaludnienia w Gminie Stężycza wyniosła 61 osób/km², co plasuje nas na 7 miejscu w powiecie kartuskim, gdzie gęstość zaludnienia wyniosła 110 osób/km², oraz na 54 miejscu w województwie pomorskim, gdzie gęstość zaludnienia wyniosła 125 osób/km²⁶.



Rysunek 8 Liczba ludności zamieszkującej Gminę Stężycza w latach 2007- 2013

Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str. 34.

Tabela 3 Wskaźniki demograficzne Gminy Stężycza

| Lp. | Wskaźnik | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----|-----------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1. | Ludność | 9013 | 9160 | 9326 | 9472 | 9615 | 9751 | 9869 |
| 2. | Kobiety | 4452 | 4506 | 4582 | 4664 | 4753 | 4806 | 4865 |
| 3. | Mężczyźni | 4561 | 4654 | 4744 | 4808 | 4862 | 4945 | 5004 |

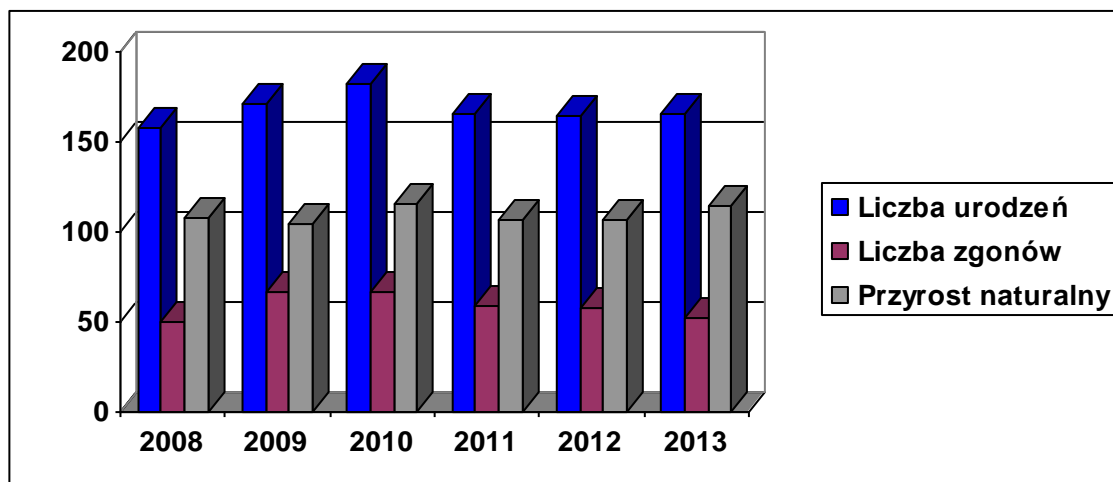
Źródło: Opracowanie na podstawie danych Urzędu Gminy Stężycza

Z powyższych danych wynika, że udział mężczyzn w całej populacji jest nieco wyższy i w poszczególnych latach wynosił średnio 50,7%. Kształtuje to współczynnik feminizacji (liczba kobiet przypadająca na 100 mężczyzn) na poziomie 97. Wskaźnik ten jest stosunkowo niski w porównaniu dla całego kraju (106,5) i województwa pomorskiego (106). Biorąc jednak pod wzgląd współczynnik feminizacji na wsiach województwa pomorskiego (98) współczynnik feminizacji Gminy Stężycza (97) jest na zrównoważonym poziomie.

Wzrost liczebności mieszkańców gminy spowodowany jest głównie dodatnim saldem ruchu naturalnego, korygowanym przez saldo migracji.

Porównując dane z tych sześciu lat wynika, że w ilości urodzeń nie ma jakichś zdecydowanych różnic. Podobnie przedstawia się sytuacja w liczbie zgonów.

⁶ Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str. 34



Rysunek 9 Liczba urodzeń i zgonów w Gminie Stężycza

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Urzędu Gminy Stężycza

Tabela 4 Zmiany demograficzne w Gminie Stężycza

| Lp. | Wskaźnik | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----|--------------------|------|------|------|------|------|------|
| 1. | Urodzenia | 158 | 172 | 183 | 166 | 165 | 166 |
| 2. | Zgony | 50 | 67 | 67 | 59 | 58 | 52 |
| 3. | Przyrost naturalny | 108 | 105 | 116 | 107 | 107 | 114 |

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Urzędu Gminy Stężycza

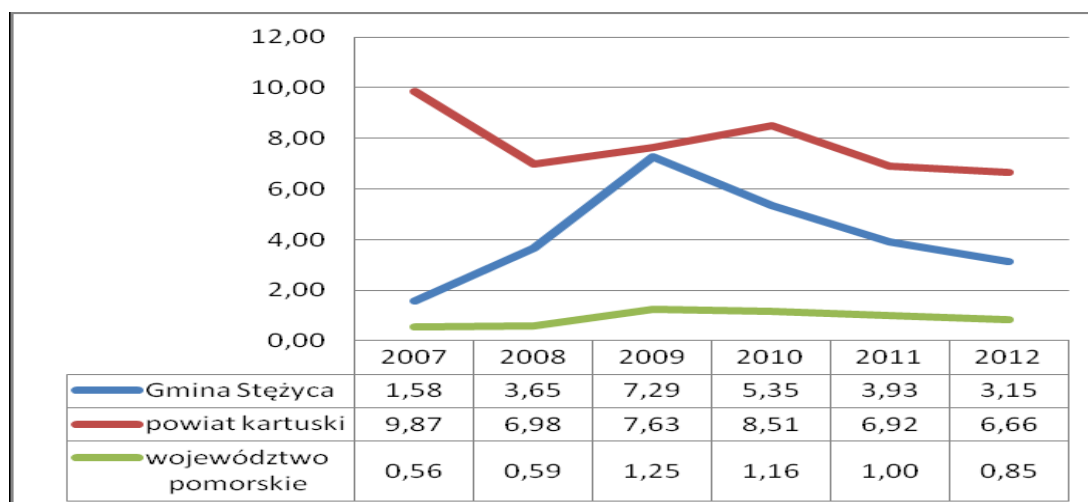
W analizowanych latach przyrost naturalny był dodatni i wynosił odpowiednio: +108 w 2008 roku, + 105 w 2009 roku, + 116 w 2010 roku, + 107 w 2011 roku, + 107 w 2012 roku, + 114 w 2013 roku. Tempo przyrostu naturalnego charakteryzuje się nieznacznymi wahaniami. Natomiast wskaźnik przyrostu naturalnego w przeliczeniu na 1000 mieszkańców ukształtował się w roku 2012 na poziomie 10,2 i był korzystniejszy niż ten sam wskaźnik odnoszący się do województwa pomorskiego (2,0) i do całej Polski (0,3). Podsumowując: wiemy, że problem ujemnego przyrostu naturalnego nie dotyczy Gminy Stężycza, wręcz przeciwnie kształtuje się na bardzo wysokim, dodatnim poziomie, co w dłuższej perspektywie będzie wpływać korzystnie na lokalną strukturę społeczną. Należy podkreślić, że pod względem wskaźnika liczby urodzeń Gmina Stężycza należy od lat do czołówki gmin w skali województwa pomorskiego, a co ciekawsze nawet całego kraju⁷.

Podobnie jak ma to miejsce w przypadku przyrostu naturalnego przedstawia się sytuacja w zakresie wielkości salda migracji na obszarze gminy. W badanym roku 2012 wielkość salda migracji wynosiła 3,15 ‰ i była znacznie wyższa od średniej dla województwa, która

⁷ Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str. 35-36.



wynosiła 0,85 %. Jednocześnie saldo migracji dla Gminy Stężycza jest wielkością o połowę niższą od średniej dla całego powiatu kartuskiego, które kształtuje się na poziomie 6,66 %.



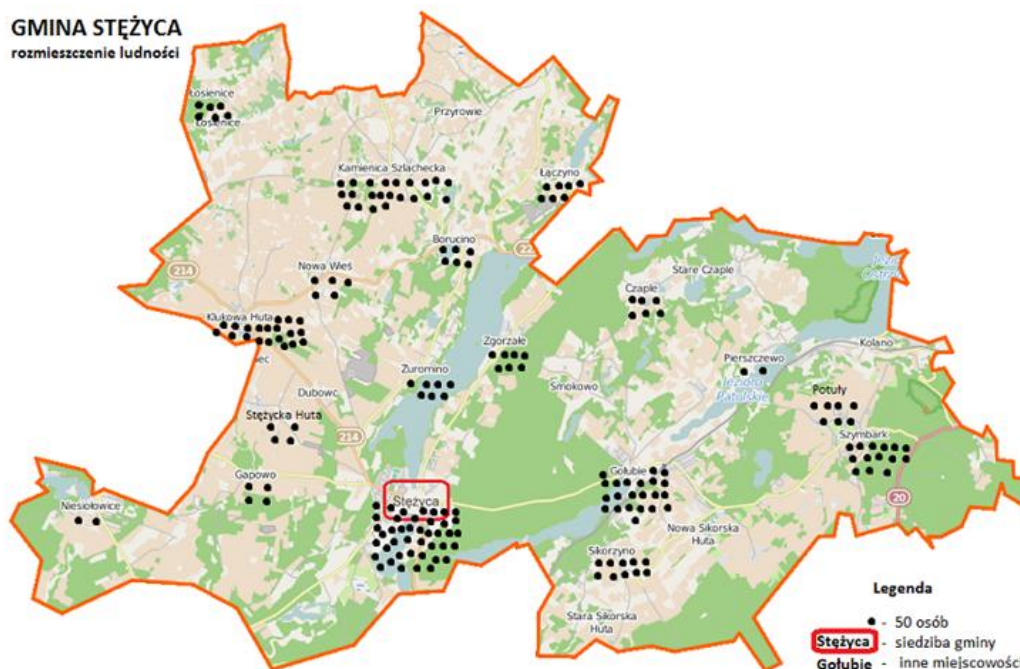
Rysunek 10 Saldo migracji na pobyt stały z uwzględnieniem Gminy Stężycza, powiatu kartuskiego i województwa pomorskiego w latach 2007-2012.

Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str. 36.

Liczba ludności w Gminie Stężycza nie zmniejsza się w wyniku ruchów migracyjnych, jedynie w roku 2009 na terenie gminy odnotowano znaczny wzrost salda migracji do poziomu 7,29 %, natomiast w kolejnych analizowanych latach wskaźnik ten utrzymuje się na mniej więcej równym – dodatnim poziomie, czego potwierdzeniem jest również przyrost liczby osób w poszczególnych sołectwach.

Zdecydowanie największą miejscowością w gminie jest siedziba jej władz – miejscowość Stężycza licząca 2 146 osób, czyli 22% jej populacji. Innymi należącymi do największych sołectw w gminie są: Kamienica Szlachecka (1103 osoby), Gołubie (1081 osób), Klukowa Huta (986 osób) i Szymbark (705 osób). Większe jednostki usytuowane są głównie przy ważniejszych traktach komunikacyjnych gminy. Z kolei najmniejszymi sołectwami są: Niesiołowice (123 osoby), Pierszczewo (137 osób), Gapowo (197 osób) Stężycza Huta (199 osób) oraz Nowa Wieś (257 osób), gdzie odnotowano największy przyrost naturalny w całej gminie, bo aż o 20,66 %. Z powyższej analizy wynika, że to właśnie w mniejszych sołectwach przyrost ludności jest największy, tylko w sołectwie Łączyń przyrost ten był ujemny i wynosił -2,45 %⁸.

⁸ Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str. 38.



Rysunek 11 Rozmieszczenie ludności w gminie Stężycza

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. W 2013 r. w powiecie kartuskim, wg Banku Danych Lokalnych GUS, wskaźnik motoryzacji wyniósł 562 samochody osobowe na 1000 mieszkańców. Wartość tego wskaźnika od 2010 roku wykazuje tendencję rosnącą.

Tabela 5 Wskaźnik motoryzacji w latach 2010-2013

| Rok | 2010 | 2012 | 2013 |
|---|------|------|------|
| Samochody osobowe zarejestrowane na 1000 ludności | 504 | 546 | 562 |

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS.

2.9.1. Oświata i czynniki społeczne

W kontekście dostępu do infrastruktury edukacyjnej Gmina Stężycza posiada dobrze rozwiniętą sieć przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych. Zakładanie i prowadzenie przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjów, zgodnie z ustawą o systemie oświaty należy do zadań własnych gmin. W praktyce obowiązek ten realizowany jest poprzez sieć utworzonych utrzymywanych szkół, które swym zasięgiem obejmują wszystkie miejscowości w tzw. obwodach szkolnych.

W naszej gminie istnieją następujące obwody szkolne:

- Zespół Kształcenia i Wychowania w Stężycy przy ul. Abrahama 2, (Chróstowo, Czysta Woda, Delowo, Dubowa, Gapowo, Kucborowo, Kukówka,



Malbork, Niesiołowice, Pażęce, Pustka, Pypkowo, Rzepiska, Smokowo, Stare Czaple, Stężycza, Stężycza Wybudowanie, Stężycza Huta, Szczukowo, Śnice, Zrębowo, Zgorzałe, Żuromino)

- Zespół Kształcenia i Wychowania w Szymbarku przy ul. Szkolnej 1 (Czapielski Młyn, Drozdowo, Kolano, Krzeszna, Nowa Sikorska Huta, Nowe Czaple, Pierszczewko, Potuły, Sikorzyno, Stara Sikorska Huta, Szymbark, Teklowo, Wieżyca)
- Zespół Kształcenia i Wychowania w Klukowej Hucie przy ul. Wybickiego 6 (Danachowo, Dąbrowa, Klukowa Huta, Klukowa Huta Wybudowanie, Nowa Wieś, Nowe Łosienice, Nowy Ostrów, Stare Łosienice, część Żuromina)
- Zespół Kształcenia i Wychowania w Kamienicy Szlacheckiej przy ul. Długiej 13 (Bolwerk, Borucino, Kamienica Szlachecka, Kamienny Dół, Łączyński Młyn, część Nowej Wsi, Ostrów, Przyrowie, Wygoda Łączyńska)
- Zespół Kształcenia i Wychowania w Gołubiu przy ul. Sambora II 17 (Gołubie, Gołubie Wybudowanie, Mestwin, Pierszczewo, Uniradze).

W skład wyżej wymienionych placówek oświatowych ZKiW wchodzi: przedszkole, klasa „0”, szkoła podstawowa i gimnazjum.

Dodatkowo na terenie gminy funkcjonują:

- Niepubliczne Przedszkole „Bajka” z siedzibą w Stężycy przy ul. Abrahama 9,
- Niepubliczny Punkt Przedszkolny „Wesołe Misie” z siedzibą w Stężycy przy ul. Dr Majkowskiego 11b.

Łącznie do wszystkich placówek oświatowych na terenie Gminy Stężycza według stanu na dzień 30 września 2013 roku uczęszcza 2 140 uczniów, zaś liczba oddziałów ogółem wynosi 98.

Tabela 6 Edukacja w Gminie Stężycza (stan na dzień 17.03.2015 r.)

| Placówka | Liczba placówek [szt.] |
|-------------------|------------------------|
| Przedszkola | 5 |
| Szkoły podstawowe | 5 |
| Gimnazja | 5 |
| Szkoły zawodowe | 0 |
| Technika | 0 |
| Szkoły policealne | 0 |

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Urzędu Gminy Stężycza

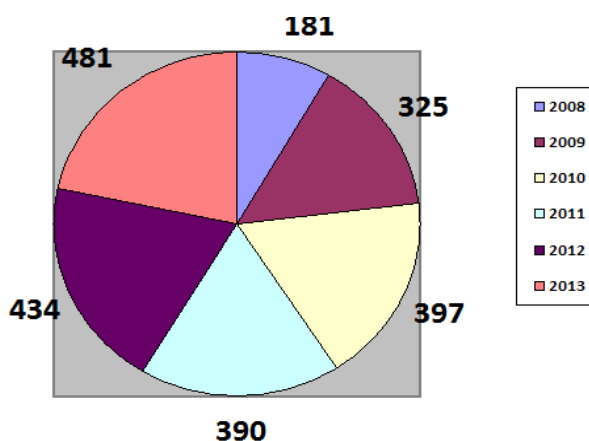


Mieszkańcy Gminy Stężyca mają możliwość korzystania z usług podstawowej opieki medycznej m.in. w:

- Samodzielnym Publicznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej w Stężycy, który powstał na mocy Uchwały Rady Gminy Nr II/17/90 z dnia 18 listopada 1998 r.
- Niepublicznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej NOVMEDE w Kamienicy Szlacheckiej,
- Niepublicznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej NOVMEDE w Szymbarku,
- Oddziale Rehabilitacji Kardiologicznej we Wieżycy.

Na terenie gminy usługi medyczne świadczą również specjaliści m.in. z zakresu stomatologii, ortopedii czy pediatrii zarówno w ramach NFZ jak i prywatnej praktyki lekarskiej⁹.

Według danych Powiatowego Urzędu Pracy w Kartuzach oraz Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku na koniec 2013 roku w Gminie Stężyca zarejestrowanych było 481 bezrobotnych, w tym 262 kobiety, co stanowi 54 % ogółu bezrobotnych i 219 mężczyzn, co stanowi 46 % ogółu bezrobotnych. W roku 2007 liczba osób pozostających bez zatrudnienia wynosiła 266, po czym odnotowano spadek w roku 2008 o 85 osób. Od roku 2009 liczba osób bezrobotnych zaczęła się zwiększać, osiągając w 2009 roku wartość 325 osób, w 2010 roku 397 osób, w 2011 roku z minimalnym spadkiem do liczby 390 osób i w 2012 roku 434 osoby. W związku z powyższym najgwałtowniejszy wzrost liczby bezrobotnych nastąpił w 2009 roku, gdy w relacji z rokiem poprzedzającym przybyły 144 osoby zarejestrowane jako bezrobotne. W stosunku roku 2013 do roku 2007 liczba osób pozostających bez zatrudnienia wzrosła o 55%, a więc prawie dwukrotnie przy wzroście liczby ludności zaledwie o 9,5 %. Porównanie stanu bezrobocia w Gminie Stężyca przedstawia poniższy wykres.



Rysunek 12 Liczba bezrobotnych w Gminie Stężyca

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Analizy rynku pracy powiatu kartuskiego w roku 2013”

⁹ Strategia Rozwoju Gminy Stężyca na lata 2014 – 2025, str. 58-62.



Sytuacja rynku pracy w roku 2013 na terenie Gminy Stężycza pod względem stopy bezrobocia kształtowała się na poziomie 4,87 % i była w konsekwencji lepsza od średniej zarówno dla powiatu (11,3 %) jak i województwa (13,3 %). W tym względzie należy mieć na uwadze wciąż istniejący problem bezrobocia tzw. „ukrytego” wśród ludności wiejskiej regionu, które nie ma odzwierciedlenia w oficjalnych statystykach¹⁰.

2.9.2. Czynniki gospodarcze

Działalność gospodarcza na terenie Gminy Stężycza charakteryzuje się dość dużym zróżnicowaniem. Dominują mikro i małe przedsiębiorstwa, przeważają firmy zatrudniające od 2 do 4 osób jak i firmy rodzinne. W roku 2012 w rejestrze REGON na terenie Gminy zarejestrowanych zostało 743 podmioty gospodarki narodowej, co stanowi 6,5% podmiotów powiatu kartuskiego. W Gminie Stężycza, w dominującym sektorze gospodarki: sektor handlu zarejestrowano w 2012 roku 135 przedsiębiorstw, co stanowi 18,17% wszystkich zarejestrowanych. Pozostałe dominujące branże to: budownictwo, przetwórstwo przemysłowe, transport, działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi¹¹.

Tabela 7 Struktura działalności wg branż - podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON (stan na dzień 31.12.2012 r.)

| Branża | Liczba podmiotów |
|---|------------------|
| Sekcja A+B: Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, górnictwo i wydobywanie | 34 |
| Sekcja C+D+E: Przetwórstwo przemysłowe | 86 |
| Sekcja F: Budownictwo | 197 |
| Sekcja G: Handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle | 135 |
| Sekcja H: Transport i gospodarka magazynowa | 64 |
| Sekcja I: Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami Gastronomicznymi | 44 |
| Sekcja J: Informacja i komunikacja | 4 |
| Sekcja K: Działalność finansowa i ubezpieczeniowa | 11 |
| Sekcja L: Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości | 2 |
| Sekcja M: Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna | 28 |
| Sekcja N+O: Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne oraz działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca | 21 |
| Sekcja P: Edukacja | 29 |
| Sekcja Q: Opieka zdrowotna i pomoc społeczna | 23 |
| Sekcja R: Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją | 18 |
| Sekcja S i T i U: Pozostała działalność usługowa oraz gospodarstwa domowe | |

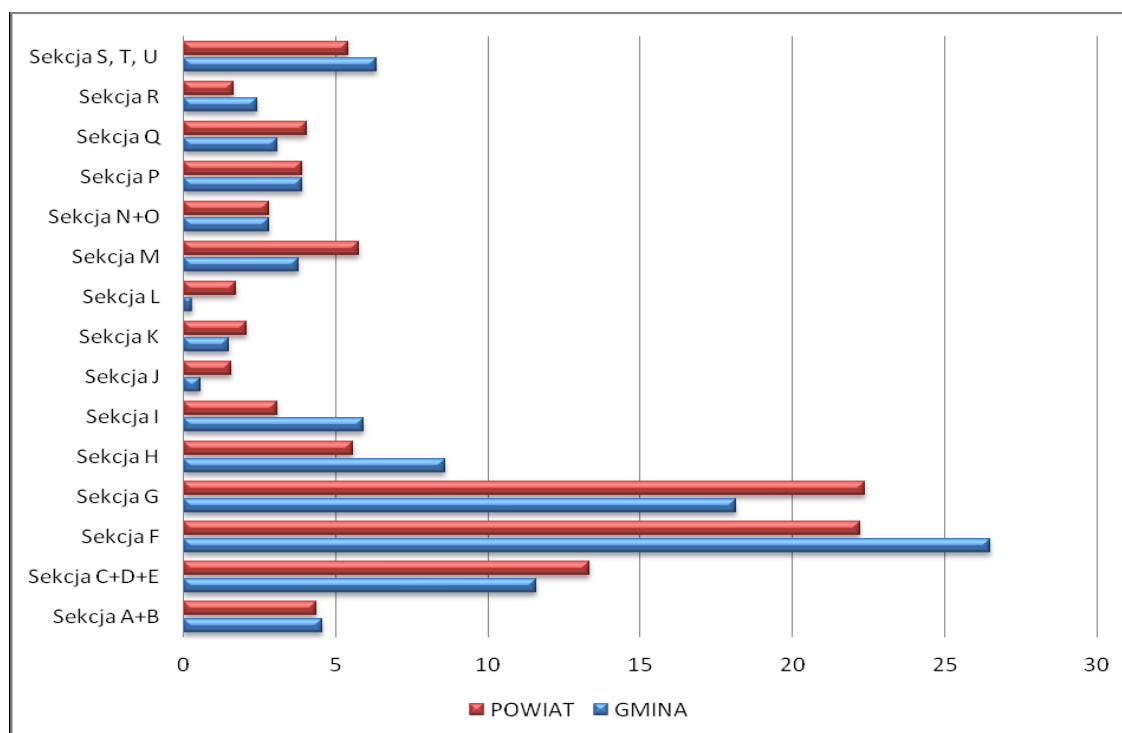
¹⁰ Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str. 32-33.

¹¹ Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str. 29-30.



| | |
|--|------------|
| zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby | 47 |
| RAZEM | 743 |

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS, BDL na rok 2012



Rysunek 13 Procentowy udział podmiotów gospodarki narodowej prowadzących działalność gospodarczą wg. rejestru REGON w Gminie Stężycza i powiecie kartuskim w roku 2012

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS, BDL na rok 2012.

Podmioty prowadzące działalność w sekcji F – budownictwo stanowiły 26,51% (197), a w sekcji transport i gospodarka magazynowa 8,61% (64). Nie różni się to znacząco od struktury działalności przedsiębiorstw w powiecie kartuskim: dominujące branże to budownictwo 22,22% (2540), natomiast w sekcji G handel podmioty gospodarcze stanowiły 22,40% (2561). W porównaniu z powiatem prawie dwukrotnie wyższy był odsetek przedsiębiorstw z sekcji informacji i komunikacji¹².

Analiza struktury istniejących podmiotów gospodarczych na terenie gminy pod kątem wielkości zatrudnienia wskazuje, że dominują w tym względzie zdecydowanie podmioty najmniejsze, mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 10 pracowników – stanowią one 94,48% wszystkich podmiotów gospodarczych na terenie gminy. Natomiast w przedziale zatrudnienia od 50-249 funkcjonują 3 przedsiębiorstwa, w powiecie 82 podmioty. Porównując na tle

¹² Strategia Rozwoju Gminy Stężycza na lata 2014 – 2025, str. 29-30.



powiatu przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 10 pracowników wskazują wyższy udział gminy tj. 5,11% w stosunku do powiatu 4,17%¹³.

2.9.3. Ochrona środowiska

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy oraz kolejowy.

Do najważniejszych dróg na obszarze gminy Stężycza należą: drogi wojewódzkie nr 214 i nr 228, drogi powiatowe nr 1920G i nr 1919G oraz droga krajowa nr 20. Ich obecność skutkuje emitowaniem przez środki transportu zanieczyszczeń komunikacyjnych, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego.

Na podstawie „Raportu o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2013 roku”, stwierdzono, że w województwie tym podstawowym źródłem zanieczyszczenia jest energetyka oparta na węglu kamiennym i brunatnym. Dalej należy wymienić przemysł oraz dynamicznie rozwijający się transport samochodowy. Według danych GUS publikowanych w 2013 roku, zakłady przemysłowe wprowadziły do atmosfery ok. 6900 tys. ton gazów, głównie dwutlenku węgla. Wielkość ta notowana jest na podobnym poziomie przez szereg ostatnich lat. Emisja pyłów miała wartość ok. 2800 ton¹⁴.

W rankingu ogólnopolskim, pod względem emisji gazów województwo pomorskie lokuje się na 11 miejscu (ok. 3% łącznej ilości gazów w Polsce), natomiast pod względem ilości wprowadzanych pyłów na 8 miejscu (ok. 5% emisji krajowej)¹⁵.

W Gminie Stężycza głównym źródłem hałasu jest przemysł oraz transport. W przypadku tego drugiego, hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy oraz w nieznacznym stopniu kolejowy.

Tabela 8 Dopuszczalne poziomy hałas w środowisku powodowanego przez drogi i linie kolejowe

| Lp | Rodzaj terenu | LAeqD | LAeqN | LDWN | LN |
|----|---|-------|-------|------|----|
| 1. | Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej | 61 | 56 | 64 | 59 |
| 2. | Teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej | 65 | 56 | 68 | 59 |

Źródło: Dziennik Ustaw z dnia 8 października 2012 roku, poz. 1109

¹³ Tamże

¹⁴ Raportu o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2013 roku.

¹⁵ Tamże



LAeq – Równoważny poziom dźwięku

LDWN – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB) (wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej)

LN – Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku, rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00 (wskaźnik hałasu dla pory nocnej)

Program ochrony środowiska dla „Powiatu Kartuskiego” wskazuje, że trasy komunikacyjne są istotnym źródłem uciążliwości akustycznych. Z tego względu zwraca uwagę na potrzebę działań związanych z polepszaniem klimatu akustycznego. Z tego względu istotnym elementem wśród celów działań ekologicznych, jakie należy zrealizować w najbliższych latach, w celu ochrony mieszkańców przed hałasem wskazuje:

- wprowadzenie do ustaleń nowo opracowywanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego odpowiedniej odległości zabudowy mieszkaniowej, rekreacyjnej i wybranej usługowej – od strony drogi wojewódzkiej, dróg powiatowych i wybranych dróg gminnych – która gwarantować będzie właściwy standard klimatu akustycznego;
- rozważenie konieczności podjęcia działań organizacyjnych związanych z ruchem samochodowym, zmierzających do zapewnienia odpowiednich warunków akustycznych, szczególnie na terenach mieszkaniowych, rekreacyjnych i wybranych usługowych – strefy wyłączonej z ruchu, zorganizowane parkingi buforowe, spowalniacze ruchu;
- wnioskowanie do zarządzających drogami o modernizację nawierzchni i budowę ekranów akustycznych oraz wykonanie map akustycznych;
- realizacja ekranów akustycznych wzdłuż najbardziej uciążliwych odcinków dróg i ulic realizacja obwodnic dla Żukowa, Sierakowic i Kartuz.



3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1 Struktura podróży

Badania przeprowadzone 2014 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studialne dla opracowania planu transportowego dla województwa pomorskiego wykazały, że ponad 50% mieszkańców województwa pracuje poza domem, a ponad 10% uczy się w szkołach. W podróżach międzypowiatowych ponad 80% badanych w województwie pomorskim podróżuje samochodem osobowym, w tym ponad 50% jako kierowcy. 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.

Podróże z przekroczeniem granic gminy odbywało w ciągu doby w dniu roboczym 33% mieszkańców Gminy Stężyca. Współczynnik ruchliwości określono przeciętnie dla województwa na poziomie 1,9 podróży w czasie jednej doby. Najczęściej podróżowały osoby w wieku 18-54 lat. Poza gminę wyjeżdżało 30-50% osób w tej grupie wiekowej.

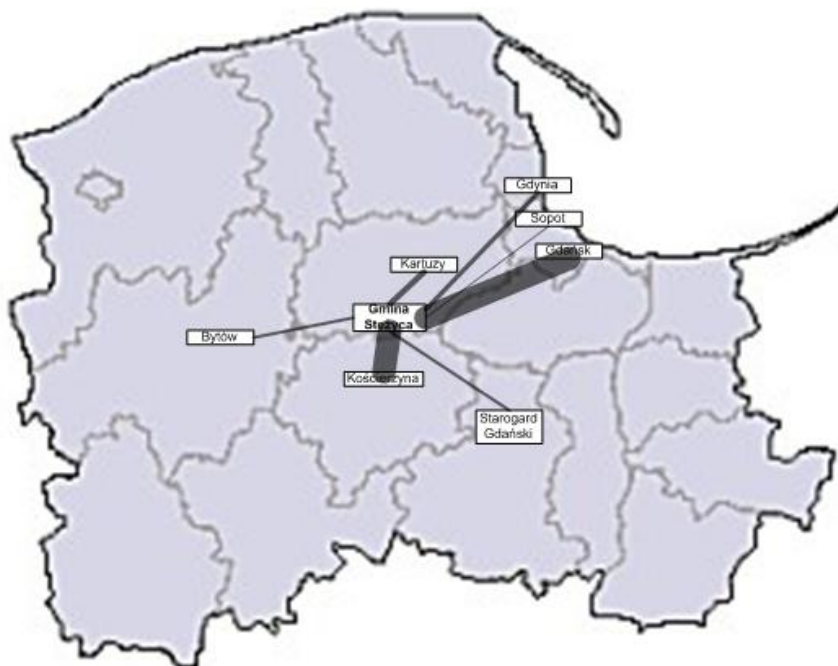
W podróżach ponadgminnych w województwie występują dwa wyraźnie zaznaczone szczyty przewozowe: poranny i popołudniowy, spowodowane podróżami praca – dom/dom – praca oraz nauka – dom/dom – nauka. Pozostałe typy podróży generują razem dość równy ich poziom w godzinach od 6:00 do 20:00. Szczyty przewozowe 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.

Średni czas podróży ponadgminnej wyniósł w województwie pomorskim:

- dla przejazdów związanych z pracą – 49,0 minut;
- dla przejazdów związanych z nauką – 58,6 minut;
- dla przejazdów związanych z domem – 47,5 minut;
- dla przejazdów innych – 43,4 minut.

Udział pasażerów realizujących przejazdy na podstawie biletów miesięcznych różnił się znacznie w zależności od rodzaju dnia tygodnia. W dniu powszednim udział pasażerów

podróżujących na podstawie biletu miesięcznego stanowił 70%, w soboty – 10%, a w niedziele – 8%.



Rysunek 14 Rozkład kierunków podróży do i z gminy Stężycza

Źródło: Opracowanie własne

W segmencie osób dojeżdżających do pracy w dniu powszednim największy popyt na usługi przewozowe na liniach ponadpowiatowych w gminie Stężycza wystąpił w porach tradycyjnych szczytów przewozowych, przypadających na godziny 5-8 i 14-17. W segmencie osób dojeżdżających do szkół szczyt popytu miał szerszy zakres: od godziny 6 do 8 i od 11 do 17. Obydwa rodzaje tych podróży mają charakter obligatoryjny. Podróże związane z wizytą w urzędzie, w trakcie wykonywania pracy zawodowej, ochrony zdrowia, w sprawach finansowych, itp. odbywane były w okresach dostępności celu (np. limituje je czas otwarcia placówek), przez co były bardziej równomiernie rozłożone w dobie. Podróże związane z zakupami, rekreacją, sportem, odwiedzinami, itp. miały charakter nieregularnych i w większości realizowano je poza godzinami porannymi.

W dni wolne od pracy popyt był już dość równomierny i znacznie niższy niż w dni powszednie. Wyraźny szczyt popytu odnotowano w niedzielne popołudnie¹⁶.

¹⁶ „Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap I.” Gdańsk, 2014.



3.2 Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w gminie Stężycza będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie liczby połączeń;
- dostępności parkingów.

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróżach samochodów osobowych, 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. Jak wynika z przeprowadzonych badań marketingowych, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji zbiorowej gminy realizowanej w granicach gminy Stężycza zalicza się: zwiększenie częstotliwości (liczby połączeń) i dogodne godziny kursowania.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji gminy powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, informacji i reklamy, gwarantujących jej odpowiednie dostosowanie do potrzeb pasażerów.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich oraz gminach powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę gminy,



cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w gminie Stężycza, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS, w stosunku do 2013 r., wzrost liczby mieszkańców gminy Stężycza (o około 10% do 2025 r.).

W gminie podróże komunikacją publiczną odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, wojewódzkimi przewozami kolejowymi i autobusowymi – organizowaną przez Starostę oraz Marszałka Województwa Pomorskiego.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej ewentualne nieuruchomienie gminnych, powiatowych oraz międzypowiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu kartuskiego, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało dalszym ograniczaniem zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w gminie Stężycza – w wymiarze nie mniej niż o dalsze 15% w stosunku do stanu obecnego.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności, co oznacza, że skrócenie odległości dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w gminie Stężycza w połączeniu z kolejją.



3.3 Prognoza podaży

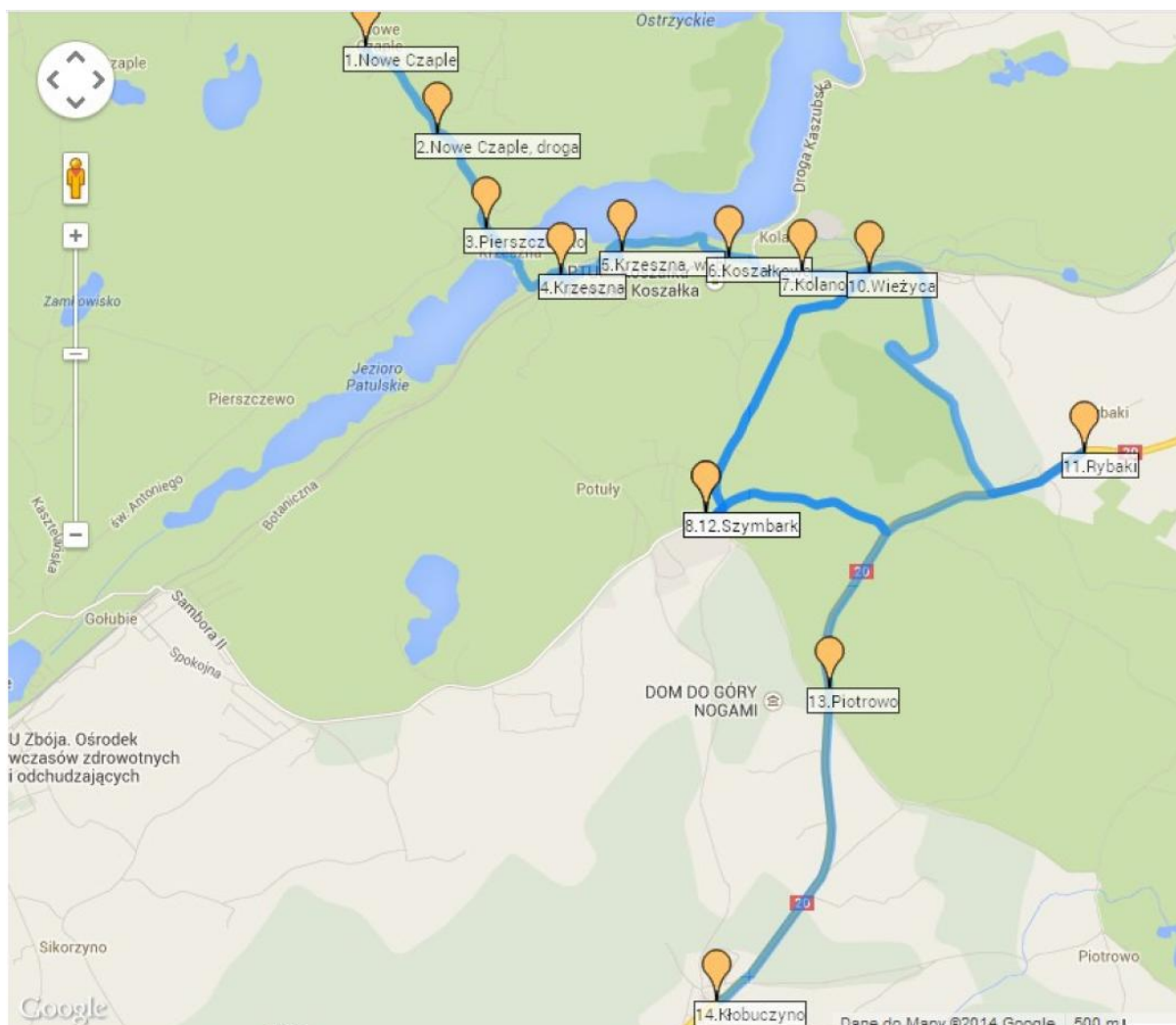
Gminny przewoźnik - GPK sp. z o.o. w Stężycy aktualnie obsługuje newralgiczne linie komunikacyjne gminy Stężyca. W tabeli poniżej zaprezentowano łączną ilość kursów realizowanych na poszczególnych liniach tego przewoźnika.

Tabela 9 Połączenia gminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Stężyca, Starostę Kartuskiego oraz Marszałka Województwa Pomorskiego.

| Nr zezwolenia | Relacja | Przewoźnik | Liczba kursów Pn- Pt |
|---------------|---|----------------|-------------------------|
| 001/2014 | Szybark-Gołubie-Szybark | GPK Sp. z o.o. | 5 |
| 002/2014 | Stężyca-Borucino-Stężyca | GPK Sp. z o.o. | 4 |
| 003/2014 | Gołubie-Pierszczewo-Sikorzyno-Gołubie | GPK Sp. z o.o. | 3 |
| 005/2014 | Stężyca-Klukowa Huta-Nowe Łosienice- Borucino-Stężyca | GPK Sp. z o.o. | 6 |
| 004/2014 | Stężyca-Gapowo-Żuromino-Stężyca | GPK Sp. z o.o. | 4 |
| 002/2014 | Nowe Czaple-Szybark | GPK Sp. z o.o. | 1 |
| 003/2014 | Stężyca-Klukowa Huta-Stężyca | GPK Sp. z o.o. | 4 |
| 004/2014 | Stężyca-Borucino-Stężyca | GPK Sp. z o.o. | 6 |
| 005/2014 | Kamienica Szlachecka-Wygoda-Borucino-Szramnica-Kamienica Szlachecka | GPK Sp. z o.o. | 9 |
| 1128 | Stężyca-Gostomie | GPK Sp. z o.o. | 6 |
| 1129 | Nowe Czaple-Szybark | GPK Sp. z o.o. | 6 |

Źródło: opracowanie własne

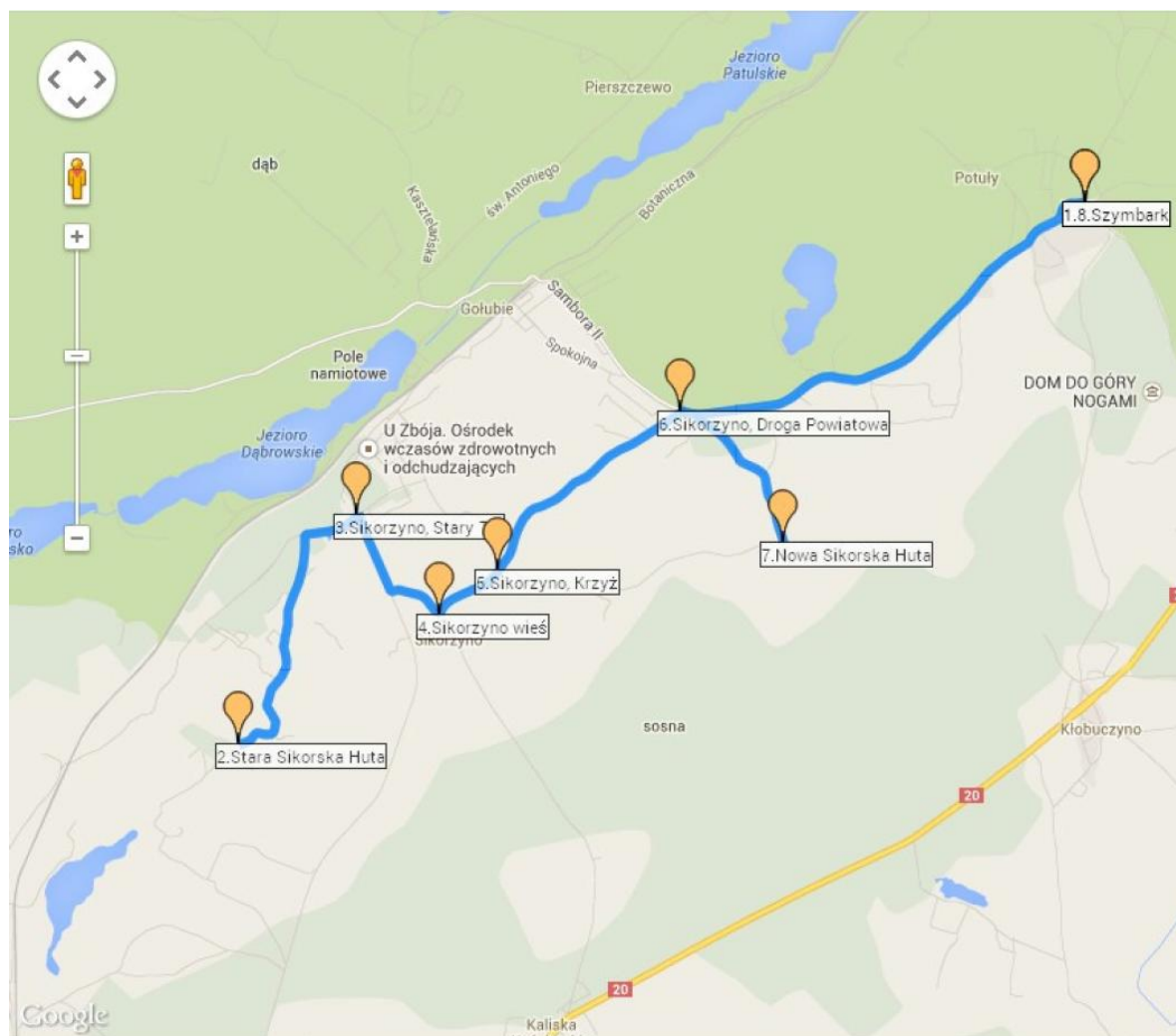
Ponadto na terenie gminy Stężyca funkcjonują linie autobusowe łączące miejscowości gminne z miejscowościami leżącymi poza terenem gminy. Istotnym aspektem byłoby lepsze skomunikowanie gminy z pozostałymi miejscowościami. W szczególności powinno się skupić na zwiększeniu liczby linii autobusowych obsługujących połączenia ponadgminne z Kościerzyną, Kartuzami, Gdańskiem, Bytowem, Starogardem Gdańskim i Gdynią, gdzie w głównej mierze dojeżdżają mieszkańcy gminy Stężyca.



Rysunek 15 Sieć linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

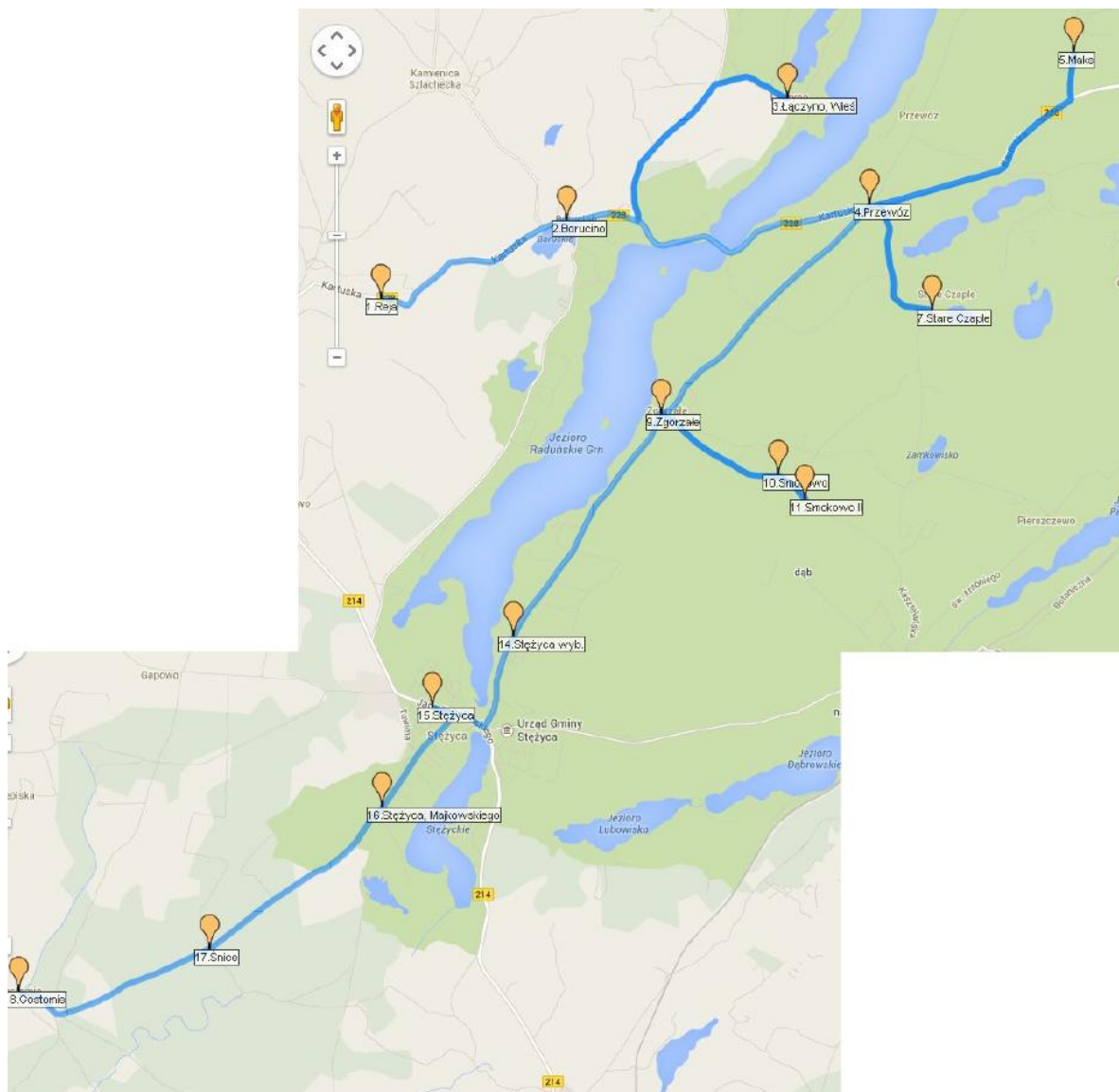
1. Nowe Czaple - Pierszczewko - Krzeszna - Koszałkowo - Kolano - Wieżyca - Rybaki - Piotrowo – Kłobuczyno
2. Nowe Czaple - Pierszczewko - Krzeszna, wyb. Koszałkowo - Kolano - Szymbark - Kolano - Wieżyca - Rybaki - Szymbark



Rysunek 16 Sieć linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

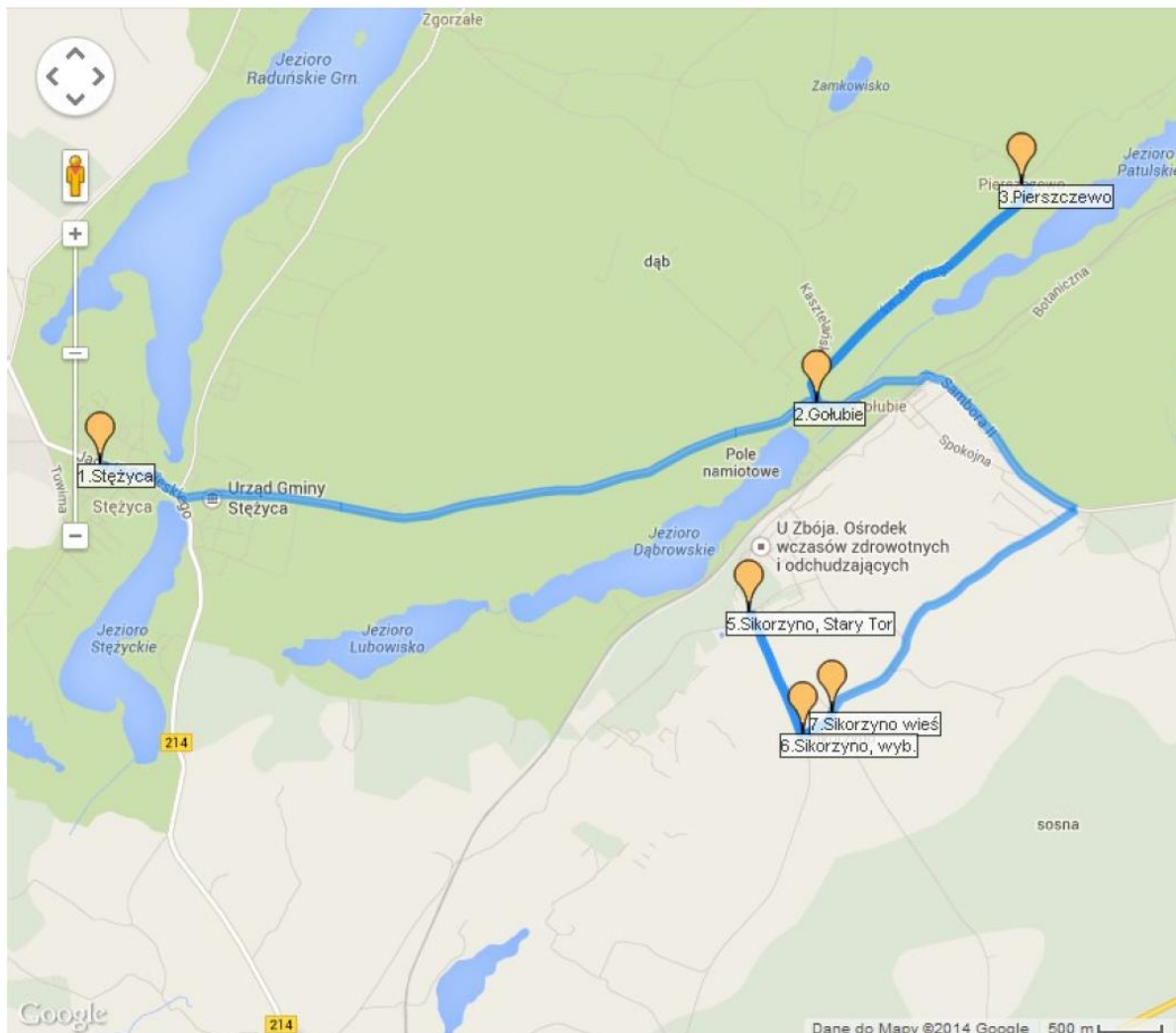
Szymbark -Stara Sikorska Huta - Sikorzyno - Gołubie - Nowa Sikorska Huta - Szymbark



Rysunek 17 Sieć linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

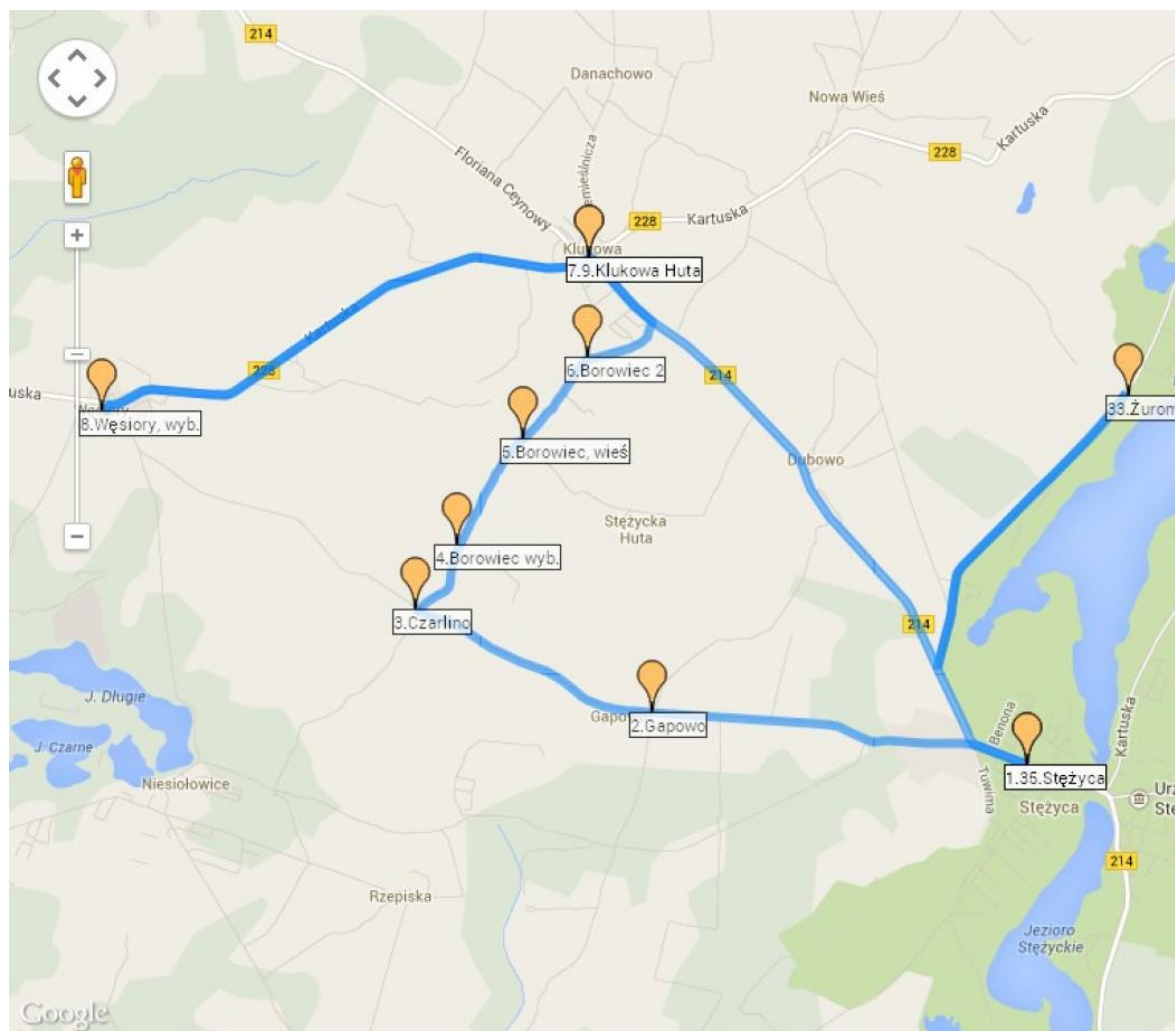
1. Stężyca - Delowo - Gostomie
2. Nowa Wieś, Reja - Borucino - Łączyno, wieś - Maks - Stare Czaple - Zgorzałe wyb. - Smokowo II - Smokowo - Zgorzałe - Stężyca - wyb. - Stężyca
3. Stężyca-Borucino-Stężyca



Rysunek 18 Sieć linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

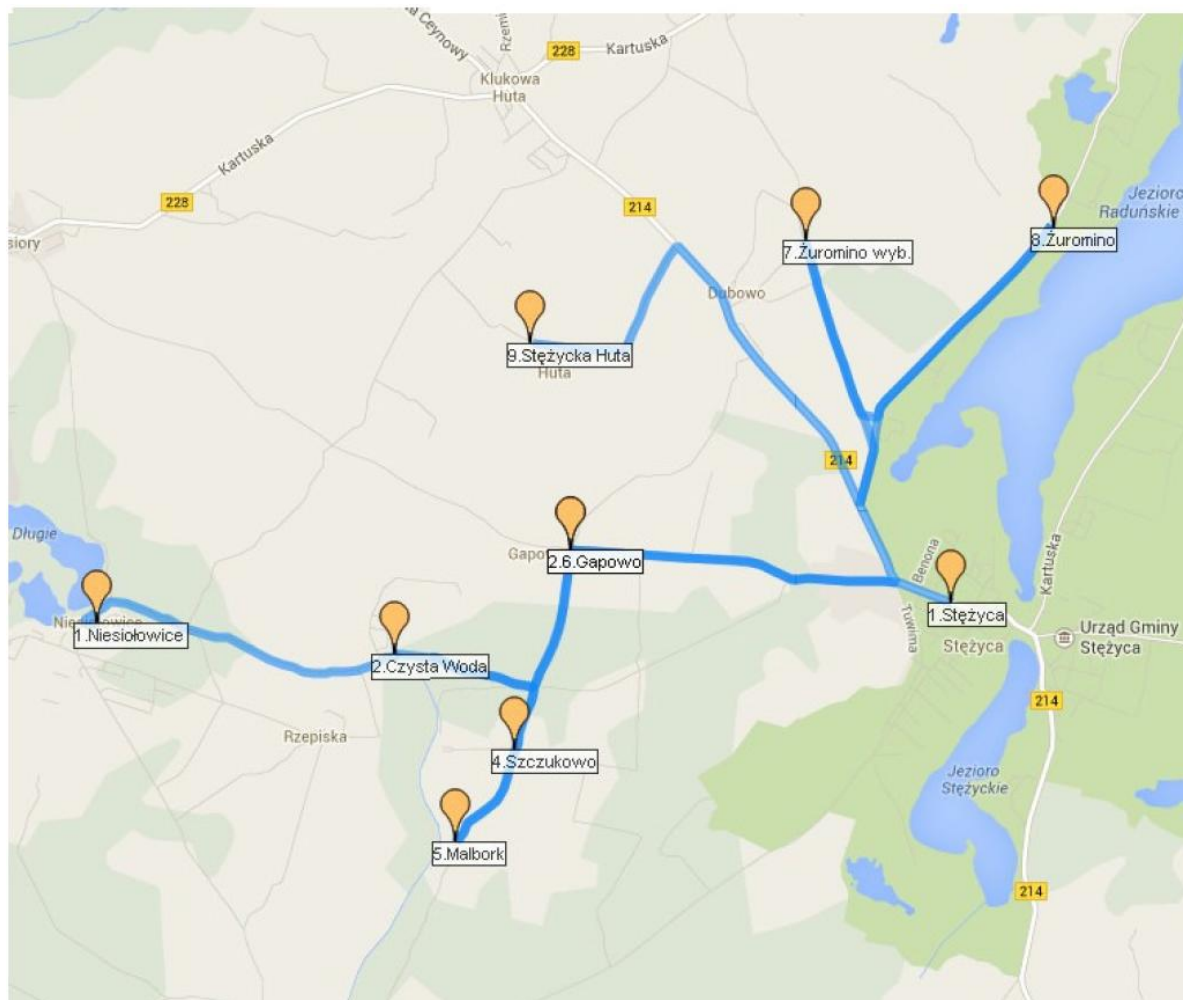
Gołubie - Pierszczewo - Sikorzyno - Gołubie



Rysunek 19 Sieć linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

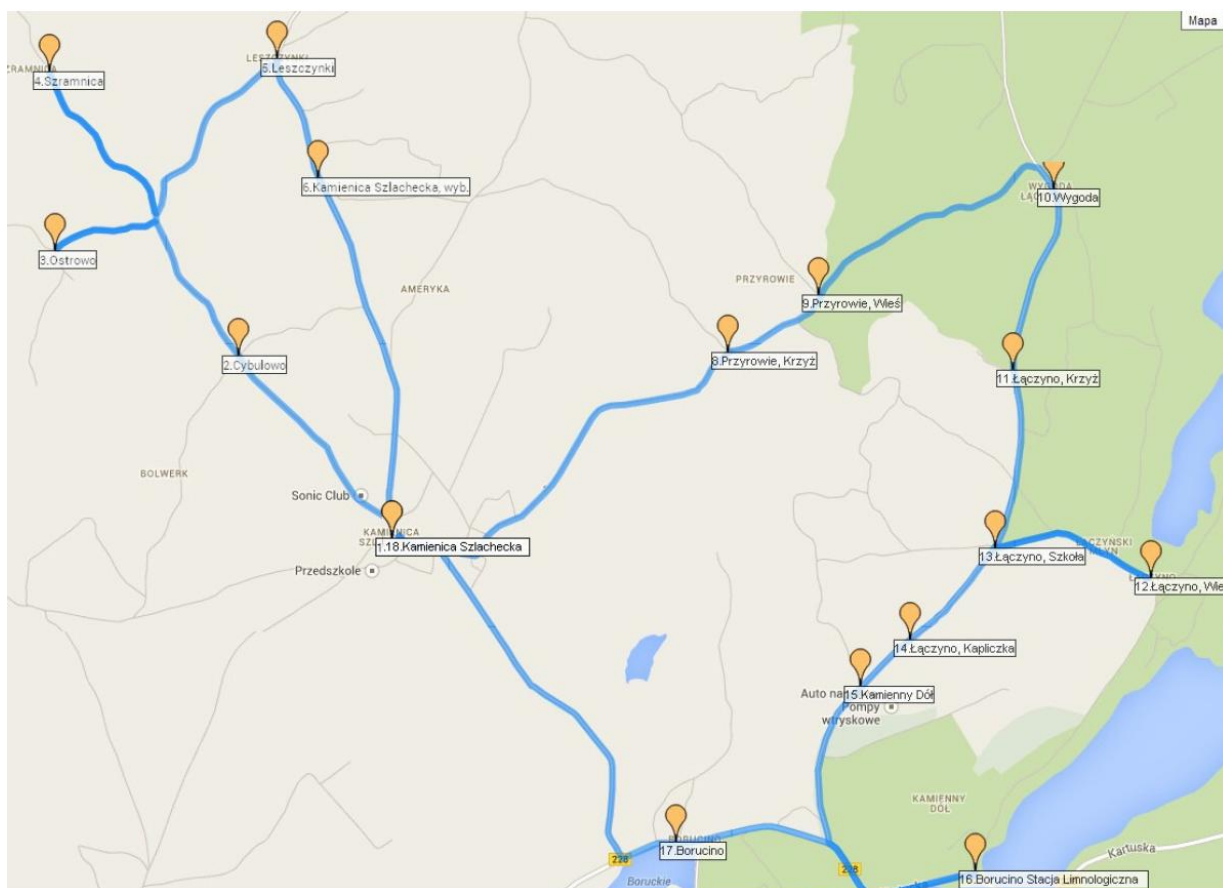
Stężycza - Gapowo - Czarlino - Borowiec, wieś - Borowiec 2 - Klukowa Huta – Węsiory wyb. -
Klukowa Huta - Żuromino wyb. - Stężycza



Rysunek 20 Sieć linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

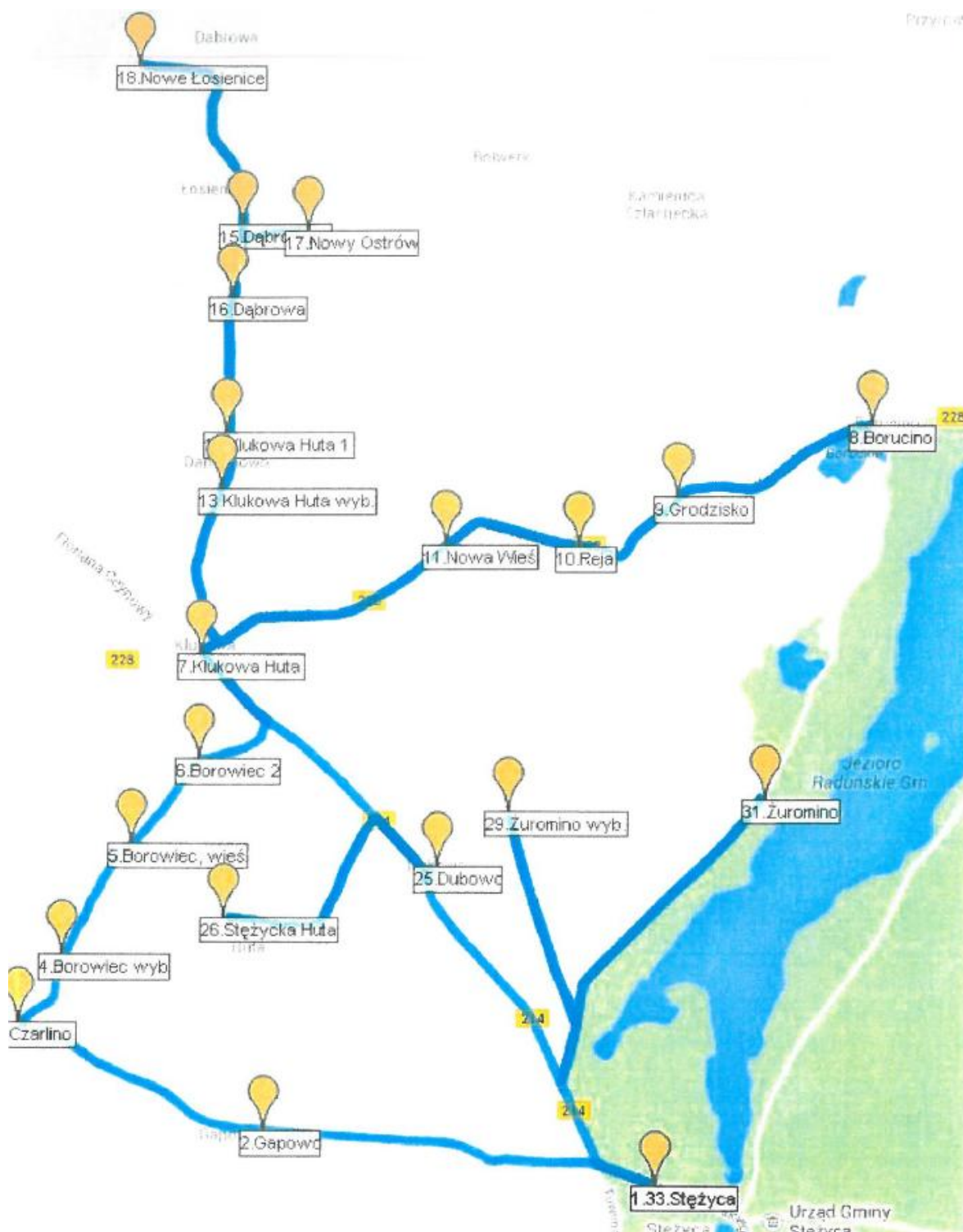
Stężyca - Gapowo - Niesiołowice - Czysta Woda - Szczukowo - Malbork - Szczukowo - Czysta Woda
- Gapowo - Żuromino wyb. - Żuromino - Stężycka Huta - Stężyca



Rysunek 21 Sieć linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

Kamienica Szlachecka - Cybulowo - Kamienica Szlachecka, Ostrowo - Szramnica- Leszczynki - Kamienica Szlachecka wyb. - Kamienica Szlachecka - Przyrowie, Krzyż - Przyrowie, Wieś - Wygoda - Łączyno, Krzyż - Limnologiczna - Borucino - Kamienica Szlachecka



Rysunek 22 Sieć linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

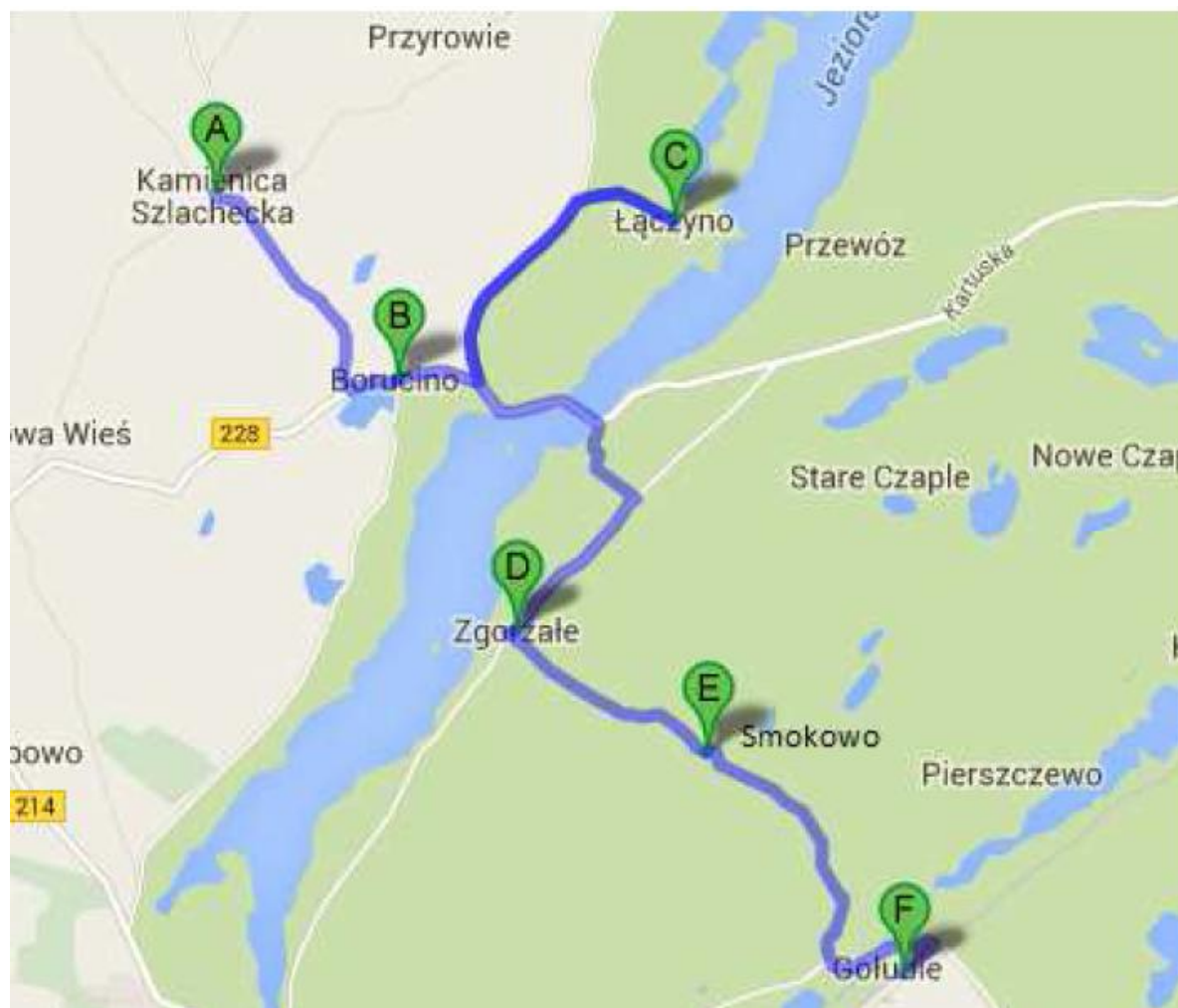
Borucino- Grodzisko- Reja- Nowa Wieś - Klukowa Huta - Klukowa Huta wyb. - Klukowa Huta 1 -
 Dąbrowa1 - Dąbrowa- Nowe Łosienice - Nowy Ostrów - Dąbrowa - Dąbrowa 1 - Klukowa Huta 1 -
 Klukowa Huta wyb. - Klukowa Huta - Dubowo - Stężycza Huta - Dubowo - Żuromino wyb. -
 Żuromino - Stężycza



Rysunek 23 Sieć planowanych linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

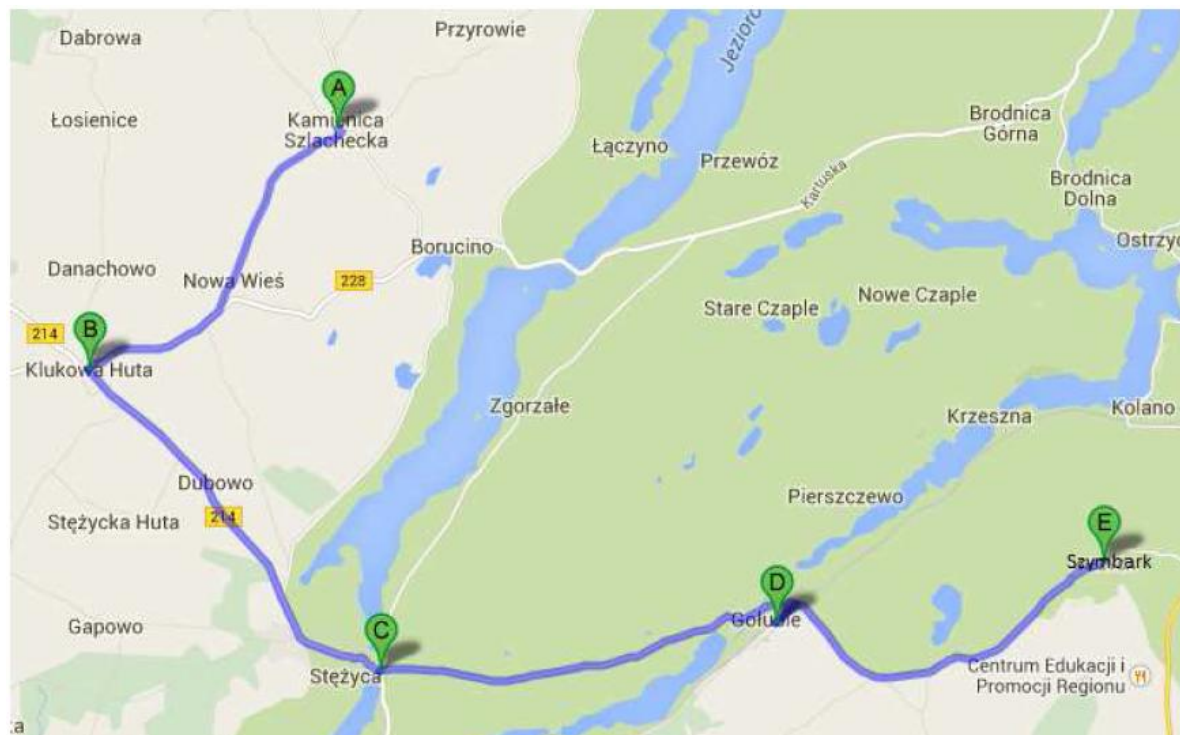
Klukowa Huta - Stężycza Huta - Żuromino - Stężycza - Gołubie



Rysunek 24 Sieć planowanych linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

Kamienica Szlachecka - Borucino - Łączyno - Zgorzale - Smokowo - Gołubie



Rysunek 25 Sieć planowanych linii autobusowych

Źródło mapy : www.google.com

Kamienica Szlachecka - Klukowa Huta - Stężyca - Gołubie - Szymbark

Tabela 10 Połączenia ponadgminne - stan na 31.03.2015r

| Nr linii | Relacja | Przewoźnik | Liczba kursów | | |
|----------|---|-----------------------------|---------------|----|-----|
| | | | Pn-pt | Sb | Ndz |
| 475 | Kościerzyna-Stężyca- Sulęczyno | PKS w Starogardzie Gdańskim | 4 | 0 | 0 |
| 475 | Sulęczyno-Stężyca -Kościerzyna | PKS w Starogardzie Gdańskim | 4 | 0 | 0 |
| 475 | Kościerzyna-Stężyca -Gostomie | PKS w Starogardzie Gdańskim | 2 | 0 | 0 |
| 475 | Gostomie-Stężyca- Kościerzyna | PKS w Starogardzie Gdańskim | 2 | 0 | 0 |
| 475 | Kościerzyna-Stężyca | PKS w Starogardzie Gdańskim | 2 | 0 | 0 |
| 475 | Stężyca-Kościerzyna | PKS w Starogardzie Gdańskim | 2 | 0 | 0 |
| 450 | Kościerzyna-Egiertowo | PKS w Starogardzie Gdańskim | 1 | 0 | 0 |
| 450 | Kościerzyna- Egiertowo- Żukowo- Gdańsk | PKS w Starogardzie Gdańskim | 11 | 5 | 7 |
| 450 | Gdańsk –Żukowo- Egiertowo-Kościerzyna | PKS w Starogardzie Gdańskim | 11 | 5 | 7 |
| 7 | Kartuzy-Brodnica Górna- Przewóz- Kamienica Szlachecka | PA GRYF | 2 | 0 | 0 |
| 7 | Kartuzy-Brodnica Górna- Przewóz-Sulęczyno | PA GRYF | 2 | 1 | 1 |



| | | | | | |
|----|---|-------------------------|---|---|---|
| 7 | Kartuzy-Brodnica Górna- Przewóz- Kamienica Szlachecka-Mściszewice- Sulęczyno | PA GRYF | 2 | 2 | 0 |
| 7 | Kartuzy-Brodnica Górna- Przewóz-Mściszewice- Sulęczyno | PA GRYF | 3 | 0 | 0 |
| 7 | Kartuzy-Brodnica Górna- Przewóz-Kamienica Szlachecka- Sulęczyno | PA GRYF | 3 | 1 | 1 |
| 7 | Sulęczyno-Kamienica Szlachecka-Przewóz- Brodnica Górna- Kartuzy | PA GRYF | 2 | 0 | 2 |
| 7 | Sulęczyno-Mściszewice- Kamienica Szlachecka- Przewóz- Brodnica Górna- Kartuzy | PA GRYF | 1 | 2 | 0 |
| 7 | Mściszewice-Przewóz- Brodnica Górna- Kartuzy | PA GRYF | 1 | 0 | 0 |
| 7 | Kamienica Szlachecka-Przewóz- Brodnica Górna- Kartuzy | PA GRYF | 2 | 0 | 0 |
| 7 | Sulęczyno-Mściszewice- Przewóz- Brodnica Górna- Kartuzy | PA GRYF | 1 | 0 | 0 |
| 7 | Sulęczyno-Przewóz- Brodnica Górna- Kartuzy | PA GRYF | 5 | 2 | 0 |
| 12 | Sierakowice- Kamienica Szlachecka -Borucino- Miechucino- Kartuzy | PA GRYF | 5 | 0 | 0 |
| 12 | Kartuzy- Miechucino- Borucino- Kamienica Szlachecka- Sierakowice | PA GRYF | 5 | 0 | 0 |
| 12 | Kamienica Szlachecka- Sierakowice | PA GRYF | 1 | 0 | 0 |
| 12 | Sierakowice- Kamienica Szlachecka | PA GRYF | 1 | 0 | 0 |
| 13 | Zgorzałe- Stężyca- Szymbark- Kartuzy | PA GRYF | 1 | 0 | 0 |
| 13 | Kartuzy –Zgorzałe- Stężyca- Szymbark- Kartuzy | PA GRYF | 1 | 0 | 0 |
| 13 | Kartuzy – Szymbark- Stężyca- Zgorzałe- Przewóz | PA GRYF | 1 | 0 | 0 |
| | Gdańsk- Kościerzyna- Brusy- Chojnice | PKS Chojnice Sp. z o.o. | 1 | 1 | 1 |
| | Chojnice -Brusy- Kościerzyna- Gdańsk | PKS Chojnice Sp. z o.o. | 1 | 1 | 1 |
| | Bytów- Kościerzyna- Żukowo- Gdańsk | PKS w Bytowie S.A. | 2 | 2 | 2 |
| | Bytów- Sulęczyno- Kartuzy- Gdynia | PKS w Bytowie S.A. | 2 | 2 | 2 |
| | Gdańsk- Żukowo- Kościerzyna-Bytów | PKS w Bytowie S.A. | 1 | 1 | 1 |
| | Gdańsk- Żukowo- Kościerzyna- Bytów- Miastko | PKS w Bytowie S.A. | 1 | 0 | 0 |
| | Gdynia- Kartuzy-Sulęczyno- Bytów | PKS w Bytowie S.A. | 2 | 2 | 2 |

Źródło: opracowanie własne

Ilość linii komunikacyjnych będzie uzależniona od sieci połączeń, które będą ustalone przez Starostę Kartuskiego, Starostę Kościerskiego, Marszałka Województwa Pomorskiego oraz inne samorządy.



4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz zasady organizacji ruchu pasażerskiego.

4.1 Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w gminie Stężyca to połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich, sieć komunikacji komercyjnej oraz przewozy organizowane przez gminę.

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie pomorskim są umowy o świadczeniu usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikiem kolejowym realizującym przewozy osób na obszarze gminy są Przewozy Regionalne. Odjazdy i przyjazdy pociągów w relacji do Gdyni odbywają się w ciągu całego dnia od godzin porannych do popołudniowych, a kursy powrotne do godzin wieczornych. Ponadto, w okresie wakacyjnym liczba kursów jest zwiększana.

Tabela 11 Liczba pociągów pasażerskich w gminie Stężyca – stan na 31.03. 2015 r.

| Relacja | Stacje i przystanki kolejowe w gminie Stężyca | Przewoźnik | Liczba kursów | | |
|-----------------------------|---|---------------------|---------------|----|-----|
| | | | Pn-pt | Sb | Ndz |
| Kościerzyna-Gdynia Główna | Gołubie, Krzeszna, Wieżyca, | Przewozy Regionalne | 8 | 6 | 6 |
| Gdynia Główna - Kościerzyna | Gołubie, Krzeszna, Wieżyca, | Przewozy Regionalne | 8 | 5 | 7 |

Źródło: Opracowanie własne

Przewoźnikami realizującymi drogowe przewozy pasażerskie, na terenie gminy są:

- PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.,
- Gryf Kartuzy,
- PKS w Bytowie S.A.,
- PKS Chojnice Sp. z o.o.
- Gminne Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. Stężyca.

Podstawowym przewoźnikiem na liniach zwykłych w gminie Stężyca jest PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., Gryf Kartuzy - wykonujących połączenia z Gdańska, Kościerzyny, Kartuz i Bytowa oraz GPK Stężyca Sp. z o.o.



4.2 Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy gminne o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie minimalnej dostępności komunikacyjnej. Dojazd do gminy powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, aby gminne przewozy pasażerskie były jednocześnie zintegrowane z powiatowymi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości leżących pomiędzy ośrodkiem gminnym a miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. Potrzeba uruchomienia powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych,
- brakiem wojewódzkich linii autobusowych organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (są dopiero planowane);
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowości dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich, jak np. Kościerzyna – Gdańsk, Bytów- Gdańsk, Warlubie- Gdańsk

Gminne przewozy pasażerskie organizowane przez Wójta – jako zadanie własne gminy – powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić minimalną dostępność transportową mieszkańcom gminy do centrów usług gminnych, przy uwzględnieniu przedstawionych wyżej determinant oraz powiązań z węzłem integracyjnym PKM.

Ważnym jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami gminy. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłem integracyjnym w Gołubiu w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą używać samochodu osobowego, dojazd i powrót do miasta powiatowego, wojewódzkiego w ciągu jednego dnia. np. Stężycza- Gołubie- Szymbark, Kamienica Szlachecka - Klukowa Huta.



Tabela 12 Planowana dla 2017 roku i na lata 2018-2030 sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Stężycza z możliwością aktualizacji i powiększenia oferty komunikacyjnej.

| Lp. | Relacja linii | Liczba par kursów w dniu powszednim dla okresu | | Obecnie funkcjonujące linie |
|-----|--|--|-----------|-----------------------------|
| | | 2017 | 2020-2030 | |
| 1 | Szymbark -Stara Sikorska Huta - Sikorzyno - Gołubie - Nowa Sikorska Huta - Szymbark | 5 | 5 | 5 |
| 2 | Stężycza-Borucino-Stężycza | 4 | 4 | 4 |
| 3 | Gołubie - Pierszczewo - Sikorzyno - Gołubie | 4 | 4 | 3 |
| 4 | Borucino-Grodzisko-Reja-Nowa Wieś - Klukowa Huta - Klukowa Huta wyb. - Klukowa Huta 1 - Dąbrowa1 - Dąbrowa- Nowe Łosienice - Nowy Ostrów - Dąbrowa - Dąbrowa 1 - Klukowa Huta 1 - Klukowa Huta wyb. - Klukowa Huta - Dubowo - Stężycza Huta - Dubowo - Żuromino wyb. - Żuromino - Stężycza | 6 | 6 | 6 |
| 5 | Stężycza-Gapowo-Niesiołowice-Czysta Woda-Szczukowo-Malbork-Szczukowo-Czysta Woda-Gapowo-Żuromino wyb.- Żuromino - Stężycza Huta - Stężycza | 4 | 4 | 4 |
| 6 | Nowe Czaple - Pierszczewko - Krzeszna, wyb. Koszałkowo - Kolano - Szymbark - Kolano - Wieżycza - Rybaki - Szymbark | 2 | 2 | 1 |
| 7 | Stężycza - Gapowo - Czarlino - Borowiec, wieś - Borowiec 2 - Klukowa Huta - Węsiory wyb. - Klukowa Huta - Żuromino wyb. - Stężycza | 4 | 4 | 4 |
| 8 | Nowa Wieś, Reja - Borucino - Łączyno, wieś - Maks - Stare Czaple - Zgorzałe wyb. - Smokowo II - Smokowo - Zgorzałe - Stężycza - wyb. - Stężycza | 6 | 6 | 6 |
| 9 | Kamienica Szlachecka - Cybulowo - Kamienicza Szlachecka, Ostrowo - Szramnica- Leszczyński - Kamienica Szlachecka wyb. - Kamienica Szlachecka - Przyrowie, Krzyż - Przyrowie, Wieś - Wygoda - Łączyno, Krzyż - Limnologiczna - Borucino - Kamienica Szlachecka | 9 | 9 | 9 |
| 10 | Stężycza - Delowo - Gostomie | 6 | 6 | 6 |
| 11 | Nowe Czaple - Pierszczewko - Krzeszna - Koszałkowo - Kolano - Wieżycza - Rybaki - Piotrowo - Kłobuczyno | 6 | 6 | 6 |
| 12 | Klukowa Huta - Stężycza Huta - Żuromino - Stężycza - Gołubie | 4 | 4 | 0 |
| 13 | Kamienica Szlachecka - Borucino - Łączyno - Zgorzałe - Smokowo - Gołubie | 4 | 4 | 0 |
| 14 | Kamienica Szlachecka- - Klukowa Huta - -Stężycza - Gołubie - Szymbark | 4 | 4 | 0 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od GPK Stężycza



5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych - rentowność

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- Zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego);
- Utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- Wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- Zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- Przeprowadzanie badań i analiz;
- Funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, itd.

Obecnie gmina Stężycza, jako jednostka samorządu terytorialnego, finansuje publiczny transport zbiorowy. Do dnia 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Przewóz osób na obszarze gminy odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich komunikacji Gminy Stężycza.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne na obszarze jednostki samorządowej do zakresu tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości w rezultacie przestają być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim w roku szkolnym. Dostępność do komunikacji publicznej staje się coraz niższa, co w efekcie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się. W takich sytuacjach konieczne stają się, dla zrealizowania takich przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których terenie są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i w komunikacji miejskiej, (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie



pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- Utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- Pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów unijnych.

Gmina Stężycza, analogicznie jak inne gminy zmuszona jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji publicznej. Wielkość kosztów funkcjonowania komunikacji gminnej w ostatnich dwóch latach, przychodów ze sprzedaży biletów i pozostałych opłat oraz sumy dopłat budżetowych, przedstawiono w tabeli.

Tabela 13 Finansowanie komunikacji gminnej-wykonanie w 2013r. i .2014r.

| Rok | Koszt pracy eksploatacyjnej | Przychody ze sprzedaży biletów | Dopłaty z budżetu gminy | Dopłaty z Urzędu Marszałkowskiego |
|------|-----------------------------|--------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| 2013 | 1,2 mln zł | 20 tys. zł | 750 tys. zł | Ok. 600 tys. zł |
| 2014 | 1 mln zł | 20 tys. zł | 750 tys. zł | Ok. 600 tys. zł |

Źródło: Opracowanie własne

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w gminie Stężycza będzie polegać na:

- Przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu Państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- Przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu gminy z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu, o ile takie zostaną ustanowione;
- Przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów generujących dochody wraz z powyższą rekompensatą niższe niż ponoszone koszty;
- Pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;



- Udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządu powiatowego, środki budżetowe gmin, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat za bilety na określonych odcinkach trasy może być ustalona w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Gminy.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach gminnych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego w gminie Stężycza są nakłady inwestycyjne z nim związane. W latach 2008-2014 wszystkie nakłady inwestycyjne ponoszone przez gminę w dziale transport związane były z budową, remontami oraz przebudową dróg i mostów.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Zakłada się ponadto, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.



6. Zarządzanie drogami, infrastrukturą przystankową i dworcową

Na system zarządzania infrastrukturą transportową składa się zarządzanie:

- drogami (w oparciu o Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) oraz ruchem na nich (w oparciu o Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym),
- infrastrukturą przystankową rozumianą jako wyposażenie przystanków: wiaty, informacyjne urządzenia przystankowe,
- dworcami autobusowymi, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera i sprzedaży biletów,
- pętlami autobusowymi wraz z infrastrukturą socjalną dla kierujących pojazdami.

Przez obszar Gminy Stężycza przebiega sieć dróg o znaczeniu krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym. Są one zarządzane odpowiednio:

- drogi krajowe – przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, przy pomocy – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- drogi wojewódzkie – przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku,
- drogi powiatowe – przez Zarząd Dróg Powiatowych w Kartuzach,
- drogi gminne – przez Wójta Gminy Stężycza.

Przystanek komunikacji autobusowej jest elementem drogi, służącym zatrzymaniu pojazdów wykonujących regularny przewóz osób. Przystanek musi być oznaczony znakiem drogowym D-15. Zarząd nad przystankami komunikacyjnymi na terenie Gminy Stężycza, położonymi w pasie drogowym sprawują poszczególni zarządcy dróg wymienieni powyżej.

7. Pożądany standard usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej

Sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów regulowany jest przez Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Rozporządzenie to określa informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie). Przytoczone Rozporządzenie reguluje także kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Zarówno



operatorzy, jak i przewoźnicy w transporcie publicznym zobowiązani są do umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają) oraz przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach i w systemach informacji pasażerskiej.

7.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Oferta przewozowa powinna być udostępniana przy użyciu następujących nośników:

- tablic z nazwą, numerem przystanku oraz nazwami handlowymi linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu,
- rozkładów jazdy wywieszanych na przystankach oraz dworcach przez organizatora przewozów lub zarządzającego dworcem, przekazanych uprzednio organizatorowi w formie elektronicznej przez przewoźników w celu ich wydrukowania w ustalonym formacie,
- aktualnych informacji na temat tymczasowych zmian w przejazdach (na najważniejszych przystankach).

Zarządca drogi jest zobowiązany do utrzymania w należyтым stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy) oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy.

7.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementami systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującej w pojazdach, powinny być:

- oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu,
- oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- system zapowiedzi fonicznych nazw przystanków oraz wewnętrznych tablic elektronicznych prezentujących informacje o przystankach, kierunku jazdy, itd. (w każdym pojeździe wprowadzanym do eksploatacji)
- oznaczenia organizatora i operatora.



7.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Bardzo ważnym aspektem jest dotarcie do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Aktualnie najbardziej dostępnym medium do rozpowszechniania informacji jest Internet, dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinna być strona internetowa, która przede wszystkim będzie umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat, a także sprawdzenie rzeczywistej lokalizacji pojazdów.

7.4. Dystrybucja biletów przejazdowych

Do podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Odpowiedzialność za emisję i dystrybucję biletów ponosi operator usług przewozowych. Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane w stałych punktach sprzedaży, a także poprzez osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego.

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży. Po pierwsze należy utrzymywać możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych w najdogodniejszych miejscach dla pasażerów. Po drugie w autobusach bilety powinna sprzedawać osoba prowadząca pojazd.

W przyszłości możliwe będzie wdrożenie nowoczesnych systemów dystrybucji biletów, opartych o wykorzystanie telefonów komórkowych, Internetu oraz kart elektronicznych.

8. Cyklobus

Wraz z rozwojem tras rowerowych w gminie Stężycza powinien powstać „cyklobus”, tj. autobus kursowy z przyczepą umożliwiającą bezpieczny transport co najmniej kilkunastu rowerów.

Uruchomienie „cyklobusu” ma na celu umożliwienie poznania rowerem gminy Stężycza oraz ułatwienie dotarcia w jej odleglejsze rejony. Pozwoli on także na skorzystanie z planowanej ścieżki rowerowej w tylko jednym kierunku, co ułatwi organizowanie np. rodzinnych wycieczek. „Cyklobus” pozytywnie wpłynie na rozwój turystyki rowerowej oraz pozwoli na promocję innych miejscowych atrakcji i przedsiębiorczości w gminie.



Uzupełnieniem oferty „cyklobusu” może być montaż wieszaków rowerowych do niektórych autobusów, tak aby umożliwić transport rowerów na wybranych kursach komunikacji międzygminnej.

9. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- 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,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie dróg dojścia do przystanków, w szczególności w obrębie węzłów komunikacyjnych, stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków oraz lokalizacji pierwszych drzwi autobusu w formie wypukłej faktury nawierzchni.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej.

10. Infrastruktura drogowa i przystankowa transportu publicznego

W zakresie infrastruktury drogowej i przystankowej transportu publicznego proponowane jest przeprowadzenie inwestycji, mających na celu poprawę jej jakości. Przewiduje się naprawę zniszczonej nawierzchni na drogach łączących miejscowości na terenie gminy, która przyczyni się do zwiększenia prędkości komunikacyjnej i tym samym skrócenia czasu przejazdu na odcinkach objętych przebudową. Dodatkowo planuje się montaż oraz remonty wiat na przystankach o największej frekwencji podróżnych w każdej miejscowości.



Spis rysunków

| | |
|--|----|
| Rysunek 1 Położenie Gminy Stężyca na tle województwa pomorskiego..... | 11 |
| Rysunek 2 Położenie Gminy Stężyca na tle powiatu kartuskiego | 11 |
| Rysunek 3 Mapa Gminy Stężyca z podziałem na sołectwa | 13 |
| Rysunek 4 Przebieg trasy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej ze stacjami w Gołubiu, Krzesznej Wieżycy. | 15 |
| Rysunek 5 Mapa Gminy Stężyca z wyszczególnieniem szlaków komunikacyjnych..... | 16 |
| Rysunek 6 Plan węzła integracyjnego | 17 |
| Rysunek 7 Plan ścieżek rowerowych z dojazdami do węzła integracyjnego Gołubie | 19 |
| Rysunek 8 Liczba ludności zamieszkującej Gminę Stężyca w latach 2007- 2013 | 20 |
| Rysunek 9 Liczba urodzeń i zgonów w Gminie Stężyca..... | 21 |
| Rysunek 10 Saldo migracji na pobyt stały z uwzględnieniem Gminy Stężyca, powiatu kartuskiego i województwa pomorskiego w latach 2007-2012..... | 22 |
| Rysunek 11 Rozmieszczenie ludności w gminie Stężyca | 23 |
| Rysunek 12 Liczba bezrobotnych w Gminie Stężyca | 25 |
| Rysunek 13 Procentowy udział podmiotów gospodarki narodowej prowadzących działalność gospodarczą wg. rejestru REGON w Gminie Stężyca i powiecie kartuskim w roku 2012 | 27 |
| Rysunek 14 Rozkład kierunków podróży do i z gminy Stężyca..... | 31 |
| Rysunek 15 Sieć linii autobusowych..... | 35 |
| Rysunek 16 Sieć linii autobusowych..... | 36 |
| Rysunek 17 Sieć linii autobusowych..... | 37 |
| Rysunek 18 Sieć linii autobusowych..... | 38 |
| Rysunek 19 Sieć linii autobusowych..... | 39 |
| Rysunek 20 Sieć linii autobusowych..... | 40 |
| Rysunek 21 Sieć linii autobusowych..... | 41 |
| Rysunek 22 Sieć linii autobusowych..... | 42 |
| Rysunek 23 Sieć planowanych linii autobusowych | 43 |
| Rysunek 24 Sieć planowanych linii autobusowych | 44 |
| Rysunek 25 Sieć planowanych linii autobusowych | 45 |



Spis tabel i wizualizacji

| | |
|---|----|
| Tabela 1 Powierzchnia sołectw w gminie Stężyca | 12 |
| Tabela 2 Długości odcinków | 19 |
| Tabela 3 Wskaźniki demograficzne Gminy Stężyca..... | 20 |
| Tabela 4 Zmiany demograficzne w Gminie Stężyca | 21 |
| Tabela 5 Wskaźnik motoryzacji w latach 2010-2013 | 23 |
| Tabela 6 Edukacja w Gminie Stężyca (stan na dzień 17.03.2015 r.) | 24 |
| Tabela 7 Struktura działalności wg branż - podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON (stan na dzień 31.12.2012 r.)..... | 26 |
| Tabela 8 Dopuszczalne poziomy hałas w środowisku powodowanego przez drogi i linie kolejowe | 28 |
| Tabela 9 Połączenia gminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Stężyca, Starostę Kartuskiego oraz Marszałka Województwa Pomorskiego..... | 34 |
| Tabela 10 Połączenia ponadgminne - stan na 31.03.2015r | 45 |
| Tabela 11 Liczba pociągów pasażerskich w gminie Stężyca – stan na 31.03. 2015 r..... | 47 |
| Tabela 12 Planowana dla 2017 roku i na lata 2018-2030 sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Stężyca z możliwością aktualizacji i powiększenia oferty komunikacyjnej..... | 49 |
| Tabela 13 Finansowanie komunikacji gminnej-wykonanie w 2013r. i .2014r. | 51 |