



**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla Gminy Zakrzewo na lata 2016 - 2026**

Zakrzewo, listopad 2016 r.

Załącznik do uchwały nr
Gminy Zakrzewo z dnia
w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego
rozwoju publicznego transportu zbiorowego
dla Gminy Zakrzewo na lata 2016-2026”.

Opracował:
Dywel Tadeusz

Spis treści:

1. Wstęp	5
1.1. Streszczenie dokumentu	5
1.2. Dokumenty źródłowe	5
1.2.1. Prawodawstwo Unii Europejskiej	6
1.2.2. Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym	7
1.2.3. Dokumenty Województwa Wielkopolskiego	8
1.2.4. Inne plany, strategie i opracowania	9
1.2.5. Definicje i określenia	9
1.3. Zbiorowy transport publiczny	11
1.3.1. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego	11
1.3.2. Koncepcje zrównoważonego rozwoju	13
1.3.3. Plan transportowy jako element procesu zarządzania	14
1.4. Metodologia tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	15
1.4.1. Podstawy prawne	15
1.4.2. Struktura Planu transportowego	16
1.4.3. Okres planowania i ewolucja Planu transportowego	17
1.5. Cel opracowania Planu transportowego	18
1.6. Wizje transportu publicznego	19
1.7. Harmonizacja Planu transportowego w odniesieniu do dokumentów strategicznych i planów w zakresie organizowania transportu publicznego wyższego szczebla	20
1.7.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce	20
1.7.1.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju	21
1.7.1.2. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (2010-2020)	23
1.7.2. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	27
1.8. Ocena oddziaływania na środowisko	31
1.9. Konsultacje społeczne	32
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	35
2.1. Przesłanki formalne i merytoryczne	35
2.2. Mobilność we współczesnym świecie	36

2.3.	Realizacja misji Gminy Zakrzewo	36
2.3.1.	Informacje ogólne o Gminie Zakrzewo	37
2.3.2.	Demografia	38
2.3.3.	Gospodarka	39
2.3.4.	Strefa społeczna	39
2.4.	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem	41
2.4.1.	Komunikacja międzygminna	41
2.4.2.	Regionalny osobowy transport kolejowy	41
2.4.3.	Regionalny osobowy transport drogowy	42
2.4.4.	Lokalny osobowy transport drogowy	42
3.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem	44
3.1.	Zagospodarowanie przestrzenne	44
3.2.	Wpływ transportu na środowisko	44
3.2.1.	Emisja spalin	45
3.2.2.	Emisja hałasu	45
3.2.3.	Najważniejsze generatory ruchu	45
4.	Planowane linie komunikacyjne	46
5.	Pożądany standard usług - planowana oferta	51
5.1.	Planowane działania w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej	52
6.	Źródła i formy finansowania usług przewozowych	52
7.	Polityka kształtowania systemu taryfowego	53
8.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej	54
8.1.	System informacji statycznej	55
9.	Weryfikacja i aktualizacja Planu	55
	Spis tabel	56
	Spis map	56

1. Wstęp.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, z późn. zm.) wprowadziła zasadniczą zmianę dotychczasowego sposobu funkcjonowania i organizowania przewozów transportem publicznym, poprzez wskazanie organizatorów - jednostki samorządu terytorialnego, właściwe ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów i zobligowanie ich do podjęcia, w wielu przypadkach nowych dla nich zadań w sferze usług publicznych - zbiorowej komunikacji pasażerskiej, w sposób planowy, zharmonizowany przestrzennie i zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Racjonalizm ekonomiczny wprowadzonych zmian polega przede wszystkim na wprowadzeniu zasad regulowanej konkurencji w sposób zapewniający przejrzystość i efektywność usług publicznych oraz zapewnienie odpowiednich warunków ich funkcjonowania.

1.1. Streszczenie dokumentu.

Wprowadzające rozdziały Planu transportowego definiują jego rolę, podstawy opracowania, funkcje, które spełnia oraz przytaczają definicje stosowanej w dalszej części terminologii, określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i innych powiązanych dokumentach. Przedstawione są także podstawowe materiały źródłowe wykorzystywane w opracowaniu przedmiotowego Planu.

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

- 1) diagnostyczną, w której prezentowana jest charakterystyka obszaru objętego Planem, uwarunkowania wynikające z nadrzędnych planów i strategii, związane z lokalizacją geograficzną, przestrzenią komunikacyjną 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;
- 2) planistyczną, gdzie projektowane są mechanizmy finansowania rozwoju transportu, planowana jest oferta przewozowa, definiowany jest pożądaný standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów, systemu informacji pasażerskiej oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego i sposoby monitorowania tego rozwoju.

Ostatnim, obligatoryjnym elementem opracowania jest graficzna prezentacja zaplanowanej sieci komunikacyjnej dla obszaru objętego „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zakrzewo na lata 2016 - 2026” zwanego dalej Planem transportowym.

1.2. 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 Zakrzewo 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.

1.2.1. Prawodawstwo Unii Europejskiej

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym uwzględnia w swej treści normy prawodawstwa unijnego obejmującego:

- rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1),
- rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.),
- rozporządzenie Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim Dz. Urz. UE L 4 z 08.01.1998, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 3;
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich, kabotaż morski, Dz. Urz. WE L 364 z 12.12.1992, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2 ;
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 345;
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 306
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88;
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1.

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

1.2.2. Ustawy i rozporządzenia na szczeblu krajowym

Tworzenie planów zrównoważonego rozwoju w transporcie zbiorowym opiera się na poniższych ustawach oraz rozporządzeniach krajowych:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Dz.U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz.U. z 2013 r. poz. 1414 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz.U. 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. o Prawo przewozowe Dz.U. z 2012 r. poz. 1173 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, Dz.U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101;
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447;
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym Dz.U. z 1990 r. Nr 16 poz. 95;
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym Dz.U. z 1998 r. Nr 91 poz. 578;
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty Dz.U. z 1991 r. Nr 95 poz. 425;
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych Dz.U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655 z późn. zm.;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Dz.U. z 2003 r. Nr 86 poz. 789;
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego Dz.U. z 2012 r. poz. 1138;

- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz.U. z 2013 r. poz. 1235, 1238;
- Ustawa o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw z dnia 25 czerwca 2015 r. Dz. U. z 2015 r. poz. 1045;
- Ustawa o związkach metropolitalnych z dnia 9 października 2015 r. Dz.U. z 2015 r. poz. 1890;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Dz.U. z 2011 r. nr 117 poz. 684;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym Dz.U. z 2012 r. poz. 1151;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego Dz.U. z 2011 r. 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. z 2011 r. nr 40 poz. 205;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy Dz.U. z 2012 r. 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.

1.2.3. Dokumenty Województwa Wielkopolskiego

Dokumenty szczebla wojewódzkiego uwzględnione przy tworzeniu planów zrównoważonego rozwoju w transporcie zbiorowym:

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego, Uchwała nr XLVI/690/2010 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 05 sierpnia 2010 r.;
- Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego - Wielkopolska 2020, Uchwała nr XXIX/559/12 z dnia 17 grudnia 2012 r. Sejmiku Województwa Wielkopolskiego;
- Regionalna Strategia Innowacji dla Wielkopolski na lata 2015-2020 Uchwała nr III/45/2015 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 06 stycznia 2015 r.;
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, Uchwała nr XI/307/2015 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2015 roku;
- Raport o Stanie Środowiska w Województwie Wielkopolskim w 2013 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu – 2014.

1.2.4. Inne plany, strategie i opracowania

Dokumenty pochodzące z różnych źródeł:

- Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, Załącznik do Uchwały Nr 277 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.;
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 , Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005 r.;
- Prognozy Rozwoju Transportu w Polsce do roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, 2010 r.;
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 2013 r.;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego 2010 r.;
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Złotowskiego uchwała Rady Powiatu nr XXV/153/2016, z dnia 29 czerwca 2016 r.;
- Program ochrony środowiska dla Powiatu Złotowskiego na lata 2004 – 2011, Aktualizacja programu, uchwała Rady Powiatu nr XL/288/2014 z dnia 26 marca 2014 r.;
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Zakrzewo na lata 2012-2022 roku, Uchwała Nr XVII.126.2012 Rady Gminy Zakrzewo z dnia 29 listopada 2012 r.

1.2.5. 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** - wyposażenie i organizacja transportu na danym obszarze:
 - **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, liniowo-terenowych,
- albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych

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

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

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

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

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

- **podróże obligatoryjne** – podróże realizowane regularnie, związane z codziennymi obowiązkami;

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

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

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

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

- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **strategia rozwoju transportu** – zbiór programów i działań rozwojowych dla obszaru, na którym funkcjonuje analizowany system transportu;
- **struktura transportu (funkcjonalna)** – transport międzynarodowy, transport krajowy, transport regionalny, transport lokalny (metropolitalny, powiatowy, miejski, gminny), transport zakładowy;
- **struktura transportu (gałęziowa)** – transport drogowy, transport kolejowy, transport lotniczy, transport wodny: śródlądowy i morski; transport przesyłowy: rurociągowy i taśmowy; transport bliski;
- **system transportu** – szeroko pojęty proces przemieszczania osób, ładunków, informacji i energii, za pomocą niezbędnych kapitałów, środków i dróg;
- **transport** – zbiór wydzielonych pod względem technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym czynności, których celem jest przemieszczanie ładunków i osób;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany system transportu** – uporządkowany i zespolony system transportu według określonych reguł np. w celu integracji transportu pasażerskiego w ramach różnych struktur transportu;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój** – proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom.

1.3. Zbiorowy transport publiczny

Świadczenie usług transportowych w ramach publicznego transportu zbiorowego jest zadaniem własnym gminy.

1.3.1. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego

W polskiej doktrynie państwowej, unormowanej nadrzędnym aktem, jakim jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 17 października 1997 r., opublikowana w Dz.U. z 1997 r. 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 celem obejmującym zaspokajanie potrzeb wspólnoty. Jednostki samorządu terytorialnego, jako podmioty, którym przekazano uprawnienia w sferze realizacji zadań publicznych, odpowiadają za świadczenie usług publicznych w zakresie określonym przez ustawy kompetencyjne.

Na poziomie gminy, w Ustawie o samorządzie gminnym z dnia 08 marca 1990 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 446) 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 zadania zawiera ustawa o samorządzie powiatowym z 05 czerwca 1988 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1445) w art. 4 ust. 1 pkt 6, który brzmi: „Powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych” oraz ustawa o samorządzie województwa z dnia 05 czerwca 1998 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 486) w art. 14 ust. 1 pkt 10, który brzmi: „Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest:

1) 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;

2) związek międzygminny:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3) 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;

4) związek powiatów:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5) związek powiatowo-gminny:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

6) związek metropolitalny:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich;

7) 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;

8) minister właściwy do spraw transportu:

– na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

1.3.2. 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.

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. z 2016 r. poz. 672), gdzie w art. 3 pkt 50 pod pojęciem zrównoważonego rozwoju rozumie się 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 równoważenia oprzeć można na formule przyjętej przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu OECD z 2004 roku.

System zrównoważonego transportu jest to system, który:

- 1) 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,
- 2) jest przystępny cenowo, skutecznie funkcjonuje, oferuje wybór środków transportu oraz wspiera prężnie rozwijającą się gospodarkę,
- 3) 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.

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:

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

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.

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

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

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

1.3.3. Plan Transportowy jako element procesu zarządzania

W treści ustawy z o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440) w art. 8 ustawodawca zobowiązuje organizatora do wykonania następujących zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego:

- 1) planowania rozwoju transportu,
- 2) organizowania transportu,
- 3) zarządzania transportem

oraz do analizy realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych lokalnej społeczności wynikających z wykonywania przewozów, na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w art. 43 ust. 1 pkt.

1.4. Metodologia tworzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

1.4.1. Podstawy prawne

U formalno-prawnych podstaw tworzenia planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego legły zapisy rozdziału drugiego Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 1015 r. poz. 1440), uwzględniającej w swej treści prawodawstwo unijne.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektyw i rozporządzeń unijnych, dotyczących świadczenia usług w transporcie zbiorowym oraz podmiotów działających na rynku transportowym.

Delegację dla utworzenia gminnych planów zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego stanowi art. 9 ust. 1, który brzmi: „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 oraz określona jest jego minimalna forma i zakres merytoryczny.

Pozostali organizatorzy, poza szczeblem krajowym, mają obligatoryjny obowiązek opracowania planu transportowego. Jednakże musi zachodzić zbieżność dwóch warunków:

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

1) 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;

2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3) 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;

4) związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120.000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5) związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców, w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

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

Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, na mocy art. 9 ust. 2, także mogą, lecz 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 zainteresowani utworzeniem Planu.

1.4.2 Struktura Planu Transportowego

Przyjęta struktura Planu Transportowego wynika z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. (Dz.U. z 2011 nr 117, poz. 684) w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan Transportowy określa w szczególności:

a) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych na danym obszarze;

b) 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;

c) przewidywane finansowanie usług przewozowych w tym:

- źródła finansowania,
- formy finansowania,
- rentowność linii komunikacyjnych,

d) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, uwzględniając infrastrukturę transportową znajdującą się na obszarze objętym planem transportowym;

e) zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego;

f) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:

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

g) dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;

h) 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;

i) 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,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy,
- Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

1.4.3 Okres planowania i ewaluacja Planu transportowego

Opracowywany Plan Transportowy dla Gminy Zakrzewo, jest pierwszym dokumentem planistycznym w tym zakresie. Wskazówki dotyczące oczekiwanych kierunków rozwoju ujęte zostały w dokumentach strategicznych Gminy Zakrzewo.

Plany powyższe przewidują w tym obszarze działania:

- poprawę dostępności transportowej, zwłaszcza obszarów stanowiących atut Gminy, jak np. obszary rekreacyjne;
- poprawę spójności regionu poprzez zmniejszenie czasu dojazdu do obszaru metropolitalnego i centrów subregionów przez modernizację dróg dojazdowych do aglomeracji oraz integrację transportu zbiorowego;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez stosowanie miejscowych rozwiązań dla miejsc szczególnie niebezpiecznych;
- utworzenie sieci ścieżek rowerowych po trasach szczególnie atrakcyjnych turystycznie, tworzących spójny system europejskiej sieci dróg rowerowych.

Aktualny zbiór ustanowionych przywołanymi dokumentami kierunków i celi określa Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Zakrzewo, gdzie w ramach celi strategicznych przewidywane jest usprawnienie systemu komunikacyjnego i dostępności transportu publicznego, zrównoważony rozwój w zakresie planowania i organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz poprawa dostępności komunikacyjnej gminy i jakości połączeń drogowych oraz tras rowerowych.

Uwidacznia się zależność okresu planowania od rodzaju transportu publicznego objętego planem oraz sposobu kontraktowania usług. 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.

1.5 Cel opracowania Planu Transportowego

W chwili obecnej na terenie Gminy Zakrzewo, poza komunikacją kolejową, obsługującą połączenia wykraczające poza granice Gminy i Powiatu, funkcjonuje publiczny transport zbiorowy, obsługujący tylko połączenia wewnątrzgminne, za którego organizację odpowiada niezależny operator komercyjny, obsługujący głównie dowozy dzieci i młodzieży do szkół.

Niniejszy Plan transportowy dotyczący Gminy Zakrzewo, odnosić będzie się w szczególności do sieci komunikacyjnej ograniczającej się do obszaru właściwości lokalnego Samorządu. Jako podstawowy cel opracowania niniejszego Planu transportowego przyjęto zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju, uwzględniający rozszerzenie oferty przewozowej na kolejne grupy pasażerów, tak, aby transport ten mógł stać się rzeczywistą alternatywą dla transportu indywidualnego.

Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego Planem transportowym.

Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska. Założona perspektywa czasowa dla osiągnięcia planowanych celów daje szansę na podjęcie działań nakierowanych na modyfikację i racjonalizację obecnych preferencji komunikacyjnych, skłaniając większą liczbę potencjalnych pasażerów do skorzystania z komunikacji zbiorowej, ograniczając tym samym negatywne wpływy niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej.

Tak sformułowany cel nadrzędny Planu transportowego może być osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych:

- dostosowanie ilości i jakości świadczonych przez transport zbiorowy usług do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;
- stworzenie realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym przez zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- 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.

1.6. 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 wypadków komunikacyjnych i szkód środowiskowych.

Od początku integracji europejskiej zdawano sobie sprawę ze związku pomiędzy rynkiem wewnętrznym a transportem i 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.

Transport stanowi fundament każdej gospodarki, ponieważ leży u podstaw łańcucha dostaw. Transport ma również kluczowe znaczenie dla wysokiej jakości życia, ułatwiania dostępu do miejsc i zbliżania ludzi do siebie.

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

1.7 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.

1.7.1 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:

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

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

- 1) zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w porównaniu do 1990 r.,
- 2) zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii,
- 3) 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. 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.

1.7.1.1 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Polityka realizowana w myśl Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 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 i przestrzeni publicznych, następowała w sposób uporządkowany w określonych strefach, które ze sobą współpracują, wyzwalając synergię działań.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej.

1) 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.

2) 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 Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, zwiększanie dostępności transportowej wewnątrz regionów, realizowane 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 bezpośrednio 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.

3) Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Najważniejsze 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:

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

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

W ramach celu szczegółowego - 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 Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, opracowane plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju. Plany i strategie powinny uwzględniać przede wszystkim koncepcję zrównoważonej mobilności w obrębie tych obszarów. Szczególne znaczenie będą miały działania służące poprawie dostępności transportowej wewnątrz obszarów funkcjonalnych, co wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy.

Dzięki wprowadzeniu zintegrowanych planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wdrożone zostaną zintegrowane rozwiązania dotyczące multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, takie jak kolej aglomeracyjna, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikacja rowerowa i piesza (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów).

Charakterystyka układu komunikacyjnego Województwa Wielkopolskiego z ulokowanym peryferyjnie ośrodkiem centralnym powoduje, że istotny obszar osadnictwa cechuje się dużymi i bardzo dużymi poziomami dostępności czasowej.

Z tego też względu dla obszaru objętego opracowaniem zastosowanie ma koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju polegająca na poprawie dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast. Rozbudowa infrastruktury transportowej umożliwi oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na inne ośrodki, co ma duże znaczenie dla zwiększania konkurencyjności polskich regionów jako spójnych jednostek terytorialnych. Dla wykorzystania różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni niezbędne jest kształtowanie sieci transportowych i koordynowanie realizacji polityk sektorowych. Zostanie zrealizowany kompleksowy program działań na rzecz poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, wzmocnienia ośrodków subregionalnych, rozwijania naturalnego potencjału obszarów wiejskich. Dzięki przenikaniu ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z największych polskich miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi. Jest to jednym z celów realizowanych w planowanych działaniach wynikających z przedmiotowego opracowania.

Analogiczną zbieżność celów strategicznych koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju z celami przyjmowanymi w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Zakrzewo wskazać można w poprawie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego i utworzeniem zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego.

1.7.1.2 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

Wskazany przez Strategię kierunek działań będzie budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Jako jedną z dróg realizacji postawionego celu wskazuje się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się też pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych. Wzmacnianie potencjału do absorpcji procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich odbywać się będzie poprzez kompleksowy zestaw działań na rzecz integracji

funkcjonalnej obszaru województw, zwiększenia oddziaływania największych ośrodków miejskich oraz wzmocnienia ich powiązań z ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi oraz obszarami wiejskimi (m.in. przez poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich). 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 Regionalnego 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) Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych, polegająca między innymi na wspieraniu rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie transportu zbiorowego - infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych. Jednym z podstawowych działań dla wzrostu konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 będzie znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych, ich rozbudowa i optymalizacja. Przeciwdziałając narastającemu problemowi „zatłoczenia” miast polityka regionalna uczestniczyć będzie w rozwijaniu systemów transportu, w tym integrowaniu ich z regionalnymi systemami transportowymi, z silną promocją i preferencją dla transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę strukturę osadniczą i niewykorzystywany efektywnie potencjał obszaru funkcjonalnego miast jednym z pierwszych działań dla podwyższenia konkurencyjności ośrodków wojewódzkich będzie miało wspieranie integracji obszaru funkcjonalnego poszczególnych ośrodków miejskich.

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.

3) 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:

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

1) wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w których 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) 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 wskazać można na zgodność opracowania, z różnymi poziomami spełnienia postulatów, ze wszystkimi szczegółowymi celami w nim wymienianymi:

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

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), 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.

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

- 1) stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej;
- 2) poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- 3) poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów;
- 4) ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- 5) 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;
- wzmocnienie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznym 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:

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

Priorytetem usprawnienia zarządzania transportem miejskim będzie redukcja zatłoczenia 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 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie na wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko poprzez:

- 1) wdrażanie nowoczesnych technologii transportowych redukujących negatywne oddziaływanie transportu na środowisko,
- 2) promowanie efektywności energetycznej, inwestowanie w gospodarkę niskoemisyjną, poprzez:
 - wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku, o 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.

1.7.2 Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

W idei opracowywania i uzgadniania Planu Transportowego przewiduje się hierarchiczną, zstępującą sekwencję powstawania dokumentów uchwalanych przez kolejne szczeble samorządów w systemie organizacji państwa. Dodatkowo, plany transportowe, które wykraczają poza obszar właściwości organizatora, uzgadniane są też w z sąsiadującymi jednostkami samorządu terytorialnego.

W art. 11 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym: w projekcie planu transportowego opracowanym przez: ... wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa - w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku opracowywania niniejszego planu, powstały już wszystkie poprzedzające go plany wyższego szczebla:

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

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego,

- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Złotowskiego. uchwalony został uchwałą Rady Powiatu nr XXV/153/2016 z dnia 29 czerwca 2016 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym określane też jako Krajowy Plan Transportowy, formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowanie zapotrzebowania oraz potencjalne kierunki rozwoju. Dokument prezentuje główne przesłanki i uwarunkowania jego powstania, krajowe oraz wynikające z przynależności Polski do Unii Europejskiej.

W następnej kolejności w dokumencie opisane zostały główne cechy sieci kolejowej w Polsce, rozkład linii kolejowych, ich parametry techniczne, interakcje z systemem połączeń międzynarodowych, dostępność dworców kolejowych by ostatecznie dokonać oceny i prognozy potrzeb przewozowych.

W dalszej części Planu, przedstawiono zasady finansowania usług przewozowych, organizacji rynku i potencjalne kierunki rozwoju oraz standardy i wymagania świadczonych usług kolejowych. Zakres oddziaływania Planu dla analizowanego obszaru Gminy Zakrzewo nie jest znaczący, sprowadza się w zasadzie do interakcji organizowanych przewozów użyteczności publicznej gminnych, powiatowych i wojewódzkich w obszarze intermodalnych węzłów integracyjnych krajowych z linią nr 426 Krzyż – Piła Główna – Chojnice.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, w skrócie – plan transportowy województwa wielkopolskiego - PTWW, jest dokumentem planistycznym określającym kluczowe cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego realizowanego na terenie województwa wielkopolskiego, w perspektywie do roku 2025. Swoim zakresem obejmuje on wyłącznie przewozy o charakterze użyteczności publicznej w skali województwa, z przekroczeniem granic poszczególnych powiatów. Jest dokumentem o charakterze prawa miejscowego, stanowiącym bezpośrednią odpowiedź na wymagania określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem szczegółowości opracowania planu, określonej w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury.

Na podstawie wspomnianego rozporządzenia do podstawowych elementów planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego zalicza się:

- charakterystykę i ocenę istniejącej oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym,
- sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę realizacji i prognozy potrzeb transportowych,
- standardy usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- kierunki rozwoju transportu publicznego,
- przyjęte zasady planowania oferty przewozowej.

Opracowując plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oparto się zarówno na wynikach własnych badań, jak i zawartych w dostępnych raportach lub wypracowanych dotąd dokumentach planistycznych.

Oparto się między innymi na:

- kluczowych dokumentach strategicznych wypracowanych zarówno w odniesieniu do województwa (strategia rozwoju, plan zagospodarowania przestrzennego oraz wieloletnia prognoza finansowa), jak i kraju (biała księga transportu, strategia rozwoju transportu, koncepcja przestrzennego zagospodarowania oraz plan zrównoważonego rozwoju w zakresie międzywojewódzkiego i międzynarodowego transportu kolejowego),
- własnych badaniach potoków pasażerskich, dających odpowiedź na pytanie, w jakich kierunkach i z jaką intensywnością przemieszczają się mieszkańcy Wielkopolski wykonujący podróże międzypowiatowe,
- własnych badaniach w zakresie rodzaju transportu wykorzystywanego w podróżach ponadpowiatowych,
- planach inwestycyjnych przyjętych do realizacji w Wielkopolsce, w perspektywie do roku 2025, zarówno w zakresie infrastruktury drogowej, jak i kolejowej.

W trakcie opracowywania planu, zrealizowano pięć kluczowych zadań, polegających na inwentaryzacji istniejącego stanu wiedzy, realizacji badań w gospodarstwach domowych, realizacji badań na sieci transportowej, opracowaniu modelu ruchu dla stanu istniejącego i prognozowanego oraz opracowaniu docelowych rozwiązań organizacyjnych.

Przy budowie docelowego rozwiązania – oferty publicznego transportu zbiorowego kierowano się czterema zasadniczymi kryteriami:

- wielkością potoku pasażerskiego w poszczególnych relacjach, uzasadniającą prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- dostępnością i nowoczesnością infrastruktury transportowej, zarówno w obecnym kształcie, jak i docelowo w horyzoncie planistycznym,
- czasem podróży, jako wyróżnikiem wyboru pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym,
- gęstością zaludnienia, jako wyróżnikiem wyboru przebiegu linii autobusowych.

Reasumując, nadrzędnym celem opracowanego PTWW jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa wielkopolskiego do roku 2025. W planowaniu tych przewozów podstawowe znaczenie ma zapewnianie efektywności wykorzystania dostępnych środków i jakości świadczonej usługi, rozumianych jako:

- wyeliminowanie nasilającego się zjawiska konkurencji przewozów autobusowych i kolejowych i dążenie do uzyskania w skali województwa spójnej sieci zintegrowanych przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego,
- dostosowanie ilości i jakości usług oferowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie warunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jako realnej alternatywy dla transportu indywidualnego,
- zapewnienie efektywności rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej,
- poprawę standardów podróży, postrzeganych zarówno poprzez pryzmat czasu podróży pomiędzy poszczególnymi powiatami, jak i warunków podróżowania.

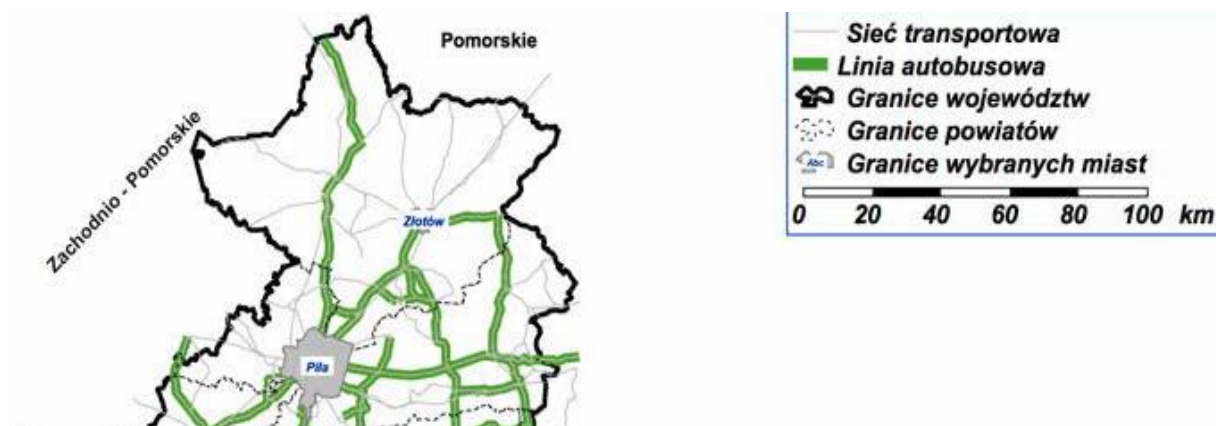
Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Złotowskiego uchwalony został uchwałą Rady Powiatu nr XXV/153/2016 z dnia 29 czerwca 2016 r. Zawiera on dążenie do zaspakajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz, po rozpoczęciu organizowania transportu zbiorowego, do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Podejmując się organizacji publicznego transportu zbiorowego niezbędne będzie dostosowanie oferty przewozowej do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców w zakresie uwag i wniosków dotyczących przebiegu tras czy rozkładów jazdy.

Planuje zorganizować 31 linii komunikacyjnych. Planowane przewozy w większości opierają się na liniach już istniejących.

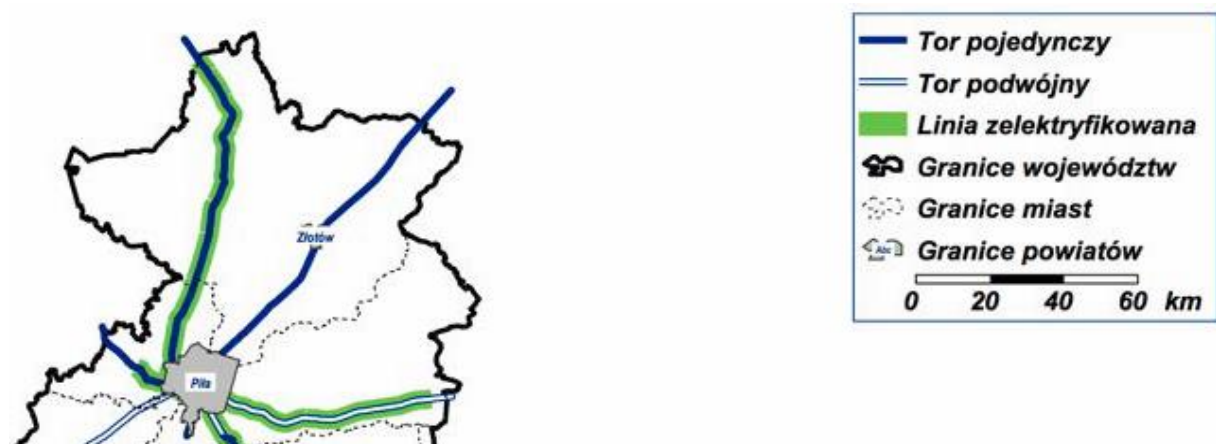
Ponadto przewiduje możliwość zawarcia porozumień z odpowiednimi, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej, sąsiednimi powiatami, na wspólną organizację powiatowych przewozów pasażerskich lub wspólną organizację wybranych linii komunikacyjnych.

W uchwalonym Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Złotowskiego na lata 2016 – 2026 nadrzędnym celem jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu złotowskiego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określone w planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie

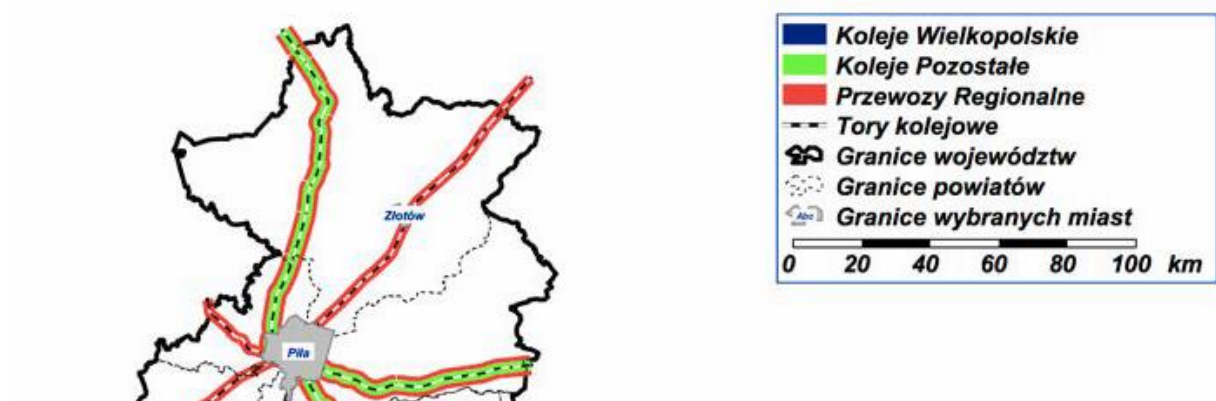
siatki komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.



Mapka nr 1. Układ linii drogowego ponadpowiatowego publicznego transportu zbiorowego – model stanu faktycznego.



Mapka nr 2. Linie kolejowe północnej części województwa wielkopolskiego eksploatowane w ruchu.



Mapka nr 3. Linie kolejowe na terenie północnej części województwa wielkopolskiego, na których realizowane są pasażerskie przewozy ponadpowiatowe, w podziale na przewoźników.

1.8 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, określiła dokumenty wymagające przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 46 ustawy, takiej oceny wymagają:

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

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

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

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

1.9 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:

a) 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,

b) konsultacje społeczne pełnią szereg ważnych funkcji społecznych, a zwłaszcza funkcję:

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

Wobec braku ustawy bezpośrednio regulującej zasady prowadzenia konsultacji społecznych subsydiarnie posilkować można się postanowieniami wynikającymi z ustaw:

- ustawy o planowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. w zakresie konsultowania przez organ samorządu gminnego z mieszkańcami gminy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 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);

- 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.

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.

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

Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Zakrzewo 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.

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 Zakrzewo, 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. 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 przezwyciężeniu słabego potencjału gospodarczego. Antidotum, przeciwdziałającym tym negatywnym procesom może stać się właśnie wsparcie rozwoju transportu publicznego inicjowane i realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego.

Znaczenie transportu publicznego zostało uwzględnione w strategicznych dokumentach planistycznych Gminy, w tym w celach przywołanej we wcześniejszych rozdziałach Strategii Rozwoju:

- w poprawie jakości życia i spójności społecznej przejawiającym się usprawnieniu systemu komunikacyjnego i dostępności transportu publicznego;
- w zrównoważonym rozwoju przestrzennym przejawiającym się w rozwoju infrastruktury technicznej, poprawie dostępności komunikacyjnej Gminy i jakości połączeń drogowych oraz

tras rowerowych, ochronie środowiska naturalnego, wspieraniu wykorzystania odnawialnych źródeł energii i gospodarki niskoemisyjnej;

- w konkurencyjnej gospodarce i turystyce określonej przez turystyczne wykorzystanie walorów środowiska naturalnego i kulturowego, wspieranie rozwoju rekreacji turystyki jako czynników dynamizujących lokalny rozwój gospodarczy i wprowadzenie wspólnej polityki rowerowej Gminy.

2.2 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. 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, Zielona księga - W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i obniżaniu bezrobocia. W wyniku zachodzących zmian w statusie ekonomicznym społeczeństwa polskiego obserwowany jest wzrost mobilności, realizowany głównie poprzez wzrost motoryzacji indywidualnej.

Widoczna różnica pomiędzy zmianami w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców w całej Unii Europejskiej (UE-28) a lokalnymi preferencjami w Polsce wynika z dominowania wyboru jako pierwszego środka transportu samochodu prywatnego. Nasilenie zjawiska wystąpiło w wyniku ukształtowania się korzystnych czynników socjoekonomicznych - relatywnie malejących kosztów posiadania i użytkowania własnego samochodu, upowszechnieniu motoryzacji, rosnących oczekiwań w zakresie komfortu podróżowania nie korygowanych odpowiednimi motywacjami promującymi transport zbiorowy.

Wśród czynników specyficznych, właściwych na etapie transformacji poakcesyjnej, tłumaczących proces szybkiego wzrostu liczby samochodów osobowych wymienić należy też prestiż i pozycję społeczną określaną przez posiadanie samochodu. 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 %.

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.

2.3 Realizacja misji Gminy Zakrzewo

Realizacja głównego celu misji Gminy Zakrzewo, opierająca się na poprawie jakości życia mieszkańców, stwarzaniu dobrych warunków osadniczych i wspieraniu rozwoju przedsiębiorczości oraz wykorzystywaniu atutów związanych z potencjałem lokalizacyjnym i środowiskowym, odbywa się poprzez dążenie do osiągnięcia założonych, hierarchicznie usystematyzowanych, celów strategicznych i operacyjnych, w których w poszczególnych obszarach tematycznych występują odniesienia i wymagania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego:

Dla celu:

- poprawa jakości życia i spójność społeczna odnosi się usprawnienie systemu komunikacyjnego i dostępności transportu publicznego;
- zrównoważony rozwój przestrzenny odnosi się rozwój infrastruktury technicznej, poprawa dostępności komunikacyjnej Gminy i jakości połączeń drogowych oraz tras rowerowych, ochrona środowiska naturalnego i wspieranie wykorzystania odnawialnych źródeł energii i gospodarki niskoemisyjnej;
- konkurencyjna gospodarka i turystyka odnosi się turystyczne wykorzystanie walorów środowiska naturalnego i kulturowego, wspieranie rozwoju rekreacji turystyki jako czynników dynamizujących lokalny rozwój gospodarczy i wprowadzenie wspólnej polityki rowerowej Gminy.

2.3.1 Informacje ogólne o Gminie Zakrzewo.

Gmina Zakrzewo jest gminą wiejską, o charakterze rolniczo-turystycznym. Północna część gminy jest nastawiona na produkcję rolną. Natomiast w części południowo-wschodniej, z dużą ilością czystych jezior i lasów, rozwija się turystyka.

Gmina Zakrzewo położona jest w północnej części województwa wielkopolskiego, w powiecie złotowskim, leżącym na Pojezierzu Krajeńskim.

Od północy i północnego-wschodu gmina graniczy z Gminą Lipka, od zachodu i południowo-zachodu z Gminą Złotów, a od południa z Powiatem Sępoleńskim, przynależnym do Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Siedzibą Gminy jest Zakrzewo zlokalizowane w centrum gminy (Urząd Gminy, ul. Kujańska 5, 77-424 Zakrzewo) - oddalane od Złotowa o siedziby władz powiatowych - o około 12 km. Dojazd z Zakrzewa do Złotowa zapewnia linia kolejowa Piła – Chojnice.

Przez gminę przebiegają dwie drogi wojewódzkie: nr 188 Piła – Człuchów i nr 189 Jastrowie – Więcbork oraz linia kolejowa Piła – Chojnice.

Powierzchnia gminy wynosi 162 km², stanowi to 9% całkowitej powierzchni powiatu. Z ogólnej powierzchni gminy użytki rolne stanowią i lasy stanowią po 46%, jeziora 5%, a nieużytki: 3%.

Długość dróg gminnych ogółem wynosi 49 km, w tym 19 km dróg utwardzonych i 30 km nieutwardzonych o nawierzchni ulepszonej oraz z gruntu rodzimego.

2.3.2 Demografia

Według danych na 31 grudnia 2014 r. Gminę zamieszkiwały 4.974 osoby, co daje gęstość zaludnienia na poziomie 31 osób/km².

Tabela nr 1. Struktura wiekowa mieszkańców Gminy Zakrzewo.

wiek ogółem	0-2	3-6	7-14	15-17	18-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65 i więcej
4.974	160	228	424	213	142	893	742	658	691	251	527

Najliczniejszą grupę mieszkańców Gminy Zakrzewo stanowią osoby w wieku produkcyjnym posiadające od 20 lat do 59 lat.

Tabela nr 2. Liczba mieszkańców w sołectwach.

Lp.	Sołectwo	Liczba ludności
1	Czernice	368
2	Drożyska Małe	25
3	Drożyska Średnie	41
4	Drożyska Wielkie	410
5	Głomsk (obejmuje miejscowości: Nowy Głomsk i Poborcze)	483
6	Kujan (obejmuje miejscowość Kujanki)	307
7	Ługi	122
8	Nowa Wiśniewka	116
9	Osowiec	76

10	Prochy	112
11	Stara Wiśniewka	531
12	Śmiardowo Złotowskie	270
13	Wersk	208
14	Zakrzewo	1.905

2.3.3 Gospodarka

Najważniejszymi miejscowościami gminy Zakrzewo jest:

- Zakrzewo – położone w centrum Gminy – pełniące rolę jej siedziby i lokalnego ośrodka kulturalno-oświatowego,
 - Stara Wiśniewka – wieś o charakterze rolniczym położona na północy gminy,
 - Kujan i Wersk - miejscowości o walorach rekreacyjnych, otoczone czystymi jeziorami i lasami.
- Pozostałe miejscowości rozlokowane są równomiernie po całej gminie.

Tabela nr 3. Zakłady pracy tworzące strefy przemysłowe:

Lp.	Nazwa Zakładu	Adres	Liczba zatrudnionych pracowników w 2015 r	
			z terenu Gminy Zakrzewo	spoza terenu Gminy Zakrzewo
1	Samorządowy Zakład Komunalny	Ul. Kujańska 3, 77-424 Zakrzewo	9	1
2	TIVOLO sp. j. M. Gniot R. Zdrenka	ul. Leśna 4 77-424 Zakrzewo	32	11
3	TRANSVER Sp. z o.o.	ul. Leśna 4 77-424 Zakrzewo	20	80
4	Tartak Kujan	Kujan 18 77-424 Zakrzewo	75	45
5	SARPOL, Sp. z o.o.	Śmiardowo Złotowskie 44 77-424 Zakrzewo	15	48
6	Mycela S.A.	Nowa Wiśniewka 18	55	20
7	Stolpol. Lange i Wspólnicy sp. j.	Drożyska Wielkie 49 77-424 Zakrzewo	53	26
8	MEBLOBŁYSK	Czernice 21 77-424 Zakrzewo	8	12
9	Plast – Stol	Czernice 34 77-424 Zakrzewo	36	21

2.3.4 Sfera społeczna

Mieszkańcy gminy Zakrzewo mają do dyspozycji placówki oświatowe mogące zapewnić wykształcenie na poziomie podstawowym i gimnazjalnym. Łącznie, na koniec marca 2016 r. z gminnych placówek oświatowych korzystało 611 uczniów i dzieci.

Publiczne placówki oświatowe:

Tabela nr 4. Ilość uczniów w placówkach oświatowych.

Lp.	Rodzaj placówki	Miejscowość	Liczba uczniów
1	Gimnazjum	Zakrzewo	155
2	Publiczna Szkoła Podstawowa	Zakrzewo	223
3	Publiczna Szkoła Podstawowa	Stara Wiśniewka	59
4	Publiczna Szkoła Podstawowa	Śmiardowo Złotowskie	52
5	Przedszkole Publiczne	Zakrzewo	95
6	Przedszkole Publiczne	Stara Wiśniewka	27

Na terenie Zakrzewa funkcjonują dwa gabinety lekarza rodzinnego. Jeden z nich mieści się przy ul. E.J. Osmańczyka w budynku zakrzewskiego ośrodka zdrowia, w którym znajduje się również apteka, a drugi przy ul. Sportowej na terenie osiedla domków jednorodzinnych.

W Zakrzewie swoją siedzibę ma:

- „Dom Polski” - Zakrzewski Dom Kultury zlokalizowany przy ul. Ks. dra B. Domańskiego 18,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, usytuowany przy ul. E.J. Osmańczyka 7,
- Spółdzielczy Bank Ludowy zlokalizowany przy ul. Dworcowej,
- Urząd Pocztowy Poczta Polska znajdujący się przy ul. E.J. Osmańczyka 35,
- Posterunek Policji w Lipce - Punkt Obsługi Interesantów mieszczący się w Domu Seniora przy ul. Szczepańskiego.

W Zakrzewie znajduje się także sieć handlowo-gastronomiczna obejmująca trzy punkty gastronomiczne oraz osiem placówek handlowych w branży spożywczej, w tym jeden masarniczy. Sieć handlową uzupełniają sklepy z artykułami przemysłowymi, odzieżowymi, chemicznymi oraz ogrodniczymi i produkcji rolnej.

Na obszarze gminy funkcjonuje pięć jednostek Ochotniczej Straży Pożarnej:

- 1) w Zakrzewie (włączona w system krajowy),

- 2) w Głomsku,
- 3) w Kujanie,
- 4) w Wersku,
- 5) w Ługach.

oraz obiekty sportowe:

- 1) Klub Sportowy „Jedność” w Zakrzewie,
- 2) Klub Sportowy „Iskra” Czernice,
- 3) Klub Sportowy „Naprzód” Stara Wiśniewka.

2.4 Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem.

2.4.1 Komunikacja międzygminna w Gminie Zakrzewo.

Na obszarze Gminy Zakrzewo funkcjonują dwie linie komunikacji publicznej międzygminnej, Łąkie – Stara Wiśniewka - Złotów oraz Więcbork (województwo Kujawsko-Pomorskie) – Kujan – Złotów. Łączą one miejscowości północnej i południowej części gminy ze Złotowem, siedzibą władz szczebla powiatowego, zakładami pracy oraz szkołami ponadgimnazjalnymi. Linie północną obsługuje Autocentrum, Dariusz Kobryń z Debrzna, który obsługuje również linie komunikacji publicznej wewnątrz gminy.

Tabela nr 5. Zezwolenia wydane przez Wójta Gminy przewoźnikom.

Lp.	Nr zezwoleń	Nazwa linii regularnej	Nazwa przewoźnika	Liczba kursów		
				w dni robocze i nauki szkolnej	w soboty	w niedziele i święta
1	1/2015	Debrzno - Łąkie - Stara Wiśniewka - Stawnica - Złotów	AUTOCENTRUM Dariusz Kobryń Debrzno	4	0	0

2.4.2 Regionalny osobowy transport kolejowy

Przez obszar Gminy Zakrzewo przebiega linia kolejowa Piła – Chojnice. Mieszkańcy Zakrzewa oraz pobliskich miejscowości, chcąc dotrzeć do Złotowa, Krajenki lub Piły, często korzystają również z linii kolejowej. Stan infrastruktury kolejowej oceniany jest jako niedostateczny. Brak dworca dla podróżnych

Tabela nr 6. Liczba uczniów dojeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych.

Lp.	Lokalizacja szkoły	Rodzaj placówki oświatowej	Ilość uczniów
1	Złotów	Liceum Ogólnokształcące	25

		Liceum Ekonomiczne	9
		Centrum Kształcenia Zawodowego	18
		Zespół Szkół Rolniczych	12
2	Krajenka	Ogółem	3
3	Piła	Ogółem	6

2.4.3 Regionalny osobowy transport drogowy

Przez Gminę Zakrzewo przebiegają dwie drogi wojewódzkie o znaczeniu regionalnym, o średnim znaczeniu komunikacyjnym i średnim natężeniu ruchu:

- nr 188 z Piły przez Zakrzewo do Człuchowa,
- nr 189 z Jastrowia przez Śmiardowo Złotowskie i Kujan do Więcborka.

Przy drogach zlokalizowane są przystanki komunikacji autobusowej.

Tabela nr 7. Wykaz przystanków przy drogach wojewódzkich.

Lp.	Miejscowość	Nr drogi	Nr przystanku	Kilometraż	Rodzaj przystanku
1	Głomsk kolonia	188	10	31+298P	P
2	Głomsk skrzyżowanie	188	12	32+240P	P
3	Zakrzewo	188	33	35+757L	Z
4	Zakrzewo	188	14	35+860P	Z
5	Zakrzewo II wybudowanie	188	16	37+925P	P
6	Śmiardowo Złotowskie	189	09	24+880L	P
7	Śmiardowo Złotowskie	189	07	26+440L	Z
8	Śmiardowo Złotowskie (szkoła)	189	05	27+410L	Z
9	Kujan	189	24	28+815P	Z
9	Kujan	189	03	28+815L	Z
10	Kujan	189	01	32+057L	P

2.4.4 Lokalny osobowy transport drogowy

Gminna sieć drogowa, łącząca poszczególne sołectwa z Zakrzewem oraz sołectwa między sobą, opera się na drogach powiatowych. Stan techniczny dróg jest bardzo zróżnicowany i uzależniony od stopnia natężenia ruchu na danej drodze. Przy drogach powiatowych zlokalizowane są przystanki komunikacji autobusowej.

Tabela nr 8. Wykaz przystanków przy drogach powiatowych:

Lp.	Miejscowość	Nr drogi	Lokalizacja przystanku	Rodzaj przystanku
1	Prochy	1022P	L	P
2	Prochy	1022P	L	P
3	Stara Wiśniewka	1022P	L	P
4	Stara Wiśniewka	1022P	L	Z
5	Nowa Wiśniewka	1022P	P	Z
6	Nowa Wiśniewka	1022P	P	P
7	Ługi	1030P	P	P
8	Czernice	1031P	L	P
9	Czernice	1031P	L	P
10	Głomsk	1031P	P	Z
11	Zakrzewo - przedszkole	1032P	P	P
12	Zakrzewo - wybudowanie	1032P	P	P
13	Zakrzewo – wybudowanie II	1032P	L	P
14	Wersk - Wierzchołek	1032P	L	P
15	Wersk	1032P	L	Z
16	Nowy Głomsk	1033P	L	P
17	Osowiec	1038P	P	P

18	Zakrzewo, ul. Kujańska	1040P	P	P
19	Zakrzewo - Karolewo	1040P	L	P
20	Kujanki	1040P	L	P

3. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

Celem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest taki jego rozwój, aby zaspakajał on potrzeby mieszkańców gminy w tym zakresie oraz nie wpływał negatywnie na otaczające go środowisko. Dążyć należy do zamiany lub ograniczenia korzystania przez lokalną społeczność z indywidualnych środków transportu na rzecz transportu zbiorowego. Mniejsza ilość wydzielonych do środowiska przez pojazdy spalin jest gwarancją lepszej kondycji naszego środowiska oraz otaczającej nas przyrody.

3.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Gmina Zakrzewo charakteryzuje się zróżnicowanym zagospodarowaniem przestrzennym, w związku z czym można ją podzielić na trzy obszary różniące się pod względem zagospodarowania terenu. Północny obszar Gminy zdominowany jest przez gospodarstwa rolne. Od kilku lat ilość małych gospodarstw rolnych sukcesywnie maleje. Niewielkim zmianom ulegają również powierzchnie użytków rolnych dużych gospodarstw rolnych, które wchłaniają grunty gospodarstw małych. Mieszkańcy na tym obszarze - w szczególności miejscowości Stara Wiśniewka, Czernice i Głomsk, coraz częściej szukają zatrudnienia poza rolnictwem, co wiąże się z koniecznością dojazdu do miejsca pracy. Brak środków transportu zbiorowego wymusza na mieszkańcach korzystanie z indywidualnych środków transportu.

Drugi obszar – centralny, obejmujący Zakrzewo i Drożyska Wielkie – pozbawiony jest większych ośrodków przemysłowych i handlowych. Jednakże na tym obszarze znajduje się największa ilość podmiotów prowadzących działalność gospodarczą o charakterze produkcyjnym oraz handlowym.

Trzeci obszar gminy, obejmujący jej południowo-wschodnią część, skupia miejscowości o małej liczbie mieszkańców. Dominują tu nieruchomości o charakterze turystyczno-wypoczynkowym. Do tej części należy zaliczyć takie miejscowości jak Kujan, Śmiardowo Złotowskie oraz Wersk.

Obecnie poprawy wymaga nawierzchnia dróg powiatowych i gminnych, z których najczęściej korzystają mieszkańcy gminy.

3.2. Wpływ transportu na środowisko

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. Z roku na rok wzrasta ilość pojazdów samochodowych jeżdżących po naszych drogach oraz rośnie ilość wydzielanych do środowiska spalin. Coraz bardziej uciążliwym staje się dla nas hałas, którego źródłem są przejeżdżające obok naszych posesji samochody. Jednym z celów planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest minimalizacja negatywnych skutków, jakie on generuje.

3.2.1. Emisja spalin

Do najważniejszych dróg na obszarze gminy Zakrzewo należą drogi wojewódzkie nr 188 Piła – Człuchów oraz nr 189 Jastrowie – Więcbork. Ich obecność skutkuje emitowaniem przez środki transportu zanieczyszczeń komunikacyjnych, które mają wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły. W trosce o środowisko zasadnym jest dążenie do zastąpienia komunikacji indywidualnej komunikacją zbiorową, która ograniczy ilość pojazdów na naszych drogach, będzie mniej negatywnie wpływała na przyrodę oraz będzie bardziej proekologiczna i bliższa zrównoważonemu rozwojowi gminy.

Na ilości spalin wprowadzanych do środowiska wpływa również rozwój myśli technologicznej branży samochodowej, produkującej samochody hybrydowe, napędzane energią elektryczną.

3.2.2. Emisja hałasu

W Gminie Zakrzewo transport jest głównym źródłem hałasu. Jest on emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy oraz w nieznacznym stopniu kolejowy. Największy stopień natężenia ruchu odbywa się na obszarze gminy na drogach wojewódzkich nr 188 Piła – Człuchów i nr 189 Jastrowie - Więcbork oraz na drogach powiatowych nr 1022P Trudna – Złotów, nr 1031P Stara Wiśniewka – Głomsk i nr 1040P Zakrzewo – Kujan. Skupiający się na tych drogach ruch tranzytowy jest głównym źródłem hałasu na obszarach zurbanizowanych, zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie z drogami.

Wprowadzenie publicznego transportu zbiorowego zmniejszy ilość pojazdów korzystających z powyższych dróg, stanowiących główne źródło hałasu dla mieszkańców .

Generowanie hałasu przez transport kolejowy jest minimalne. Lokalizacja torowisk względem zabudowań, ilość kursów pasażerskich i towarowych oraz wprowadzenie szynobusów, w dużym stopniu ograniczyło generowanie hałasu przez tabor kolejowy.

3.2.3 Najważniejsze generatory ruchu

Głównym generatorem ruchu dla Gminy jest miejscowość Zakrzewo, skupiająca siedzibę władz lokalnych, dworzec kolejowy, szkoły i przedszkola, opiekę zdrowotną i aptekę,

dwuzmianowym, co w znacznym stopniu uniemożliwia korzystanie przez pracowników drugiej zmiany z usług zbiorowego transportu publicznego.

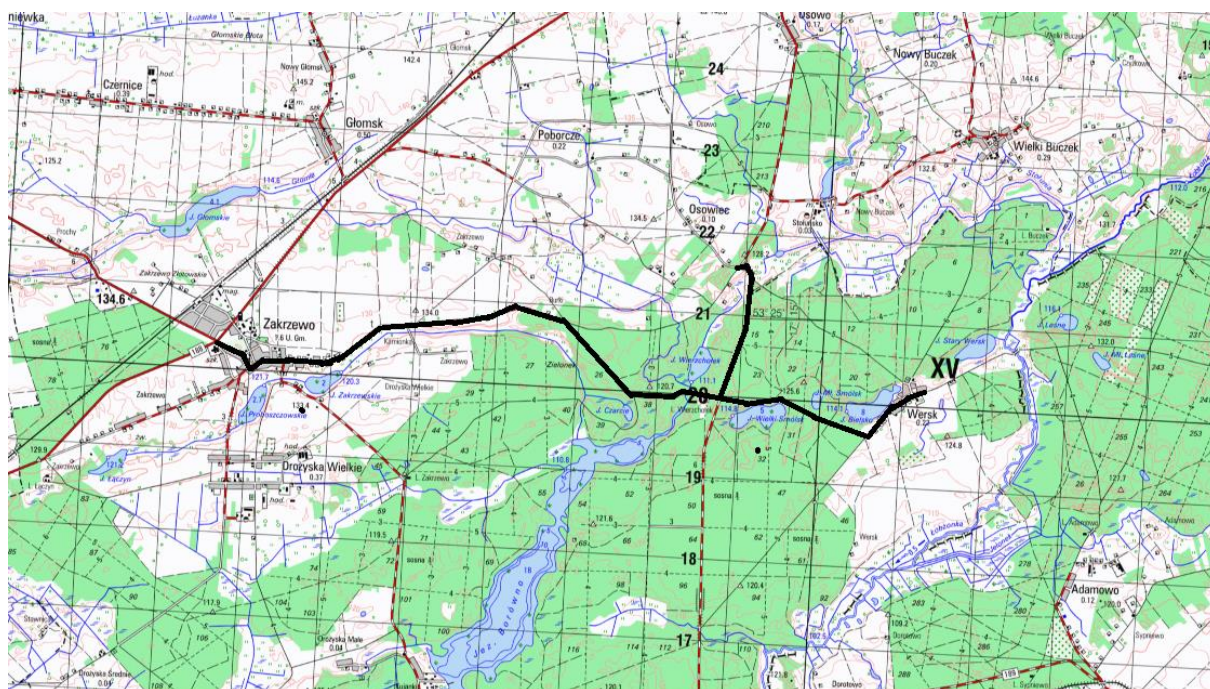
O przebiegu linii komunikacyjnych oraz obowiązujących częstotliwościach decydują lokalizacja generatorów ruchu, gęstość zaludnienia obszarów objętych niniejszym planem oraz liczba mieszkańców poszczególnych miejscowości.

Przedstawione poniżej linie zaspokoją potrzeby mieszkańców Gminy Zakrzewo odnośnie usług zbiorowego transportu publicznego regularnego oraz regularnego szkolnego.

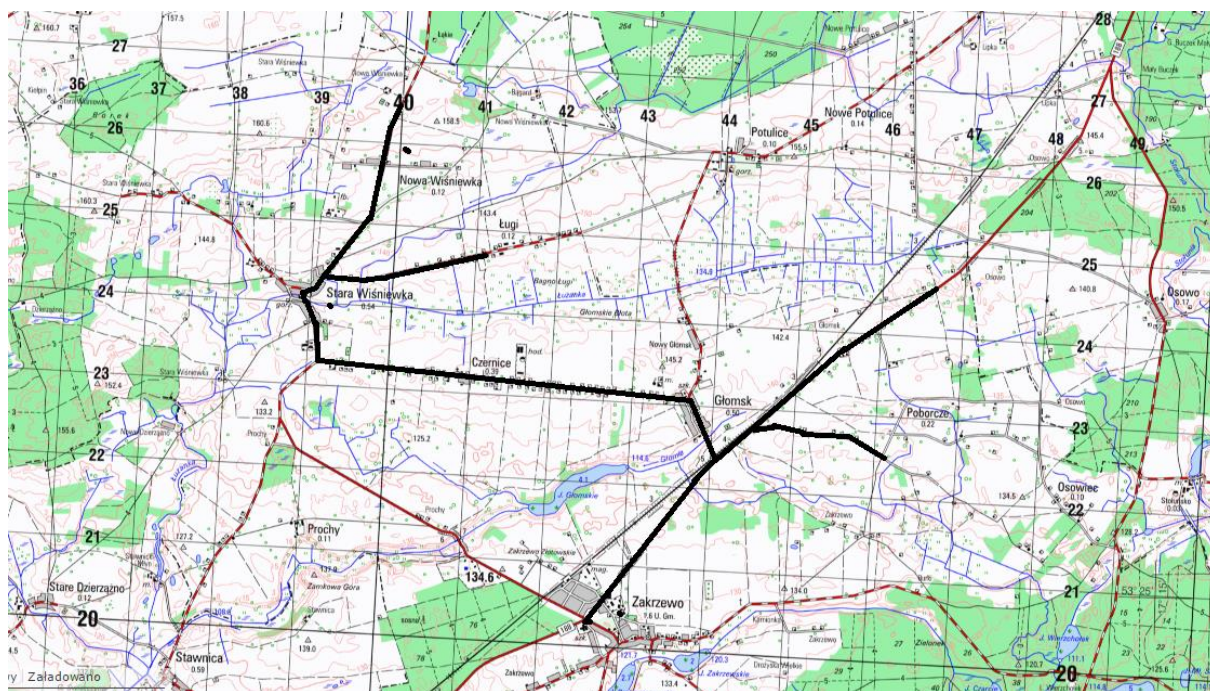
Tabela nr 9. Linie komunikacyjne w granicach gminy Zakrzewo.

Nr linii	Przebieg linii	Minimalna liczba par połączeń w dni powszednie
1	Zakrzewo – Zakrzewo Wybudowanie – Osowiec - Wersk	2
2	Zakrzewo - Poborcze I - Poborcze II - Głomsk - Nowy Głomsk - Głomsk - Czernice - Stara Wiśniewka - Ługi - Nowa Wiśniewka	2
3	Zakrzewo – Kujan – Śmiardowo Złotowskie	2
4	Zakrzewo – Prochy – Stara Wiśniewka – Ługi – Nowa Wiśniewka	2
5	Zakrzewo – Zakrzewo Wybudowanie – Wersk – Osowiec – Poborcze I – Poborcze II - Głomsk – Nowy Głomsk – Czernice - Prochy	1

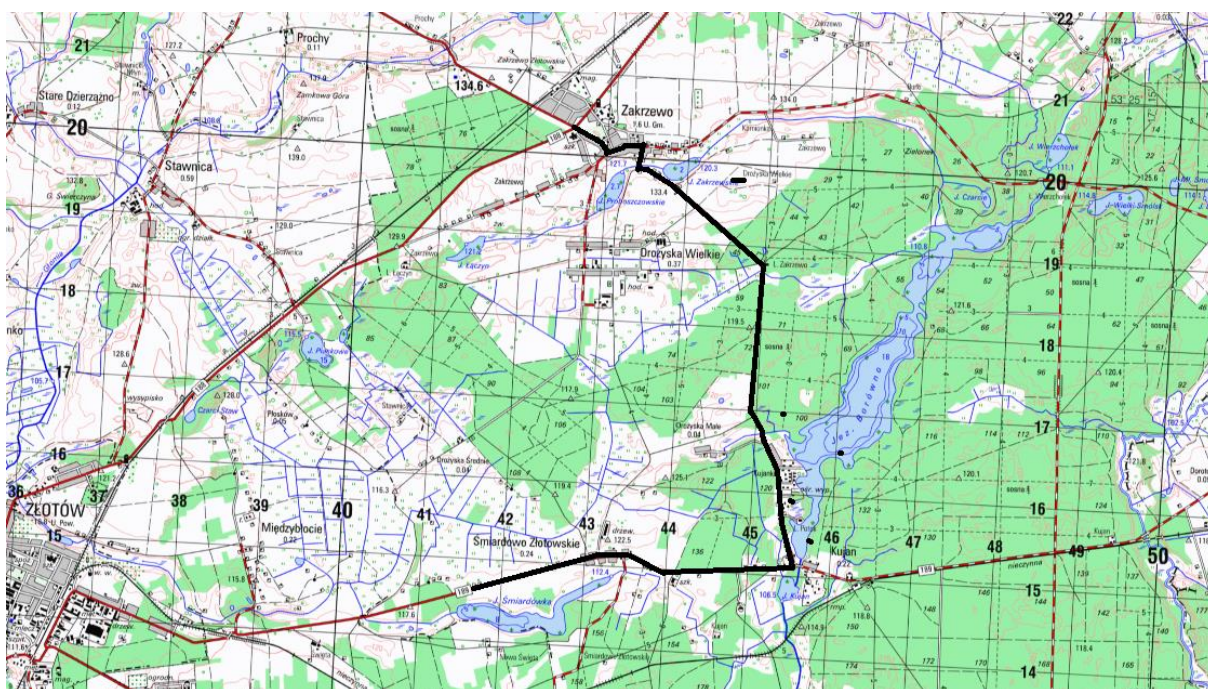
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zakrzewo na lata 2016-2026.



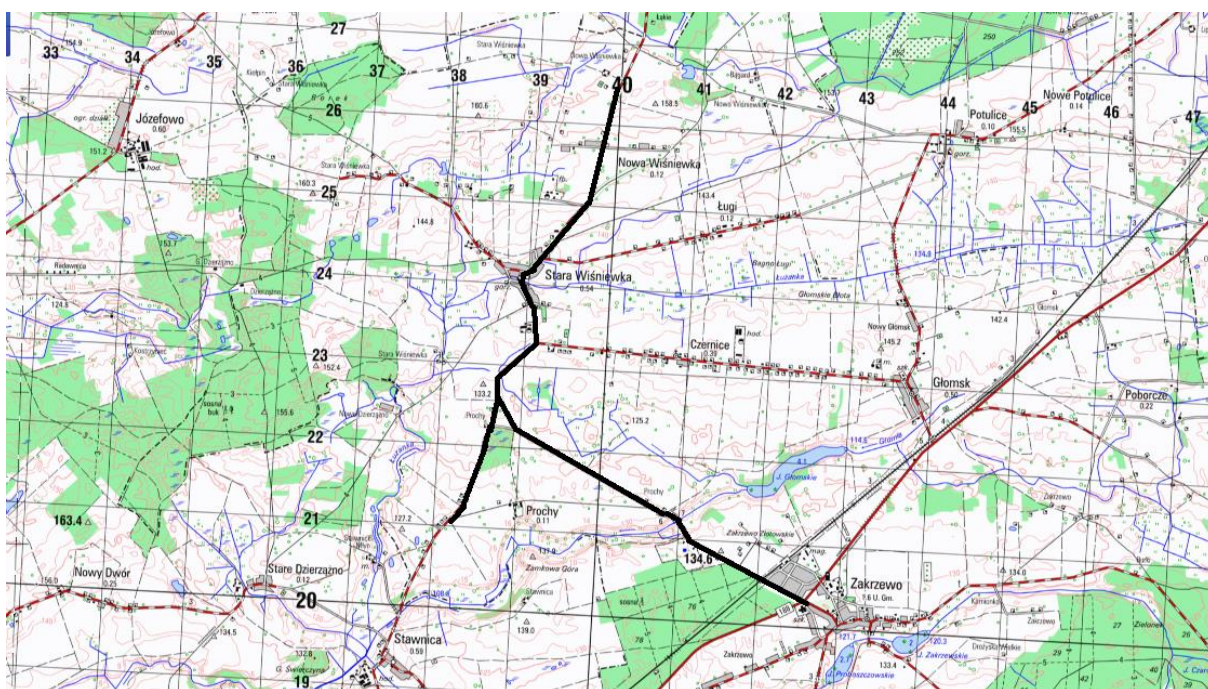
Mapka nr 5. Linia nr 1: Zakrzewo – Zakrzewo Wybudowanie – Osowiec – Wersk.



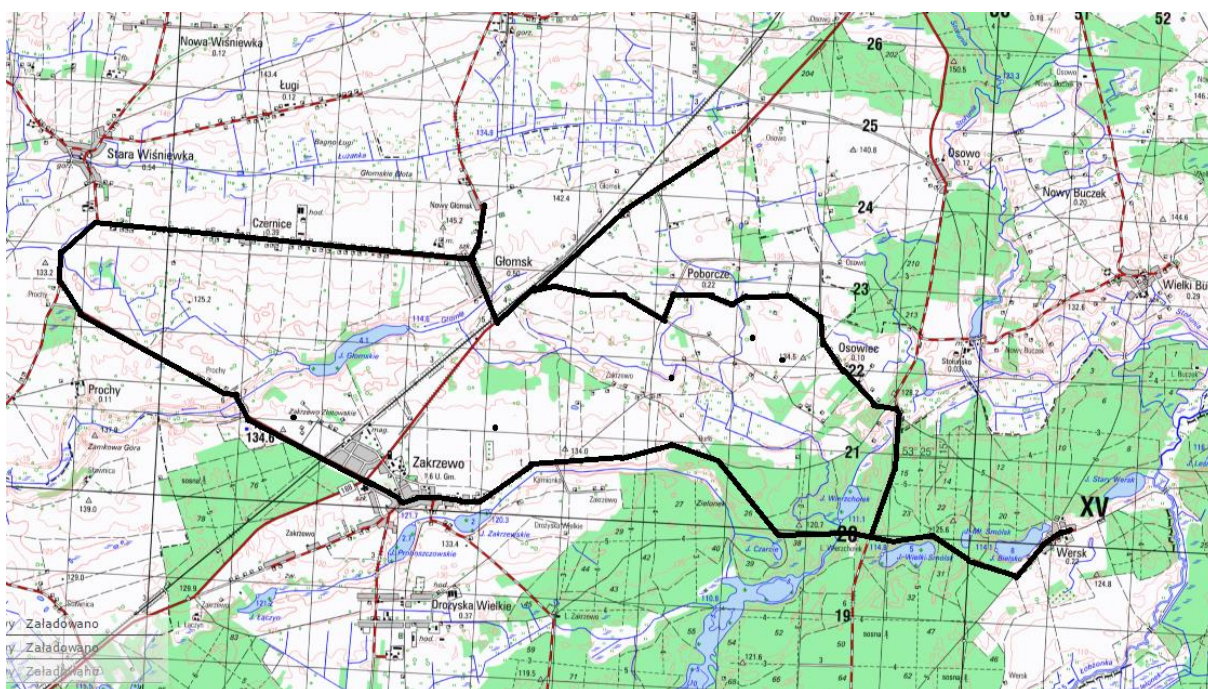
Mapka nr 6. Linia nr 2: Zakrzewo - Poborcze I - Poborcze II - Głomsk - Nowy Głomsk – Czernice - Stara Wiśniewka - Ługi - Nowa Wiśniewka.



Mapka nr 7. Linia nr 3: Zakrzewo – Kujan – Śmiardowo Złotowskie.



Mapka nr 8. Linia nr 4: Zakrzewo – Prochy – Stara Wiśniewka – Ługi – Nowa Wiśniewka.



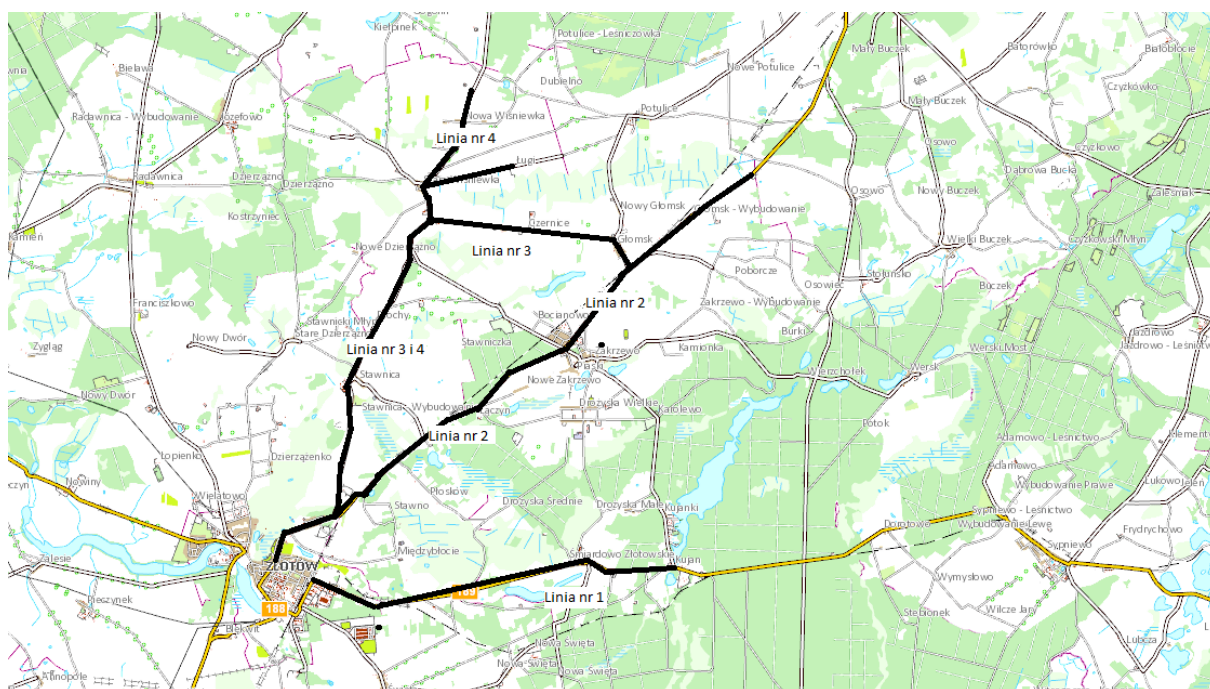
Mapka nr 9. Linia nr 5: Zakrzewo – Zakrzewo Wybudowanie – Wersk – Osowiec – Poborcze I – Poborcze II – Głomsk – Nowy Głomsk – Czernice – Prochy.

Wskazaniem jest zachowanie linii związanych z dojazdem mieszkańców do siedziby Starostwa Powiatowego w Złotowie oraz złotowskich szkół średnich.

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Złotowskiego na lata 2016-2026 tylko linia nr 14 Debrzno Wieś - Złotów przez Lipkę i Zakrzewo obejmuje swym zasięgiem Gminę Zakrzewo (tabela nr 10 poz. 2). Pozostałe linie zostaną uruchomione w przypadku podpisania porozumień z sąsiednimi powiatami.

Tabela nr 10. Linie komunikacyjne łączące sołectwa gminy z siedzibą Starostwa Powiatowego w Złotowie.

1	Kujan - Śmiardowo Złotowskie – Złotów
2	<i>Poborcze - Głomsk - Zakrzewo – Złotów</i>
3	Głomsk - Czernice - Prochy – Złotów
4	Nowa Wiśniewka - Ługi - Stara Wiśniewka - Prochy - Złotów



Mapka nr 10. Linie komunikacyjne łączące sołectwa Gminy Zakrzewo z miastem Złotów.

Najważniejszymi cechami systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Zakrzewo są:

- realizacja potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Zakrzewo w transporcie publicznym wyłącznie komunikacją autobusową, w większości poprzez system połączeń organizowanych przez gminę,
- tranzytowy charakter regionalnych połączeń autobusowych, obsługiwanych przez przedsiębiorstwa PKS oraz prywatne, zatrzymujących się na terenie Gminy Zakrzewo na niewielkiej liczbie przystanków, zlokalizowanych – z nielicznymi wyjątkami – wyłącznie wzdłuż głównych dróg.

5. Pożądany standard usług - planowana oferta

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

- dostępność do sieci publicznego transportu zbiorowego, rozumianą jako odległość do najbliższego przystanku komunikacyjnego, pokrycie siecią komunikacyjną obszaru objętego Planem transportowym;
- standard napełnienia środków publicznego transportu zbiorowego;
- standard minimalnej liczby połączeń środkami publicznego transportu zbiorowego;
- częstotliwość kursowania;
- dostępność w czasie celu podróży, centrum gminy, powiatu, województwa, i przestrzennie np. dostępność do ważnych obiektów użyteczności publicznej;
- czystość;
- taryfy cenowe;
- komfort, poziom zadowolenia pasażerów;

- minimalizacja szkodliwego oddziaływania na środowisko naturalne;
- dostępność dla osób niepełnosprawnych, starszych, z małymi dziećmi.

5.1. 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:

- 1) 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.
- 2) przewozów ogólnodostępnych:
 - przewozów użyteczności publicznej,
 - przewozów komercyjnych.

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

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

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

6. Źródła i formy finansowania usług przewozowych

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 Zakrzewo 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 oraz utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków.

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Zakrzewo przewiduje utrzymanie zasad pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych na co najmniej takim poziomie i takich zasadach jak obecnie.

W wariantcie zachowawczym, ujęcie dotychczasowej sieci komunikacyjnej, w ramach planowanych do realizacji połączeń użyteczności publicznej, pozwoli Operatorowi, z którym zostanie zawarta umowa o świadczenie usług, na otrzymywanie dopłat, refundację strat wynikających z stosowania ulg ustawowych.

Aktywnie przeciwdziałając procesom wykluczenia społecznego grup mieszkańców 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 Zakrzewo będzie mógł podjąć decyzję dofinansowaniu nierentownych połączeń.

7. 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 Zakrzewo i gmin sąsiadujących.

Pożądana byłaby w przyszłości także integracja systemu biletowego z rozwiązaniami przyjętymi przez przewoźnika kolejowego.

Odrębną ofertą taryfową mogą zostać objęci turyści odwiedzający Gminę Zakrzewo, zachęcającą ich do korzystania z atrakcji regionu i pobudzającą wzrost gospodarczy. 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. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym jest niezmiernie ważnym elementem dla efektywnego funkcjonowania systemu. Umożliwia ona pasażerom, również potencjalnym, pozyskanie informacji o ofercie przewozowej, rozkładzie jazdy, lokalizacji przystanków, zmianach tymczasowych i zakłóceniach, a także o cenach biletów i ofertach taryfowych.

Brak dostępnej i pełnej informacji uniemożliwia podróżnym podjęcie zrationalizowanej decyzji o wyborze środka transportu i może zniechęcić do korzystania z oferty transportu publicznego, niwecząc inne podejmowane działania na rzecz wypromowania tej formy komunikacji.

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

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

Do obowiązków Organizatora publicznego transportu zbiorowego należeć będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji dotyczących obowiązujących rozkładów jazdy oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym.

Szczegółowy zakres informacji na przystanku komunikacyjnym obejmuje między innymi – nazwę podmiotu umieszczającego informacje (Organizatora), nazwę przystanku, którego dotyczy, miejscowości docelowe i pośrednie określające kierunki, przystanki komunikacyjne lub dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej, godziny przyjazdów, odjazdów, oznaczenia dodatkowe określające dni wykonywania i ich objaśnienia.

8.1. System informacji statycznej

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

1. 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.

2. informacja w pojazdach:

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

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

9. 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.

Należy mieć też na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia przez Radę Gminy stosownej uchwały zmieniającej. Jako rozwiązanie optymalne proponuje się przeprowadzenie pierwszej oceny po trzech 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:

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

Spis tabel

tabela nr 1. Struktura wiekowa mieszkańców Gminy Zakrzewo	38
tabela nr 2. Liczba mieszkańców w sołectwach	38
tabela nr 3. Zakłady pracy tworzące strefy przemysłowe	39
tabela nr 4. Ilość uczniów w placówkach oświatowych	40
tabela nr 5. Zezwolenia wydane przez Wójta Gminy przewoźnikom	41
tabela nr 6. Liczba uczniów dojeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych	41
tabela nr 7. Wykaz przystanków przy drogach wojewódzkich	42
tabela nr 8. Wykaz przystanków przy drogach powiatowych	43
tabela nr 9. Linie komunikacyjne w granicach Gminy Zakrzewo	47
tabela nr 10. Linie komunikacyjne łączące sołectwa z siedzibą Starostwa Powiatowego ..	50

Spis map

1. Układ linii drogowego ponadpowiatowego publicznego transportu zbiorowego – model stanu faktycznego.
2. Linie kolejowe północnej części województwa wielkopolskiego eksploatowane w ruchu.
3. Linie kolejowe na terenie północnej części województwa wielkopolskiego, na których realizowane są pasażerskie przewozy ponadpowiatowe, w podziale na przewoźników.
4. Generatory ruchu na terenie Zakrzewa.
5. Linia nr 1: Zakrzewo - Zakrzewo Wybudowanie - Osowiec - Wersk.
6. Linia nr 2: Zakrzewo - Poborcze I - Poborcze II - Głomsk - Nowy Głomsk - Czernice - Stara Wiśniewka - Ługi - Nowa Wiśniewka.
7. Linia nr 3: Zakrzewo - Kujan - Śmiardowo Złotowskie.
8. Linia nr 4: Zakrzewo Prochy - Stara Wiśniewka - Ługi - Nowa Wiśniewka.
9. Linia nr 5: Zakrzewo - Zakrzewo Wybudowanie - Wersk - Osowiec - Poborcze I - Poborcze II - Głomsk - Nowy Głomsk - Czernice - Prochy.
10. Linie komunikacyjne łączące sołectwa Gminy Zakrzewo z miastem Złotów.