

GMINA CZARNA DĄBRÓWKA



Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla Gminy Czarna Dąbrówka (Plan Transportowy)

PROJEKT w wersji do publicznego wyłożenia

przygotowany przez

**POLSKĄ IZBĘ GOSPODARCZĄ TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I
SPEDYCJI W WARSZAWIE**

Al. Jerozolimskie 144

02-305 Warszawa

tel. 22-823-64-46 ; faks 22-822-19-20 ;

pigtsis@pigtsis.pl



Opracował: Zespół pracowników PIGTSiS pod kierunkiem
Zdzisława Szczerbaciuka – Prezesa Zarządu

Warszawa, 18 września 2015 r.

**POLSKA IZBA GOSPODARCZA
Transportu Samochodowego i Spedycji**
02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
tel. (022) 823 68 72, 823 64 46 (7)
faks (022) 822 19 20
REGON: 010091798, NIP: 522-10-15-876

Prezes Zarządu
mgr Zdzisław Szczerbaciuk

Spis treści

1.	Wstęp	4
1.1.	Rola Planu Transportowego w organizacji publicznego transportu zbiorowego.	4
1.2.	Krótki opis dokumentu.	6
1.3.	Słownik pojęć używanych w dokumencie.....	7
2.	Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym	11
2.1.	Powierzchnia i obszar.	11
2.2.	Miejscowości i demografia.	17
2.2.1.	Gmina Czarna Dąbrówka.....	17
2.3.	Charakterystyka demograficzno-społeczna.....	17
2.3.1.	Liczba mieszkańców, w tym gęstość zaludnienia obszaru.	17
2.3.2.	Struktura wiekowa mieszkańców.....	18
2.3.3.	Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców.	21
2.3.4.	Aktywność zawodowa mieszkańców.	24
2.4.	Edukacja i ochrona zdrowia.	24
2.4.1.	Liczba Uczniów w roku 2013 – 2014 (dane GUS)	25
2.4.2.	Prognoza liczby uczniów do roku 2020 – dane Urzędu Gminy	25
2.4.3.	Dowóz uczniów do szkół w roku szkolnym 2015/2016	27
2.5.	Obiekty użyteczności publicznej.	29
2.5.1.	Podstawowa Opieka Zdrowotna	29
2.5.2.	Miejsca użyteczności publicznej	29
2.6.	Znaczenie transportu publicznego dla rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.....	32
3.	Omówienie istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru	35
3.1.	Delimitacja obszaru objętego siecią komunikacyjną.	35
3.2.	Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej.....	35
3.2.1.	Wyznaczenie głównych ciągów komunikacji autobusowej.....	35
3.2.2.	Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – miejscowości w gminie”	36
3.2.3.	Autobusowa sieć komunikacyjna „połączenia wewnątrzgminne”	41
3.2.4.	Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – sąsiednie gminy”	53
3.2.5.	Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy– inne powiaty województwa”	57
3.2.6.	Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – siedziby innych województw”	63
3.3.	Przewoźnicy autobusowi.....	63
3.3.1.	Komunikacja gminna	63
3.3.2.	Komunikacja powiatowa	66
3.3.3.	Komunikacja wojewódzka	66
3.4.	Praca przewozowa	69
3.5.	Infrastruktura transportowa.....	71

3.5.1.	Przystanki autobusowe	71
3.5.2.	Pokrycie miejscowości i przystanków komunikacją	74
3.6.	Tabor autobusowy	77
3.7.	Koordinacja połączeń różnych rodzajów transportu	78
4.	Ocena potrzeb przewozowych i określenie preferencji mieszkańców	79
4.1.	Ocena przeprowadzonych badań	79
4.1.1.	Ocena badań ankietowych.....	79
4.2.	Ogólna ocena i podsumowanie istniejącego stanu.	94
5.	Plan organizacji sieci transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.....	95
5.1.	Określenie zasad organizacji rynku przewozów	95
5.1.1.	Określenie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego.....	95
5.1.2.	Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu.....	96
5.1.3.	Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego.....	97
5.2.	Projektowane linie komunikacyjne.....	98
5.2.1.	Zasady projektowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. ..	98
5.2.2.	Założenia Planu Transportowego Województwa Pomorskiego	98
5.2.3.	Założenia Planu Transportowego Powiatu Bytowskiego	100
5.2.4.	Projektowane linie komunikacyjne	102
5.2.5.	Ilości połączeń w ramach projektowanych linii komunikacyjnych	104
5.2.6.	Ilości przewożonych pasażerów	106
5.2.7.	Pozostałe potrzeby komunikacyjne	106
5.2.8.	Częstotliwość kursowania autobusów.	107
5.2.9.	System taryfowy i ceny biletów.	108
5.2.10.	Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych.	108
5.3.	Zasady oznakowania środków transportu.....	109
6.	Określenie pożądanego standardu usług przewozowych	109
6.1.	Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej.....	109
6.2.	Określenie wymagań dla taboru autobusowego jakim operatorzy powinni świadczyć usługi przewozowe	110
6.3.	Ochrona środowiska naturalnego.....	110
7.	Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	111
7.1.	System informacji dla pasażera.	111
8.	Finansowanie usług przewozowych	112
8.1.	Źródła finansowania działalności przewozowej.....	112
8.2.	Koszty działalności przewozowej.....	112
8.3.	Finansowanie inwestycji.....	113
9.	Prognozy i możliwe kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	113
9.1.	Monitorowanie i weryfikacja Planu transportowego.....	113

10. Załączniki.....	114
---------------------	-----

1. Wstęp

1.1. Rola Planu Transportowego w organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1638) (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu. Zadanie to może Organizator realizować w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy). Może je wykonywać także poprzez podjęcie odpowiednich uchwał Rady lub zarządzenia Organu jednostki samorządu terytorialnego.

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. 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 lub związek powiatowo-gminny, obejmujący obszar liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców -w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. 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. województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych planów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów powinny zachodzić odpowiednie relacje, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

1. W pierwszej kolejności plan transportowy opracowuje minister właściwy do spraw transportu.
2. Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
3. Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka (Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego z 2014 r. – Uchwała nr 788/ XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r. ws. „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Pomorskiego”).
4. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będzie zobowiązany do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna określona w art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie koordynację rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra (został on opublikowany w dniu 23 października 2012 r. w Dz. U. z 2012 r. poz. 1151), marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto podkreślić, że istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości funkcjonowania systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego powinna być decydującym czynnikiem, warunkującym zaspokajanie potrzeb transportowych mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiąganym poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.

Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów jego funkcjonowania.

Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.

Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego.

Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.

Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Krótki opis dokumentu.

Niniejszy Plan Transportowy został przygotowany przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie na zlecenie Gminy Czarna Dąbrówka.

Dokument obejmuje – zgodnie z założeniami – obszar gminy Czarna Dąbrówka. Niniejsze opracowanie rozpoczyna się omówieniem charakterystyki całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia transportu oraz prognoz rozwojowych. Następnie analizowane są potrzeby przewozowe na tle istniejącej sieci komunikacyjnej i infrastruktury drogowej. W kolejnej części dokumentu zawarto charakterystykę obecnie

działającej komunikacji oraz wymagane standardy odnośnie komfortu jazdy oraz chęci korzystania z transportu przez mieszkańców.

Następnie przedstawione są aspekty transportu zrównoważonego, uwarunkowania rozwoju transportu publicznego, zasady organizacji komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej oraz problemy ochrony środowiska naturalnego i dostępu do komunikacji dla osób niepełnosprawnych.

Dokument przedstawia propozycje możliwej organizacji obowiązkowego Systemu Informacji Pasażerskiej.

W ostatnim rozdziale przedstawiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Czarna Dąbrówka oraz sposoby monitorowania tego rozwoju.

Integralną częścią niniejszego Planu Transportowego są jego załączniki. Załączniki zawierają także propozycje opracowanych rozkładów jazdy autobusów, które mogą posłużyć do wdrożenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego dla komunikacji o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy lub bezpośredniego zawarcia umowy z Operatorem.

1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie.

L.p.	Pojęcie	Opis
1.	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający tematy związane z wykonywaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej: 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5) zasady organizacji rynku przewozów; 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8) kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2.	Organizator publicznego transportu	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;

	zbiorowego	<p>organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Gminie Czarna Dąbrówka jest Wójt Gminy Czarna Dąbrówka.</p>
3.	Operator publicznego transportu zbiorowego	<p>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;</p> <p>Na terenie gminy Czarna Dąbrówka w chwili sporządzania planu transportowego nie działa żaden operator.</p>
4.	Przewoźnik	<p>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; przewoźnicy będą rejestrowani od 1.07.2016 r. przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego;</p> <p>Przedsiębiorcy Ci będą wykonywali transport publiczny na własne ryzyko ekonomiczne.</p>
5.	Przewóz o charakterze użyteczności publicznej	<p>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;</p>
6.	Publiczny transport zbiorowy	<p>Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;</p>
7.	Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego	<p>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;</p>
8.	Dworzec	<p>Miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;</p>

9.	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 (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm.);
10.	Sieć komunikacyjna	Układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
11.	Linia komunikacyjna	Połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
12.	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, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
13.	Komunikacja miejska	Gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
14.	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, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
15.	Wojewódzkie przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu

		odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie;
16.	Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie Nowa definicja (Dz. U. z 2015, poz. 1045) obowiązująca od 1.01.2016 r.	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;"
17.	Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie;
18.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	Rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
19.	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;
20.	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; Mogą być przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / lub wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

2.1. Powierzchnia i obszar.

Gmina Czarna Dąbrówka położona jest w zachodniej części województwa pomorskiego oraz północno-wschodniej części powiatu Bytowskiego. Od południa graniczy z gminami Borzytuchom, Bytów i Parchowo (powiat bytowski), od wschodu z gminą Sierakowice (powiat kartuski), od zachodu z gminami Potęgowo i Dębica Kaszubska (powiat słupski) oraz od północy z gminą Cewice (powiat lęborski). Siedzibą władz gminy jest wieś Czarna Dąbrówka.

Obszar gminy stanowi powierzchnię 298km² (29 806 ha). Na terenie gminy poszczególne grunty zajmują: użytki rolne - 10 301 ha (34,56%); lasy i grunty leśne- 16.834 ha (56,48%); pozostałe grunty-2.671 ha (8,96%)

Podział administracyjny gminy Czarna Dąbrówka



Mapa 1. Mapa Gminy Czarna Dąbrówka – opracowanie na podstawie danych z Gminy

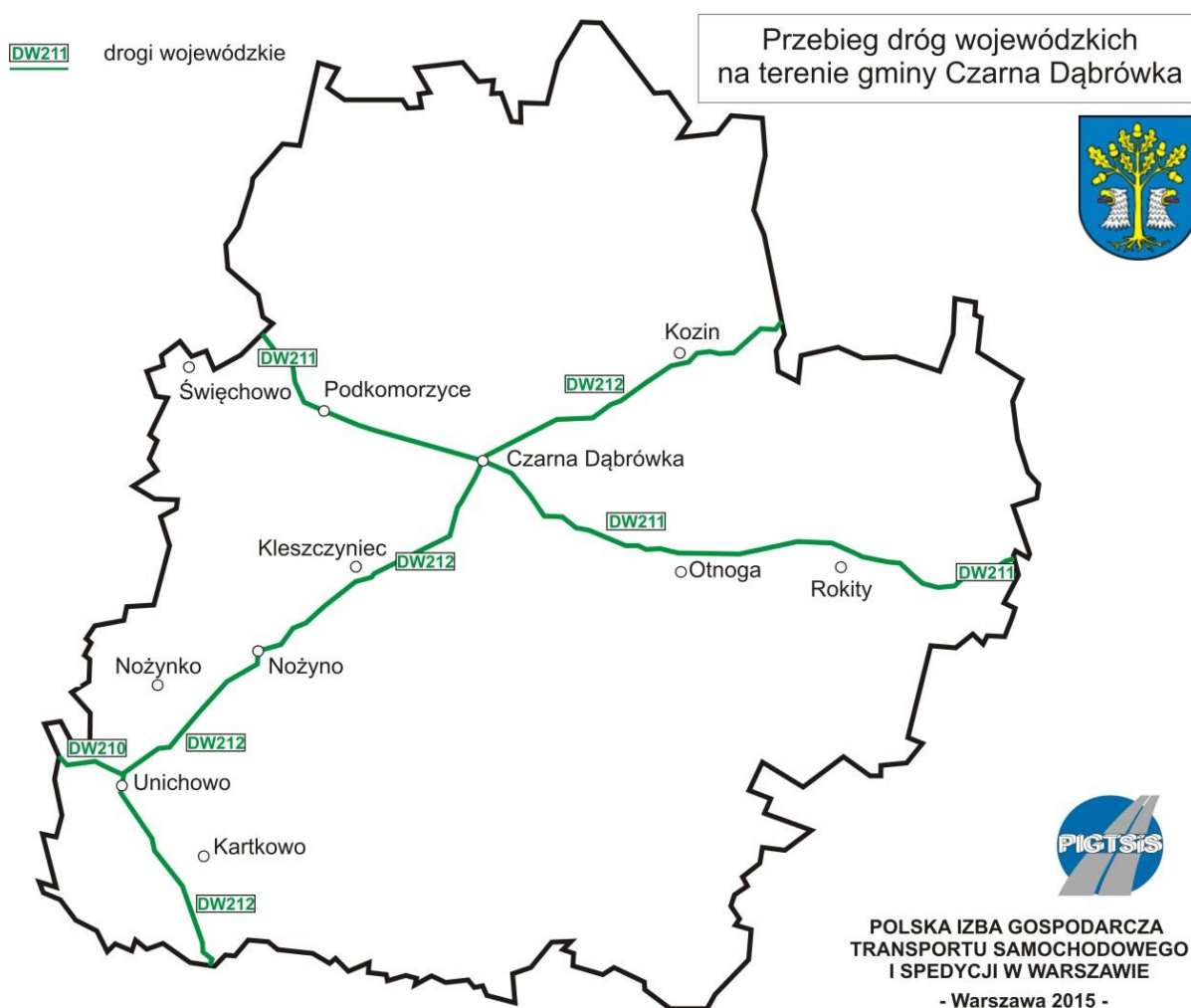
Gospodarka

Na terenie gminy zarejestrowanych jest 17 przedsiębiorstw. Działające firmy wzmagają potencjał gospodarczy gminy i przyczyniają się do jej rozwoju. Najwięcej przedsiębiorstw działa w sektorze budownictwa, rolnictwa oraz w sektorze usług.

Transport i Drogi

Głównymi szlakami drogowymi Gminy Czarna Dąbrówka są drogi wojewódzkie:

- przebiegająca z zachodu na wschód gminy droga nr **211** Nowa Dąbrowa - Żukowo,
- przecinająca gminę z północnego wchodu na południowy zachód droga nr **212** Osowo Lęborskie - Zamarte
- oraz droga nr **210** Słupsk - Unichowo.



Mapa 2. Sieć dróg wojewódzkich w Gminie Czarna Dąbrówka
Źródło: Dane GDDKiA, ZDP - Opracowanie własne

Sieć dróg wojewódzkich uzupełniają drogi powiatowe (Tabela nr 1) oraz drogi gminne (Tabela nr 2).

Łączną długość dróg powiatowych i gminnych została przedstawiona w Tabeli 17.

L.P.	Numer drogi	Nazwa drogi powiatowej
1	1177G	Głobino - Dobieszewo - Podkomorzyce
2	1192G	Grąbkowo – Wargowo - DP nr 1193G
3	1193G	Chlewnica - Mikorowo - Kozin
4	1334G	Oskowo - Pomysk Wielki
5	1738G	Karwno - Podkomorzyce
6	1739G	Kozy – Kotuszewo
7	1741G	Rokitki – Bochowo
8	1745G	Dwór Rokicki - DW nr 211
9	1747G	DW nr 212 - Nożynko - DW nr 212
10	1755G	Czarna Dąbrówka - Sieromino
11	1756G	DP nr 1334G - Łupawsko - Jasień
12	1757G	Jasień - Chośnica - Parchowo

Tabela nr 1. Wykaz dróg powiatowych na terenie Gminy Czarna Dąbrówka

Źródło: Dane Powiatowy Zarząd Dróg w Bytowie – opracowanie własne

L.P.	Numer drogi	Nazwa drogi gminnej
1	148001G	Stare Karwno - Nowe Karwno - Stare Wargówko
2	148002G	Mikorowo - granica gminy Cewice pow. Lębork
3	148003G	Soszyce - Karwno - Mikorowo
4	148004G	Czarna Dąbrówka - od DW211 do rzeki Łupawy
5	148005G	DP1177G – Świąchowo
6	148006G	Kotuszewo - gr. Gminy Cewice
7	148007G	Kozin – Rokitki
8	148008G	Rokitki – Bochowo
9	148009G	DP1334G - Glińnica - Bochówko
10	148010G	Bochowo - granica gm. Sierakowice
11	148011G	Bochowo - granica gm. Cewice
12	148012G	Dęby - DW211 - Otnoga - DG Rokity - Kłosy
13	148013G	DW211 - Dęby - Rokitki wybudowanie
14	148014G	Rokity DW211 - Rokitki wybudowanie
15	148015G	Czarna Dąbrówka - DP1755G - do posesji 77
16	148016G	Czarna Dąbrówka - DW211 - wyb. - DP1755G
17	148017G	Kleszczyniec DW212 - wybudowanie pos. Nr 1
18	148018G	DW211 - Połupino - Kleszczyniec
19	148019G	DW212 - Kleszczyniec - wyb. Pos. 45

20	148020G	DG148018G - Kleszczyniec - wyb. Posesja 46
21	148021G	DW212 - Kleszczyniec - wyb. Pos. Nr 50
22	148022G	Nożyno DW212 - osiedle domków - DG148022G
23	148023G	Nożyno DW212 - DP1177G Podkomorzyce
24	148024G	Nożynko - gmina Dąbnica Kaszubska
25	148025G	Kleszczyniec - Osowskie - Brzezinki
26	148026G	Brzezinki – Jerzkowice
27	148027G	Nożyno - Osowskie do DG148025G
28	148028G	Nożyno - Skotawsko - Brzezinki
29	148029G	DW212 – Kartkowo
30	148030G	Jerzkowice - Zawiat - DW211
31	148031G	Jasień DP1334G - Kłosy - Otnoga -DW211
32	148032G	Kłosy - Rokity DP1334G
33	148033G	Otnoga - DG148030G
34	148034G	Otnoga - Kłosy – Mydlita
35	148035G	Rokity - DP1334G - do DW211
36	148036G	Rokity - Rokiciny wyb. - DW211 - Rokiciny DP1745
37	148037G	DW211 - Rokiciny wyb. - DW211
38	148038G	Rokity DP1334G - wybudowanie - DP1334G
39	148039G	DP1334G - Rudki - gm. Sierakowice
40	148040G	Mydlita - gm. Sierakowice
41	148041G	Mydlita DG148040G - Gm. Parchowo
42	148042G	Jasień DP1334G - Przylaski - Gm. Parchowo
43	148043G	DP1393 Kozy - Jezioro Kozin

Tabela nr 2. Wykaz dróg gminnych na terenie Gminy Czarna Dąbrówka

Źródło: Urząd Gminy Czarna Dąbrówka – opracowanie własne



Mapa 3. Sieć dróg powiatowych i gminnych w Gminie Czarna Dąbrówka Źródło: Dane GDDKiA, ZDP - Opracowanie własne

Kolej

Obszar gminy Czarna Dąbrówka nie jest objęty komunikacją kolejową. Najbliższy węzeł kolejowy znajduje się w Bytowie, Lęborku lub Słupsku.

Edukacja

Szkolnictwo Podstawowe

Na terenie gminy Czarna Dąbrówka znajdują się cztery szkoły podstawowe zlokalizowane w Czarnej Dąbrówce, Rokitach, Nożynie oraz Jasieniu.

Lp.	Nazwa szkoły	Adres	Kod pocztowy
1	Szkoła Podstawowa im. 27 Wołyńskiej Dywizji Piechoty AK	ul. Słupska 17	77-116 Czarna D.
2	Szkoła Podstawowa z oddziałami przedszkolnymi	Rokity 34	77-123 Rokity
3	Szkoła Podstawowa z oddziałami przedszkolnymi	Nożyno 40	77-115 Nożyno
4	Szkoła Podstawowa z oddziałami przedszkolnymi	Jasień	77-122 Jasień

Tabela 3. Wykaz szkół podstawowych na terenie gminy Czarna Dąbrówka

Źródło: Urząd Gminy Czarna Dąbrówka – opracowanie własne

Szkolnictwo Gimnazjalne

Na terenie gminy Czarna Dąbrówka znajdują się trzy gimnazja zlokalizowane w Czarnej Dąbrówce, Rokitach i Nożynie.

Lp.	Nazwa szkoły	Adres	Kod pocztowy
1	Gimnazjum	ul. Słupska 17	77-116 Czarna Dąbrówka
2	Gimnazjum	Rokity 34	77-123 Rokity
3	Gimnazjum im. Jana Pawła II	Nożyno 40	77-115 Nożyno

Tabela 4. Wykaz szkół gimnazjalnych na terenie gminy Czarna Dąbrówka

Źródło: Urząd Gminy Czarna Dąbrówka – opracowanie własne

Na terenie gminy Czarna Dąbrówka brak jest placówek szkolnictwa średniego i wyższego.

2.2. Miejscowości i demografia.

2.2.1. Gmina Czarna Dąbrówka



Gmina Czarna Dąbrówka położona jest w północno – zachodniej części województwa pomorskiego, na zachodniej części Ziemi Kaszubskiej w obrębie zlewni dużych rzek przymorskich: Łupawy, Łeby i ich dopływów oraz Słupi, której bieg wyznacza południową granicę gminy.

W skład Gminy, wg rejestru TERYT (GUS), wchodzi 43 miejscowości podstawowe: Bochowo, Bochówko, Czarna Dąbrówka, Świąchowo, Glińnica, Jasień, Obrowo, Przyłaski, Jerzkowice, Sieromino, Karwno, Drążkowo, Flisów, Nowe Karwno, Soszyce, Kleszczyniec, Kłosy, Kotuszewo, Owsianka, Kozy, Kostroga, Kozin, Łupawsko, Jaszewo, Lipieniec, Mikorowo, Przybin, Mydlita, Nożynko, Nożyno, Osowskie, Brzezinka, Otnoga, Podkomorki, Podkomorzyce, Rokiciny, Rokitki, Rokity, Unichowo, Kartkowo, Skotawsko, Wargowo, Wargówko. Spośród 43 miejscowości, 22 to miejscowości sołeckie.

2.3. Charakterystyka demograficzno-społeczna.

2.3.1. Liczba mieszkańców, w tym gęstość zaludnienia obszaru.

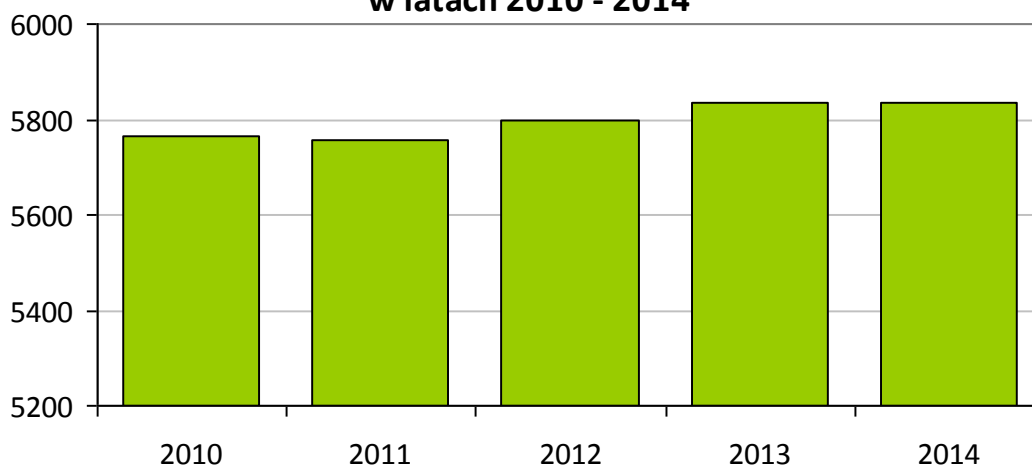
Na koniec 2014 roku Gminę Czarna Dąbrówka zamieszkiwały 5.833 osoby, w tym 2.867 kobiet (dane GUS na 31.XII.2014), a gęstość zaludnienia kształtowała się na poziomie 20 osób na kilometr kwadratowy. Współczynnik feminizacji wynosi 97 kobiet na 100 mężczyzn. W roku 2014 przyrost naturalny był dodatni i wyniósł 41 osób (różnica liczby urodzeń do zgonów). Saldo migracji ogółem na dzień 31.XII.2014 r. wyniosło -26 osób. Sytuację liczby ludności w latach 2010 - 2014 w gminie obrazuje poniższa tabela.

Ludność Gminy Czarna Dąbrówka w latach 2010 - 2014					
Rok	2010	2011	2012	2013	2014
Gmina Czarna Dąbrówka	5765	5755	5799	5836	5833

Tabela 5. Ludność Gminy Czarna Dąbrówka w latach 2010 – 2014 (dane GUS, BDL)

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat zaobserwować można nieznaczny wzrost liczby ludności zamieszkującej obszar gminy Czarna Dąbrówka. Od roku 2010 do roku 2014 liczba ludności wzrosła o 68 osób tj. o 1,2 %.

Ludność gminy Czarna Dąbrówka w latach 2010 - 2014



Wykres 1. Liczba ludności gminy Czarna Dąbrówka w latach 2010 - 2014
(dane GUS na 31.XII.2014 r.)

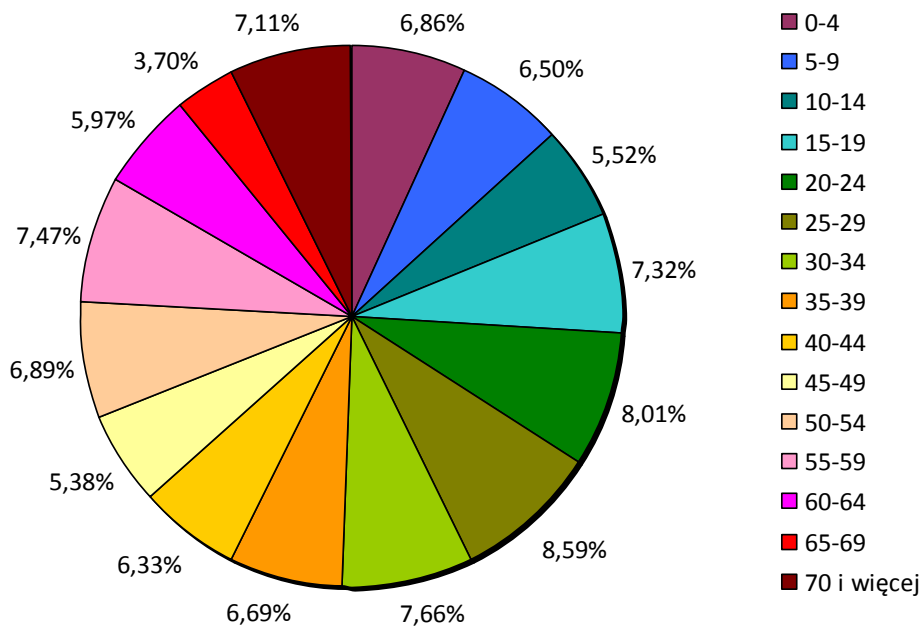
2.3.2. Struktura wiekowa mieszkańców.

Sytuacja demograficzna Polski będzie główną barierą rozwojową w perspektywie kilku i kilkunastu najbliższych lat (a także, co oczywiste, i później). Struktura wiekowa ludności Gminy Czarna Dąbrówka (wg danych GUS na dzień 31.XII.2014 r.) przedstawia się następująco:

Ludność Gminy Czarna Dąbrówka		
stan na dzień 31.XII.2014		
0-4	400	6,86%
5-9	379	6,50%
10-14	322	5,52%
15-19	427	7,32%
20-24	467	8,01%
25-29	501	8,59%
30-34	447	7,66%
35-39	390	6,69%
40-44	369	6,33%
45-49	314	5,38%
50-54	402	6,89%
55-59	436	7,47%
60-64	348	5,97%
65-69	216	3,70%
70 i więcej	415	7,11%
Ogółem	5833	100%

Tabela 6. Struktura wiekowa ludności (dane GUS na 31.XII.2014 r.)

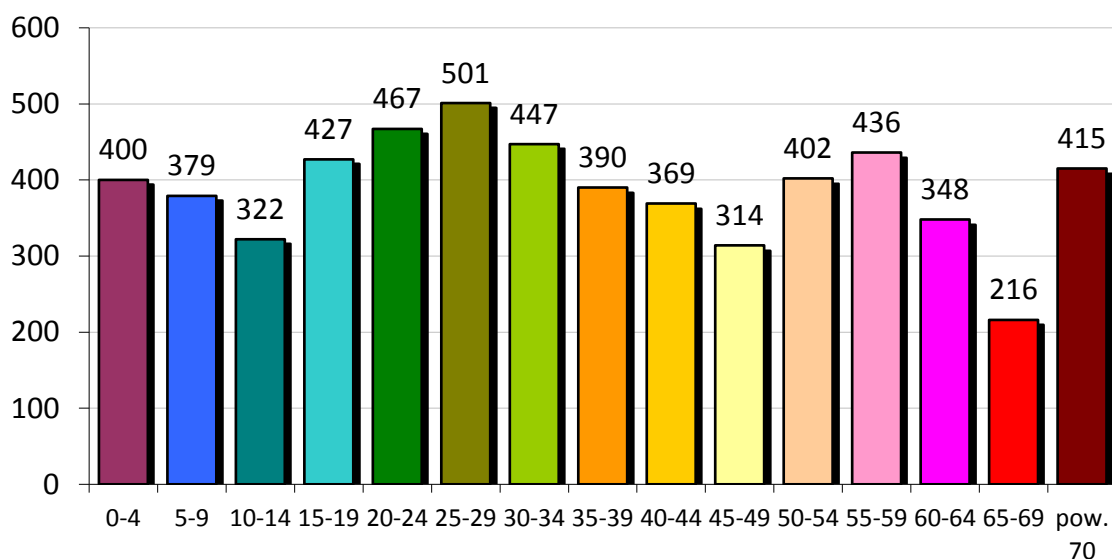
Ludność gminy Czarna Dąbrówka wg wieku



Wykres 2. Struktura procentowa ludności wg. wieku
(dane GUS na 31.XII.2014 r.)

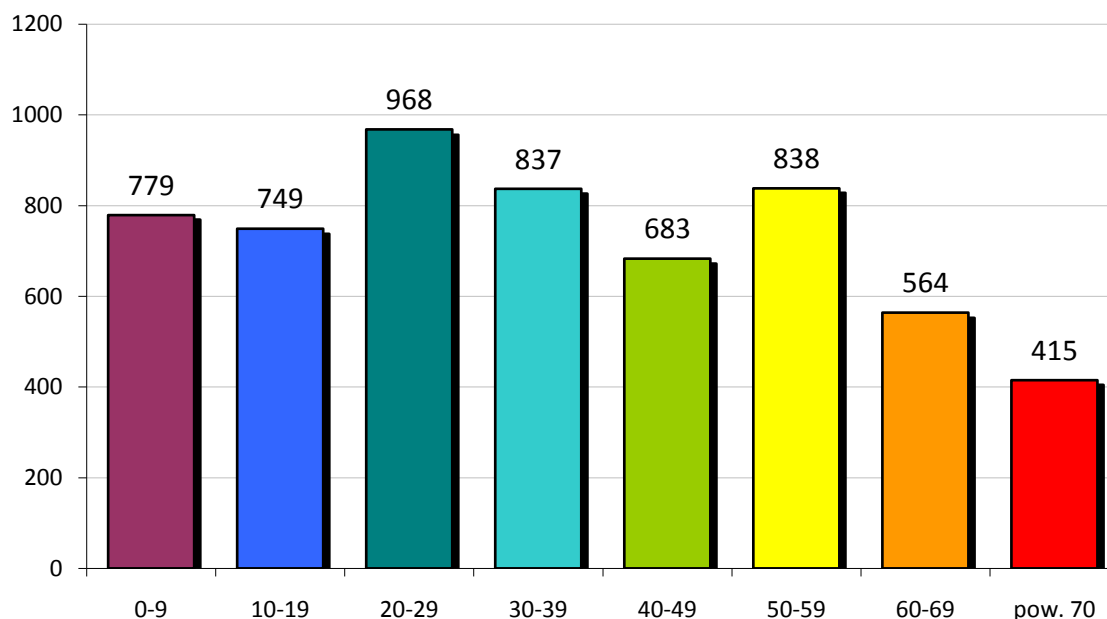
Najliczniejszą grupę wiekową reprezentują osoby między 20-24 oraz 25-29 rokiem życia, które łącznie stanowią 16,6% ogółu ludności, czyli grupa wiekowa urodzona pod koniec okresu wyżu demograficznego, którego szczyt przypadł na lata 80 ubiegłego wieku.

Ludność gminy Czarna Dąbrówka



Wykres 3. Struktura wiekowa ludności gminy
(dane GUS na 31.XII.2014 r.)

Ludność gminy Czarna Dąbrówka wg wieku



Wykres 4. Struktura wiekowa ludności gminy
(dane GUS na 31.XII.2014 r.)

Na szczególną uwagę zwraca również liczna grupa dzieci w wieku poniżej 10 roku życia wynosząca 13,36% ogółu ludności, co przedstawiono w tabeli 7 w odniesieniu do powiatu, województwa oraz kraju.

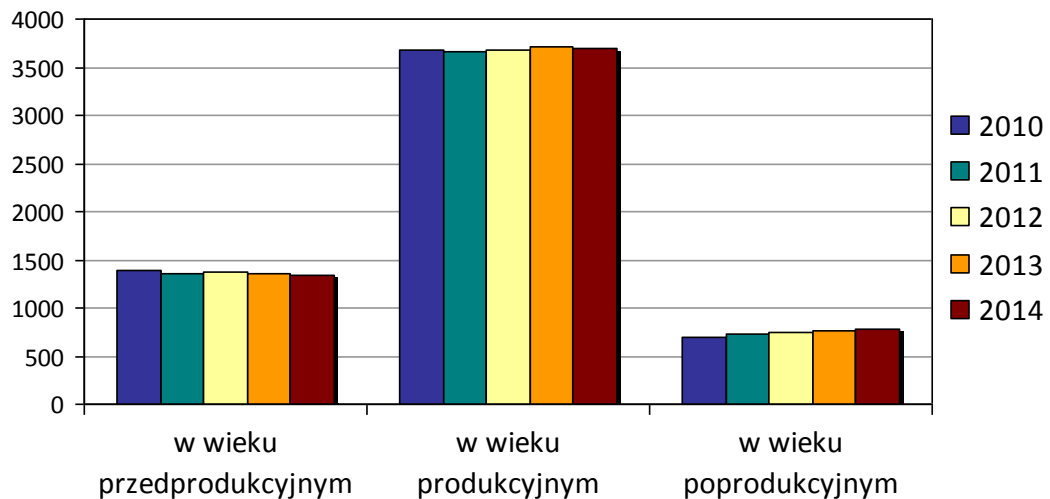
Udział w ogólnej liczbie mieszkańców [%]	wiek	
	0-4 lata	5-9 lat
Polska	5	5,25
Województwo	5,5	5,78
Powiat bytowski	5,8	5,95
Gmina Czarna Dąbrówka	6,86	6,5

Tabela 7. Udział dzieci poniżej 10 roku życia względem ogólnej liczby mieszkańców

Źródło: Dane GUS BDL na 31.XII.2014

Dane te pozwalają wnioskować o zwiększeniu liczby uczniów w zbliżających się latach a co za tym idzie zwiększającym się zapotrzebowaniem na komunikację regularną w związku z faktem dowozu dzieci szkolnych i młodzieży do szkół.

Strukturę wiekową mieszkańców gminy Czarna Dąbrówka w podziałem na przedziały statystyki ekonomicznej przedstawia wykres poniżej.



Wykres 5. Struktura ilościowa ludności wg grup wiekowych (dane GUS na 31.XII.2014 r.)

Z powyższego wykresu wynika, iż na przestrzeni ostatnich kilku lat daje się zauważyć sukcesywne starzenie się populacji - liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym z roku na rok wzrasta, a jednocześnie maleje liczba osób w wieku przedprodukcyjnym. Tendencja taka prowadzić może do wielu negatywnych zjawisk w sferze społecznej i ekonomicznej, zagrażających funkcjonowaniu gospodarstw rolnych, pogłębianiu się deformacji struktury demograficznej oraz wywieraniu niekorzystnego wpływu na tempo rozwoju gospodarczego i poziomu życia ludności całego regionu. Struktura demograficzna ludności ma także ważny wpływ na potrzeby przewozowe ludności na obszarze Gminy Czarna Dąbrówka i powiatu bytowskiego, choć należy pamiętać o tym, iż przedstawione czynniki demograficzne są tylko jedną z wielu składowych decydujących o zainteresowaniu regularną komunikacją autobusową.

2.3.3. Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców.

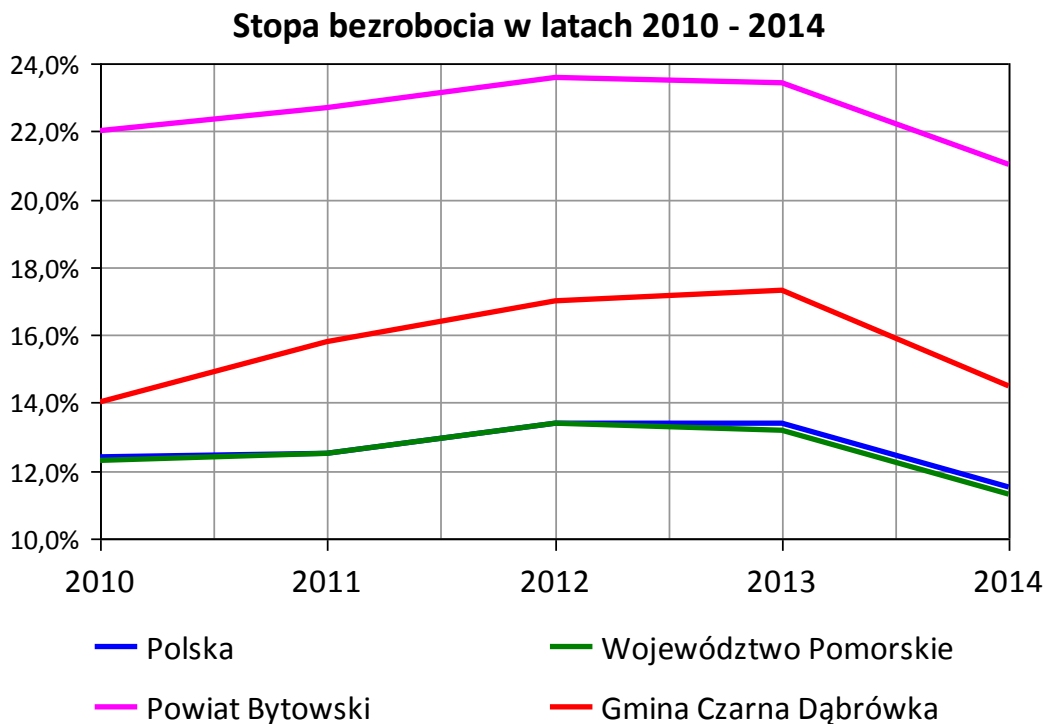
Na koniec grudnia 2014 r. (wyliczenie na podst. danych GUS z dnia 31.XII.2014) stopa bezrobocia na terenie Gminy Czarna Dąbrówka wynosiła 14,5% i była niższa w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego o 2,8%, gdy tym czasem, na terenie województwa bezrobocie wynosiło 11,3%, na terenie powiatu bezrobocie wynosiło natomiast 21,0% czyli na terenie Gminy Czarna Dąbrówka w stosunku do wskaźnika powiatowego było niższe o 6,5%. Z zestawienia wynika, że bezrobocie w gminie, jak też i w powiecie, na przestrzeni ostatnich czterech lat, czyli od 2010 r. gdy było jednym z niższych, systematycznie wzrastało aż do roku 2014, w którym odnotowano wyraźny spadek. Spośród 3.701 osób w wieku produkcyjnym w gminie Czarna Dąbrówka na koniec 2014 r. 535 osób było zarejestrowanych jako bezrobotne.

Zgodnie z danymi GUS zestawiono dane za lata 2010 - 2014 przedstawiające sytuację w zatrudnieniu na terenie Gminy Dąbrówka Czarna w odniesieniu do powiatu, województwa oraz kraju.

Stopa bezrobocia [%]	Rok				
	2010	2011	2012	2013	2014
Polska	12,4	12,5	13,4	13,4	11,5
Województwo	12,3	12,5	13,4	13,2	11,3
Powiat bytowski	22	22,7	23,6	23,4	21
Gmina Czarna Dąbrówka	14	15,8	17	17,3	14,5

Tabela 8. Stopa bezrobocia na terenie Gminy Dąbrówka Czarna w latach 2010 - 2014

Źródło: Dane GUSna 31.XII.2014



Wykres 6. Stopa bezrobocia na terenie Gminy Czarna Dąbrówka w latach 2010 - 2014

Źródło: Dane GUS BDL na 31.XII.2014

Sytuację na rynku pracy odzwierciedla wskaźnik stopy bezrobocia. Jest to wyrażony w procentach stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby czynnej ludności, czyli pracujących i bezrobotnych (bez osób odbywających czynną służbę wojskową oraz pracowników resortów obrony narodowej i spraw wewnętrznych) według stanu na koniec okresu sprawozdawczego.

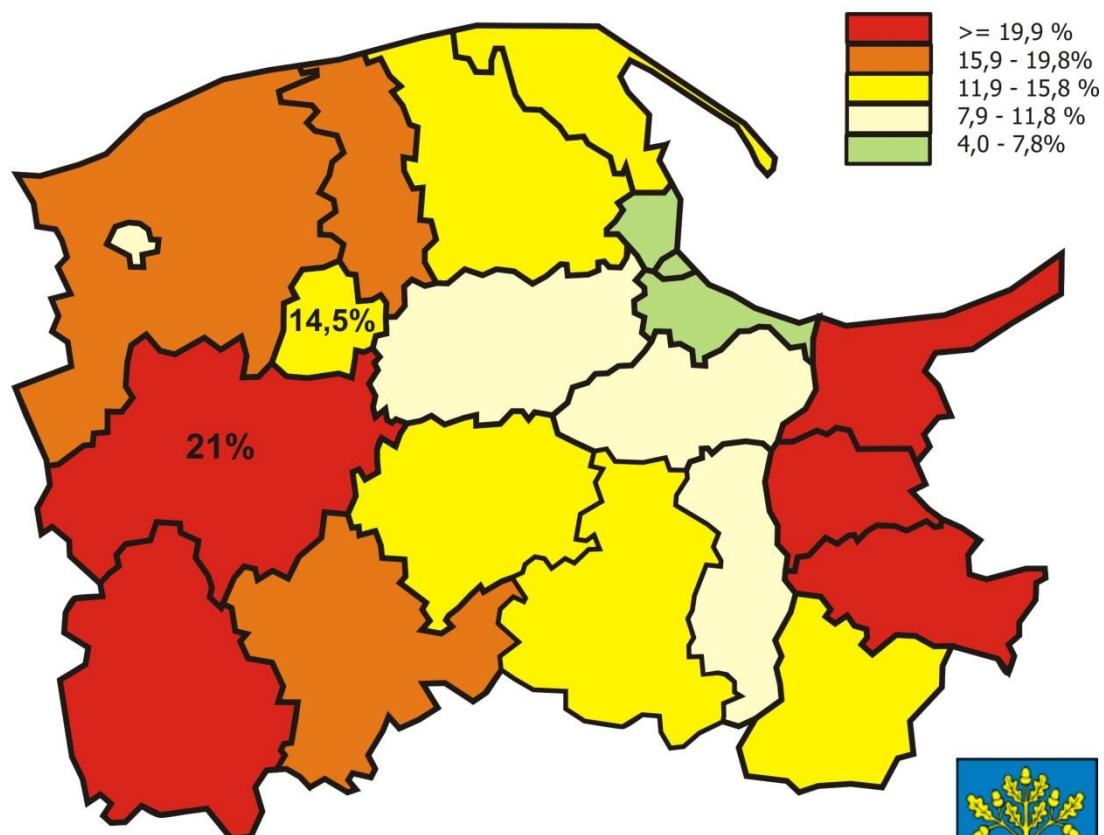
Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia [%]
Powiat bytowski	21,0
Gmina Czarna Dąbrówka	14,5
Powiat chojnicki	17,0
Powiat człuchowski	21,4
Powiat gdański	8,6
Powiat kartuski	8,4
Powiat kościerski	13,4

Powiat kwidzyński	13,1
Powiat lęborski	17,4
Powiat m. Gdańsk	5,7
Powiat m. Gdynia	5,8
Powiat m. Słupsk	11,0
Powiat m. Sopot	4,0
Powiat malborski	21,4
Powiat nowodworski	27,5
Powiat pucki	14,2
Powiat słupski	19,6
Powiat starogardzki	15,7
Powiat sztumski	23,3
Powiat tczewski	11,3
Powiat wejherowski	14,6
Województwo	11,3

Tabela 9. Stopa bezrobocia na tle województwa pomorskiego w roku 2014

Źródło: Dane GUS BDL na 31.XII.2014

Stopa bezrobocia w gminie Czarna Dąbrówka na tle województwa pomorskiego



Opracowanie: Polska Izba Gospodarcza
Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie
Źródło: Dane GUS /2014 r/



Mapa 4. – Stopa bezrobocia na tle województwa pomorskiego w roku 2014

Źródło: Dane GUS na 31.XII.2014 r.

Poziom bezrobocia oraz zatrudnienie mają bardzo duże znaczenie z punktu widzenia istnienia komunikacji i organizacji przewozów. Znaczną część w przewozach regularnych stanowią pasażerowie korzystający z komunikacji w przewozach do miejsc pracy, które w obecnej sytuacji na rynku, są często oddalone od miejsca zamieszkania. Obserwowany od dłuższego czasu duży poziom bezrobocia oraz niekorzystna struktura zatrudnienia, spowodowana wysokim zatrudnieniem w rolnictwie a niskim w przemyśle, pogłębia systematycznie zmniejszający się popyt na przewozy. Szansą na zmianę tego zjawiska jest wzrost w zatrudnieniu oraz związanej z tym zwiększającej się liczby zakładów i innych miejsc pracy a co za tym idzie zmniejszenie poziomu bezrobocia.

2.3.4. Aktywność zawodowa mieszkańców.

W Gminie Czarna Dąbrówka na koniec roku 2014 było zarejestrowanych 396 podmiotów gospodarki narodowej. Z ogólnej liczby zdecydowaną większość stanowią podmioty prowadzące działalność w sektorze rolniczym, niewielką część stanowią firmy działające w sektorze przemysłowym, czy w budownictwie. Spośród wymienionych podmiotów gospodarczych zdecydowana większość to niewielkie firmy często jednoosobowe prowadzące działalność w obrębie rolnictwa i przetwórstwa rolno spożywczego oraz w handlu. Częściowo zatrudnienie na terenie gminy oferuje sfera samorządowa, tj. Urząd Gminy i jednostki podległe, w tym oświatowe. Wśród największych firm znajdujących się na terenie gminy wyróżnić należy:

Lp.	Nazwa	Adres		Branża
1	P.P.H. Piekarnia Grzegorz Myszk	Przemysłowa 12	77-116 Czarna D.	produkcja spożywcza
2	AllerAqua Polska Sp. z o.o.	Nożynko 1	77-116 Czarna D.	produkcja paszy rybnej
3	Spółdzielnia Usługowo-Handlowa	Rokitki 24	77-116 Rokitki	b.d.
4	Usługi Ogólnobudowlane Jan Klejna	Gdańska 14	77-116 Czarna D.	budownictwo

Tabela 10. Wykaz największych firm na terenie gminy Czarna Dąbrówka

Źródło: Urząd Gminy Czarna Dąbrówka

Ponadto najbliższe duże zakłady pracy znajdują się w oddalonych o kilkadziesiąt kilometrów miastach taki jak: Bytów, Lębork czy Słupsk.

W gminie Czarna Dąbrówka występuje więc określone wewnętrzne zapotrzebowanie na przewozy komunikacyjne w ramach dowozu pracowników do miejsc pracy.

2.4. Edukacja i ochrona zdrowia.

Władze samorządowe Czarnej Dąbrówki przykładają dużą wagę do spraw edukacji, zarówno dzieci i młodzieży, a także osób dorosłych. Świadczą o tym nakłady finansowe na przedszkola, wszystkie typy szkół i placówki oświatowe, które na koniec roku 2013 stanowiły 34,4% wszystkich wydatków budżetu gminy.

Na terenie Gminy prowadzone są 4 placówki wychowania przedszkolnego (Czarna Dąbrówka, Rokity, Jasień i Nożyno), 4 placówki szkolnictwa podstawowego (Czarna Dąbrówka, Rokity, Jasień i Nożyno) oraz 3 placówki gimnazjalne (Czarna Dąbrówka, Rokity i Nożyno).

2.4.1. Liczba Uczniów w roku 2013 – 2014 (dane GUS)

W roku szkolnym 2013/2014 (GUS) łączna liczba dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego kształtuje się na poziomie 154 osób, zaś liczba uczniów wynosi: szkół podstawowych – 363, szkół gimnazjalnych – 188.

Lp.	Rodzaj placówki edukacyjnej	Liczba jednostek	Liczba Uczniów	Udział %
1	Przedszkola	4	154	21,84%
2	Szkoły Podstawowe	4	363	51,49%
3	Gimnazja	3	188	26,67%
4	Razem	11	705	100,00%

Tabela 11. Liczba osób kształcących się z podziałem na rodzaje szkół
Źródło: Dane GUS

Największy udział wśród osób pobierających naukę stanowią uczniowie szkół podstawowych (ok. 51,5%). Liczba uczniów szkół w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców gminy wynosi około 12%.

Łącznie na obszarze gminy w roku 2013/2014 znajdowało się 705 osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej – co stanowi ok. 12,0% liczby mieszkańców gminy. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że nie stanowi to całkowitej liczby uczniów zamieszkujących gminę Czarna Dąbrówka, ponieważ nie uwzględnia młodzieży w wieku szkolnym uczęszczającym do szkół ponadgimnazjalnych położonych poza obszarem gminy.

2.4.2. Prognoza liczby uczniów do roku 2020 – dane Urzędu Gminy

Na podstawie prognoz Zespołu Ekonomiczno Administracyjnego w Urzędzie Gminy w Czarnej Dąbrówce liczba uczniów w latach 2015 - 2021 będzie sukcesywnie rosła.

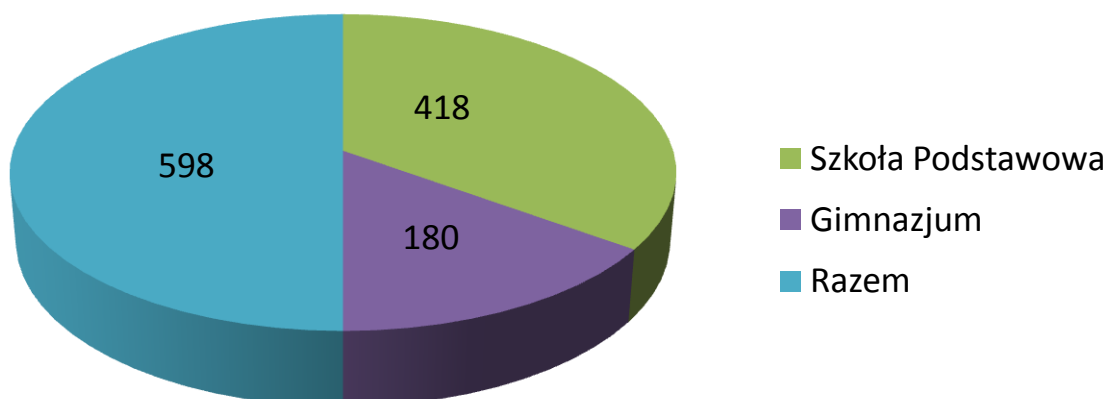
Szczególnie wysoki wskaźnik wzrostu liczby uczniów prognozuje się w Zespole Szkół w Nożynie - o 33,0% (z 88 uczniów w roku szkolnym 2015/2016 do 117 w roku szkolnym 2020/2021) oraz w Zespole Szkół w Czarnej Dąbrówce - o 28,6% (z 266 uczniów w roku szkolnym 2015/2016 do 342 w roku szkolnym 2020/2021), co z dużym prawdopodobieństwem będzie powodować wzmożenie popytu na przewozy szkolne do tych miejscowości.

W Rokicach oraz Jasieniu przewidywane wahania łącznej liczby uczniów uczęszczających do szkół na przestrzeni najbliższych lat nie przekroczą 15%.

Rok szkolny	Nazwa szkoły	szkoły podstawowe	gimnazja	RAZEM
2015/2016	Zespół Szkół w Czarnej Dąbrówce	183	83	266
	Zespół Szkół w Rokitach	132	72	204
	Zespół Szkół w Nożynie	63	25	88
	Szkoła Podstawowa w Jasieniu	40	-	40
	RAZEM	418	180	598
2016/2017	Zespół Szkół w Czarnej Dąbrówce	204	72	276
	Zespół Szkół w Rokitach	131	76	207
	Zespół Szkół w Nożynie	72	27	99
	Szkoła Podstawowa w Jasieniu	41	-	41
	RAZEM	448	175	623
2017/2018	Zespół Szkół w Czarnej Dąbrówce	212	71	283
	Zespół Szkół w Rokitach	133	66	199
	Zespół Szkół w Nożynie	73	29	102
	Szkoła Podstawowa w Jasieniu	46	-	46
	RAZEM	464	166	630
2018/2019	Zespół Szkół w Czarnej Dąbrówce	233	70	303
	Zespół Szkół w Rokitach	142	75	217
	Zespół Szkół w Nożynie	84	26	110
	Szkoła Podstawowa w Jasieniu	43	-	43
	RAZEM	502	171	673
2019/2020	Zespół Szkół w Czarnej Dąbrówce	252	75	327
	Zespół Szkół w Rokitach	147	73	220
	Zespół Szkół w Nożynie	89	28	117
	Szkoła Podstawowa w Jasieniu	41	-	41
	RAZEM	529	176	705
2020/2021	Zespół Szkół w Czarnej Dąbrówce	250	92	342
	Zespół Szkół w Rokitach	158	76	234
	Zespół Szkół w Nożynie	85	32	117
	Szkoła Podstawowa w Jasieniu	38	-	38
	RAZEM	531	200	731

Tabela 12. Prognozy dot. liczby uczniów w poszczególnych szkołach w latach 2015-2021.
Źródło: Dane Zespołu Ekonomiczno Administracyjnego Urzędu Gminy w Czarnej Dąbrówce.

Liczba uczniów w gminie w zależności od typu szkoły



Wykres 7. Liczba uczniów w gminie w zależności o typu szkoły (rok szkolny 2015/2016)

Źródło: Urząd Gminy

Lp.	Typ szkoły	Prognozowana liczba uczniów latach 2015 - 2021					
		2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021
1	Szkoła Podstawowa	418	448	464	502	529	531
2	Gimnazjum	180	175	166	171	176	200
3	Razem	598	623	630	673	705	731

Tabela 13. Prognozy dot. liczby uczniów w typach szkół w latach 2015-2021.

Źródło: Dane Zespołu Ekonomiczno Administracyjnego Urzędu Gminy w Czarnej Dąbrówce.

Liczba uczniów w szkołach podstawowych wzrośnie z 418 w roku szkolnym 2015/2016 do 531 w roku szkolnym 2020/2021 tj. o ok. 27%, w gimnazjach wzrośnie z 180 w roku szkolnym 2015/2016 do 200 w roku szkolnym 2020/2021 tj. o ok. 11%. Sumarycznie liczba uczniów na terenie gminy wzrośnie z 598 w roku szkolnym 2015/2016 do 731 w roku szkolnym 2020/2021, tj. o 22%.

2.4.3. Dowóz uczniów do szkół w roku szkolnym 2015/2016

Na podstawie informacji uzyskanych z Urzędu Gminy w Czarnej Dąbrówce całkowita liczba uczniów, którym Gmina zobowiązana jest zorganizować dowóz do szkół w roku szkolnym 2015/2016 na terenie gminy wynosi 397 uczniów.

Najwięcej uczniów przewiduje się dowieźć do szkoły w Czarnej Dąbrówce (171) oraz Rokitach (156). Do szkoły w Nożynie planowany jest dowóz 61 uczniów a do szkoły w Jasieniu 9 uczniów, w tym jednego ucznia z miejscowości Nowa Wieś z sąsiedniej gminy Parchowo.

Zestawienie ilości uczniów dowożonych z poszczególnych miejscowości do szkół zlokalizowanych na terenie gminy ilustruje poniższe zestawienie (Tabela 14).

Ilość uczniów dowożonych do szkoły w Czarnej Dąbrówce				
Lp.	Miejscowość	Ilość uczniów	Dotychczasowe godziny przyjazdu dzieci do szkół	Godziny odjazdu ze szkoły
1	Kleszczyniec	28	7.50	11.40 (lub 12.40), 13.30, 15.20
2	Jerzkowice	35		
3	Zawiat	7		
4	Karwno	16		
5	Podkomorzyce	14		
6	Wargowo	3		
7	Mikorowo	17		
8	Kozy	35		
9	Kozin	8		
10	Kotuszewo	2		
11	Drążkowo	1		
12	Podkomorki	1		
13	Połupino	2		
14	Jasień	2		
	RAZEM	171		
Ilość uczniów dowożonych do szkoły w Nożynie				
15	Osowskie	6	7.50	12.30, 13.30, 15.00
16	Kartkowo	6		
17	Unichowo	15		
18	Nożynko	29		
19	Kleszczyniec	2		
20	Kleszczyniec wyb.	3		
	RAZEM	61		
Ilość uczniów dowożonych do szkoły w Rokitach				
21	Bochowo	25	7.20, 7.50	13.40, 14.40, 15.25, oraz 11.40 w czwartek i piątek
22	Bochówko	18		
23	Glińnica	7		
24	Rokitki	12		
25	Rokiciny	39		
26	Dęby	7		
27	Mydlita	21		
28	Rudka	2		
29	Kłosy	10		
30	Rokity wyb.	8		
31	Jasień	3		
32	Przyłaski	4		
	RAZEM	156		13.30, 14.40, 15.25
Ilość uczniów dowożonych do szkoły w Jasieniu				

33	Nowa Wieś	1	7.45	14.25, 13.00-13.30
34	Brzezinka	2		
35	Przyłaski	3		
36	Jasień Cole	1		
37	Łupawsko	1		
38	Lipieniec	1		
	RAZEM	9		
	RAZEM WSZYSTKIE	397		

Tabela 14. Ilość uczniów dowożonych do szkół na terenie gminy

Źródło: Dane Zespołu Ekonomiczno Administracyjnego Urzędu Gminy w Czarnej Dąbrowce.

Analiza powyższych danych wskazuje kierunki potencjalnych przewidzianych do uruchomienia linii o charakterze użyteczności publicznej na terenie gminy, tak aby zaspokoić realizację zadań dowozu podstawowej grupy pasażerów.

2.5. Obiekty użyteczności publicznej.

2.5.1. Podstawowa Opieka Zdrowotna

Podstawowa opieka zdrowotna to powszechnie dostępna część systemu opieki zdrowotnej. Świadczenia w POZ są udzielane osobom, które dokonały wyboru lekarza, pielęgniarki, położnej. Realizowane są najczęściej w warunkach ambulatoryjnych, w przypadkach uzasadnionych medycznie – w warunkach domowych. Pacjent nie ma obowiązku wybrania wszystkich zakresów świadczeń POZ w tej samej przychodni.

W ramach POZ prowadzone są między innymi: profilaktyka chorób układu krążenia, cukrzycy, gruźlicy; porady patronażowe; badania bilansowe; szczepienia ochronne; świadczenia laboratoryjne; skierowania na rehabilitację; skierowania na leczenie uzdrowiskowe; zlecenia na transport sanitarny.

W Gminie Czarna Dąbrowka funkcjonuje tylko jeden zakład, z którym zawarto umowy o udzielenie świadczeń zdrowotnych w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej (źródło: Zintegrowany Informator Pacjenta). Gminny Ośrodek Zdrowia znajduje się przy ulicy Lęborskiej 9. Oprócz Podstawowej Opieki Zdrowotnej (lekarz rodzinny) prowadzona jest opieka specjalistyczna:

- poradnia ginekologiczno – położnicza
- poradnia medycyny pracy
- poradnia rehabilitacyjna
- poradnia zdrowia psychicznego

2.5.2. Miejsca użyteczności publicznej

Wśród miejsc użyteczności publicznej wyróżniono: siedzibę urzędu gminy, siedziby szkół, siedziby zakładów opieki zdrowotnej, siedziby jednostek straży pożarnej, komisariatów

policji, ośrodków pomocy społecznej, bibliotek publicznych; ośrodków kultury, urzędów pocztowych i ośrodków sportu i rekreacji.

Wykaz wszystkich miejsc użyteczności publicznej wykazano w zestawieniach poniżej. Osobne zestawienie dotyczy miejsc zlokalizowanych w siedzibie gminy (Tabela 15) a osobne dla pozostałych miejsc zlokalizowanych na obszarze całej gminy (Tabela 16).

Lp.	Nazwa	Adres
1	Urząd Gminy Czarna Dąbrówka	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Gdańska 5
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Gdańska 5
3	Biblioteka Publiczna Gminy	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Bytowska 10
4	Niepubliczny ZOZ - Maria Nowak	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Lęborska 9
5	Zespół Szkół w Czarnej Dąbrówce	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Słupska 17
6	Gminne Centrum Kultury	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Bytowska 10
7	Gminne Towarzystwo Sportowe	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Bytowska 10
8	Urząd Pocztowy	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Przemysłowa 2
9	Posterunek Policji Czarna Dąbrówka	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Słupska 5
10	Ochotnicza Straż Pożarna	77-116 Czarna Dąbrówka, ul. Ogrodowa

Tabela 15. Miejsca użyteczności publicznej – Czarna Dąbrówka
Źródło: opracowanie własne

Lp.	Nazwa	Adres
1	Szkoła Podstawowa w Jasieniu	77-122 Jasień, Jasień 22
2	Filia Biblioteki Publicznej Gminy	77-122 Jasień, Jasień 6
3	Wiejski Dom Kultury	77-122 Jasień, Jasień 6
4	Zespół Szkół w Nożynie	77-115 Nożyno, Nożyno 40
5	Filia Urzędu Poczтового	77-116 Nożyno, Nożyno 30
6	Wiejski Klub Sportowy Nożyno	77-115 Nożyno, Nożyno 58
7	Zespół Szkół w Rokitych	77-123 Rokity, Rokity 34
8	Filia Urzędu Poczтового	77-116 Rokity, Rokity 5
9	Agencja Poczтовая	77-117 Unichowo, Unichowo 20

Tabela 16. Miejsca użyteczności publicznej – teren gminy Czarna Dąbrówka
Źródło: opracowanie własne

Na terenie miejscowości Czarna Dąbrówka zlokalizowano 10 miejsc użyteczności publicznej skoncentrowanych głównie przy ulica Gdańskiej, Lęborskiej lub Bytowskiej oraz 9 miejsc użyteczności publicznej na terenie gminy w 4 miejscowościach: Jasień, Nożyno, Rokity oraz Unichowo.

Wszystkie miejsca użyteczności publicznej przedstawiono na poniższych mapach (Mapa 5, Mapa 6).

Lokalizacja miejsc użyteczności publicznej wskazuje na potencjalne kierunki przemieszczania się mieszkańców gminy co punktu widzenia planowanej komunikacji ma istotne znaczenie.

Miejsca użyteczności publicznej - Czarna Dąbrówka



Mapa 5. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Czarnej Dąbrówce

Miejsca użyteczności publicznej - obszar gminy



Mapa 6. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Czarna Dąbrówka

2.6. Znaczenie transportu publicznego dla rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.

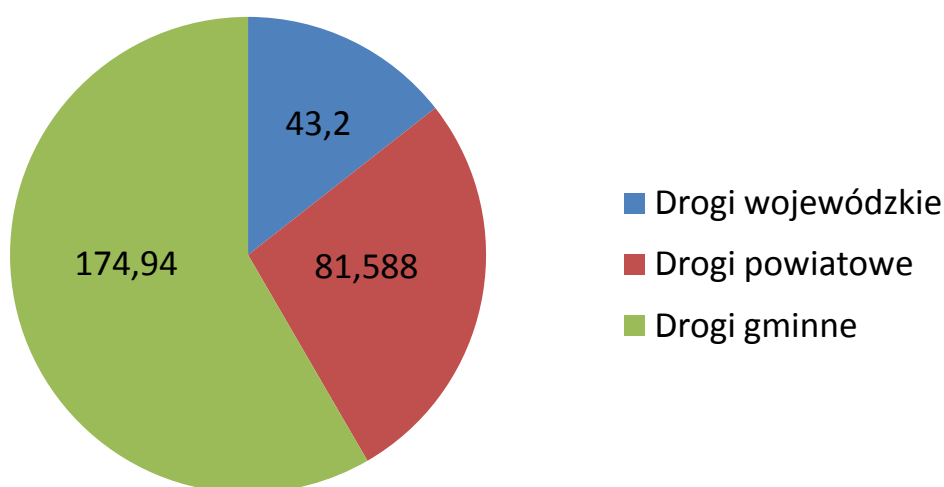
W Gminie Czarna Dąbrówka powiatowa i wojewódzka komunikacja regularna odbywa się przy drogach wojewódzkich nr 211 i 212. Natomiast droga wojewódzka nr 210 nie odgrywa znaczącej roli jako czynnik mający wpływ na rozwój komunikacyjny gminy z uwagi na niewielki jej przebieg. Przez obszar gminy przebiega ponadto 12 dróg powiatowych pozostających pod zarządem Zarządu Dróg Powiatowych w Bytowie oraz 43 odcinki dróg gminnych pod zarządem Gminy Czarna Dąbrówka. Wykaz oraz lokalizację poszczególnych kategorii dróg przebiegających przez obszar gminy zamieszczono w pkt. 2.1. niniejszego opracowania. Łączna długość dróg na terenie gminy wynosi niespełna 300 km z czego

zdecydowaną większość stanowią drogi gminne, o długości prawie 175 km, stanowiące ponad 58% ogółu wszystkich dróg w gminie (Tabela 17; Wykres 8)

Lp.	Kategoria drogi	Ilość dróg	Długość dróg [km]	Udział %
1	Drogi wojewódzkie	3	43,200	14,4%
2	Drogi powiatowe	12	81,588	27,2%
3	Drogi gminne	43	174,940	58,4%
4	OGÓŁEM	58	299,728	100,0%

Tabela 17. Długości dróg wg kategorii drogi

Długość dróg w gminie [km]



Wykres 8. Długości dróg wg kategorii drogi

Regularna komunikacja autobusowa na obszarze gminy odbywa się w zdecydowanej większości drogami wojewódzkimi oraz częściowo drogami powiatowymi, rzadziej drogami gminnymi. Stan nawierzchni dróg na terenie gminy oceniono jako średni na podstawie obserwacji podczas przeprowadzania inwentaryzacji przystanków autobusowych.

Gmina charakteryzuje się powierzchnią 298 km² i zamieszkiwana jest przez 5.833 osoby. Gęstość zaludnienia jest więc stosunkowo nieduża i wynosi 19,6 os/km² (średnia gęstość zaludnienia województwa pomorskiego – 126 os/km²). Zdecydowaną część, bo aż 56,5%, ogółu jej powierzchni stanowią lasy. Sieć osadniczą tworzą 43 miejscowości podstawowe. Gospodarka na terenie gminy jest rozwinięta głównie wokół rolnictwa oraz turystyki. Na terenie gminy brak jest dużych zakładów przemysłowych. Edukacja na szczeblu podstawowymi i gimnazjalnym na terenie gminy prowadzona jest przez 4 ośrodki: Czarną Dąbrówkę, Nożyno, Rokity oraz Jasień (tylko szkoła podstawowa).

Komunikacja autobusowa na terenie Gminy jest rozwinięta w niewielkim stopniu co wynika z małej liczby mieszkańców gminy. Większość komunikacji regularnej wykonywanej na terenie Gminy odbywa się głównymi ciągami komunikacyjnymi tzn. wzdłuż dróg wojewódzkich nr 210, 211 i 212. Komunikacja gminna prowadzona jest w oparciu o 7 linii regularnych

wykonywanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy. Są to linie, których przebieg związany jest z potrzebą dowozu dzieci do szkół podstawowych i gimnazjów w Gminie. Komunikację gminną wykonuje jeden przewoźnik: WIOLKA Przewóz Osób Wiesław Adam Jażdżewski z Parchowa. Komunikacja prowadzona jest zarówno drogami wojewódzkimi jak i powiatowymi czy gminnymi. Ponadto na terenie Gminy realizowana jest komunikacja powiatowa, tj. na mocy zezwoleń wydanych przez Starostę Bytowskiego, prowadzona jest także po drogach powiatowych nr 1747G, 1193G, 1755G, 1334G oraz 1756G. Ilość tych 6 linii jest realizowanych przez 3 przewoźników, w relacji głównie z Bytowa do miejscowości Czarna Dąbrówka i Rokity. Głównym przewoźnikiem realizującym komunikację powiatową przez obszar Gminy Czarna Dąbrówka jest PKS Bytów S.A., który wykonuje ok. 40% całej pracy przewozowej w gminie. Komunikację na terenie gminy wspomaga także 16 linii wojewódzkich prowadzonych w oparciu o zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Linie te wykonuje 5 przewoźników głównie drogami wojewódzkim oraz powiatowymi. Większość linii prowadzi PKS Bytów S.A. oraz PKS Słupsk S.A. Dzięki połączeniom wojewódzkim, Czarna Dąbrówka posiada połączenia z takim powiatami sąsiednimi jak: słupskim, z miastem Słupsk, lęborskim i kartuskim (do Kartuz połączenia prowadzone są z miejscowości Rokity). Z gminy Czarna Dąbrówka (z miejscowości Rokity) prowadzone są także połączenia autobusowe do siedziby województwa, tj. miasta Gdańska. Z obszaru gminy oraz przez obszar gminy komunikacja międzywojewódzka nie jest realizowana. Ilość miejscowości objętych komunikacją na terenie gminy wynosi 36, co stanowi prawie 84% ogółu miejscowości (43). Najwięcej linii realizowanych jest do Słupska, Bytowa i Lęborka. Związane jest to z faktem iż w miejscowościach tych znajdują się szkoły szczebla średniego lub wyższego oraz liczne zakłady pracy. Bliskość tych ośrodków (30-40 km) daje możliwości swobodnego przemieszczania się ludności z obszaru gminy.

Marszałek Województwa Pomorskiego w planie transportowym zaplanował 3 linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, których przebieg częściowo realizowany będzie w Gminie Czarna Dąbrówka. Planuje się utworzenie 2 linii o charakterze szkieletowym (S): nr 22-01 Bytów – Lębork prowadzonej drogą wojewódzką nr 212, nr 22-07 Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów – Chojnice prowadzoną drogami wojewódzkimi nr 211 i 212. Ponadto przewiduje się utworzenie linii o charakterze dowozowym (D) nr 22-12 Słupsk – Sierakowice – Kartuzy, której przebieg przewidziano wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 211. Plan Transportowy województwa nie określił częstotliwości proponowanej komunikacji, dlatego też na dzień dzisiejszy nie wiadomo w jakim zakresie prowadzona będzie komunikacja na w/w liniach.

Równolegle do prac nad niniejszym opracowaniem prowadzone są czynności mające na celu utworzenie Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego w Powiecie Bytowskim. Starosta Bytowski planuje utworzenie trzech linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej, których przebieg związany będzie z gminą Czarna Dąbrówka tj. linii nr 2201/0002 Bytów – Czarna Dąbrówka – Kozy; nr 2201/0003 Bytów – Rokity – Czarna Dąbrówka oraz nr 2201/0004 Czarna Dąbrówka – Nożyno – Bytów.

3. Omówienie istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru

3.1. Delimitacja obszaru objętego siecią komunikacyjną.

Zgodnie z klasyfikacją NTS-3 według GUS (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2014 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS) (Dz.U. z 2014, poz. 1992), Gmina Czarna Dąbrówka wchodzi w skład podregionu słupeckiego i powiatu bytowskiego.

Cały podregion słupecki stanowią powiaty bytowski, chojnicki, człuchowski, lęborski, słupecki i miasto na prawach powiatu Słupeck, łącznie 25 gmin wiejskich (Borzytuchom, Czarna Dąbrówka, Kołczygłowy, Lipnica, Parchowo, Studzienice, Trzebielino, Tuchomie, Chojnice, Konarzyny, Człuchów, Koczała, Przechlewo, Rzeczenica, Cewice, Nowa Wieś Lęborska, Wicko, Damnica, Dębica Kaszubska, Głównicyce, Kobylnica, Potęgowo, Słupeck, Smołdzino, Ustka), 7 gmin miejsko – wiejskich (Bytów, Miastko, Brusy, Czarsk, Czarne, Debrzno, Kępice,) i 5 gmin miejskich (Chojnice, Człuchów, Lębork, Łeba, Ustka) oraz 1 miasto na prawach powiatu (Słupeck).

Gmina Czarna Dąbrówka powinna dążyć do współpracy gminnej, regionalnej oraz międzyregionalnej w celu promocji gminy w zakresie np. turystyki i agroturystyki a także w celu zaspokojenia potrzeb społecznych mieszkańców takich jak edukacja, służba zdrowia, zatrudnienie. Cel ten można osiągnąć poprzez promocję gminy w innych regionach, wspieranie przedsiębiorczości i działalności turystycznej oraz poprawienie sytuacji komunikacyjnej, która pozwoli na podróżowanie turystom oraz mieszkańcom gminy.

Cele te można osiągnąć w pierwszej kolejności przy zapewnieniu połączeń regionalnych i międzyregionalnych w danym obszarze do i z gminy Czarna Dąbrówka. Aktualną delimitację obszaru przedstawiono w kolejnym punkcie opracowania (3.2.) charakteryzując istniejącą sieć komunikacji regularnej. Delimitację obszaru uzupełniają informacje o planowanej od 1 stycznia 2017 roku komunikacji o charakterze użyteczności publicznej do uruchomienia zarówno przez Marszałka Województwa Pomorskiego jak i Starostę Bytowskiego.

3.2. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej.

3.2.1. Wyznaczenie głównych ciągów komunikacji autobusowej

W celu zobrazowania struktury przestrzennej przewozów aktualnie wykonywanych na terenie Gminy, utworzono szereg map tematycznych, na których przedstawiono: komunikacyjną sieć autobusową realizowaną na terenie gminy oraz wykraczającą poza Gminę. Przedstawiono komunikację wewnątrz gminną oraz powiatową, realizowaną zarówno na mocy zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Czarna Dąbrówka, Starostę Bytowskiego w przebiegu uzgodnionym z Wójtem Gminy Czarna Dąbrówka, jak i komunikację realizowaną na mocy zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego, wykonywanej na terenie gminy w przebiegu uzgodnionym z Starostą Bytowskim.

Uzupełnieniem do stworzonych w ten sposób map są również wykonane zestawienia tabelaryczne. Utworzone mapy tematyczne powinny dać wystarczający obraz aktualnej struktury komunikacyjnej na terenie gminy oraz pozwolić na wnioskowanie na temat stanu autobusowej komunikacji zbiorowej.

3.2.2. Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – miejscowości w gminie”

Poniższe zestawienia ilustrują ilości połączeń autobusowych realizowanych z siedziby gminy tj. miejscowości Czarna Dąbrówka do innych miejscowości w gminie. Ilości połączeń autobusowych podano sumarycznie w skali roku oraz średniodziennie. Ilości połączeń podano w dwóch wariantach: średniodziennie ogółem (Tabela 18; Mapa 7) oraz średniodziennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 19; Mapa 8).

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Czarna Dąbrówka	Bochowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Bochówko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Drażkowo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Glińnica	188	0	0	188	1	0	0	1
	Jasień	564	0	0	564	2	0	0	2
	Jerzkowice	1692	0	0	1692	5	0	0	5
	Kartkowo	1874	0	0	1874	5	0	0	5
	Karwno	1942	0	0	1942	5	0	0	5
	Kleszczyniec	3754	0	0	3754	10	0	0	10
	Kotuszewo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Kozin	1128	0	0	1128	3	0	0	3
	Kozy	940	0	0	940	3	0	0	3
	Mikorowo	752	0	0	752	2	0	0	2
	Nożynko	2062	0	0	2062	6	0	0	6
	Nożyno	2814	65	0	2879	8	0	0	8
	Osowskie	752	0	0	752	2	0	0	2
	Otnoga	940	0	0	940	3	0	0	3
	Podkomorki	626	0	0	626	2	0	0	2
	Podkomorzyce	2195	0	0	2195	6	0	0	6
	Rokitki	188	0	0	188	1	0	0	1
Rokity	188	0	0	188	1	0	0	1	
Świąchowo	253	0	0	253	1	0	0	1	
Unichowo	2062	65	0	2127	6	0	0	6	
Wargowo	752	0	0	752	2	0	0	2	
RAZEM		27170	130	0	27300	74	0	0	75
Bochowo	Czarna Dąbrówka	188	0	0	188	1	0	0	1
Bochówko		188	0	0	188	1	0	0	1
Brzezinka		188	0	0	188	1	0	0	1
Drażkowo		188	0	0	188	1	0	0	1
Glińnica		188	0	0	188	1	0	0	1

Jasień	188	0	0	188	1	0	0	1
Jerzkowice	1128	0	0	1128	3	0	0	3
Kartkowo	1498	0	0	1498	4	0	0	4
Karwno	1316	0	0	1316	4	0	0	4
Kleszczyniec	2879	0	0	2879	8	0	0	8
Kotuszewo	188	0	0	188	1	0	0	1
Kozin	1002	0	0	1002	3	0	0	3
Kozy	814	0	0	814	2	0	0	2
Łupawsko	188	0	0	188	1	0	0	1
Mikorowo	626	0	0	626	2	0	0	2
Mydlita	188	0	0	188	1	0	0	1
Nożynko	1939	0	0	1939	5	0	0	5
Nożyno	2691	65	0	2756	7	0	0	8
Osowskie	752	0	0	752	2	0	0	2
Otnoga	1128	0	0	1128	3	0	0	3
Podkomorki	188	0	0	188	1	0	0	1
Podkomorzyce	1757	0	0	1757	5	0	0	5
Przybin	250	0	0	250	1	0	0	1
Rokitki	188	0	0	188	1	0	0	1
Rokity	376	0	0	376	1	0	0	1
Soszyce	188	0	0	188	1	0	0	1
Świąchowo	253	0	0	253	1	0	0	1
Unichowo	1939	65	0	2004	5	0	0	5
Wargowo	376	0	0	376	1	0	0	1
RAZEM	22 980	130	0	23 110	63	0	0	63
SUMA	50 150	260	0	50 410	137	1	0	138

Tabela 18 – Ilość kursów komunikacyjnych w relacji: gmina – miejscowości w gminie
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Objaśnienia:

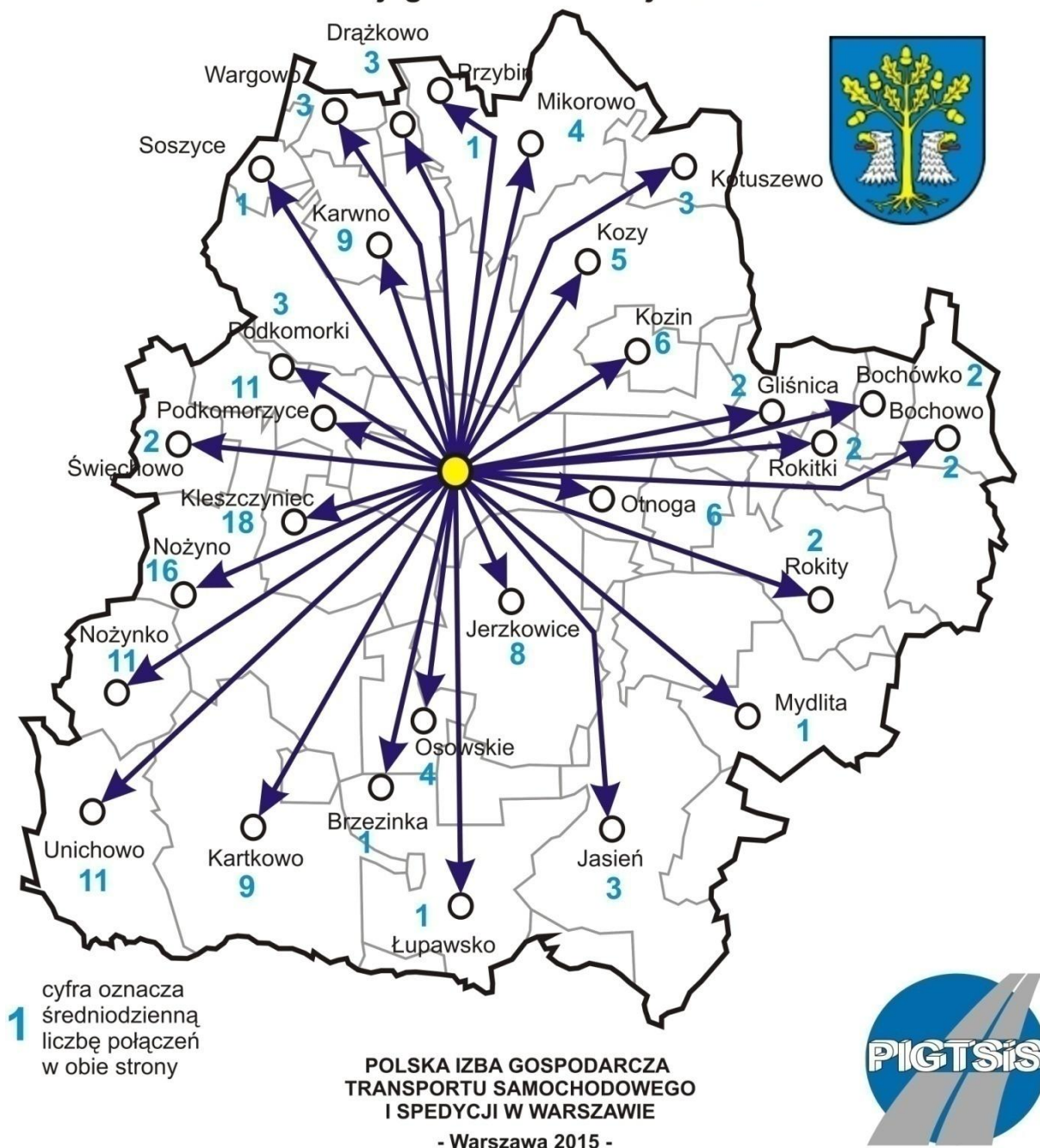
zw – kursy zwykłe

V – kursy przyspieszone

P – kursy pospieszne

średniodzienna liczba połączeń – stosunek sumaryczne liczby połączeń w roku do liczby dni

Średniodzienna ilość połączeń autobusowych w relacji gmina - inne miejscowości



Mapa 7 – Ilość kursów w relacji: gmina - miejscowości

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Czarna Dąbrówka	Kartkowo	52	0	0	52	1	0	0	1
	Karwno	41	0	0	41	0	0	0	0
	Kleszczyniec	52	0	0	52	1	0	0	1
	Nożynko	52	0	0	52	1	0	0	1
	Nożyno	52	19	0	71	1	0	0	1
	Podkomorki	41	0	0	41	0	0	0	0
	Podkomorzyce	41	0	0	41	0	0	0	0
	Unichowo	52	19	0	71	1	0	0	1
RAZEM		383	38	0	421	4	0	0	4
Kartkowo	Czarna Dąbrówka	52	0	0	52	1	0	0	1
Kleszczyniec		52	0	0	52	1	0	0	1
Kozin		41	0	0	41	0	0	0	0
Kozy		41	0	0	41	0	0	0	0
Mikorowo		41	0	0	41	0	0	0	0
Nożynko		52	0	0	52	1	0	0	1
Nożyno		52	19	0	71	1	0	0	1
Przybin		41	0	0	41	0	0	0	0
Unichowo		52	19	0	71	1	0	0	1
RAZEM		424	38	0	462	4	0	0	5
SUMA		807	76	0	883	8	1	0	9

Tabela 19 – Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie(soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów.

Objaśnienia:

zw – kursy zwykłe

V – kursy przyspieszone

P – kursy pospieszne

średniodzienna liczba połączeń – stosunek sumarycznej liczby połączeń w roku do liczby dni (dla niektórych relacji wartość wynosi 0 co oznacza iż średniodziennie liczba połączeń jest mniejsza od 0,5 – np. dla kursów o częstotliwości przejazdu tylko w niedziele

wartość zerowa dla sumy średniodziennej ilości połączeń dla niektórych wierszy – może oznaczać iż średniodziennie liczba połączeń jest mniejsza od 0.5

Objaśnienia dla Tabeli 18 i 19 – mają zastosowanie również dla innych zestawień w tym rozdziale.

Średniodzienna ilość połączeń autobusowych w relacji gmina - inne miejscowości (soboty, niedziele)



Mapa 8 – Ilość kursów w relacji: gmina - miejscowości w gminie (soboty i niedziele)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów.

Wnioski:

1. Istniejąca sieć komunikacji regularnej na terenie Gminy zapewnia połączenia komunikacyjne z siedziby Gminy z 36 miejscowościami w gminie. Najwięcej połączeń realizowanych jest do Kleszczyńca (18 – w obie strony); Nożyna (16 – w obie strony), Nożynka i Unichowa (11 – w obie strony); Podkomorzyc (11 – w obie strony); Kartkowa (9 – w obie strony); Karwna (9 – w obie strony) oraz Jerzkowic (8 – w obie strony). W pozostałych relacjach średniodzienna liczba połączeń oscyluje od 1 do kilku w obie strony. Połączenia do Kartkowa, Unichowa, Nożyna, Nożynka i Jerzkowic związane są z przebiegiem linii autobusowych realizowanych z Czarnej Dąbrówki drogą wojewódzką nr 212 do Bytowa. Połączenia do Podkomorzyc i Karwna związane są z przebiegiem linii autobusowych realizowanych z Czarnej Dąbrówki drogą wojewódzką nr 211 do Słupska.
2. Ilość połączeń w poszczególnych relacjach odpowiadają występującemu w danym kierunku popytowi na przewozy i zaspakają podstawowe potrzeby przewozowe. Ilości połączeń związane są przebiegiem linii zarówno w komunikacji powiatowej na mocy zezwoleń udzielonych przez Starostę Bytowskiego jak i regionalnych na mocy zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego.
3. W dni świąteczne i wolne od pracy (soboty, niedziele) komunikacja została zapewniona w relacjach z Czarnej Dąbrówki do Kartkowa, Kleszczyńca, Karwna, Kozina, Kóz, Mikorowa, Nożyna, Nożynka, Podkomorzyc, Podkomorek, Przybina i Unichowa w ilości nie przekraczającej średniodziennie 1 kursu. Sumaryczna liczba połączeń wykonywanych w soboty i niedziele wynosi 462, co stanowi zaledwie niecałe 3%, ogólnej liczby połączeń wykonywanych w tych relacjach w ciągu roku (16 154).

3.2.3. Autobusowa sieć komunikacyjna „połączenia wewnątrzgminne”

Poniższe zestawienia ilustrują ilości połączeń autobusowych realizowanych wewnątrz gminy pomiędzy poszczególnymi miejscowościami z pominięciem połączeń do i z Czarnej Dąbrówki zilustrowanych w pkt. 3.2.2. Ilości połączeń autobusowych podano sumarycznie w skali roku oraz średniodziennie. Ilości połączeń podano w dwóch wariantach: średniodziennie ogółem (Tabela 20) oraz średniodziennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 21).

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Bochowo	Bochówko	564	0	0	564	2	0	0	2
	Glińnica	376	0	0	376	1	0	0	1
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokiciny	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokitki	376	0	0	376	1	0	0	1
	Rokity	376	0	0	376	1	0	0	1

	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
Bochówko	Bochowo	1014	0	0	1014	3	0	0	3
	Glińnica	376	0	0	376	1	0	0	1
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokiciny	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokitki	376	0	0	376	1	0	0	1
	Rokity	376	0	0	376	1	0	0	1
	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
Brzezinka	Jasień	1308	0	0	1308	4	0	0	4
	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Lipieniec	638	0	0	638	2	0	0	2
	Łupawsko	1570	0	0	1570	4	0	0	4
	Mydlita	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Obrowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Otnoga	564	0	0	564	2	0	0	2
	Przyłaski	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokiciny	303	0	0	303	1	0	0	1
	Rokity	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Soszyce	932	0	0	932	3	0	0	3
Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1	
Drażkowo	Kotuszewo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Mikorowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Wargowo	564	0	0	564	2	0	0	2
Glińnica	Bochowo	826	0	0	826	2	0	0	2
	Bochówko	826	0	0	826	2	0	0	2
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokiciny	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokitki	376	0	0	376	1	0	0	1
	Rokity	376	0	0	376	1	0	0	1
	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
Jasień	Brzezinka	1570	0	0	1570	4	0	0	4
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1

	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Karwno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kłosy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Lipieniec	638	0	0	638	2	0	0	2
	Łupawsko	1570	0	0	1570	4	0	0	4
	Mydlita	1496	0	0	1496	4	0	0	4
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Obrowo	376	0	0	376	1	0	0	1
	Otnoga	564	0	0	564	2	0	0	2
	Podkomorzyce	188	0	0	188	1	0	0	1
	Przyłaski	826	0	0	826	2	0	0	2
	Rokiciny	491	0	0	491	1	0	0	1
	Rokity	1496	0	0	1496	4	0	0	4
	Soszyce	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
Jerzkowice	Bochowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Bochówko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Glińnica	188	0	0	188	1	0	0	1
	Jasień	564	0	0	564	2	0	0	2
	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Karwno	564	0	0	564	2	0	0	2
	Kleszczyniec	752	0	0	752	2	0	0	2
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	376	0	0	376	1	0	0	1
	Nożyno	376	0	0	376	1	0	0	1
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorzyce	564	0	0	564	2	0	0	2
	Rokitki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	188	0	0	188	1	0	0	1
Unichowo	376	0	0	376	1	0	0	1	
Kartkowo	Jerzkowice	376	0	0	376	1	0	0	1
	Karwno	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kleszczyniec	1498	0	0	1498	4	0	0	4
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	1498	0	0	1498	4	0	0	4
	Nożyno	1498	0	0	1498	4	0	0	4
	Podkomorki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorzyce	376	0	0	376	1	0	0	1
	Unichowo	2242	0	0	2242	6	0	0	6

Karwno	Jasień	564	0	0	564	2	0	0	2
	Jerzkowice	752	0	0	752	2	0	0	2
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorki	438	0	0	438	1	0	0	1
	Podkomorzyce	1316	0	0	1316	4	0	0	4
Kleszczyniec	Bochowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Bochówko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Glińnica	188	0	0	188	1	0	0	1
	Jasień	564	0	0	564	2	0	0	2
	Jerzkowice	1128	0	0	1128	3	0	0	3
	Kartkowo	1874	0	0	1874	5	0	0	5
	Karwno	752	0	0	752	2	0	0	2
	Karwno	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	2062	0	0	2062	6	0	0	6
	Nożyno	2250	0	0	2250	6	0	0	6
	Osowskie	752	0	0	752	2	0	0	2
	Otnoga	376	0	0	376	1	0	0	1
	Podkomorki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorzyce	752	0	0	752	2	0	0	2
	Podkomorzyce	376	0	0	376	1	0	0	1
	Rokitki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	188	0	0	188	1	0	0	1
Unichowo	2062	0	0	2062	6	0	0	6	
Kłosy	Jasień	638	0	0	638	2	0	0	2
	Mydlita	188	0	0	188	1	0	0	1
	Przyłaski	638	0	0	638	2	0	0	2
	Rokiciny	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	188	0	0	188	1	0	0	1
Kotuszewo	Drązkowo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	752	0	0	752	2	0	0	2
	Mikorowo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Wargowo	564	0	0	564	2	0	0	2
Kozin	Drązkowo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Karwno	250	0	0	250	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kotuszewo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Kozy	940	0	0	940	3	0	0	3

	Mikorowo	752	0	0	752	2	0	0	2
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorki	250	0	0	250	1	0	0	1
	Podkomorzyce	250	0	0	250	1	0	0	1
	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Wargowo	752	0	0	752	2	0	0	2
Kozy	Drążkowo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Karwno	250	0	0	250	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kotuszewo	752	0	0	752	2	0	0	2
	Kozin	814	0	0	814	2	0	0	2
	Mikorowo	752	0	0	752	2	0	0	2
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorki	250	0	0	250	1	0	0	1
	Podkomorzyce	250	0	0	250	1	0	0	1
	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Wargowo	752	0	0	752	2	0	0	2
	Lipieniec	Brzezinka	188	0	0	188	1	0	0
Jasień		188	0	0	188	1	0	0	1
Łupawsko		188	0	0	188	1	0	0	1
Mydlita		188	0	0	188	1	0	0	1
Otnoga		188	0	0	188	1	0	0	1
Przylaski		188	0	0	188	1	0	0	1
Rokity		188	0	0	188	1	0	0	1
Łupawsko	Brzezinka	1308	0	0	1308	4	0	0	4
	Jasień	1308	0	0	1308	4	0	0	4
	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Lipieniec	638	0	0	638	2	0	0	2
	Mydlita	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Obrowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Otnoga	564	0	0	564	2	0	0	2
	Przylaski	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokiciny	303	0	0	303	1	0	0	1
	Rokity	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Soszyce	932	0	0	932	3	0	0	3
Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1	
Mikorowo	Drążkowo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Karwno	250	0	0	250	1	0	0	1

	Kotuszewo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozin	626	0	0	626	2	0	0	2
	Kozy	929	0	0	929	3	0	0	3
	Podkomorki	250	0	0	250	1	0	0	1
	Podkomorzyce	250	0	0	250	1	0	0	1
	Wargowo	752	0	0	752	2	0	0	2
Mydlita	Brzezinka	932	0	0	932	3	0	0	3
	Jasień	2134	0	0	2134	6	0	0	6
	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kłosy	638	0	0	638	2	0	0	2
	Łupawsko	932	0	0	932	3	0	0	3
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Obrowo	376	0	0	376	1	0	0	1
	Otnoga	564	0	0	564	2	0	0	2
	Przyłaski	638	0	0	638	2	0	0	2
	Rokiciny	941	0	0	941	3	0	0	3
	Rokity	2134	0	0	2134	6	0	0	6
	Soszyce	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
Nożynko	Bochowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Bochówko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Glińnica	188	0	0	188	1	0	0	1
	Jerzkowice	564	0	0	564	2	0	0	2
	Kartkowo	1874	0	0	1874	5	0	0	5
	Karwno	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kleszczyniec	1939	0	0	1939	5	0	0	5
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	1939	0	0	1939	5	0	0	5
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorzyce	376	0	0	376	1	0	0	1
	Rokitki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	188	0	0	188	1	0	0	1
	Unichowo	2062	0	0	2062	6	0	0	6
Nożyno	Bochowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Bochówko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Glińnica	188	0	0	188	1	0	0	1
	Jerzkowice	564	0	0	564	2	0	0	2
	Kartkowo	1874	0	0	1874	5	0	0	5
	Karwno	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kleszczyniec	2503	0	0	2503	7	0	0	7

	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	2062	0	0	2062	6	0	0	6
	Osowskie	564	0	0	564	2	0	0	2
	Otnoga	376	0	0	376	1	0	0	1
	Podkomorki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorzyce	376	0	0	376	1	0	0	1
	Rokitki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	188	0	0	188	1	0	0	1
	Unichowo	2062	65	0	2127	6	0	0	6
Obrowo	Brzezinka	188	0	0	188	1	0	0	1
	Jasień	376	0	0	376	1	0	0	1
	Łupawsko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Mydlita	376	0	0	376	1	0	0	1
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	376	0	0	376	1	0	0	1
	Soszyce	564	0	0	564	2	0	0	2
Osowskie	Kleszczyniec	752	0	0	752	2	0	0	2
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
Otnoga	Bochowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Bochówko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Brzezinka	188	0	0	188	1	0	0	1
	Glińnica	188	0	0	188	1	0	0	1
	Jasień	564	0	0	564	2	0	0	2
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	940	0	0	940	3	0	0	3
	Łupawsko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Mydlita	564	0	0	564	2	0	0	2
	Nożynko	376	0	0	376	1	0	0	1
	Nożyno	940	0	0	940	3	0	0	3
	Obrowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Osowskie	564	0	0	564	2	0	0	2
	Rokitki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	940	0	0	940	3	0	0	3
	Soszyce	188	0	0	188	1	0	0	1
	Unichowo	376	0	0	376	1	0	0	1
	Podkomorki	Karwno	626	0	0	626	2	0	0
Podkomorzyce		376	0	0	376	1	0	0	1
Podkomorzyce	Jasień	564	0	0	564	2	0	0	2
	Jerzkowice	752	0	0	752	2	0	0	2
	Karwno	1942	0	0	1942	5	0	0	5
	Kleszczyniec	376	0	0	376	1	0	0	1

	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorki	626	0	0	626	2	0	0	2
	Święchowo	253	0	0	253	1	0	0	1
Przybin	Karwno	250	0	0	250	1	0	0	1
	Kozin	250	0	0	250	1	0	0	1
	Kozy	250	0	0	250	1	0	0	1
	Mikorowo	250	0	0	250	1	0	0	1
	Podkomorki	250	0	0	250	1	0	0	1
	Podkomorzyce	250	0	0	250	1	0	0	1
Przylaski	Jasień	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kłosy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Mydlita	376	0	0	376	1	0	0	1
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokiciny	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	376	0	0	376	1	0	0	1
Rokiciny	Bochowo	638	0	0	638	2	0	0	2
	Bochówko	638	0	0	638	2	0	0	2
	Brzezinka	303	0	0	303	1	0	0	1
	Glińnica	638	0	0	638	2	0	0	2
	Jasień	941	0	0	941	3	0	0	3
	Kłosy	638	0	0	638	2	0	0	2
	Łupawsko	303	0	0	303	1	0	0	1
	Mydlita	491	0	0	491	1	0	0	1
	Przylaski	638	0	0	638	2	0	0	2
	Rokitki	638	0	0	638	2	0	0	2
	Rokity	2143	0	0	2143	6	0	0	6
	Soszyce	303	0	0	303	1	0	0	1
Rokitki	Bochowo	826	0	0	826	2	0	0	2
	Bochówko	826	0	0	826	2	0	0	2
	Glińnica	826	0	0	826	2	0	0	2
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokiciny	188	0	0	188	1	0	0	1
	Rokity	376	0	0	376	1	0	0	1
	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
Rokity	Bochowo	826	0	0	826	2	0	0	2
	Bochówko	826	0	0	826	2	0	0	2
	Brzezinka	1570	0	0	1570	4	0	0	4
	Glińnica	826	0	0	826	2	0	0	2
	Jasień	2772	0	0	2772	8	0	0	8
	Jerzkowice	188	0	0	188	1	0	0	1

	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kłosy	638	0	0	638	2	0	0	2
	Lipieniec	638	0	0	638	2	0	0	2
	Łupawsko	1570	0	0	1570	4	0	0	4
	Mydlita	2322	0	0	2322	6	0	0	6
	Nożynko	376	0	0	376	1	0	0	1
	Nożyno	376	0	0	376	1	0	0	1
	Obrowo	376	0	0	376	1	0	0	1
	Otnoga	1128	0	0	1128	3	0	0	3
	Przylaski	638	0	0	638	2	0	0	2
	Rokiciny	2143	0	0	2143	6	0	0	6
	Rokitki	826	0	0	826	2	0	0	2
	Soszyce	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Unichowo	376	0	0	376	1	0	0	1
Soszyce	Brzezinka	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Jasień	1308	0	0	1308	4	0	0	4
	Kartkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Łupawsko	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Mydlita	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Nożynko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożyno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Obrowo	564	0	0	564	2	0	0	2
	Otnoga	376	0	0	376	1	0	0	1
	Rokiciny	303	0	0	303	1	0	0	1
	Rokity	1120	0	0	1120	3	0	0	3
	Unichowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Święchowo	Podkomorzyce	253	0	0	253	1	0	0
Unichowo	Bochowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Bochówko	188	0	0	188	1	0	0	1
	Glińnica	188	0	0	188	1	0	0	1
	Jerzkowice	564	0	0	564	2	0	0	2
	Kartkowo	2572	0	0	2572	7	0	0	7
	Karwno	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kleszczyniec	1939	0	0	1939	5	0	0	5
	Kleszczyniec	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozin	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozy	188	0	0	188	1	0	0	1
	Nożynko	1939	0	0	1939	5	0	0	5
	Nożyno	1939	65	0	2004	5	0	0	5
	Otnoga	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorki	188	0	0	188	1	0	0	1
	Podkomorzyce	376	0	0	376	1	0	0	1
	Rokitki	188	0	0	188	1	0	0	1

	Rokity	188	0	0	188	1	0	0	1
Wargowo	Drążkowo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kotuszewo	188	0	0	188	1	0	0	1
	Kozin	376	0	0	376	1	0	0	1
	Kozy	679	0	0	679	2	0	0	2
	Mikorowo	679	0	0	679	2	0	0	2
	Wargówko	807	0	0	807	2	0	0	2
Wargówko	Kozy	303	0	0	303	1	0	0	1
	Mikorowo	303	0	0	303	1	0	0	1
	Wargowo	807	0	0	807	2	0	0	2
RAZEM		205 425	130	0	205 555	563	0	0	563

Tabela 20 – Ilość kursów komunikacyjnych wewnątrzgminnych (miejscowość w gminie – inna miejscowość w gminie)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Brzezinka	Jasień	50	0	0	50	1	0	0	1
	Łupawsko	50	0	0	50	1	0	0	1
	Mydlita	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokiciny	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokity	50	0	0	50	1	0	0	1
	Soszyce	50	0	0	50	1	0	0	1
Jasień	Brzezinka	50	0	0	50	1	0	0	1
	Łupawsko	50	0	0	50	1	0	0	1
	Mydlita	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokiciny	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokity	50	0	0	50	1	0	0	1
	Soszyce	50	0	0	50	1	0	0	1
Kartkowo	Kleszczyniec	52	0	0	52	1	0	0	1
	Nożynko	52	0	0	52	1	0	0	1
	Nożyno	52	0	0	52	1	0	0	1
	Unichowo	102	0	0	102	1	0	0	1
Karwno	Podkomorki	41	0	0	41	0	0	0	0
Kleszczyniec	Kartkowo	52	0	0	52	1	0	0	1
	Nożynko	52	0	0	52	1	0	0	1
	Nożyno	52	0	0	52	1	0	0	1
	Unichowo	52	0	0	52	1	0	0	1
Kozin	Karwno	41	0	0	41	0	0	0	0
	Podkomorki	41	0	0	41	0	0	0	0
	Podkomorzyce	41	0	0	41	0	0	0	0
Kozy	Karwno	41	0	0	41	0	0	0	0
	Kozin	41	0	0	41	0	0	0	0
	Podkomorki	41	0	0	41	0	0	0	0

	Podkomorzyce	41	0	0	41	0	0	0	0
Łupawsko	Brzezinka	50	0	0	50	1	0	0	1
	Jasień	50	0	0	50	1	0	0	1
	Mydlita	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokiciny	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokity	50	0	0	50	1	0	0	1
	Soszyce	50	0	0	50	1	0	0	1
Mikorowo	Karwno	41	0	0	41	0	0	0	0
	Kozin	41	0	0	41	0	0	0	0
	Kozy	91	0	0	91	1	0	0	1
	Podkomorki	41	0	0	41	0	0	0	0
	Podkomorzyce	41	0	0	41	0	0	0	0
Mydlita	Brzezinka	50	0	0	50	1	0	0	1
	Jasień	50	0	0	50	1	0	0	1
	Łupawsko	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokiciny	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokity	50	0	0	50	1	0	0	1
	Soszyce	50	0	0	50	1	0	0	1
Nożynko	Kartkowo	52	0	0	52	1	0	0	1
	Kleszczyniec	52	0	0	52	1	0	0	1
	Nożyno	52	0	0	52	1	0	0	1
	Unichowo	52	0	0	52	1	0	0	1
Nożyno	Kartkowo	52	0	0	52	1	0	0	1
	Kleszczyniec	52	0	0	52	1	0	0	1
	Nożynko	52	0	0	52	1	0	0	1
	Unichowo	52	19	0	71	1	0	0	1
Podkomorki	Karwno	41	0	0	41	0	0	0	0
Podkomorzyce	Karwno	41	0	0	41	0	0	0	0
	Podkomorki	41	0	0	41	0	0	0	0
Przybin	Karwno	41	0	0	41	0	0	0	0
	Kozin	41	0	0	41	0	0	0	0
	Kozy	41	0	0	41	0	0	0	0
	Mikorowo	41	0	0	41	0	0	0	0
	Podkomorki	41	0	0	41	0	0	0	0
	Podkomorzyce	41	0	0	41	0	0	0	0
Rokiciny	Brzezinka	50	0	0	50	1	0	0	1
	Jasień	50	0	0	50	1	0	0	1
	Łupawsko	50	0	0	50	1	0	0	1
	Mydlita	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokity	50	0	0	50	1	0	0	1
	Soszyce	50	0	0	50	1	0	0	1
Rokity	Brzezinka	50	0	0	50	1	0	0	1
	Jasień	50	0	0	50	1	0	0	1
	Łupawsko	50	0	0	50	1	0	0	1
	Mydlita	50	0	0	50	1	0	0	1

	Rokiciny	50	0	0	50	1	0	0	1
	Soszyce	50	0	0	50	1	0	0	1
Soszyce	Brzezinka	50	0	0	50	1	0	0	1
	Jasień	50	0	0	50	1	0	0	1
	Łupawsko	50	0	0	50	1	0	0	1
	Mydlita	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokiciny	50	0	0	50	1	0	0	1
	Rokity	50	0	0	50	1	0	0	1
	Unichowo	Kartkowo	102	0	0	102	1	0	0
Kleszczyniec		52	0	0	52	1	0	0	1
Nożynko		52	0	0	52	1	0	0	1
Nożyno		52	19	0	71	1	0	0	1
Wargowo	Kozy	50	0	0	50	1	0	0	1
	Mikorowo	50	0	0	50	1	0	0	1
	Wargówko	50	0	0	50	1	0	0	1
Wargówko	Kozy	50	0	0	50	1	0	0	1
	Mikorowo	50	0	0	50	1	0	0	1
	Wargowo	50	0	0	50	1	0	0	1
RAZEM		4492	38	0	4530	45	0	0	45

Tabela 21 – Ilość kursów komunikacyjnych wewnątrzgminnych: miejscowość w gminie – inna miejscowość w gminie (soboty i niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Wnioski:

1. Oprócz połączeń wewnątrz gminnych realizowanych z Czarnej Dąbrówki do innych miejscowości, realizowanych jest również szereg połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami w gminie. Powstałe w ten sposób relacji są ściśle związane z przebiegiem przechodzących przez obszar gminy linii komunikacyjnych.
2. Na szczególną uwagę zasługują połączenia wykonywane wzdłuż ciągów komunikacyjnych, na których ilości połączeń są największe, to jest relacja łącząca gminę z Bytowem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 212, z Słupskiem wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 211 i powiatowej 1738G przez Karwno oraz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 w kierunku do Sierakowic z rozwidleniem w Rokitach do drogi powiatowej nr 1334G przez Mydlita i Jasień.
3. Najwięcej kursów realizowanych jest pomiędzy miejscowościami Kartkowo - Unichowo, Nożyno - Nożynko oraz Nożyno - Unichowo czy Kleszczyniec – Nożyno i Kleszczyniec - Nożynko. Są to połączenia realizowane wzdłuż ciągu komunikacyjnego z Czarnej Dąbrówki drogą wojewódzką nr 212 w kierunku do siedziby powiatu, tj. miasta Bytów.
4. Również w dni świąteczne i wolne od pracy (soboty, niedziele) komunikacja pomiędzy poszczególnymi miejscowościami jest realizowana. Jej częstotliwość jest relatywnie mniejsza z uwagi na fakt iż komunikacja sobotnio – niedzielna przez obszar gminy jest wykonywana tylko w niektórych relacjach. Łącznie, liczba połączeń wykonywanych w soboty i niedziele wynosi 4.530 co stanowi zaledwie ok.2,2% ogólnej liczby połączeń wykonywanych w tych relacjach w ciągu roku (205.555).

3.2.4. Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – sąsiednie gminy”

Poniższe zestawienia ilustrują ilości połączeń autobusowych realizowanych z siedziby gminy tj. miejscowości Czarna Dąbrówka do siedzib gmin ościennych, tj. Dębnicy Kaszubskiej, Cewic, Sierakowic, Sulęcyna, Parchowa, Bytowa i Borzytuchomia. Ilości połączeń autobusowych podano sumarycznie w skali roku oraz średniorazennie. Ilości połączeń podano w dwóch wariantach: średniorazennie, ogółem (Tabela 22, Mapa 9) oraz średniorazennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 23, Mapa 10).

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniorazenna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Czarna Dąbrówka	Borzytuchom	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bytów	1310	65	0	1375	4	0	0	4
	Cewice	376	65	0	441	1	0	0	1
	Dębica Kaszubska	0	0	0	0	0	0	0	0
	Parchowo	0	0	0	0	0	0	0	0
	Potęgowo	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sierakowice	0	0	0	0	0	0	0	0
Borzytuchom	Czarna Dąbrówka	0	0	0	0	0	0	0	0
Bytów		1498	65	0	1563	4	0	0	4
Cewice		376	65	0	441	1	0	0	1
Dębica Kaszubska		0	0	0	0	0	0	0	0
Parchowo		0	0	0	0	0	0	0	0
Potęgowo		250	0	0	250	1	0	0	1
Sierakowice		0	0	0	0	0	0	0	0
RAZEM		3810	260	0	4070	10	1	0	11

Tabela 22 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – sąsiednie gminy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń autobusowych w relacji gmina - sąsiednie gminy



Mapa 9 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – sąsiednie gminy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Czarna Dąbrówka	Borzytuchom	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bytów	52	19	0	71	1	0	0	1
	Cewice	0	19	0	19	0	0	0	0
	Dębica Kaszubska	0	0	0	0	0	0	0	0
	Parchowo	0	0	0	0	0	0	0	0
	Potęgowo	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sierakowice	0	0	0	0	0	0	0	0
Borzytuchom	Czarna Dąbrówka	0	0	0	0	0	0	0	0
Bytów		52	19	0	71	1	0	0	1
Cewice		0	19	0	19	0	0	0	0
Dębica Kaszubska		0	0	0	0	0	0	0	0
Parchowo		0	0	0	0	0	0	0	0
Potęgowo		41	0	0	41	0	0	0	0
Sierakowice		0	0	0	0	0	0	0	0
RAZEM		145	76	0	221	1	1	0	2

Tabela 23 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – sąsiednie gminy (w soboty i niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń autobusowych w relacji gmina - sąsiednie gminy (w soboty i niedziele)



Mapa 10 –Ilość kursów komunikacyjnych gmina – sąsiednie gminy (w soboty i niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Wnioski:

1. Czarna Dąbrówka nie posiada bezpośrednich połączeń do wszystkich sąsiadujących gmin. Istnieją połączenia autobusowe z Czarnej Dąbrówki do Bytowa (siedziba gminy i powiatu); Cewic w powiecie Lęborskim oraz Potęgowa w powiecie słupskim.
2. Największa liczba połączeń wykonywanych jest do siedziby stolicy powiatu - miasta Bytowa – w ilości 8 połączeń średniodziennie w obie strony.
3. W komunikacji w dni wolne od pracy (soboty i niedziele) siedziba gminy Czarna Dąbrówka posiada połączenia z Bytowem (średniodziennie 2 połączenia w obie strony) oraz z Cewicami. Liczba połączeń z Cewicami wynosi 19 par kursów w ciągu roku co średniodziennie nie daje wartości całkowitej większej od 0.

3.2.5. Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy– inne powiaty województwa”

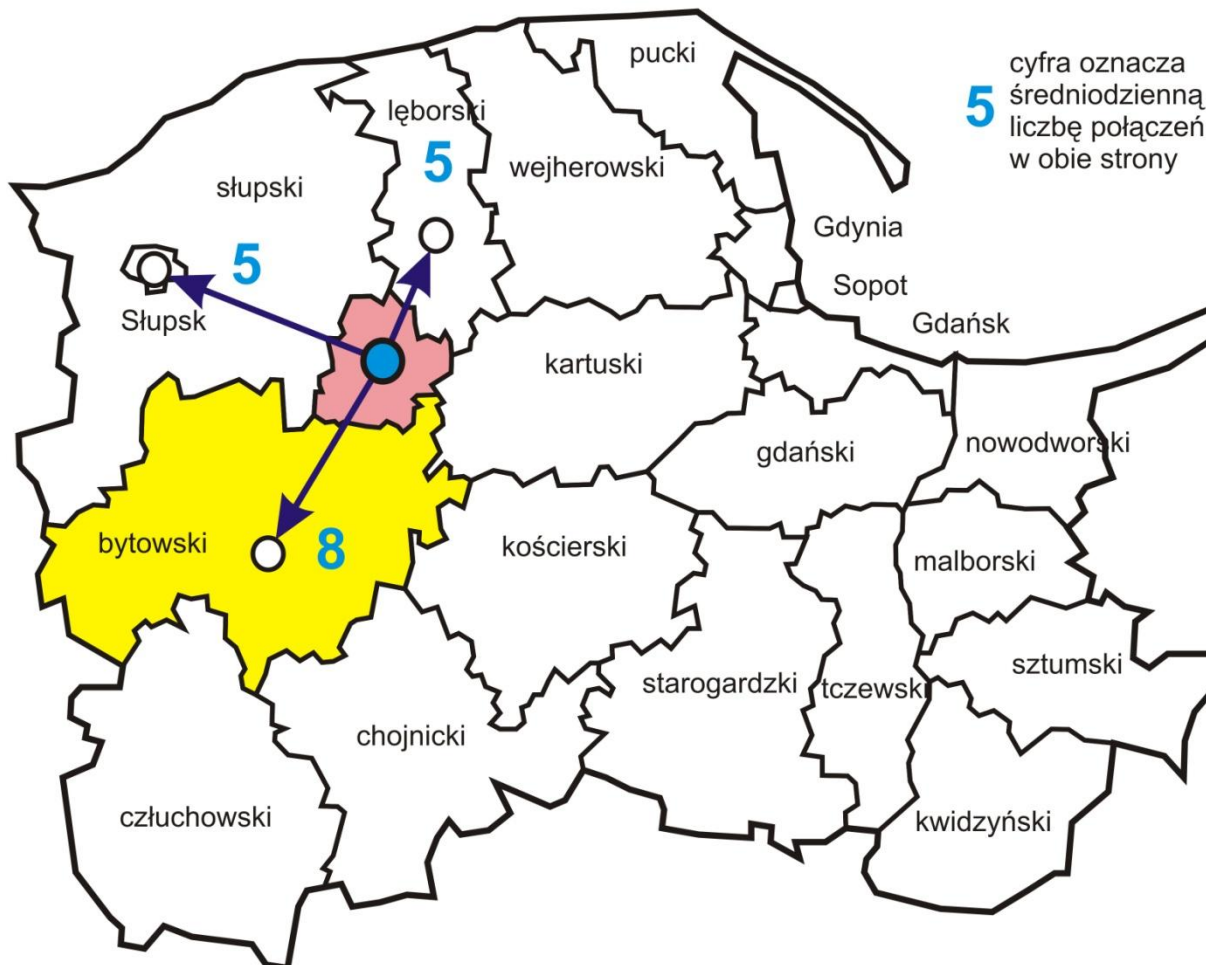
Poniższe zestawienia ilustrują ilości połączeń autobusowych realizowanych z siedziby gminy tj. miejscowości Czarna Dąbrówka do siedzib innych powiatów w ramach województwa. Ilości połączeń autobusowych podano sumarycznie w skali roku oraz średniodziennie. Ilości połączeń podano w dwóch wariantach: średniodziennie ogółem (Tabela 24; Mapa 10) oraz średniodziennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 25; Mapa 11)

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Czarna Dąbrówka	Bytów	1310	65	0	1375	4	0	0	4
	Lębork	188	0	0	188	1	0	0	1
		188	65	0	253	1	0	0	1
	188	0	0	188	1	0	0	1	
	Słupsk	879	0	0	879	2	0	0	2
Bytów	Czarna Dąbrówka	1498	65	0	1563	4	0	0	4
Lębork		376	65	0	441	1	0	0	1
Słupsk		188	0	0	188	1	0	0	1
		691	0	0	691	2	0	0	2
		188	0	0	188	1	0	0	1
RAZEM		5694	260	0	5954	16	1	0	16

Tabela 24 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń autobusowych w relacji gmina - inne powiaty województwa



POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
I SPEDYCJI W WARSZAWIE

- Warszawa 2015 -



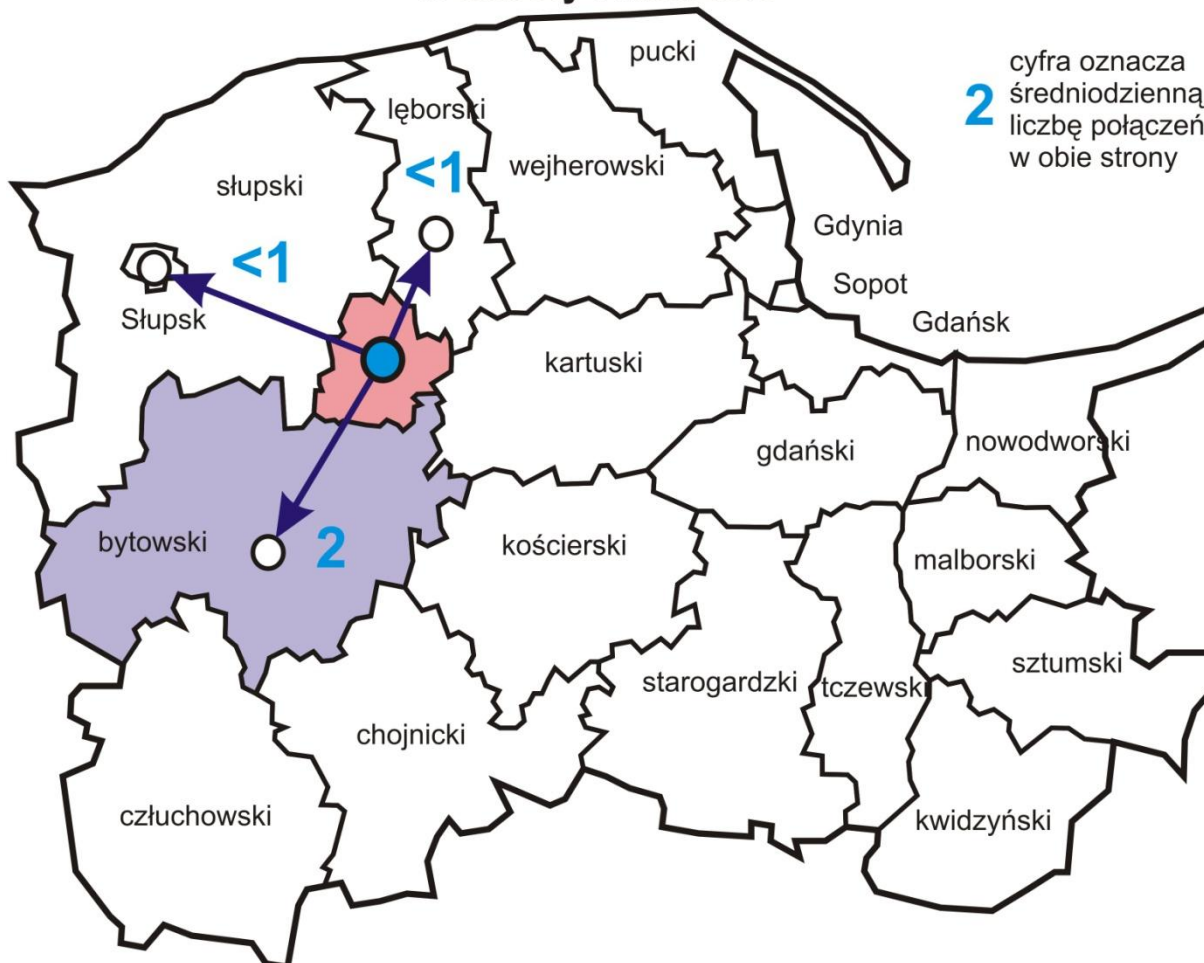
Mapa 11 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Czarna Dąbrówka	Bytów	52	19	0	71	1	0	0	1
	Lębork	0	19	0	19	0	0	0	0
	Słupsk	41	0	0	41	0	0	0	0
Bytów	Czarna Dąbrówka	52	19	0	71	1	0	0	1
Lębork		0	19	0	19	0	0	0	0
Słupsk		41	0	0	41	0	0	0	0
RAZEM		186	76	0	262	2	1	0	3

Tabela 25– Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń autobusowych w relacji gmina - inne powiaty województwa w soboty i niedziele



POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
I SPEDYCJI W WARSZAWIE
- Warszawa 2015 -



Mapa 12 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

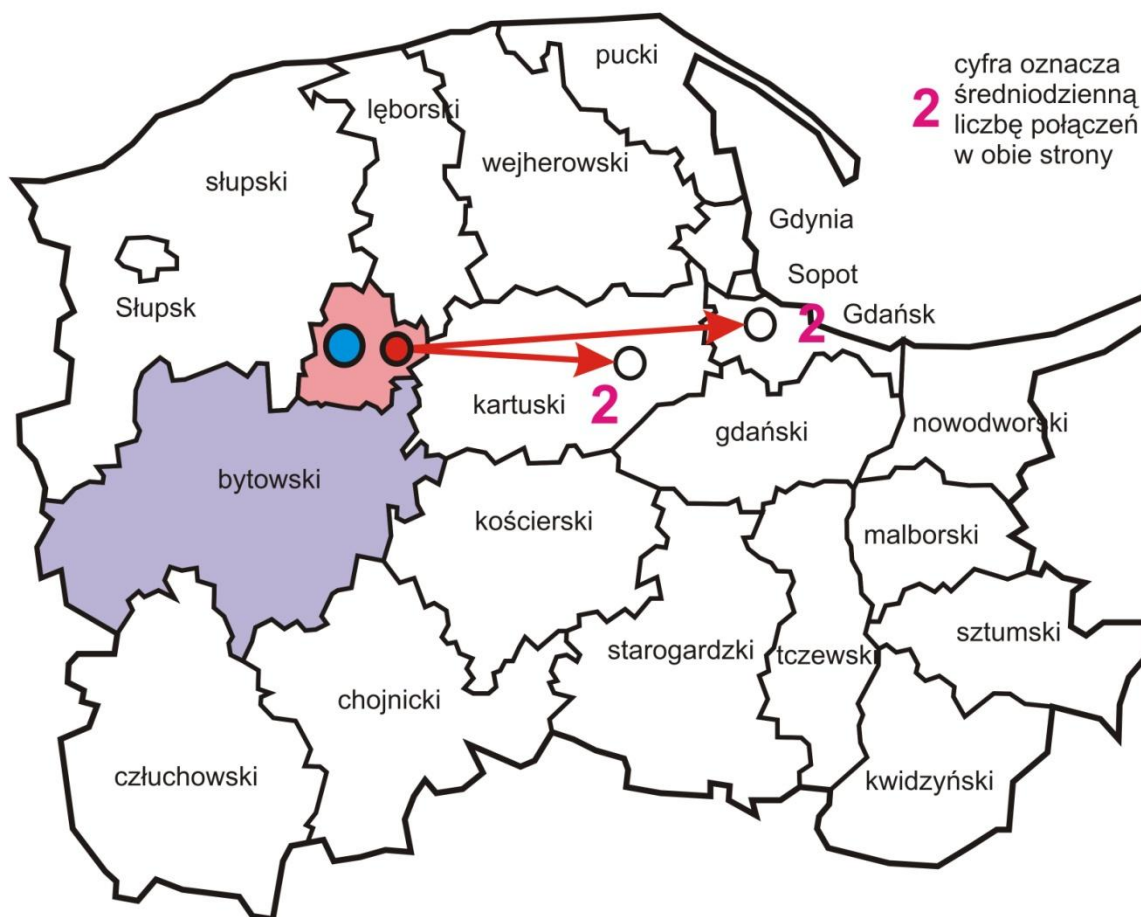
Pomimo, że z siedziby Gminy są zapewnione połączenia tylko z powiatami: lęborskim, słupskim i bytowskim, to istnieje możliwość dojazdu z terenu Gminy z innych powiatów, tj. z Rokit do Gdańska i Kartuz. Ilości połączeń podano w dwóch wariantach: średniodziennie ogółem (Tabela 26; Mapa 12) oraz średniodziennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 27; Mapa 13)

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Rokity	Gdańsk	303	0	0	303	1	0	0	1
	Kartuzy	491	0	0	491	1	0	0	1
Gdańsk	Rokity	303	0	0	303	1	0	0	1
Kartuzy		491	0	0	491	1	0	0	1
RAZEM		1588	0	0	1588	4	0	0	4

Tabela 26 – Ilość kursów komunikacyjnych w relacji miejscowość Rokity – inne powiaty województwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń autobusowych w relacji: miejscowość Rokity - inne powiaty województwa



POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
I SPEDYCJI W WARSZAWIE
- Warszawa 2015 -



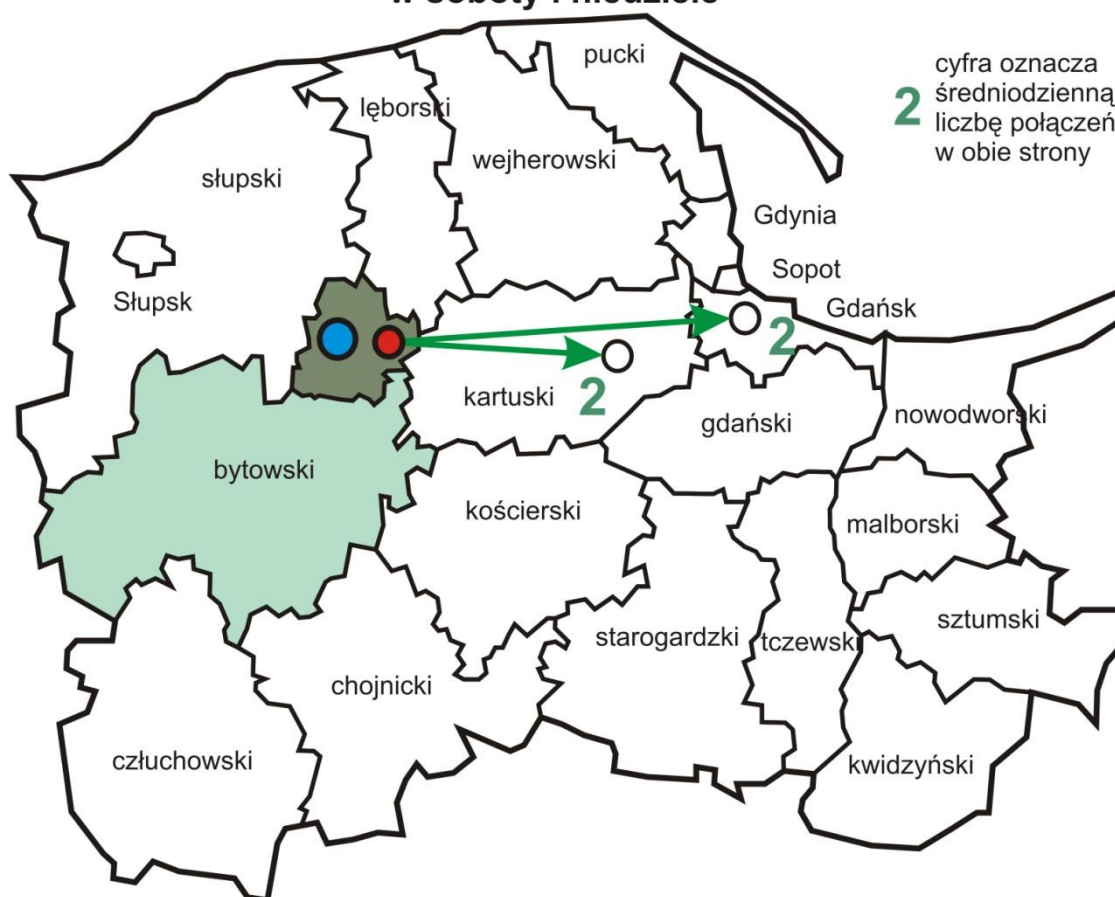
Mapa 13 – Ilość kursów komunikacyjnych w relacji miejscowość Rokity – inne powiaty województwa
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Rokity	Gdańsk	50	0	0	50	1	0	0	1
	Kartuzy	50	0	0	50	1	0	0	1
Gdańsk	Rokity	50	0	0	50	1	0	0	1
Kartuzy		50	0	0	50	1	0	0	1
RAZEM		200	0	0	200	2	0	0	2

Tabela 27 – Ilość kursów komunikacyjnych w relacji miejscowość Rokity – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń autobusowych w relacji: miejscowość Rokity - inne powiaty województwa w soboty i niedziele



POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
I SPEDYCJI W WARSZAWIE
- Warszawa 2015 -



Mapa 14 – Ilość kursów komunikacyjnych w relacji miejscowość Rokity – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Wnioski:

1. Gmina Czarna Dąbrówka ma zapewnione połączenie komunikacyjne ze stolicą powiatu, w obrębie którego jest położona - Bytowem oraz stolicami sąsiednich powiatów: słupskiego oraz lęborskiego.
2. Brak jest bezpośrednich połączeń ze stolicą województwa - Gdańskiem oraz sąsiednim powiatem kartuskim.
3. Istnieją połączenia do powiatu kartuskiego i siedziby województwa tj. miasta Gdańsk, prowadzonych z miejscowości Rokity
4. Komunikacja realizowana w soboty i niedziele umożliwia połączenia z tymi samymi powiatami jednakże z mniejszą częstotliwością.

3.2.6. Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – siedziby innych województw”

Sieć autobusowa prowadzona przez obszar gminy Czarna Dąbrówka **nie zapewnia** połączeń międzywojewódzkich, tzn. brak jest bezpośrednich połączeń z Czarnej Dąbrówki i innych miejscowości gminy do siedzib innych województw bądź mniejszych miast w sąsiednich województwach. Jednak bliskość takich ośrodków miejskich jak Słupsk oferuje możliwość przejazdu w dowolnym kierunku w kraju z przesiadką na dworcu kolejowym lub autobusowym.

3.3. Przewoźnicy autobusowi

3.3.1. Komunikacja gminna

Zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. a Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku /Dz. U. z 2013 r., poz. 1414/ na terenie gminy funkcjonować może regularna komunikacja autobusowa wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy. Zakres takiej komunikacji (zwanej komunikacją gminną) jest ograniczony terytorialnie i nie może swoim zasięgiem wykraczać poza obszar jednej gminy, w analizowanym przypadku gminy Czarna Dąbrówka.

Na terenie gminy regularną komunikację gminną realizuje jeden przewoźnik tj. przedsiębiorca WIOLKA Przewóz Osób Wiesław Adam Jażdżewski z siedzibą w Wiślany 1B Parchowo.

Przewoźnik ten realizuje 7 linii komunikacyjnych w przewozach regularnych, służących głównie dowozowi uczniów do szkół w Czarnej Dąbrówce, Nożynach, Rokitach i Jasieniu. Wykaz wykonywanych linii ilustruje poniższe zestawienie (Tabela 28).

Lp.	Numer linii	Nazwa linii	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	1	Wargowo - Czarna Dąbrówka	01/15	25.08.2015	30.06.2016
2	2	Jasień - Czarna Dąbrówka	02/15	25.08.2015	30.06.2016
3	3	Kartkowo - Unichowo	03/15	25.08.2015	30.06.2016
4	4	Bochowo - Rokity	04/15	25.08.2015	30.06.2016
5	5	Przylaski - Rokity	05/15	25.08.2015	30.06.2016
6	6	Lipieniec - Rokity	06/15	25.08.2015	30.06.2016
7	7	Czarna Dąbrówka - Czarna Dąbrówka	07/15	25.08.2015	30.06.2016

Tabela 28. Linie komunikacyjne w komunikacji gminnej

Źródło: opracowanie własne

Należy zwrócić uwagę, że zezwolenia te wydane są tylko do 30 czerwca 2016 r., a więc od 1 lipca 2016 r. do 31.12.2016 r. Gmina musi podjąć kolejną decyzję w jaki sposób będą realizowane potrzeby przewozowe.

Od dnia 1 stycznia 2017 r. w komunikacji gminnej oraz w komunikacji realizowanej na podstawie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych wydanych przez organy samorządowe pozostałych szczebli w formie określonej w ustawie o transporcie drogowym **nie będzie można już realizować.**

Przebieg linii w komunikacji gminnej pokazano na schematycznej mapie (Mapa 15) na kolejnej stronie oraz na wydruku w formacie A3 stanowiącym **załącznik nr 10.1** do niniejszego opracowania.



Mapa 15 – Przebieg gminnych linii komunikacyjnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

3.3.2. Komunikacja powiatowa

Na terenie Gminy Czarna Dąbrówka prowadzone są regularne przewozy osób w ramach tzw. komunikacji powiatowej, realizowanej na mocy zezwoleń udzielonych przez Starostę Bytowskiego.

Linie komunikacji powiatowej wykonuje trzech przewoźników:

Lp.	Nazwa Przewoźnika	Adres
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie S.A.	ul. Wybickiego 2, 77-100 Bytów
2	Transport i Handel "GOCHY" Józef Gawin	Wojsk 6A, 77-130 Lipnica
3	„WIOŁKA” Przewóz Osób Wiesław Jażdżewski	Wiślany 1B, 77-124 Parchowo

Tabela 29 – Przewoźnicy w komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie własne

W/w przewoźnicy wykonują łącznie na terenie powiatu 6 linii komunikacyjnych:

Lp.	Numer linii	Skrócona nazwa linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	65088	Bytów - Rokity	PKS Bytów S.A.	9/2014	02.07.2014	31.12.2016
2	65090	Bytów - Czarna Dąbrówka	PKS Bytów S.A.	6/2014	13.05.2014	31.12.2016
3	65092	Bytów - Kozy	PKS Bytów S.A.	7/2014	13.05.2014	31.12.2016
4	65112	Bytów - Bytów	PKS Bytów S.A.	8/2013	25.02.2013	31.12.2016
5		Czarna Dąbrówka - Bytów	TiH „GOCHY” J. Gawin	2/2012	29.06.2012	31.12.2016
6	9	Rokity - Bytów	„WIOŁKA” PO A. Jażdżewski	12/2012	27.12.2012	27.12.2015

Tabela 30 – Linie autobusowe w komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie własne

3.3.3. Komunikacja wojewódzka

Na terenie Gminy Czarna Dąbrówka prowadzone są regularne przewozy osób w ramach tzw. komunikacji wojewódzkiej, realizowanej na mocy zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Linie w komunikacji „marszałkowskiej” realizuje pięciu przewoźników:

Lp.	Nazwa Przewoźnika	Adres
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie S.A.	ul. Wybickiego 2, 77-100 Bytów
2	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku S.A.	ul. J. Piłsudskiego 74, 76/200 Słupsk
3	"BOGUŚ-BUS" Przewóz Osób Bogusław Andrzejczak	ul. Słoneczna 6, 84-300 Lębork
4	Przewozy Autobusowe "GRYF" Sp. z o.o., Sp.K.	ul. Armii Krajowej 1D, 83-330 Żukowo
5	Transport i Handel "GOCHY" Józef Gawin	Wojsk 6A, 77-130 Lipnica

Tabela 31 – Przewoźnicy w komunikacji wojewódzkiej

Źródło: opracowanie własne

Na terenie powiatu, na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego, realizowanych jest łącznie 16 linii o zasięgu wojewódzkim. Zdecydowaną większość linii (po 6) realizują: PKS w Bytowie S.A. oraz PKS w Słupsku S.A. Są to linie:

L.p.	Nr linii	Skrócona nazwa linii	Nazwa przewoźnika	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	22206	Gdańsk - Bytów	PKS Bytów S.A.	311	12.04.2015	31.12.2016
2	22401	Słupsk - Bytów	PKS Bytów S.A.	508	01.01.2014	31.12.2016
3	22402	Słupsk - Bytów	PKS Bytów S.A.	344	18.11.2013	31.12.2016
4	22538	Bytów - Łeba	PKS Bytów S.A.	505	20.06.2014	31.12.2016
5	22542	Rokity - Lębork	PKS Bytów S.A.	765	02.12.2015	31.12.2016
6	22603	Bytów - Czarna Dąbrówka	PKS Bytów S.A.	1045	25.09.2014	20.11.2016
7	22406	Słupsk - Czarna Dąbrówka	PKS Słupsk S.A.	488	27.10.2014	31.12.2016
8	22408	Słupsk - Słupsk	PKS Słupsk S.A.	463	19.05.2015	31.12.2016
9	22412	Słupsk - Jerzkowice	PKS Słupsk S.A.	483	05.02.2015	31.12.2016
10	22416	Słupsk - Kozy	PKS Słupsk S.A.	455	31.01.2014	31.12.2016
11	22438	Słupsk - Potęgowo	PKS Słupsk S.A.	490	31.01.2014	31.12.2016
12	22443	Słupsk - Unichowo	PKS Słupsk S.A.	474	21.10.2014	31.12.2016
13	22420	Bytów - Słupsk	GOCHY Józef Gawin	1040	25.07.2013	31.09.2016
14	22543	Kartuzy - Rokity	PA Gryf Sp. z o.o.	1150	10.3.2015	31.12.2016
15	22648	Lębork - Czarna Dąbrówka	BOGUŚ BUS B. Andrzejczak	1134	17.10.2014	31.12.2016
16	22649	Lębork - Czarna Dąbrówka	BOGUŚ BUS B. Andrzejczak	1135	17.10.2014	31.12.2016

Tabela 32 – Linie autobusowe w komunikacji wojewódzkiej

Źródło: opracowanie własne

Przebieg w/w linii (gminnych, powiatowych oraz wojewódzkich) pokazano na schematycznej mapie poniżej (Mapa 16) oraz na wydruku w formacie A3 stanowiącym **załącznik nr 10.2.** do niniejszego opracowania



LEGENDA

Przebieg istniejących linii autobusowych:

- - linie gminne
- - linie powiatowe
- - linie wojewódzkie
- - pozostałe drogi nie objęte komunikacją
- BYT 88 - oznaczenie linii i przewoźnika
- GDAŃSK - docelowy przebieg linii komunikacyjnej

Skróty nazw przewoźników:
 BYT - PKS Bytów S.A.
 SŁU - PKS Słupsk S.A.
 GOCHY - GOCHY J. Gawin
 WIOL - WIOLKA A. Jażdżewski
 BOG - BOGUŚ BUS B. Andrzejczak
 GRYF - PA GRYF Sp. z o.o.

POLSKA IZBA GOSPODARZA
 TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
 I SPEDYCJI W WARSZAWIE
 - Warszawa 2015 -



Mapa 16 – Przebieg linii komunikacyjnych na terenie powiatu
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

3.4. Praca przewozowa

Praca przewozowa jest wskaźnikiem charakteryzującym wielkość wykonywanej komunikacji. Praca przewozowa to ilość kilometrów wykonywanych w rozkładzie jazdy w określonym czasie. Na potrzeby opracowania wielkość pracy przewozowej podawana będzie w ujęciu rocznym (km/rok). Poniżej przedstawiono wielkości pracy przewozowej oferowanej na terenie gminy w rozbiciu na poszczególnych przewoźników oraz organy które udzieliły zezwoleń na realizację komunikacji.

Lp.	Przewoźnik	Praca przewozowa	
		wozokm	%
1	"WIOLKA" Przewóz Osób W. Jażdżewski	145652,2	48,1%
2	PKS Bytów S.A.	113507,0	37,5%
3	PKS Słupsk S.A.	22094,0	7,3%
4	Transport i Handel "GOCHY" J. Gawin	14080,0	4,6%
5	"BOGUŚ-BUS" Przewóz Osób B. Andrzejczak	6016,0	2,0%
6	Przewozy Autobusowe "GRYF" Sp. z o.o., Sp.K.	1504,0	0,5%
	OGÓŁEM	302 853,2	100,0%

Tabela 33. Praca przewozowa na terenie gminy wg przewoźników
Źródło: opracowanie własne

Lp.	Organ wydający zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych	Praca przewozowa	
		wozokm	%
1	Wójt Gminy Czarna Dąbrówka	139 786,6	46,2%
2	Starosta Bytowski	89 243,6	29,5%
3	Marszałek Województwa Pomorskiego	73 823,0	24,4%
4	OGÓŁEM	302 853,2	100,0%

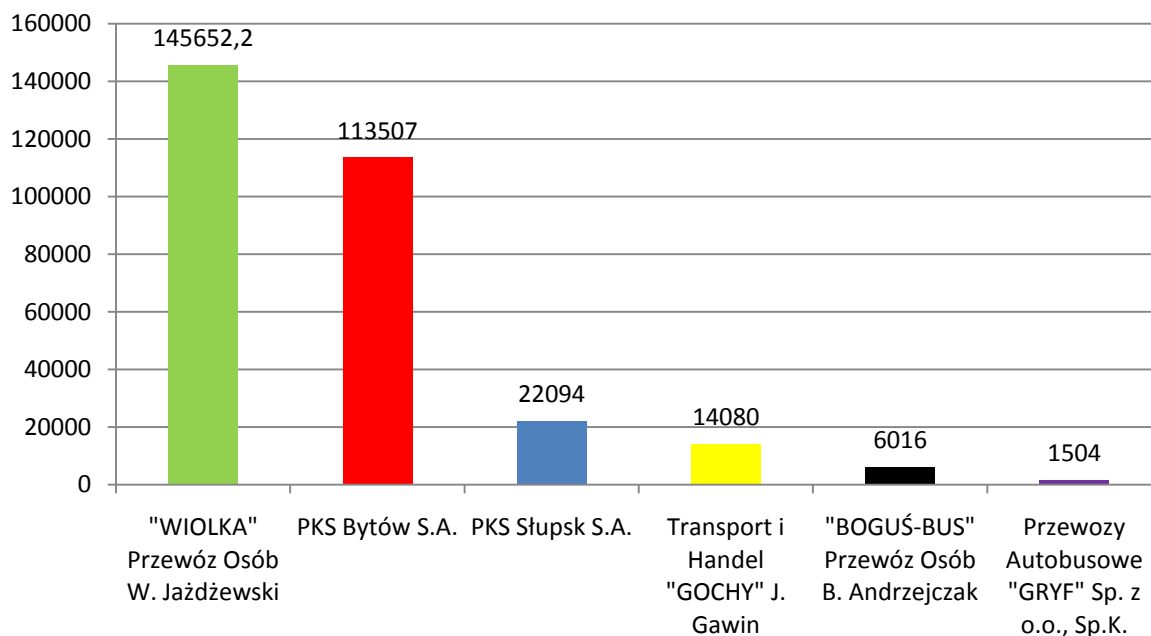
Tabela 34. Praca przewozowa na terenie gminy wg organów wydających dokumenty
Źródło: opracowanie własne

Z powyższego zestawienia wynika, iż ogólna praca przewozowa realizowana na terenie Gminy: wynosi 302.853,2 km/rok. Najwięcej km realizowanych jest na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Czarna Dąbrówka tj. 139.786,6 km co stanowi ponad 46% ogółu wykonywanych km. Wynika to z faktu, iż na podstawie zezwoleń w komunikacji regularnej na terenie gminy prowadzone są przewozy szkolne. Oznacza to iż oprócz uczniów dojeżdżających do szkół na terenie gminy, z tej komunikacji mogą skorzystać także inni podróżni kupując bilet na przejazd jednorazowy lub miesięczny. Komunikacja realizowana jest jednakże wyłącznie w dni szkolne.

Z ogólnej liczby km świadczonych na terenie gminy, 145.652,2 km rocznie wykonuje przewoźnik WIOLKA W. Jażdżewski mający siedzibą w sąsiedniej gminie, co stanowi 48% ogółu świadczonych kilometrów i wynika z faktu, iż prowadzi on w/w komunikację szkolną. Drugim co do wielkości przewoźnikiem wykonującym komunikację na terenie gminy jest PKS Bytów S.A., który realizuje 113 507 km/rok co stanowi niemal 38% ogólnej pracy przewozowej. Przewoźnik ten świadczy usługi zarówno w komunikacji powiatowej jak i wojewódzkiej, zarówno w dni robocze jak i świąteczne, co czyni go głównym lub jednym z

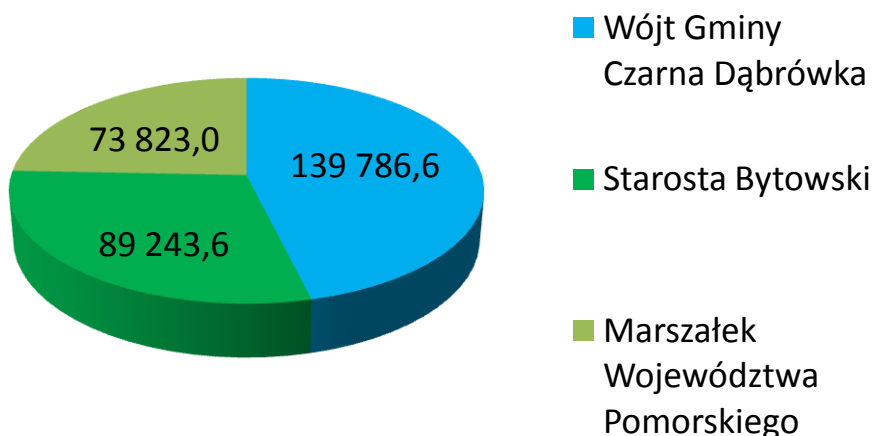
głównych przewoźników realizujących przewozy na terenie gminy Czarna Dąbrówka. Przewoźnik ten wykonuje 4 spośród 6 linii realizowanych w komunikacji powiatowej oraz 6 linii spośród 16 realizowanych w komunikacji wojewódzkiej. Statystycznie oferowana przez wszystkich przewoźników praca przewozowa wygląda następująco:

Praca przewozowa wg. przewoźników (km)



Wykres 9. Praca przewozowa na terenie gminy wg przewoźników
Źródło: opracowanie własne

Praca przewozowa na terenie gminy (km)



Wykres 10. Praca przewozowa na terenie gminy wg organów wydających dokumenty
Źródło: opracowanie własne

3.5. Infrastruktura transportowa.

3.5.1. Przystanki autobusowe

W Gminie Czarna Dąbrówka **brak jest miejsc obsługi pasażerów o charakterze dworca autobusowego**. Obsługa pasażerów odbywa się na przystankach autobusowych o różnym standardzie, częściowo wyposażonych w wiaty lub zatoki.

Każdy przystanek autobusowy zgodnie z przepisami, musi być oznaczony znakiem D-15 po obu stronach jezdni. Brak właściwego oznakowania, znakiem D-15, 10 przystanków przy drogach wojewódzkich, 31 przystanków przy drogach powiatowych, oraz 5 przystanków przy drogach gminnych, powoduje naruszenie przez przewoźników, a po udzieleniu zamówienia na wykonywanie usług o charakterze użyteczności publicznej – przez operatorów, prawa o ruchu drogowym oraz zasad wykonywania komunikacji publicznej, które to zabraniają przedsiębiorcy realizującemu komunikację publiczną, zatrzymywania się poza przystankami. Uniemożliwia to także spełnienie obowiązków wynikających z kilku innych ustaw dotyczących zamieszczania przez Gminę rozkładów jazdy na przystankach, pozbawiając pasażerów prawa do informacji o komunikacji publicznej.

Obowiązek prawidłowego oznaczenia przystanków spoczywa na właściwych zarządcach dróg i należy oczekiwać dostosowania oznakowania przystanków komunikacyjnych do wymogów ustawy prawo o ruchu drogowym.

Na podstawie przeprowadzonego spisu w terenie oraz danych GPS zinwentaryzowano 79 przystanków położonych w granicach administracyjnych Gminy Czarna Dąbrówka. Wszystkie zinwentaryzowane przystanki zilustrowano na mapie stanowiącej Zał. Nr **10.3.**(format A4) a wykaz w postaci tabelarycznej przedstawiono w Zał. nr **10.4.** do niniejszego opracowania.

Spośród wszystkich spisanych przystanków zdecydowana większość, bo aż 77, z nich posiada znak D-15, kolejnych 56 – wiatę przystankową oraz tylko 19 posiada zatokę autobusową umożliwiającą wsiadanie i wysiadanie pasażerów bez utrudniania ruchu innym użytkownikom drogowym oraz stwarzania zagrożenia dla pasażerów (Tabela 35).

Szczegółowe dane statystyczne dotyczące przystanków na terenie gminy, sporządzone na podstawie przeprowadzonej w terenie inwentaryzacji przystanków przedstawiono w poniższych zestawieniach:

Lp.	Miejscowość	Ilość przystanków w miejscowości	Znak D15	Znak D15 i wiaty	Zatoka autobusowa
1	Bochowo	2	2	1	0
2	Bochówko	2	2	2	0
3	Brzezinka	1	1	1	0
4	Czarna Dąbrówka	8	8	8	7
5	Drażkowo	0	0	0	0
6	Flisów	0	0	0	0
7	Glińnica	1	1	1	0
8	Jasień	3	3	1	0
9	Jaszewo	0	0	0	0
10	Jerzkowice	1	1	1	0

11	Kartkowo	2	1	2	0
12	Karwno	2	2	1	0
13	Kleszczyniec	7	7	3	1
14	Kłosy	0	0	0	0
15	Kostroga	0	0	0	0
16	Kotuszewo	1	1	1	0
17	Kozin	1	1	0	0
18	Kozy	2	2	2	0
19	Lipieniec	0	0	0	0
20	Łupawsko	2	2	1	1
21	Mikorowo	1	1	1	0
22	Mydlita	3	3	3	1
23	Nowe Karwno	0	0	0	0
24	Nożynko	3	3	2	1
25	Nożyno	2	2	2	2
26	Obrowo	2	2	0	0
27	Osowskie	1	1	1	0
28	Otnoga	3	3	2	1
29	Owsianka	0	0	0	0
30	Podkomorki	1	1	1	0
31	Podkomorzyce	2	1	1	0
32	Przybin	1	1	0	0
33	Przyłaski	0	0	0	0
34	Rokiciny	6	6	6	0
35	Rokitki	3	3	1	1
36	Rokity	6	6	4	2
37	Sieromino	1	1	0	0
38	Skotawsko	0	0	0	0
39	Soszyce	3	3	2	1
40	Świąchowo	1	1	1	0
41	Unichowo	2	2	2	1
42	Wargowo	2	2	2	0
43	Wargówko	1	1	0	0
	RAZEM	79	77	56	19

Tabela 35. Miejscowości i przystanki Gminy Czarna Dąbrówka
(opracowanie własne na podstawie spisu z natury)

Lp.	Lokalizacja przystanku w zależności od kat. drogi	Liczba przystanków	Wyposażenie					
			D15		Wiata		Zatoka	
			Ilość	%	Ilość	%	Ilość	%
1	wojewódzkie	32	31	96,9%	24	75,0%	13	40,6%
2	powiatowe	30	30	100,0%	20	66,7%	4	13,3%
3	gminne	17	16	94,1%	12	70,6%	2	11,8%
4	OGÓŁEM	79	77	97,5%	56	70,9%	19	24,1%

Tabela 36. Wyposażenie przystanków w zależności od lokalizacji przystanku (opracowanie własne na podstawie spisu z natury)

O ile wyposażenie przystanków w znak D-15 określony w Ustawie „Prawo o ruchu drogowym” jako miejsce zatrzymania autobusu jest oczywiste i na terenie gminy występuje 98% przystanków wyposażonych w znak D-15, o tyle wyposażenie przystanków w wiaty lub zatoki już nie. Należy jednak zauważyć, że w ok. 46 przypadkach są to przystanki zlokalizowane wyłącznie z jednej strony drogi.

Wyposażenie przystanków w wiaty przystankowe związane jest zapewnieniem podróznym podstawowych standardów obsługi. Wiaty przystankowe umożliwiają podróznym oczekiwać na autobusy niezależnie od niekorzystnych warunków atmosferycznych a te wyposażone w ławki czy innego rodzaju siedziska mają za zadanie zapewnić udogodnienia oczekiwania na pojazdy w pozycji siedzącej. Spośród wszystkich 79 przystanków zlokalizowanych na terenie gminy Czarna Dąbrówka aż 56 z nich (co stanowi 70,9% ogółu przystanków) posiada wiaty przystankowe.

Zatoki przystankowe z kolei mają duże znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obsługa pasażerów na drogach posiadających zatoki przystankowe odbywa się niezależnie od ruchu innych pojazdów i nie wpływa na ich dodatkowe zatrzymywanie bądź nie wymusza wyprzedzania autobusów. Ma to szczególne znaczenie przy drogach jedno jezdniowych o dużym, bądź okresowo dużym, natężeniu ruchu. Przystanki na terenie gminy Czarna Dąbrówka tylko w nieznacznym stopniu posiadają zatoki przystankowe. Na 79 przystanków w gminie tylko 19 z nich (24,1%) umożliwia obsługę pasażera korzystając z zatoki autobusowej. Z tej liczby 13 zatok, co stanowi 40,6%, zlokalizowano przy drogach wojewódzkich, przy których znajdują się 32 przystanki. Występowanie zatok autobusowych przy drogach powiatowych i gminnych jest sporadyczne. Przy drogach powiatowych znajdują się tylko 4 zatoki a przy drogach gminnych – 2.

Spośród 79 przystanków zinwentaryzowanych na terenie Gminy, większość z nich bo aż 76 objęte są aktualnie komunikacją, tzn. przystanki te znajdują się w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do zezwolenia na wykonywanie regularnej komunikacji autobusowej przejeżdżającej przez obszar gminy. 2 przystanki, które nie są obsługiwane komunikacją autobusową to: Obrowo i Otnoga.

Uwagi dotyczące inwentaryzacji:

Ewidencję przystanków komunikacyjnych sporządzono w oparciu o obowiązujące rozkłady jazdy przewoźników (bez oznaczenia strony drogi) oraz istniejące uchwały samorządów właściwych ze względu na ich lokalizację. W tym miejscu należy dodać, iż różni przewoźnicy

przejeżdżający przez teren Gminy, w posiadanych aktualnie zezwoleniach na wykonywanie przewozów regularnych stosują różne nazewnictwo dla tych samych przystanków, na których się zatrzymują. Niekiedy inne jest także nazewnictwo na te same przystanki komunikacyjne, określone w posiadanych przez przewoźników rozkładach jazdy a inne w wykazach załączonych do uchwał samorządów które określiły dostępność przystanków dla komunikacji regularnej. Ponadto przystanki aktualnie stosowane w rozkładach jazdy są identycznie nazywane dla obydwu kierunków jazdy, czyli nie określają kierunku drogi, tak jak to wymagają obowiązujące od maja 2012 r. przepisy prawa.

3.5.2. Pokrycie miejscowości i przystanków komunikacją

Poniższe zestawienie (Tabela 37) ilustruje pokrycie miejscowości komunikacją w gminie, czyli mówi o liczbie miejscowości, do których dociera regularna komunikacja autobusowa.

Lp.	Miejscowość	Ilość miejscowości	
		Objętych komunikacją	Nie objętych komunikacją
1	Bochowo	1	0
2	Bochówko	1	0
3	Brzezinka	1	0
4	Czarna Dąbrówka	1	0
5	Drążkowo	1	0
6	Flisów	0	1
7	Glińnica	1	0
8	Jasień	1	0
9	Jaszewo	0	1
10	Jerzkowice	1	0
11	Kartkowo	1	0
12	Karwno	1	0
13	Kleszczyniec	1	0
14	Kłosy	1	0
15	Kostroga	0	1
16	Kotuszewo	1	0
17	Kozin	1	0
18	Kozy	1	0
19	Lipieniec	1	0
20	Łupawsko	1	0
21	Mikorowo	1	0
22	Mydlita	1	0
23	Nowe Karwno	0	1
24	Nożynko	1	0
25	Nożyno	1	0
26	Obrowo	1	0

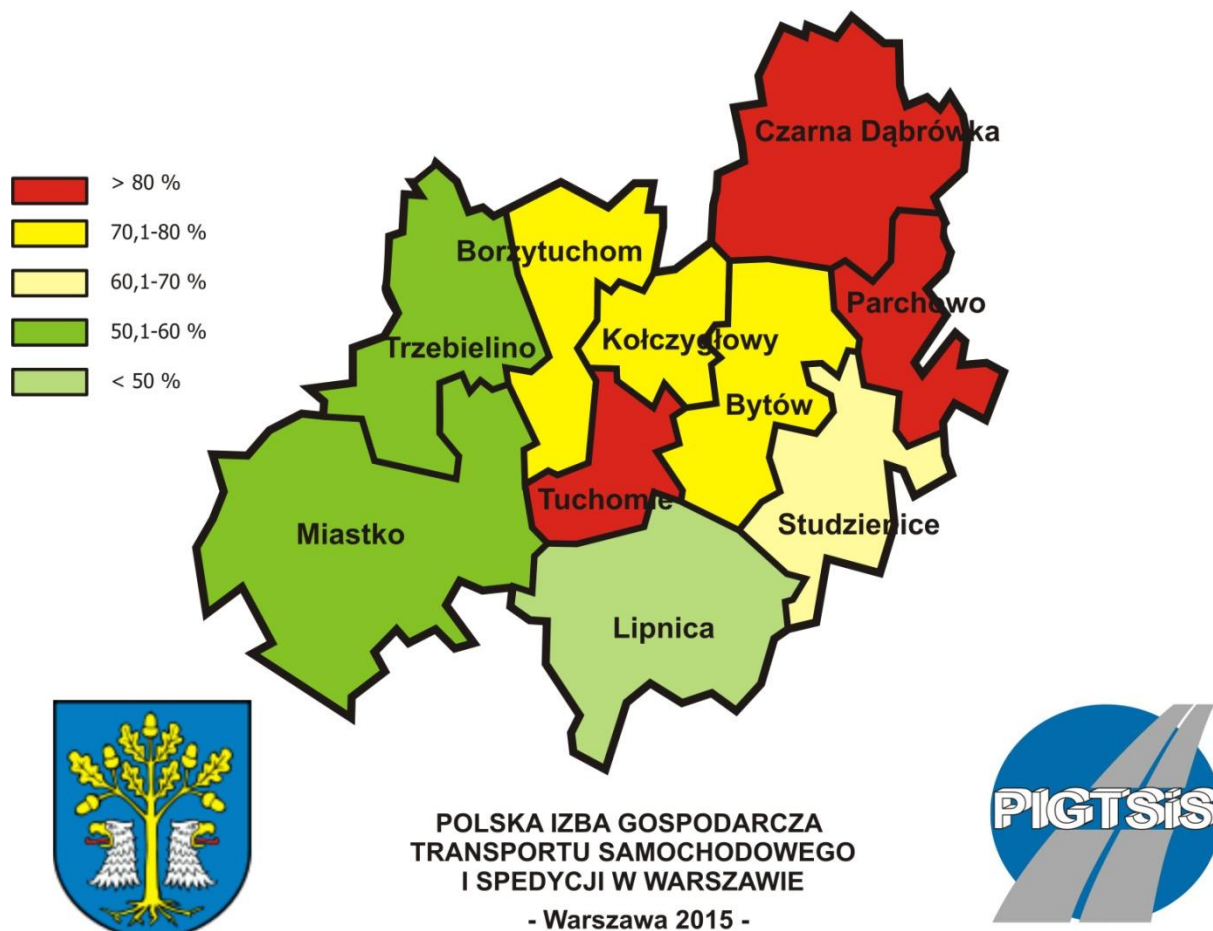
27	Osowskie	1	0
28	Otnoga	1	0
29	Owsianka	0	1
30	Podkomorki	1	0
31	Podkomorzyce	1	0
32	Przybin	1	0
33	Przyłaski	1	0
34	Rokiciny	1	0
35	Rokitki	1	0
36	Rokity	1	0
37	Sieromino	0	1
38	Skotawsko	0	1
39	Soszyce	1	0
40	Święchowo	1	0
41	Unichowo	1	0
42	Wargowo	1	0
43	Wargówko	1	0
	OGÓŁEM	36	7

Tabela 37. Miejscowości Gminy Czarna Dąbrówka objęte komunikacją regularną
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Ogólnopolskiego Systemu Informacji dla Pasażerów

Lp.	Gmina	Ilość miejscowości		
		Ogółem	Objętych komunikacją	%
1	Borzytuchom	12	9	75,0%
2	Bytów	24	18	75,0%
3	Czarna Dąbrówka	43	36	83,7%
4	Kończygłowy	27	20	74,1%
5	Lipnica	60	28	46,7%
6	Miastko	81	48	59,3%
7	Parchowo	17	14	82,4%
8	Studzienice	20	14	70,0%
9	Trzebielino	27	15	55,6%
10	Tuchomie	14	12	85,7%
11	OGÓŁEM	325	214	65,8%

Tabela 38. Miejscowości objęte komunikacją na tle innych gmin powiatu
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Ogólnopolskiego Systemu Informacji dla Pasażerów

Pokrycie miejscowości komunikacją autobusową na tle innych gmin powiatu



Mapa 17 – Miejscowości objęte komunikacją na tle innych gmin powiatu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Wnioski:

1. Spośród **43** miejscowości na terenie Gminy, komunikacją objętych jest **36** miejscowości, co stanowi **83,7%**. Na tle innych gmin powiatu bytowskiego, pokrycie komunikacją jest bardzo wysokie i dużo wyższe od średniej dla całego powiatu (64%). Tylko gmina Tuchomie posiada wyższe pokrycie komunikacją autobusową na terenie powiatu wynoszącą 85,7%. O fakcie iż miejscowość jest objęta komunikacją świadczy występowanie przystanku który się w niej znajduje w rozkładzie jazdy wykonywanym na podstawie zezwolenia na autobusową komunikację regularną.
2. Pokrycie komunikacją nie daje natomiast obrazu z jaką częstotliwością komunikacja jest prowadzona. W tym zestawieniu, wystarczyło jedno połączenie jeden raz w tygodniu z przystanku w danej miejscowości w ciągu roku, aby miejscowość została uznana za objętą komunikacją autobusową
3. Spośród 79 wszystkich występujących przystanków dla potrzeb komunikacji aktualnie wykorzystywanych jest na terenie Gminy 77 przystanków autobusowych, co stanowi **97,5%**.

4. Siedem, spośród wszystkich 43 miejscowości nie posiada wcale przystanków komunikacyjnych co świadczy o tym iż na obszarze tym nigdy nie była prowadzona regularna komunikacja autobusowa. Spowodowane mogło to być słabą dostępnością drogową do tej miejscowości lub nie dużą liczebnością mieszkańców (osady leśne; kolonie, wybudowania itp.). Są to następujące miejscowości: Flisów, Jaszewo, Kostroga, Nowe Karwno, Owsianka, Sieromino i Skotawskie.
5. Tylko dwa przystanki, nie widnieją w żadnych aktualnych rozkładach jazdy i nie znajdują się na żadnych wykazach będących załącznikiem do uchwał samorządów mających na celu przekazanie przystanków jako dostępnych do prowadzenia na nich regularnej komunikacji autobusowej (na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

3.6. Tabor autobusowy

Z uwagi na fakt iż jednym z głównych przewoźników realizujących komunikację autobusową na terenie gminy jest PKS Bytów S.A., oceny potencjału przewozowego dokonano na przykładzie tego przewoźnika. Od pozostałych przewoźników nie otrzymaliśmy takich informacji.

PKS Bytów obsługuje przewozy na terenie gminy Czarna Dąbrówka za pomocą 4 linii powiatowych oraz 6 linii wojewódzkich. Tabor jakim dysponuje przewoźnik, na podstawie informacji jakiej nam udzielił, to 57 autobusów w bazie transportowej w Bytowie oraz dodatkowo 37 autobusów w bazie transportowej w Miastku. Łącznie, możliwości przewozowe tego przewoźnika to 94 autobusy.

Ilość taboru do obsługi poszczególnych linii (na podstawie informacji podanych w rozkładach jazdy stanowiących załącznik do zezwolenia na realizację komunikacji regularnej) ilustruje poniższe zestawienie:

Lp.	Nr linii	Nazwa linii	Organ wydający zezwolenia	Liczba autobusów przeznaczona do obsługi
1	65088	Bytów - Rokity	Starosta Bytowski	2
2	65090	Bytów - Czarna Dąbrówka	Starosta Bytowski	1
3	65092	Bytów - Kozy	Starosta Bytowski	3
4	65112	Bytów - Bytów	Starosta Bytowski	2
5	22206	Gdańsk - Bytów	Marszałek Woj.	1
6	22401	Słupsk - Bytów	Marszałek Woj.	1
7	22402	Słupsk - Bytów	Marszałek Woj.	2
8	22538	Bytów - Łeba	Marszałek Woj.	1
9	22542	Unichowo - Lębork	Marszałek Woj.	1
10	22603	Bytów - Czarna Dąbrówka	Marszałek Woj.	2
	RAZEM			16

Tabela 39. Ilość taboru PKS Bytów S.A. w obsłudze linii w obszarze gminy

Źródło: opracowanie własne

Podawane przez przewoźnika ilości pojazdów jakimi zamierza obsługiwać daną linię nie odnoszą się tylko i wyłącznie do obsługi danej linii, ponieważ w wolnym czasie w obsłudze przewozów na jednej linii, (pomiędzy dwoma kursami oddalonymi od siebie np. o kilka godzin) przewoźnik może wykorzystać ten sam autobus do obsługi przewozów na innej linii kursami, z tej samej miejscowości lub sąsiedniej, angażując do obsługi ten sam pojazd, który obsługuje przewozy w linii początkowej. Na tej podstawie można tylko domniemywać ile pojazdów potrzeba do obsługi całej sieci połączeń w jednym obszarze. Przewoźnik układa trasy przejazdu w tzw. wozobiegi, optymalizując wykorzystanie jednego pojazdu tak, aby najmniejszym kosztem (brak pustych przejazdów) i postojów obsługiwać jak największą liczbę kursów z uwzględnieniem różnego rodzaju ograniczeń, taki jak np. normy czasu pracy kierowców.

Mając na uwadze fakt, iż na dzień dzisiejszy w obsłudze komunikacji przebiegającej przez obszar gminy, PKS Bytów S.A. jako główny przewoźnik, angażuje maksymalnie do obsługi 16 pojazdów co stanowi ok. 17% jego potencjału przewozowego (94 autobusy) którymi realizuje łącznie 113 507 km rocznie. Wielkość ta w przeliczeniu na jeden pojazd daje ok. 7.100 km rocznie i ok. 600 km miesięcznie oraz ok. 30 km dziennie.

Biorąc pod uwagę 8-9 godzinny czas pracy jednego dnia pracy, przy założeniu średniej prędkości komunikacyjnej (z uwzględnieniem obsługi pasażerów na przystankach) równej 45 km/h, można przyjąć, iż możliwości przewozowe taboru zaangażowanego w obsługę przewozów powiatowych są wielokrotnie większe niż te, które są aktualnie wykonywane.

Na tej podstawie, mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, iż tabor będący w posiadaniu przewoźników wykonujących komunikację na terenie gminy **nie będzie czynnikiem, który będzie hamował** rozwój komunikacji na tym obszarze.

Ponadto na terenie gminy komunikację prowadzić może kilku Operatorów (inny Operator Powiatowy, inny Operator Wojewódzki i inny Operator gminny) a więc potencjał przewozowy zaangażowany w przewozy na terenie gminy może być dużo większy.

3.7. Koordynacja połączeń różnych rodzajów transportu

Z uwagi na fakt iż komunikacja autobusowa jest jednym rodzajem transportu pasażerskiego prowadzonym na obszarze gminy, z uwagi na brak sieci kolejowej, koordynacja różnych rodzajów transportu w analizie potencjalnych przewozów na terenie gminy nie będzie występować.

4. Ocena potrzeb przewozowych i określenie preferencji mieszkańców

4.1. Ocena przeprowadzonych badań

4.1.1. Ocena badań ankietowych.

W dniach od 26 sierpnia do 4 września na terenie gminy Czarna Dąbrówka przeprowadzono ankietę dotyczącą publicznego transportu zbiorowego. Do badania przygotowano 250 ankiet, przekazanych do Urzędu Gminy, który rozdysponował je wśród własnych mieszkańców. Badania przeprowadzono w kilku miejscowościach na terenie gminy m.in. w Rokitach, Nożynie, Mydlitach, Kartkowie, Kleszczyńcu czy Bochowiu. Spośród 250 przekazanych do badania ankiet, wypełniono i odesłano 75 ankiet, co stanowi 30 %.

Na podstawie ilości mieszkańców gminy, obliczono, iż ankiety wypełniło 1,28% mieszkańców gminy Czarna Dąbrówka (w odniesieniu do liczby mieszkańców wg. GUS na dzień 31.XII.2014 (5.833 osób)).

Wszystkie wypełnione ankiety zostały przeanalizowane w Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji w celu analizy i oceny badań. Celem przeprowadzonej ankiety było określenie preferencji dotyczących transportu, zapoznanie się z oceną obecnie istniejącej komunikacji oraz analizą potrzeb komunikacyjnych mieszkańców powiatu. Przeprowadzone badania pozwoliły określić między innymi:

- z jakiej formy transportu korzystają mieszkańcy
- gdzie najczęściej dojeżdżają
- z usług, których przewoźników korzystają
- jak oceniają obecnie istniejące rozwiązania komunikacyjne, linie komunikacyjne oraz położenie przystanków
- jakich zmian należy dokonać w istniejącej komunikacji (nowe trasy, nowe kursy i przystanki), aby dostosować komunikację do potrzeb mieszkańców
- stopień przystosowania infrastruktury transportowej i środków transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Badania przeprowadzono na grupie osób reprezentujących różny przedział wiekowy, status zawodowy mieszkających w gminie Czarna Dąbrówka i gmin ościennych.

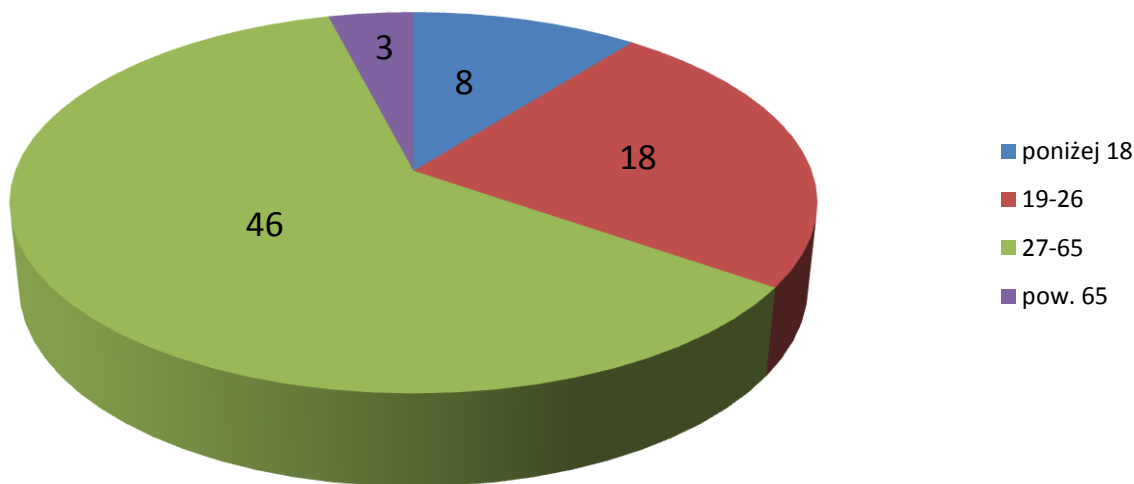
Podział respondentów **ze względu na płeć, wiek oraz status zawodowy** przedstawia się poniższe zestawienie:

73,33 %	kobiety	(55)
24,00 %	mężczyźni	(18)
2,67 %	nie udzieliło odp.	(2)
10,67 %	do 18 lat	(8)
24,00 %	od 19 do 26 lat	(18)

61,33 %	od 27 do 65 lat	(46)
4,00 %	powyżej 65 lat	(3)
44,00 %	pracuje zawodowo	(33)
18,67 %	szuka pracy	(14)
12,00 %	emeryci	(9)
4,00 %	renciści	(3)
1,33 %	studiuje	(1)
13,33 %	uczy się	(10)
6,67 %	nie udzieliło odp.	(5)

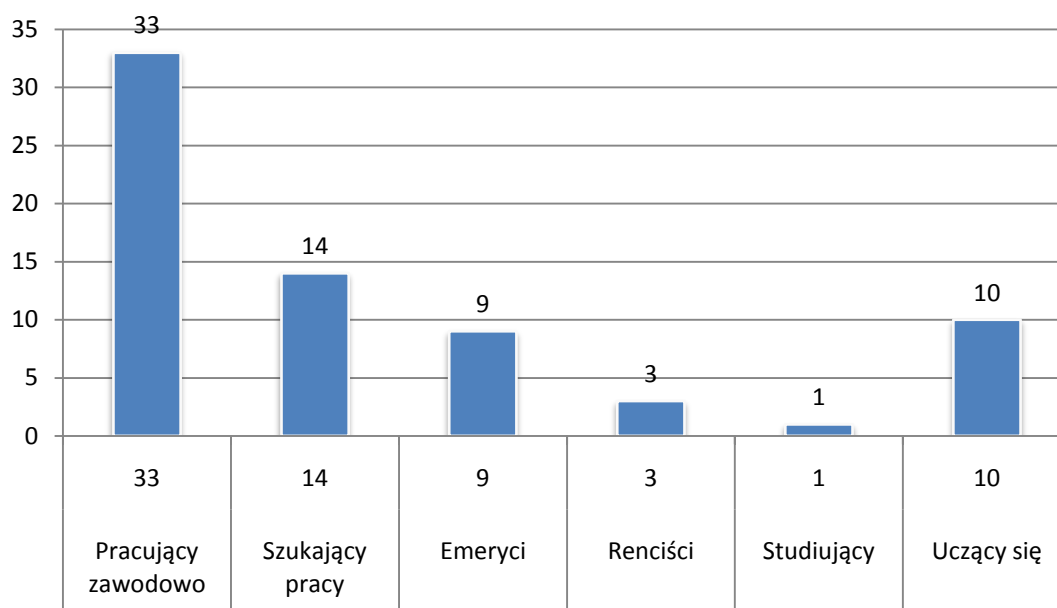
Najliczniejszą grupę respondentów stanowili pracujący zawodowo w wieku od 27 do 65 lat oraz pracujący lub uczący się wieku do 19 do 26 lat. Grupę osób uczących się lub wieku powyżej 65 roku życia stanowili niewielką część badanych. Dużą część respondentów (33 osoby) bo aż 44% stanowili pracujący zawodowo. Zdecydowaną większość spośród ankietowanych bo aż 73,33% stanowiły kobiety. Strukturę wiekową oraz status zawodowy graficznie ilustrują poniższe wykresy:

Wiek respondentów



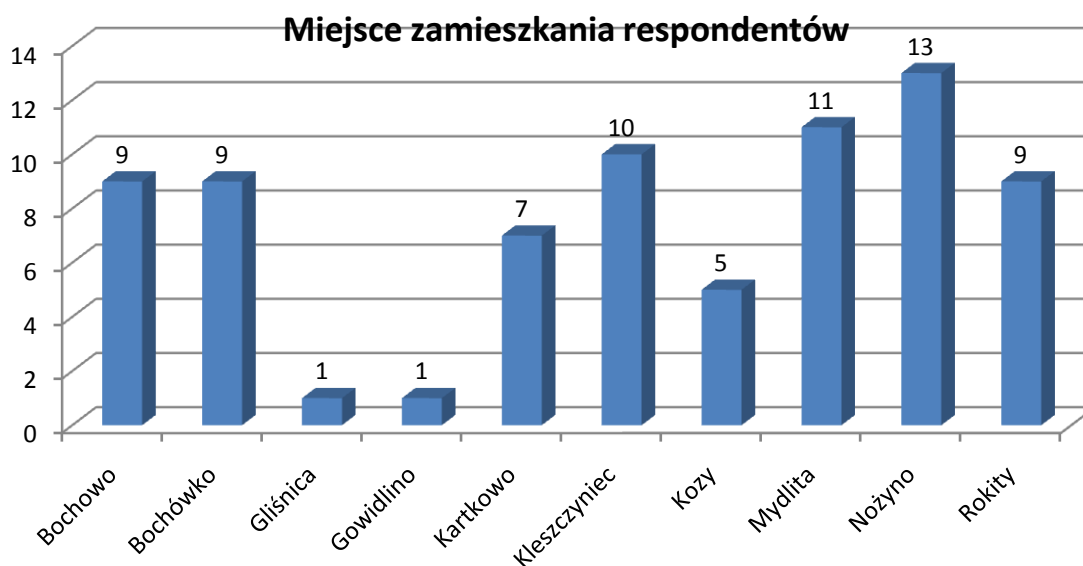
Wykres 11. Wiek udzielających odpowiedzi na pytania w ankietach
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Status zawodowy ankietowanych



Wykres 12. Status zawodowy ankietowanych
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Większość osób biorących udział w ankiecie to mieszkańcy gminy Czarna Dąbrówka (poza jedną osobą – z miejscowości Gowidlino z sąsiedniej gminy Sierakowice). Ponieważ na terenie gminy brak jest ośrodków miejskich, podział ankietowanych ze względu na miejsce zamieszkania (wieś – miasto) nie można przedstawić. Podział ankietowanych ze względu na miejscowości, w której wypełniono ankietę wygląda następująco:



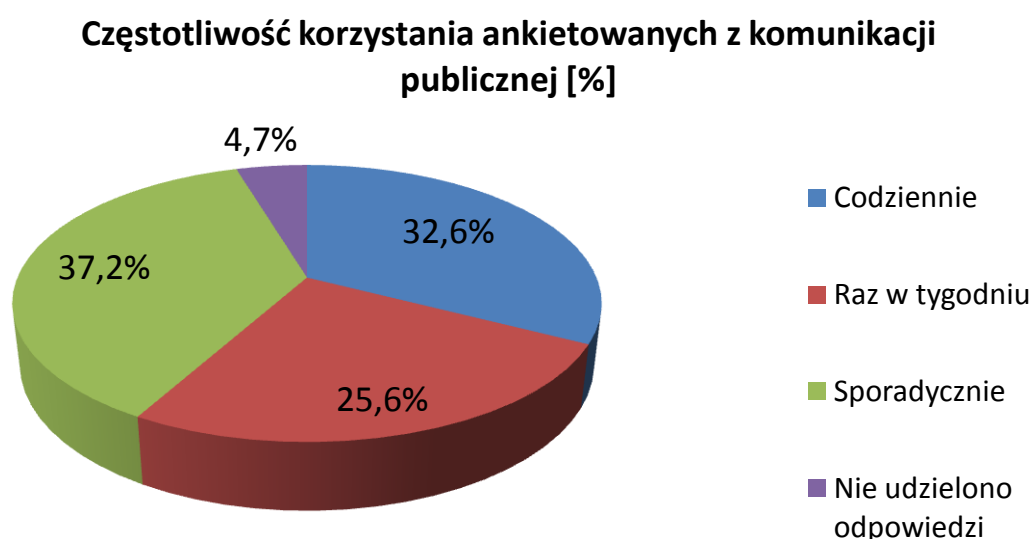
Wykres 13. Miejsce zamieszkania respondentów
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Przedstawiona powyżej reprezentatywna grupa ankietowanych w pierwszej części ankiety odpowiadała na szereg pytań dotyczących ich preferencji w korzystaniu ze środków komunikacji, przewoźników oraz biletów i celów podróży.

Na pytanie dotyczące tego czy ankietowani **aktualnie korzystają z komunikacji publicznej** respondenci odpowiedzieli:

57,34 %	korzysta z komunikacji publicznej	(43)
41,33 %	nie korzysta z komunikacji publicznej	(31)
1,33 %	nie udzieliło odp.	(1)

Częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej przedstawia wykres poniżej:



Wykres 14. Częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ponad 37% osób korzystających aktualnie z komunikacji publicznej korzysta z niej sporadycznie, ponad 32% korzysta z komunikacji zbiorowej codziennie, a ponad 25% korzysta z komunikacji tylko raz w tygodniu. Prawie 5% osób nie udzieliło odpowiedzi nt. częstotliwości korzystania z komunikacji zbiorowej.

Respondentów pytano również czy **posiadają własny samochód osobowy**. Spośród 75 przebadanych 74 osoby udzieliły odpowiedzi nt. posiadania samochodu:

56,00 %	posiada własny samochód	(42)
42,67 %	nie posiada własnego samochodu	(32)
1,33 %	nie udzieliło odp.	(1)

Wśród 42 osób posiadających własny samochód, 2 osoby określiły, iż korzystają z komunikacji publicznej codziennie, co stanowi tylko 4,76%.

Ankietowani poproszeni zostali o określenie, z której **formy komunikacji korzystają najczęściej**. Otrzymane wyniki przedstawiają się następująco:

44,00 %	najczęściej wybiera komunikację zbiorową	(33)
48,00 %	najczęściej wybiera własny samochód	(36)
8,00 %	nie udzieliło odp.	(6)

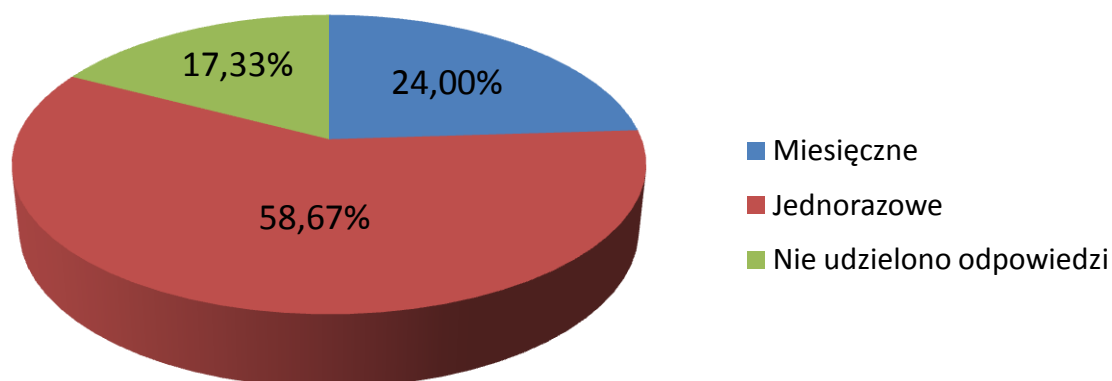
Przeanalizowano dane dotyczące **rodzaju kupowanych biletów**, przysługujących **uprawnień do korzystania z biletów ulgowych i refundowania kosztów dojazdów do pracy** przez pracodawcę.

Otrzymane odpowiedzi ankietowanych zestawiono poniżej:

24,00 %	kupuje bilety miesięczne	(18)
58,67 %	kupuje bilety jednorazowe	(44)
17,33 %	nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie lub nie kupuje biletów komunikacji publicznej	(13)

Ankietowani w zdecydowanej większości poruszają się w komunikacji autobusowej korzystając z biletów na przejazdy jednorazowe (44 osoby – 28,7%). Podróżni korzystający z biletów miesięcznych stanowią tylko 24% przebadanych. Ponadto 13 osób tj. 17,33% nie udzieliło informacji na temat preferencji w kupnie biletów.

Preferencje w zakupie biletów na przejazd komunikacją zbiorową



Wykres 15 . Preferencje w zakupie biletów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Na pytania o **posiadanie uprawnień do korzystania z ulgowych przejazdów oraz zwrot kosztów dojazdów do pracy** ankietowani odpowiadali:

Uprawnienia na ulgowe przejazdy **autobusami**:

14,67 %	posiada uprawnienia do ulgowych przejazdów	(11)
81,33 %	nie posiada uprawnień do ulgowych przejazdów	(61)
4,00 %	nie udzieliło odpowiedzi	(3)

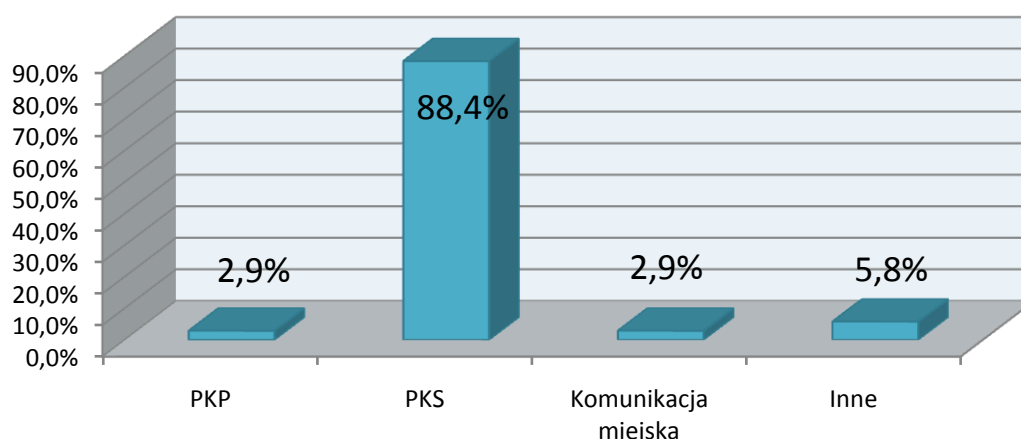
Uprawnienia na ulgowe przejazdy **koleją**:

4,00 %	posiada uprawnienia do ulgowych przejazdów	(3)
32,00 %	nie posiada uprawnień do ulgowych przejazdów	(24)
64,00 %	nie udzieliło odpowiedzi	(48)

Wśród pytaných duża część nie posiada uprawnień do przejazdów ulgowych, zarówno w komunikacji autobusowej (14,67%) jak i kolejowej (4%). Zdecydowana większość respondentów nie może liczyć na **zwrot kosztów dojazdów do pracy**. Spośród 49 osób które udzieliły odpowiedź na to pytanie aż **93,88%** ankietowanych (46) zadeklarowało, że pracodawca nie refunduje kosztów dojazdów do miejsca pracy. Liczba osób, które mogą liczyć na zwrot kosztów to zaledwie **2,66 % (3osoby)**. W tych przypadkach udział pracodawcy w kosztach dojazdu do pracy określony przez ankietowanych wynosił odpowiednio 50% dla jednej osoby oraz 90% również dla jednej osoby. Jedna z osób otrzymujących rekompensatę od pracodawcy nie określiła jej wysokości.

Respondenci określili również z **usług którego przewoźnika korzystają najczęściej**. Częstość korzystania oznaczano w skali od 1-najczęściej do 4-najrzadziej, mając do oceny przewoźników z grupy: PKP, PKS, komunikacji miejskiej oraz innych przewoźników. Spośród 69 osób, które udzieliły odpowiedzi na to pytanie 61 osób (88,4%) jako najczęstszego przewoźnika z usług którego korzysta wskazało PKS, 2 osoby (2,9%) wskazały PKP, 2 osoby (2,9%) wskazały Komunikację Miejską a pozostałe 4 osoby (5,8%) wskazało innego przewoźnika. Otrzymane wyniki zaprezentowano na poniższym wykresie

Preferencje wyboru przewoźnika

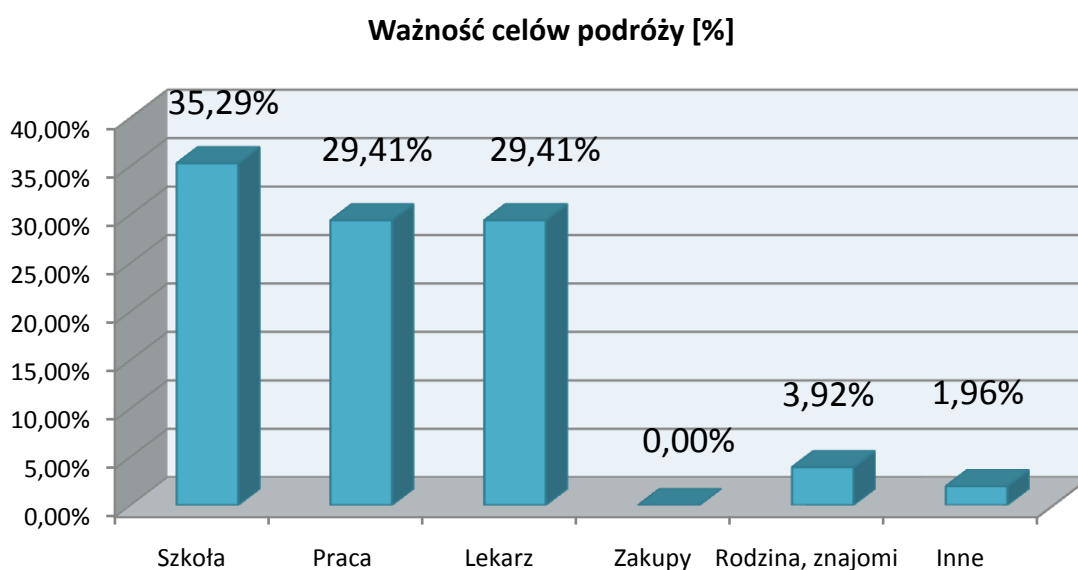


Wykres 16. Preferencje wyboru przewoźnika

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Zdecydowana większość ankietowanych, bo ponad 88 % najczęściej korzysta z usług Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej. W drugiej kolejności za najważniejszego przewoźnika uznano innych przewoźników wykonujących przewozy na terenie powiatu 5,8%. Na komunikację miejską oraz PKP wskazało po 2,9 % respondentów. Najrzadziej badani korzystają z usług PKP oraz komunikacji miejskiej, wynika to z faktu iż na terenie gminy komunikacja miejska oraz komunikacja kolejowa nie jest prowadzona.

Respondentów poproszono także o uszeregowanie **według ważności celów podróży**, które odbywają korzystając z komunikacji publicznej. Odpowiedzi na pytanie udzieliło 51 osób. Wykorzystano tutaj podobną skalę jak w poprzednim pytaniu od 1-najważniejszy do 6-najmniej ważny, wyniki przedstawia wykres poniżej.



Wykres 17. Cele podróży komunikacją publiczną
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ponad 35 % osób ankietowanych, które udzieliły odpowiedzi na to pytanie za najważniejszy cel swoich podróży komunikacją publiczną uznała dojazd do szkoły. Około 30 % wyjazdy do pracy czy lekarza. W następnej kolejności respondenci najczęściej jeżdżą do rodziny lub znajomych 3,92 % lub w innych celach – 1,96%. Na ostatnim miejscu znalazły się przejazdy na zakupy. Żaden z zapytanych nie wskazał jako głównego celu swoich podróży przejazdów na zakupy.

Pytano również badanych o to czy **korzystają z komunikacji publicznej w soboty, niedziele i święta**, jeżeli tak to poproszono o napisanie na jakich trasach.

74,66 %	osób nie korzysta	(56)
2,67 %	osób korzysta	(2)
22,67 %	osób nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie	(17)

Część z osób korzystających z komunikacji w soboty, niedziele i święta określiła trasy odbywanych podróży w relacji docelowej i powrotnej:

- Kleszczyniec - Bytów 1 osoba
- Czarna Dąbrówka - Bytów 1 osoba

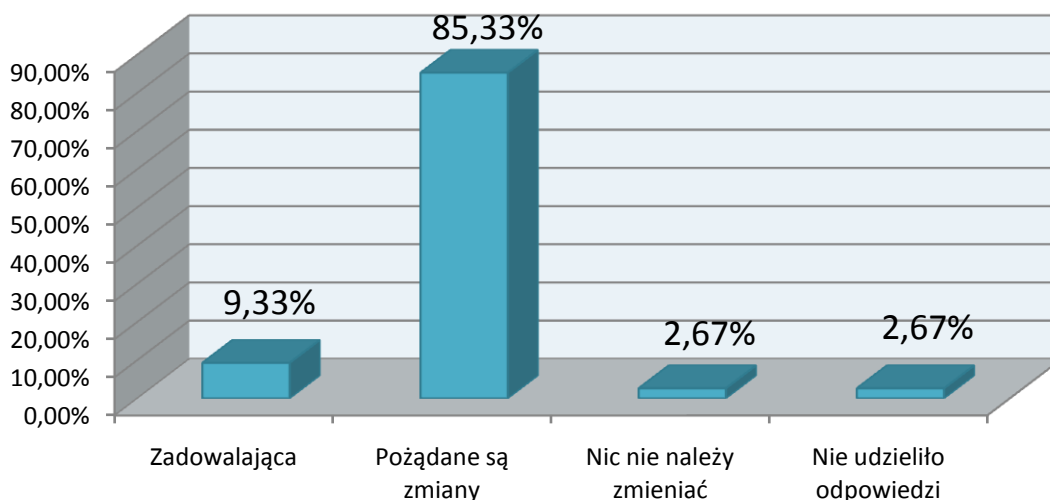
Powyższe ma przede wszystkim związek z faktem, iż na terenie powiatu komunikacja w dni wolne od pracy na terenie powiatu nie jest praktycznie wykonywana poza połączeniami w relacji Bytów – Unichowo – Czarna Dąbrówka co potwierdzają powyższe dane. Zdecydowana większość ankietowanych, bo aż 75% ankietowanych nie korzysta z komunikacji w soboty i niedziele. Większość ankietowanych, która udzieliła negatywnej odpowiedzi na to pytanie jako przyczynę wskazało właśnie fakt, iż w te dni nie komunikacja nie jest wykonywana.

Podsumowując powyższe dane dotyczące korzystania przez badanych z komunikacji zbiorowej można stwierdzić, że ponad 57% ankietowanych aktualnie korzysta z komunikacji zbiorowej. Spośród respondentów przemieszczających się komunikacją publiczną ponad 32 % korzysta z tej formy transportu codziennie, natomiast ponad 37% wybiera transport zbiorowy sporadycznie i około 25% deklaruje korzystanie z transportu publicznego raz w tygodniu. Dokładnie 56% badanych posiada własny samochód osobowy. 44% ankietowanych najczęściej wybiera jako formę transportu - transport zbiorowy, a około 48% chętniej podróżuje własnym samochodem. Ankietowani w większości kupują bilety jednorazowe (58%), a blisko 24% bilety miesięczne. Spośród użytkowników komunikacji zbiorowej około 15 % posiada uprawnienia do korzystania z przejazdów ulgowych. Zdecydowana większość ankietowanych prawie 94% nie może liczyć na zwrot kosztów dojazdów do pracy przez pracodawców. Pasażerowie zdecydowanie najczęściej korzystają z komunikacji autobusowej wybierając Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej jako przewoźnika (88%), dużo rzadziej korzystają z usług PKP i komunikacji miejskiej (2,9%), których na terenie gminy brak a udzielone odpowiedzi odnoszą się zapewne do komunikacji realizowanej w całym powiecie. Za najważniejsze cele podróży komunikacją zbiorową ankietowani uznali dojazdy do szkoły, pracy i lekarza, a w dalszej kolejności do rodziny i znajomych, czy w inne miejsca. Badania pokazały, że respondenci w dość dużym stopniu, tj. około 75%, nie mają możliwości korzystania z komunikacji w soboty, niedziele i święta, z uwagi na brak kursów prowadzonych zarówno w soboty jak i niedziele.

Przeprowadzona ankieta miała również na celu **poznanie opinii o obecnie istniejącej komunikacji oraz analizę potrzeb komunikacyjnych respondentów.**

Ankietowanych zapytano jak **oceniają aktualne rozwiązania komunikacyjne.** Odpowiedzi przedstawia na poniższy wykres.

Ocena obecnie istniejącej komunikacji



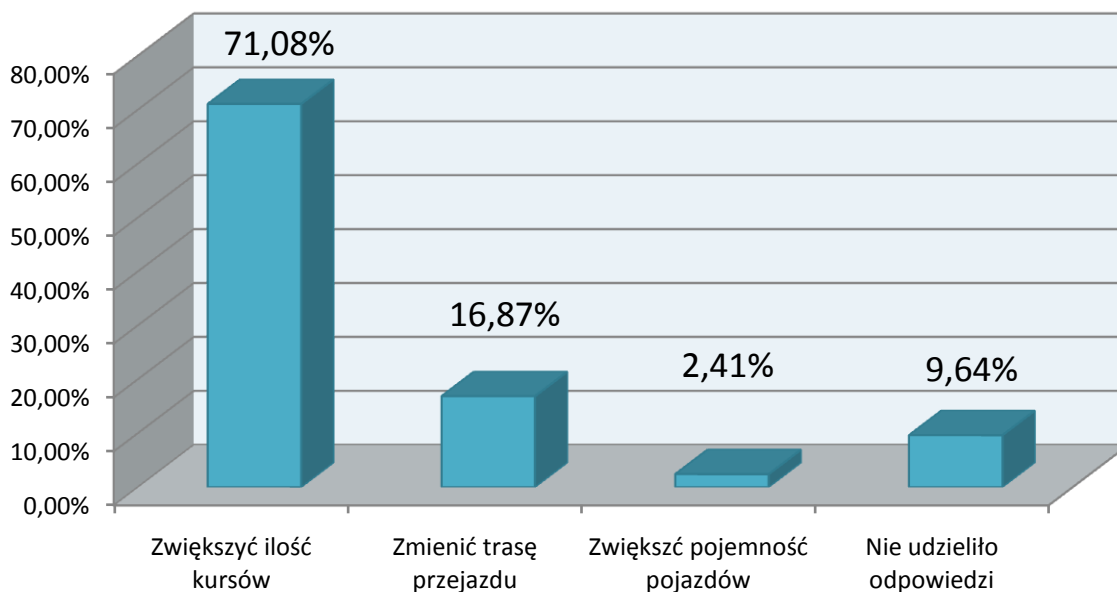
Wykres 18. Ocena obecnie istniejącej komunikacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Spośród przebadanych 75 osób, 73 udzieliło odpowiedzi na zadane pytanie dotyczące stanu aktualnych rozwiązań komunikacyjnych. Zdecydowana większość bo 64 osoby (87,7%) uważa iż istniejące rozwiązania wymagają zmian, blisko 9,6% tj. 7 osób uważa, iż stan aktualnych rozwiązań komunikacyjnych jest zadowolający, 2 ankietowanych tj. blisko 2,7% uznało iż nic nie należy zmieniać. 2 ankietowanych nie udzieliło żadnej odpowiedzi.

Respondenci zostali poproszeni o określenie **jakich zmian należałoby dokonać w celu poprawy komunikacji**. Ankietowani zgłaszali niekiedy po kilka propozycji, które przedstawia poniższy wykres.

Proponowane zmiany w istniejącej komunikacji



Wykres 19. Propozycje zmian w celu poprawy komunikacji
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ankietowani zaproponowali również 8 innych propozycji dotyczących zmian w komunikacji. Są to:

- dodanie nowych kursów – 1 osoba
- dodanie nowych kursów w soboty i niedziele – 1 osoba
- dodanie nowych kursów w wakacje – 4 osoby
- dostosowanie pojazdów dla potrzeb osób niepełnosprawnych – 1 osoba
- uruchomienie kursów szkolnych do Słupska – 1 osoba

Ponad 85 % ankietowanych niezależnie od formy transportu z jakiej korzystają na co dzień, dostrzega potrzebę zmian istniejącej komunikacji, głównie przez zwiększenie ilości istniejących kursów – 71%; 17 % chciałoby zmiany tras przejazdów a tylko 2 % zmiany pojemności pojazdów. Blisko 10% ankietowanych uznało komunikację za zadowalającą, około 3% nie widzi potrzeby jakichkolwiek zmian.

Ankietowanych poproszono o odpowiedź na pytanie **jakie ich zadaniem nowe trasy (linie) należało by uruchomić**. W sumie respondenci zaproponowali aż 19 tras. Należy jednak zauważyć, iż część tras stanowi odcinkowe innych tras o dłuższym przebiegu, zaproponowanych do uruchomienia.

Otrzymane propozycje wraz z ilością osób, które je zgłaszało zestawiono w tabeli nr 40 na kolejnej stronie.

Lp.	Proponowana trasa	Ilość osób
1	Nożyno - Słupsk	5
2	Bytów - Lębork	4
3	Bochówko - Czarna Dąbrówka	3
4	Rokity - Sierakowice - Kościerzyna	3
5	Bochowo - Lębork	2
6	Czarna Dąbrówka - Gdańsk	2
7	Rokity - Czarna Dąbrówka	2
8	Bytów - Kartkowo - Lębork	1
9	Bochówko - Czarna Dąbrówka - Bytów	1
10	Bochówko - Sierakowice	1
11	Bytów - Bochówko - Lębork	1
12	Bytów - Rokity - Lębork	1
13	Bytów - Unichowo - Słupsk	1
14	Czarna Dąbrówka - Gowidlino	1
15	Kleszczyniec - Osowskie	1
16	Nożyno - Bytów	1
17	Nożyno - Gdańsk	1
18	Rokity - Lębork	1
19	Słupsk - Czarna Dąbrówka - Sierakowice - Gdańsk	1

Tabela 40. Linie komunikacyjne proponowane do uruchomienia
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Respondenci największe braki komunikacyjne dostrzegli na trasach w obrębie gminy (Bochówko – Czarna Dąbrówka; Rokity – Czarna Dąbrówka) jak i województwa (Nożyno – Słupsk; Bytów – Lębork; Rokity – Sierakowice – Kościerzyna; Bochowo – Lębork; Czarna Dąbrówka – Gdańsk) rzadziej w obrębie powiatu.

Mieszkańcy Gminy Czarna Dąbrówka widzą konieczność poprawy głównie komunikacji międzypowiatowej, zwłaszcza w kierunku do Słupska, Lęborka czy Gdańska. W ramach komunikacji powiatowej zauważono konieczność uruchomienia większej liczby połączeń do Bytowa z różnych miejsc w gminie.

Oprócz określenia nowych tras respondenci zostali poproszeni o **określenie na jakich trasach możliwości dojazdu są utrudnione** i występuje potrzeba utworzenia nowych kursów oraz w jakich godzinach i **na czym te utrudnienia polegają**. Ankietowani zgłosili bardzo dużą **propozycję zmian**, które zostały uwzględnione w projekcie Planu Transportowego dla Gminy Czarna Dąbrówka. W tym miejscu należały jeszcze dodać i bardzo dużą część ze zgłaszanych postulatów dotyczy komunikacji pozostającej poza kompetencjami Wójta Gminy a dotyczą komunikacji powiatowej i wojewódzkiej.

Podróżni określając na czym utrudnienia w komunikacji polegają wskazywali:

- brak połączeń
- ograniczoną komunikację w weekendy lub jej całkowity brak

- brak komunikacji w wakacje
- zbyt mała ilość kursów, co wiąże się z długim czasem oczekiwania na autobus
- zbyt wysokie ceny biletów, zwłaszcza na krótkich trasach
- zbyt małą ilość kursów w godzinach rannych i popołudniowych, co utrudnia dojazd do szkół, pracy i powrót do domu
- brak przystanków na obrzeżach miejscowości

Poproszono respondentów o ocenę **przebiegu istniejących linii komunikacyjnych**, i jeżeli konieczne są zmiany, to poproszono o wskazanie ich rodzaju.

30,67 %	uznało, że przebieg jest właściwy	(23)
29,33 %	uznało, że przebieg jest niewłaściwy	(22)
40,00 %	nie miało zdania na ten temat	(30)

Niewielu ankietowanych potrafiło jednak wskazać jakie zmiany w przebiegu linii komunikacyjnych są konieczne. Zaproponowano:

- zwiększenie ilości kursów w szczególności w przewozach szkolnych i do miejsc pracy
- zwiększenie ilości kursów w kierunku do placówek opieki zdrowotnej
- uruchamianie nowych tras przejazdu
- optymalizacja istniejących połączeń
- zwiększenie ilości kursów w relacji powrotnej ze szkół

Potrzeba zmian wynikała przede wszystkim z konieczności dojazdu do pracy dla **40 %** ogółu ankietowanych (30 osób), do szkół dla **46,7%** (35 osób). **28%** (21 osób) respondentów wskazało na inne powody, takie jak dojazd do lekarza, szpitala, urzędów, czy w celach towarzyskich. Niektórzy ankietowani podawali potrzeby zmian wynikające z kilku powodów.

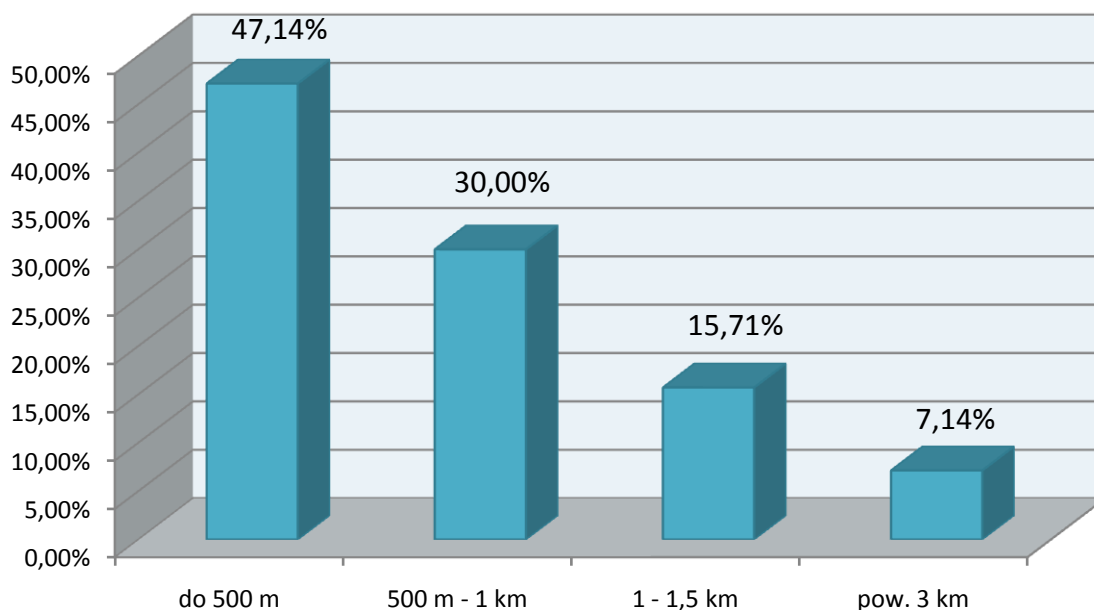
Spytano respondentów **czy po uruchomieniu zaproponowanych tras są skłonni zrezygnować z korzystania z własnego samochodu osobowego?** 77,33% ankietowanych (58) udzieliło odpowiedzi na to pytanie, a odpowiedzi przedstawiają się następująco:

43,10 %	rezygnuje	(25)
32,76 %	raczej rezygnuje	(19)
24,14 %	na pewno nie rezygnuje	(14)

Duża grupa osób, bo w sumie ponad 43% zadeklarowała chęć rezygnacji z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz komunikacji publicznej po uruchomieniu zaproponowanych przez siebie tras. Jest to bardzo optymistyczny wynik, biorąc pod uwagę, że obecnie w krajowym transporcie zbiorowym panuje raczej tendencja do rezygnacji z komunikacji publicznej. Notuje się znaczny odpływ pasażerów i konieczność likwidacji nierentownych połączeń. Należy zatem zwrócić szczególną uwagę na potrzeby komunikacyjne tej grupy pasażerów i dołożyć wszelkich starań, aby komunikacja publiczna była na tyle atrakcyjna, żeby tą tendencję, do rezygnacji z korzystania z komunikacji publicznej, na terenie gminy Czarna Dąbrówka odwrócić.

W przeprowadzonej ankiecie respondenci określili również **w jaką odległość muszą pokonać od miejsca zamieszkania do przystanków autobusowych i kolejowych oraz ocenili czy ich ilość jest wystarczająca**. W gminie Czarna Dąbrówka sieć kolejowa nie występuje, więc główny ciężar obsługi pasażerów spoczywa na komunikacji autobusowej. Anketowani **(94,7%)** określali głównie odległości od przystanków autobusowych, otrzymane dane prezentuje poniższy wykres.

Odległość przystanków autobusowych od miejsca zamieszkania pasażerów



Wykres nr 20 . Odległość przystanków od miejsca zamieszkania ankietowanych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Prawie 50% osób (33 osoby), które udzieliły odpowiedzi na to pytanie (70 osób) ma do pokonania odległość maksymalnie 500 m do przystanku autobusowego. 30% respondentów mieszka w odległości do 1 km od przystanku (21 osób), ponad 15% musi pokonać do 1,5 km (11 osób). 7% respondentów (5 osób) zmuszonych jest przebyć ponad 3 km, aby dotrzeć do przystanku autobusowego.

Odległości te ankietowani pokonują:

89,86 %	pieszo	(62)
10,14 %	rowerem	(7)

Zapytano ankietowanych, **czy obecna ilość przystanków jest wystarczająca**, jeżeli nie to w jakich miejscach konieczne jest utworzenie przystanków.

80 %	uznało, ilość przystanków za wystarczającą	(60)
9,33 %	uznało, że ilość przystanków jest niewystarczająca	(7)
10,67 %	nie miało zdania na ten temat	(8)

Dokładnie 80% respondentów uznało obecną ilość przystanków za wystarczającą tylko około 9% uważa, że jest ich za mało. Ponad 50% badanych ma do pokonania do przystanku autobusowego więcej niż 500m. Stanowią oni sporą grupę pasażerów, która ma utrudnioną możliwość korzystania z komunikacji, zwłaszcza przy niekorzystnych warunkach pogodowych. Warto zwrócić uwagę na fakt, że większość z respondentów to młodzież dojeżdżająca do szkół, która nie ma możliwości samodzielnego korzystania z innej formy transportu.

Zaproponowane lokalizację nowych przystanków:

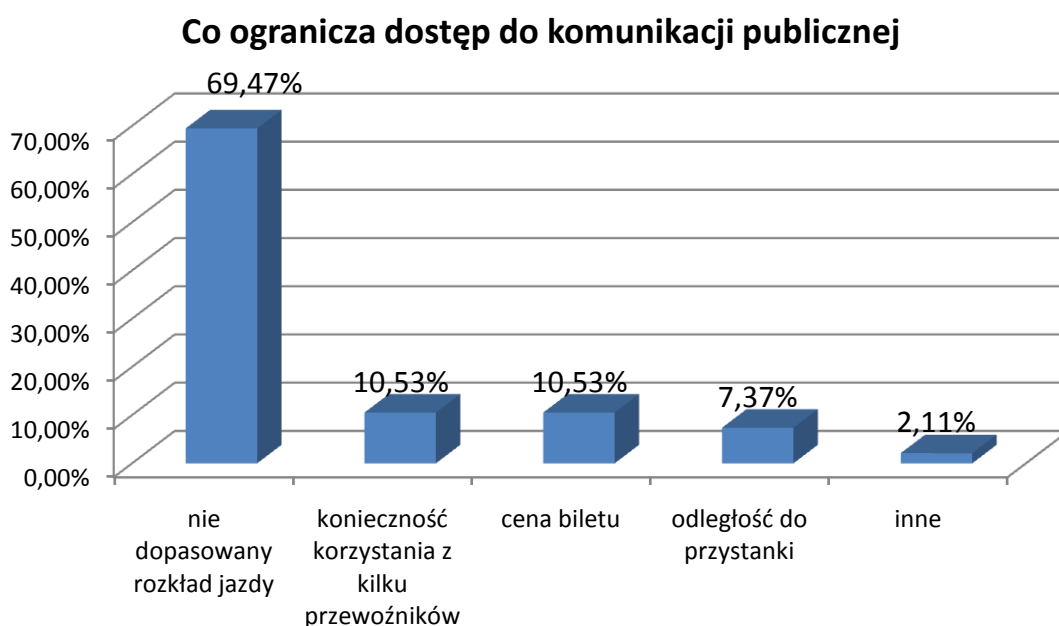
- Mydlita, Górna Owczarnia
- obrzeża różnych miejscowości

Zapytano respondentów o to, czy zamierzają w tym roku zrezygnować z transportu zbiorowego na rzecz transportu własnego.

28,00 %	osób <u>zamierza</u> zrezygnować z transportu publicznego	(21)
56,00 %	osób <u>nie zamierza</u> zrezygnować z transportu publicznego	(42)
16,00 %	nie ma zdania na ten temat	(12)

Poproszono ankietowanych o opinię co ich zdaniem ogranicza dostęp do komunikacji publicznej. Respondenci udzielili łącznie 95 odpowiedzi (jeden badany niejednokrotnie wskazał kilka przyczyn). Otrzymano następujące odpowiedzi:

68,42 %	rozkład jazdy niedopasowany do potrzeb pasażerów	(66)
10,53 %	konieczność korzystania z usług kilku przewoźników	(10)
10,53 %	cena biletu	(10)
7,37 %	odległość od przystanku	(7)
2,11 %	inna przyczyna (najczęściej: niewystarczająca liczba połączeń.)	(2)



Wykres 21. Ograniczenia w dostępie do komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Blisko 56% ankietowanych nie zamierza w ciągu najbliższego roku zrezygnować z korzystania z komunikacji publicznej, prawie 28% zamierza przesiąść się do samochodów i na rowery, a około 16 % nie podjęło jeszcze decyzji. Jest to korzystny wynik dla komunikacji publicznej. Jednak jednocześnie blisko 69% respondentów wskazuje na to, że rozkłady są niedopasowane do potrzeb pasażerów, ponad 10% narzeka na zbyt wysokie ceny biletów i konieczność korzystania z usług kilku przewoźników, 7% na zbyt duże odległości od przystanków. Należy zatem bardzo szczegółowo przeanalizować potrzeby transportowe mieszkańców powiatu i postarać się dostosować komunikację do potrzeb użytkowników oraz znaleźć takie rozwiązania komunikacyjne, które ułatwią podróż pasażerom i jednocześnie zapewnią rentowność połączeń przewoźnikom.

W końcowej części ankiety respondenci oceniali dostosowanie infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Ankietowanych proszono, żeby jeżeli są niepełnosprawni lub mają styczność z takimi osobami, określili jakich organów ta niepełnosprawność dotyczy. Na pytanie to odpowiedzi udzieliło 12 osób, wskazując niekiedy więcej niż jeden niesprawny organ. Procentowo wyniki prezentują się następująco:

58,33 %	narząd ruchu	(7)
8,33 %	narząd wzroku	(1)
8,33 %	narząd słuchu	(1)
16,67 %	narząd mowy	(2)
8,33 %	niepełnosprawność kilku narządów	(1)

Pytano również, czy wyżej wymieniona osoba dysponuje przystosowanym pojazdem, wózkiem lub innym środkiem pomocy czy może liczyć tylko na pomoc innych oraz jaki jest status zawodowy takiej osoby. Tutaj odpowiedzi udzieliło jedynie 12 respondentów:

25,00 %	dysponuje przystosowanym pojazdem, wózkiem lub innym środkiem pomocy	(3)
75,00 %	może liczyć tylko na pomoc innych	(9)

Na pytanie o status zawodowy wyżej wymienionej osoby otrzymano 14 poniższe odpowiedzi:

7,14 %	pracuje	(1)
78,57 %	nie pracuje	(11)
14,29 %	nie pracuje z braku możliwości dojazdu do pracy	(2)

Z możliwości oceny Infrastruktury transportowej i środków transportu dla potrzeb niepełnosprawnych w skali od 0 - w ogóle nieprzystosowany do 5 - dobrze przystosowany, skorzystało tylko kilku badanych. Ponadto wymienione przez nich opinie dotyczyły obiektów w Bytowie, Kościerzynie czy Lęborku. Na terenie gminy Czarna Dąbrówka brak jest dworców autobusowych, dlatego wyników dotyczących badanych kwestii zaprezentować nie można.

Podczas przeprowadzania ankiety przepytano jedną osobę niepełnosprawną (niepełnosprawność ruchowa) a uwagi przez nią przekazane dotyczyły przede wszystkim braku przystosowania większości autobusów obsługujących przewozy przez obszar gminy

uniemożliwiający korzystanie z nich właśnie przez osoby o niepełnosprawności ruchowej (poruszających się na wózkach inwalidzkich).

4.2. Ogólna ocena i podsumowanie istniejącego stanu.

Aktualna komunikacja na terenie Gminy Czarna Dąbrówka przez większość przewoźników wykonywana jest głównymi ciągami komunikacyjnymi po drogach wojewódzkich, i częściowo powiatowych, jedynie w małym stopniu po drogach gminnych, umożliwiając mieszkańcom dojazd do siedziby gminy czy powiatu. Siatka połączeń w głównej mierze przebiega w kierunku z zachodu od strony Słupska przez Czarną Dąbrówkę i Nożyno czy Unichowo na południe do Bytowa lub z Bytowa przez Czarną Dąbrówkę lub Rokity na północ i północny wschód do Lęborka. Sieć połączeń prowadzonych w komunikacji powiatowej lub wojewódzkiej głównymi ciągami komunikacyjnymi uzupełnia komunikacja gminna realizowana również drogami gminnymi. Przewozy gminne realizowane są przez jednego przewoźnika siedmioma liniami w komunikacji regularnej, łącząc miejscowości gminne z czterema miejscowościami w których zlokalizowane są szkoły podstawowe i gimnazja. W komunikacji gminnej wykonywanych jest ok. 140 tys. km rocznie. Sieć połączeń gminnych stanowi uzupełnienie dla sieci połączeń powiatowych i wojewódzkich i łącznie pokrywa większość obszaru gminy. Komunikacja gminna prowadzona jest wyłącznie w dni szkolne a komunikacja powiatowa i wojewódzka daje możliwości obsługi w dni świąteczne, jednakże dotyczy tylko jednej relacji we wschodniej części gminy z Bytowa przez Unichowo, Nożyno, Kleszczyniec do Czarnej Dąbrówki. Przewozy wykonywane w dni wolne od pracy stanowią tylko ok. 2,5% ogółu komunikacji na terenie gminy.

Przewozy powiatowe realizowane przez obszar gminy obejmują 6 linii na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Bytowskiego (90 tys. km rocznie) a przewozy w relacjach wojewódzkich, to 16 linii na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego (74 tys. km. rocznie). Łączny przebieg roczny realizowany, we wszystkich przewozach regularnych, na terenie gminy to ok. 304 tys. km.

Głównymi przewoźnikami realizującym przewozy na terenie gminy są WIOŁKA Przewóz Osób W. Jażdżewski (48% ogółu komunikacji) oraz PKS Bytów (38% ogółu komunikacji).

Na podstawie przeprowadzonych ankiet(1), analizy sytuacji społecznej i gospodarczej na terenie gminy (2) a także stanu aktualnie wykonywanej komunikacji (3), można stwierdzić że gminne ogólnodostępne przewozy regularne powinny być nakierowane na zaspokojenie potrzeb młodzieży i dzieci jakie wynikają z dowozu ich do szkół zlokalizowanych w czterech ośrodkach na terenie gminy.

Większość podróżnych korzysta aktualnie z komunikacji publicznej od poniedziałku do piątku, sporadycznie w soboty, niedziele i święta głównie, z uwagi na fakt, iż komunikacja w soboty i niedziele na obszarze gminy jest bardzo mocno ograniczona.

Z przeprowadzonych ankiet wynika, że obecna ilość kursów wykonująca przewóz regularny ogólnodostępny jest niewystarczająca oraz że powinny powstać nowe połączenia łączące poszczególne miejscowości głównie w relacjach wychodzących poza granice Gminy czy Powiatu Bytowskiego.

Według ankietowanych powinny powstać również nowe przystanki w dogodnej lokalizacji tak, aby pasażerowie mieli do pokonania krótszą drogę od miejsca zamieszkania do przystanku, w tym także na obrzeżach miejscowości.

Zaobserwowano również oczekiwanie na przywrócenie zlikwidowanych połączeń lub uruchamianie nowych w relacjach, w których aktualnie nie są prowadzone. Dotyczy to również głównie przewozów w komunikacji powiatowej czy wojewódzkiej, na które Wójt Gminy Czarna Dąbrówka ma mniejszy wpływ. Niestety zgodnie z danymi statystycznymi GUS oraz informacjami od przewoźników, ciągle zmniejsza się ilość przewiezionych pasażerów a w związku z tym ograniczane są ilości linii komunikacyjnych dotychczas realizowanych na wyłączne ryzyko ekonomiczne przewoźników. Przyczyną zmniejszenia komunikacji publicznej jest także wzrastającą ilość komunikacji indywidualnej prywatnymi samochodami osobowymi. Ponieważ obowiązkiem Gmin jest zorganizowanie dowozu dzieci i młodzieży do szkół, przewoźnicy praktycznie utrzymują tylko takie przewozy w dni nauki szkolnej, co potwierdza także przeprowadzona ankieta oraz stan aktualnej komunikacji pasażerskiej na terenie Gminy. 44% ankietowanych rozważa w ciągu najbliższego roku zrezygnować z korzystania z komunikacji publicznej ze względu na jej nie dostosowanie do oczekiwań. Obecne rozkłady jazdy, z godzinami nieprzystosowanymi do potrzeb potencjalnych pasażerów publicznej komunikacji zbiorowej powodują, że podróżni wybierają własny pojazd samochodowy.

5. Plan organizacji sieci transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

5.1. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

5.1.1. Określenie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego

Zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego określa Ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

1. badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
2. podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
3. zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e) systemu informacji dla pasażera;

4. Określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
5. Ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
6. Określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
7. Określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
8. Przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
9. Zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
10. Ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 915, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
11. Ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
12. Wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

5.1.2. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu.

Na terenie Gminy za organizację komunikacji publicznej i realizację powyżej określonych zadań Organizatora, odpowiadać będą organy samorządowe różnych szczebli. Będą to władze Gminne, organy ewentualnego związku powiatowo-gminnego, jeżeli taki zostanie na tym obszarze utworzony, Starosta Powiatu Bytowskiego oraz Marszałek Województwa Pomorskiego (jeżeli udzieli zamówienia publicznego na linie komunikacyjne w przewozach wojewódzkich i powiatowych, które przebiegać będą przez teren Gminy Czarna Dąbrówka). Takim organem mogą być także marszałkowie innych województw, szczególnie województwa zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego oraz wielkopolskiego, jeżeli udzieli operatorowi stosownego zamówienia.

Ponadto na terenie Gminy mogą być realizowane do dnia 31 grudnia 2016 r. linie komunikacyjne obsługiwane przez przedsiębiorców w oparciu o wydane im przez różne organy samorządowe „zezwolenia”.

Po dniu 1 stycznia 2017 r. mogą być realizowane linie komunikacyjne przez „przewoźników” na podstawie wydanych im dokumentów tzw. „potwierdzenie zgłoszenia przewozu”. Komunikacja realizowana przez przewoźników, na tych liniach, będzie odbywała się na ich wyłączne ryzyko ekonomiczne. Pasażerowie, którym przyznano prawo do ulg ustawowych, w

autobusach wykonujących przewozy na zgłoszenie, nie będą mieli prawa do korzystania z takich ulg. Takim przewoźnikom także nie będą wypłacane dopłaty ze środków budżetu państwa i nie będą mieli obowiązku honorowania ulg ustawowych.

Do kompetencji Wójta Czarnej Dąbrówki należeć będzie organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych w komunikacji gminnej, tj. takich, których cały przebieg linii komunikacyjnych będzie znajdować się na obszarze Gminy oraz wydawanie potwierdzeń zgłoszenia przewozu przewoźnikom, którzy po 1 stycznia 2017 r. będą chcieli wykonywać gminne przewozy pasażerskie na własne ryzyko ekonomiczne.

Problemem prawnym i organizacyjnym dla Wójta Czarnej Dąbrówki będzie sytuacja, w której potrzeby mieszkańców Gminy dotyczyć będą konieczności zapewnienia im dojazdu do miejscowości na terenie innego Powiatu np. Kościerzyny, Kartuz, Lęborka i Słupska a Marszałek Województwa Pomorskiego nie będzie chciał udzielić operatorowi zamówienia na wykonanie niezbędnych z punktu widzenia społeczeństwa Gminy – linii komunikacyjnej. Ten sam problem może dotyczyć konieczności zapewnienia mieszkańcom gminy dojazdu do innych miejscowości w powiecie a w szczególności do siedziby powiatu tj. miasta Bytowa a Starosta Bytowski nie udzielił żadnemu operatorowi zamówienia na niezbędne dla mieszkańców gminy połączenia do powiatu. Linie użyteczności publicznej realizowane na terenie dwóch lub więcej powiatów powinny być organizowane i finansowane przez władze wojewódzkie, a jeżeli nie, to przez władze tych powiatów, które utworzą porozumienie lub odpowiedni związek.

5.1.3. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Organizator w szczególnie uzasadnionym przypadku może także udzielić zamówienia bezpośrednio, zawierając z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia przesłanek o których mowa w art. 22 ust.1 i ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Gmina w Czarnej Dąbrówce powinna w uzasadnionych przypadkach skorzystać z każdej z tych form przy udzieleniu zamówienia na realizację gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Jednak, biorąc pod uwagę niewielki zakres planowanej przez Gminę Czarna Dąbrówka komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej, wydaje się zasadne bezpośrednio zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z jednym z przedsiębiorców. Opracowujący plan transportowy, zaleca skorzystanie z tej formy.

Oczywiście Gmina ma prawo preferować inne formy publicznego wyboru operatora, któremu zostanie udzielone zamówienie usługi przewozowej o charakterze użyteczności publicznej. Po 1 stycznia 2017 r. można zastosować tryb udzielania koncesji operatorowi. Formę koncesji może przyjąć także umowa zawarta bezpośrednio.

Umowa zawierana z wybranym operatorem może dotyczyć konkretnej linii komunikacyjnej lub może dotyczyć kilku linii komunikacyjnych. Należy jednak pamiętać, że przy tak małym zleceniu dla kilku operatorów będą potrzebne zwiększone nakłady na nadzór i rozliczanie takich zleceń.

5.2. Projektowane linie komunikacyjne

5.2.1. Zasady projektowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Zasady planowania sieci autobusowej gminy Czarna Dąbrówka:

- a. głównym zadaniem planowanego układu komunikacyjnego jest zapewnienie skomunikowania wszystkich miejscowości gminy miejscowościami w których znajdują się szkoły podstawowe oraz gimnazja
- b. na tej podstawie cztery miejscowości leżące w obszarze gminy tj. Czarna Dąbrówka, Jasień, Nożyno i Rokity uznano za węzły komunikacyjne, do których doprowadzone zostaną linie użyteczności publicznej
- c. powstałe linie komunikacyjne będą jednocześnie uzupełnieniem do sieci komunikacyjnej użyteczności publicznej planowanej do utworzenia na podstawie założeń określonych w Planie Transportowym Województwa Pomorskiego i stanowić będą dla nich linie dowozowe
- d. pozostałe potrzeby transportowe na terenie gminy zostaną zaspokojone siecią komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej Powiatu Bytowskiego
- e. planowane gminne linie komunikacyjne mają w najbardziej optymalny sposób łączyć jak największą liczbę miejscowości gminy z węzłami komunikacyjnymi z uwzględnieniem przebiegu tras o najkrótszym przebiegu
- f. przewiduje się, iż powstała sieć komunikacyjna zapewni pozostałym mieszkańcom, a nie tylko młodzieży szkolnej, możliwość podróżowania do głównych ośrodków społecznych na terenie gminy
- g. połączenia poszczególnych gminnych węzłów komunikacyjnych ze sobą, w tym z siedzibą gminy, zapewni także komunikacja o charakterze użyteczności publicznej szczebla wojewódzkiego lub/i powiatowego

5.2.2. Założenia Planu Transportowego Województwa Pomorskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego określił 3 autobusowe linie transportowe o charakterze użyteczności publicznej przebiegające przez obszar gminy.

Lp.	Numer linii	Nazwa linii transportowej użyteczności publicznej	Rodzaj linii
1	22-01	Bytów –Czarna Dąbrówka - Lębork	S
2	22-07	Słupsk - Czarna Dąbrówka – Bytów - Chojnice	S
3	22-12	Słupsk - Czarna Dąbrówka - Kartuzy	D

Tabela 41. Wojewódzkie autobusowe linie użyteczności publicznej

Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego

Objaśnienia rodzaju linii:

S – szkieletowe (strategiczne dla gospodarki, rynku pracy oraz dostępności stolicy województwa i obszaru aglomeracyjnego)

D – dowozowe (stanowiące o dostępności między powiatowej; wspomagające potencjał relacji szkieletowych)

Analiza głównych założeń Planu Transportowego Województwa Pomorskiego, mających odniesienie do gminy Czarna Dąbrówka, zakłada utworzenie odcinkowo na terenie gminy 3 linii autobusowych. Szkielet siatki połączeń (linie szkieletowe) stanowiąc mają linie 22-01 Bytów – Czarna Dąbrówka - Lębork oraz 22-07 Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów - Chojnice.

Linia 22-01 przebiega z południowych do północno - zachodnich krańców gminy wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 212. W komunikacji regionalnej łączy siedzibę powiatu Bytowskiego tj. miasto Bytów na trasie przez siedzibę gminy Czarna Dąbrówka, z siedzibą Powiatu Lęborskiego. W komunikacji powiatowej linia łączy siedzibę powiatu z siedzibą gminy Czarna Dąbrówka.

Linia 22-07 uzupełnia przebieg linii 22-01 przebiega we wschodniej części gminy, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 211 i 212. W komunikacji regionalnej łączy miasto Słupsk na trasie przez siedzibę gminy Czarna Dąbrówka z siedzibą Powiatu Bytowskiego i siedzibą Powiatu Chojnickiego. W komunikacji powiatowej linia łączy siedzibę gminy Czarna Dąbrówka z siedzibą powiatu Bytowskiego.

Obok linii szkieletowych zaplanowana została 1 linie dowozowa (D) nr 22-12 Słupsk – Czarna Dąbrówka – Kartuzy. Linia 22-12 przebiega z zachodnich do wschodnich krańców gminy wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 211 łącząc miasto Słupsk przez Czarną Dąbrówkę z powiatem sąsiednim kartuskim. W komunikacji regionalnej łączy siedzibę powiatu Słupskiego tj. miasto Słupsk na trasie przez siedzibę gminy Czarna Dąbrówka do miasta Kartuzy.

5.2.3. Założenia Planu Transportowego Powiatu Bytowskiego

Będący w trakcie przygotowania, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bytowskiego określił 3 autobusowe linie transportowe o charakterze użyteczności publicznej przebiegające przez obszar gminy.

Lp.	Numer linii	Nazwa linii transportowej użyteczności publicznej
1	2201/0002	Bytów - Czarna Dąbrówka - Kozy
2	2201/0003	Bytów - Rokity - Czarna Dąbrówka
3	2201/0004	Czarna Dąbrówka - Kleszczyniec - Gostkowo - Bytów

Tabela 42. Powiatowe autobusowe linie użyteczności publicznej

Źródło: Założenia do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Bytowskiego

Wszystkie planowane do uruchomienia linie mają łączyć Bytów z siedzibą Gminy Czarna Dąbrówka.

Linia 2201/0002 prowadzona będzie drogą wojewódzką nr 212 na odcinku od granicy powiatu do Czarnej Dąbrówki przez: Kartkowo, Unichowo, Nożyno, Nożynko, Kleszczyniec z obsługą za pomocą tzw. szuflad Jerzkowice, Karwno z przedłużeniem do miejscowości Kozy.

Linia 2201/0003 prowadzona będzie drogą powiatową 1334G w wschodniej części powiatu na trasie przez Jasień, Mydlita i Rokity następnie drogą wojewódzką nr 211 do Czarnej Dąbrówki.

Linia 2201/0004 analogicznie jak linia 2201/0002 w relacji z Bytowa do Czarnej Dąbrówki, bez szuflady do Karwna.

Schemat planowanych linii użyteczności publicznej w komunikacji powiatowej oraz wojewódzkiej pokazana na kolejnej stronie.(w formacie A3 stanowi załącznik nr **10.5** do niniejszego opracowania.

Przebieg planowanych wojewódzkich i powiatowych linii użyteczności publicznej



LEGENDA

Przebieg planowanych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

- - linie powiatowe
- - linie wojewódzkie
- - pozostałe drogi nie objęte komunikacją
- 2201/0004 - oznaczenie linii powiatowej
- 22-01 - oznaczenie linii wojewódzkiej
- SŁUPSK** - docelowy przebieg linii komunikacyjnej

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
I SPEDYCJI W WARSZAWIE
- Warszawa 2015 -



Mapa 18 – Przebieg wojewódzkich i powiatowych linii użyteczności publicznej Źródło: opracowanie własne

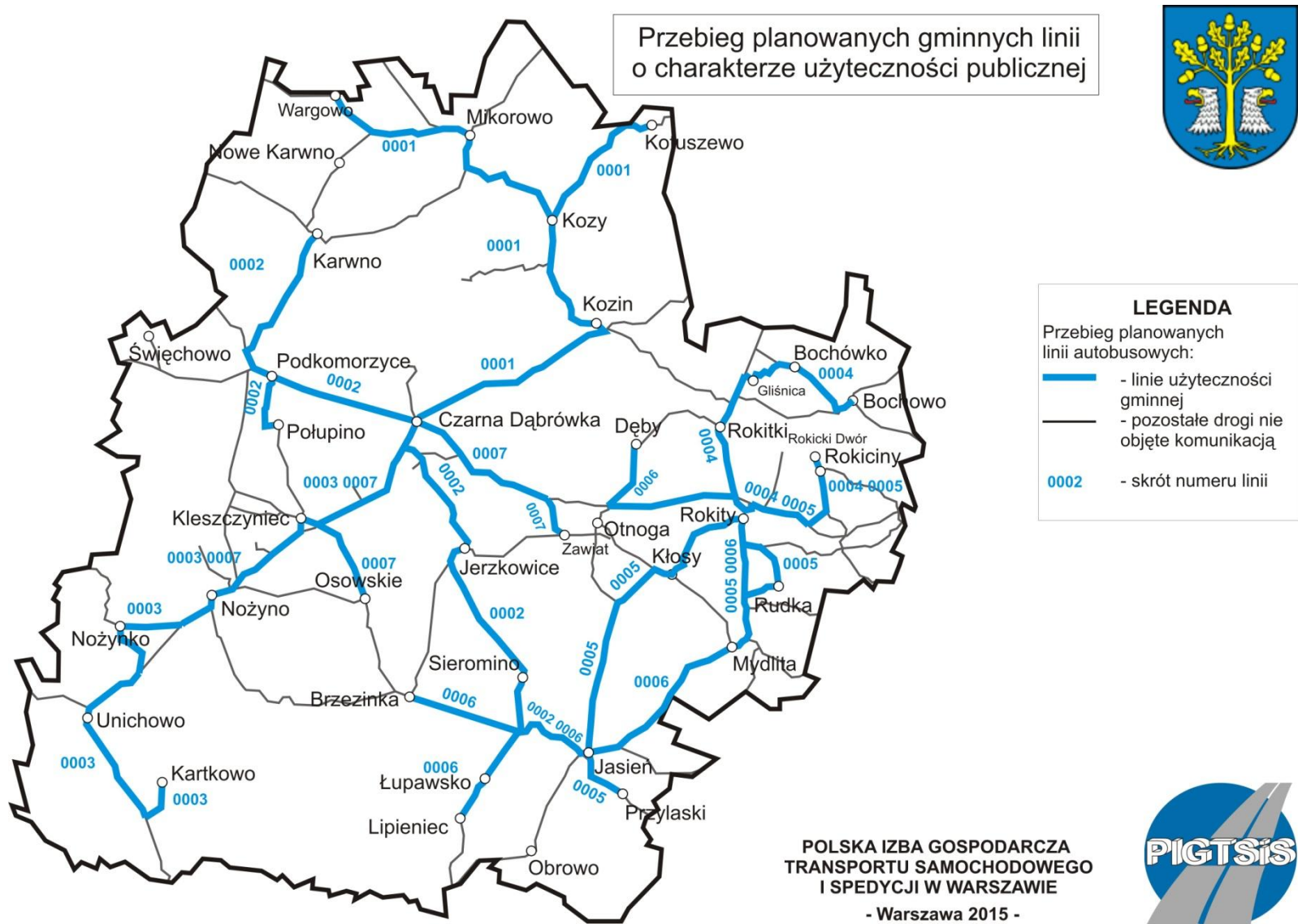
5.2.4. Projektowane linie komunikacyjne

Dla realizacji potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy, organizowana przez Gminę sieć linii komunikacyjnych w ramach publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej zawierać będzie docelowo siedem linii komunikacyjnych, łączących poszczególne miejscowości w gminie z węzłami transportowymi określonymi w pkt. 5.2.1.

Zgodnie z powyższym projektuje się następujące linie autobusowe:

- | | | |
|----------|---------------------|--|
| 1. Linia | U220103/0001 | Wargowo – Czarna Dąbrówka
przez: Drążkowo, Mikorowo, Kozy, Katuszewo, Kozin |
| 2. Linia | U220103/0002 | Jasień – Czarna Dąbrówka
przez: Jerzkowice, Karwno, Podkomorzyce, Połupino |
| 3. Linia | U220103/0003 | Kartkowo – Czarna Dąbrówka
przez: Unichowo, Nożynko, Nożyno, Kleszczyniec |
| 4. Linia | U220103/0004 | Bochowo – Rokity
przez: Bochówko, Glińnica, Rokitki, Rokiciny |
| 5. Linia | U220103/0005 | Przyłaski – Rokity
przez: Kłosy, Rokity, Rokiciny, Rudka, Mydlita |
| 6. Linia | U220103/0006 | Lipieniec – Rokity
przez: Łupawsko, Brzezinka, Mydlita, Rokity, Dęby |
| 7. Linia | U220103/0007 | Czarna Dąbrówka – Czarna Dąbrówka
Przez: Kleszczyniec, Nożyno, Zawiat |

Przebieg w/w linii (gminnych) pokazano na schematycznej mapie poniżej (Mapa 19) oraz na wydruku w formacie A3 stanowiącym **załącznik nr 10.6.** do niniejszego opracowania



Mapa 19 – Planowany przebieg gminnych linii o charakterze użyteczności publicznej *Źródło: opracowanie własne*

5.2.5. Ilości połączeń w ramach projektowanych linii komunikacyjnych

Generalnym założeniem przy projektowaniu w/w linii komunikacyjnych było zapewnienie:

- dojazdu do węzłów komunikacyjnych trzema lub czterema kursami w godzinach rannych (pierwszy kurs przed godziną 8.00)
- wyjazdu z węzłów komunikacyjnych trzema lub czterema kursami w godzinach popołudniowych

Częstotliwość kursowania dla wszystkich linii komunikacyjnych przyjmuje się wyłącznie w dni nauki szkolnej.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy z dnia 10 kwietnia 2012 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 451) taki rodzaj połączeń oznacza się symbolem – S. Liczba dni kursowania oznaczonych jako dni szkolne wynosi dla okresu komunikacyjnego 2015/2016 – 188 (liczba dni może ulec zmianie w związku z postanowieniami Kuratoriów Oświaty w poszczególnych województwach lub zarządzeniami Dyrekcji Szkół w sprawie dodatkowych dni wolnych od nauki szkolnej).

W uzasadnionym przypadku wprowadza się **możliwość rozszerzenia częstotliwości** kursowania wybranych połączeń do komunikacji w dni od poniedziałku do piątku oprócz świąt lub w komunikacji codziennej celem skomunikowania z przebiegającymi przez obszar gminy liniami powiatowymi czy wojewódzkimi o takiej samej częstotliwości przejazdu.

Na tej podstawie zaproponowano przykładowe rozkłady jazdy stanowiące załącznik nr 10.7. do niniejszego opracowania a w szczególności:

1. Linia U220103/0001 – załącznik nr 10.7.1.
2. Linia U220103/0002 – załącznik nr 10.7.2.
3. Linia U220103/0003 – załącznik nr 10.7.3.
4. Linia U220103/0004 – załącznik nr 10.7.4.
5. Linia U220103/0005 – załącznik nr 10.7.5.
6. Linia U220103/0006 – załącznik nr 10.7.6.
7. Linia U220103/0007 – załącznik nr 10.7.7.

Proponowaną pracę przewozową jaka będzie wykonywana w ramach w/w linii ilustruje poniższe zestawienie (tabela).

Nr załącznika	Nazwa linii komunikacyjnej	Roczny przebieg w [km]	Ilość kursów dziennie	Czas jazdy ogółem [h] w jednym dniu
Zał. 10.7.1.	Wargowo – Mikorowo – Kozy-Czarna Dąbrówka	25 718,4	6	3:00
Zał. 10.7.2.	Jasień – Jerzkowice – Karwno-Czarna Dąbrówka	33 163,2	6	4:00
Zał. 10.7.3	Kartkowo – Unichowo – Nożynko – Nożyno –K Leszczyniec -Czarna Dąbrówka	19 401,6	6	2:42
Zał. 10.7.4.	Bochowo – Glińnica – Rokity – Rokiciny-Rokity	29 348,0	8	4:40
Zał. 10.7.5.	Przylaski – Jasień – Kłosy-Rokity	33 048,4	8	6:08
Zał. 10.7.6.	Lipieniec – Jasień – Przylaski – Mydlita-Rokity	63 273,6	12	8:48
Zał. 10.7.7.	Czarna Dąbrówka – Kleszczyniec – Nożyno – Zawiat-Czarna Dąbrówka	35 419,2	6	4:30
RAZEM		239 372,4	52	33:48:00

Tabela 43. Proponowane trasy, przebieg oraz czas jazdy (Także zał. nr 10.7.).

Źródło: opracowanie własne

Zestawienie aktualnie wykonywanej pracy przewozowej na terenie gminy na podstawie zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Czarna Dąbrówka, Starostę Bytowskiego oraz Marszałka Województwa Pomorskiego ilustruje natomiast poniższe zestawienie:

Lp.	Wyszczególnienie	Roczny przebieg [km]
1	Aktualny stan komunikacji na podstawie linii gminnych	139 786,6
2	Aktualny stan komunikacji na podstawie linii powiatowych	89 243,6
3	Aktualny stan komunikacji na podstawie linii wojewódzkich	73 823,0
4	Ogółem	302 853,2
5	Projekt gminnej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej	239.372,4

Tabela 44. Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Gminy Czarna Dąbrówka

Na dzień dzisiejszy regularna komunikacja autobusowa na obszarze gminy prowadzona jest w ilości 139.786,6 km w ciągu roku. W odniesieniu do całkowitej komunikacji prowadzonej na terenie gminy stanowi to 46%. Uruchomienie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej w zaproponowanym kształcie będzie wynosiło 239.372,4 km/rocznie, czyli 171,2% więcej, niż wynosi obecny roczny przebieg komunikacji wykonywanej na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy.

Zaspokojenie popytu na przewozy autobusowe w gminie będzie się wiązało z faktem uruchomienia nie tylko komunikacji gminnej ale również powiatowej i wojewódzkiej. Planowana sieć komunikacji powiatowej i wojewódzkiej zwiększy możliwości zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców także w komunikacji wewnątrz gminnej a komunikacja gminna planowana do uruchomienia na podstawie niniejszego dokumentu będzie tylko jej uzupełnieniem w szczególnie wrażliwej warstwie jaką jest komunikacja dowozowa do najważniejszych miejsc użyteczności publicznej w gminie tj. do największych miejscowości w których znajdują się szkoły dla których Organem prowadzącym jest gmina.

Zakres uruchamianej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej zarówno w przewozach wojewódzkich jak i powiatowych trudno oszacować jednakże należy z dużym

prawdopodobieństwem przyjąć fakt jej uruchomienia. Utrudnieniem jest brak założonej częstotliwości jej kursowania, co niewątpliwie będzie później wymagało ewentualnej korekty godzin odjazdów także w komunikacji gminnej.

Taki, proponowany przebieg planowanej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej wynika z potrzeb społecznych potwierdzonych badaniami ankietowymi i badaniami potoków pasażerskich a także potwierdzony charakterystyką społeczno – gospodarczą gminy.

5.2.6. Ilości przewożonych pasażerów

Badania prowadzone przez Główny Urząd Statystyczny oraz takie organizacje jak np. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji potwierdzają spadek frekwencji podróży z okresu na okres na poszczególnych szlakach komunikacyjnych, co z kolei zmusza przewoźników do ograniczania oraz likwidacji kursów i linii nierentownych.

Należałoby się zastanowić jakie są tego przyczyny.

Do głównych przyczyn tego stanu rzeczy, co wykazały badania ankietowe należy zaliczyć niedostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów, wysokie ceny biletów i tak:

- 1/ brak zapewnienia dojazdów i powrotów do zakładów pracy i szkół do głównych ośrodków na odpowiednie godziny np. 6.00, 7.00, 8.00. Bywa tak, że jest to możliwe tylko w jedną stronę, lub jedną parą kursów w ciągu dnia można dojechać do pracy czy szkoły, a nie ma możliwości powrotu lub w ogóle nie odpowiadają godziny,
- 2/ brak możliwości, co podkreślali ankietowani, dojazdu do urzędów, szpitali, przychodni, na zakupy w ciągu dnia – poza szczytami rannymi i południowymi przewozów t.j. między godz. 8.00 a 13.00
- 3/ brak komunikacji po godzinie 18-tej, przynajmniej do 21.00
- 4/ niewystarczająca komunikacja w dni wolne od pracy /niedziele i święta/. Aktualnie są szlaki komunikacyjne całkowicie pozbawione komunikacji w te dni lub kursy istniejące nie odpowiadają potrzebom podróży.

5.2.7. Pozostałe potrzeby komunikacyjne

Projektowana komunikacja Gminna nie obejmuje wszystkich miejscowości na terenie Gminy i nie zaspakaja wszystkich potrzeb przewozowych. Miejscowości, których nie obejmuje i potrzeby, których nie zaspakaja mogą być uzupełniane przez komunikację o charakterze użyteczności publicznej realizowanej w przewozach powiatowych jak i wojewódzkich. Wynika to z głównych zasad planowania sieci komunikacji gminnej przyjętych w niniejszym opracowaniu (pkt. 5.2.1.)

Uważamy, że istnieje konieczność zapewnienia usług użyteczności publicznej w przewozach powiatowych i wojewódzkich w ramach projektowanych linii o charakterze użyteczności publicznej ogłoszonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego *Uchwałą 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r. ws. „Planu*

zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Pomorskiego”, w planie Województwa Pomorskiego na obszarze Gminy Czarna Dąbrówka oraz planowanych w tworzonego Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Powiatu Bytowskiego

Gmina może wystąpić, zgodnie z art. 13 ust. 4 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, do Powiatu Bytowskiego i Marszałka Województwa Pomorskiego celem organizacji przewozów powiatowych i wojewódzkich na liniach które nie będą jednak uruchomione, a wystąpią potrzeby przewozowe.

Na tej podstawie Wójt gminy Czarna Dąbrówka może wystąpić do:

- Starosty Bytowskiego o uruchomienie komunikacji na liniach:
 - Bytów – Czarna Dąbrówka – Kozy
 - Bytów – Rokity – Czarna Dąbrówka
 - Czarna Dąbrówka – Kleszczyniec – Gostkowo - Bytów

- Marszałka Województwa Pomorskiego o uruchomienie komunikacji na liniach:
 - 22-01 Bytów – Czarna Dąbrówka – Lębork
 - 22-07 Słupsk – Czarna Dąbrówka – Bytów
 - 22-12 Słupsk – Czarna Dąbrówka - Kartuzy

Gmina Czarna Dąbrówka, ma potrzeby dojazdu do pracy, szkół, szpitali oraz innych instytucji publicznych w stolicach sąsiednich gmin czy powiatów. Komunikacja ta winna być ujęta w planach transportowych opracowywanych przez Marszałków Województw: Pomorskiego, Kujawsko-Pomorskiego, względnie przez utworzone związki gmin czy też powiatów.

5.2.8. Częstotliwość kursowania autobusów.

Komunikacja publiczna na terenie gminy ma za zadanie zaspokojenie podstawowych potrzeb społeczeństwa w szczególności w zakresie dojazdu do miejsc użyteczności publicznej związanych z edukacją. Dla pasażera ważna jest pewność wykonywania danego przewozu przez danego operatora oraz częstotliwość wykonywania komunikacji, aby jego czas oczekiwania na dane połączenie nie zniechęcał go wcale do korzystania z komunikacji publicznej.

Należy w opracowywanych konkretnych rozkładach jazdy, które będą stanowiły podstawę do udzielania zamówienia operatorom, zapewnić pasażerom możliwość korzystania z komunikacji w określonych przedziałach czasowych wynikających z opublikowanych w szkołach rozkładach zajęć.

Konkretne przedziały czasowe powinny zostać określone w formie standardu jaki Gmina Czarna Dąbrówka zapewni swoim mieszkańcom w celu zaspakajaniu ich potrzeb na usługę przejazdu pomiędzy miejscem zamieszkania a siedzibą szkoły podstawowej lub gimnazjalnej. Zasadnym wydaje się, aby były to co najmniej dwa połączenia we wszystkie dni roku do miejscowości, gdzie taka komunikacja obecnie funkcjonuje.

Do opracowania zostały dołączone przygotowane propozycje rozkładów jazdy zawierające kursy na danej linii oraz proponowane godziny kursowania autobusów wynikające z bieżących planów zajęć w szkołach w roku szkolnym 2015 - 2016. Propozycje te mają charakter maksymalnego zabezpieczenia komunikacją obszaru Gminy w ramach komunikacji gminnej.

Wykaz projektowanych rozkładów jazdy dla linii o charakterze użyteczności publicznej zawierają załączniki nr 10.7.1. do nr 10.7.7. znajdujące się na końcu opracowania.

5.2.9. System taryfowy i ceny biletów.

Przyjęcie przez Gminę funkcji organizatora przewozów może wymagać opracowania i uchwalenia przez Radę Gminy taryfy oraz cennika biletów na usługi publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art.15 ust.1 pkt.10 oraz art.72 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Taryfa powinna określać rodzaje biletów jakie będą oferowane przez Gminę lub operatora podróznym, odległości taryfowe, stanowiące podstawę ustalenia ceny biletu, zasady stosowania ulg uchwalonych przez Gminę (inne niż ulgi ustawowe określone w stosownych ustawach). Gmina może jednak ustalić, że przychody będą przysługiwały Operatorowi i ceny określi Operator. Gmina zachowa jednak prawo do uzgadniania wszystkich zmian cen jakie będzie chciał wprowadzić operator.

Cenniki stosowane przez operatora mogą zawierać ulgi ustanowione przez Gminę, jeżeli Gmina takie uchwali, a także ulgi, jakie określa ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Proponujemy, aby ustalić taką politykę taryfową, która przewidywałaby jedną, maksymalnie dwie strefy taryfowe, a tym samym jedną czy dwie ceny biletów. Ułatwi to ustalanie cen, a także stworzy w przyszłości możliwość do powstania jakiegoś regionalnego systemu wspólnego biletu, który umożliwiłaby pasażerom komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej, korzystanie z przejazdu autobusami różnych operatorów funkcjonujących na obszarze rynku przewozowego.

Gmina Czarna Dąbrówka opracowuje i podaje do publicznej wiadomości regulamin określający warunki obsługi podróznym, sposób odprawy oraz przewozu osób i bagażu lub określa, że w przypadku wyboru jednego operatora w przewozach gminnych może określić, że będzie obowiązywał regulamin opracowany przez tego operatora.

5.2.10. Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych.

Z dniem 1 stycznia 2017 r. Obywatele, którym Państwo w drodze odpowiednich ustaw przyznało ulgi upoważniające do nabycia biletów w niższej cenie, będą mogli to prawo realizować wyłącznie w środkach transportu publicznego wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Pasażerowie w komunikacji publicznej realizowanej przez przewoźników, zostaną pozbawieni prawa do nabycia biletów ulgowych. Oznacza to, że na terenie Gminy Czarna Dąbrówka uprawnienia takie nie będą przysługiwały w kursach wykonywanych przez przewoźników, którym Gmina wyda, na ich wnioski, potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Ulgi ustawowe, natomiast będą przysługiwały także pasażerom w autobusach innych operatorów, którym takiego zamówienia udzieli Starosta lub Marszałek Województwa, a kursy te przebiegać będą przez teren Gminy Czarna Dąbrówka. Osoby posiadające uprawnienia do ulg ustawowych, szczególnie młodzież szkolna będzie je mogła realizować wyłącznie w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w autobusach operatorów, którym gmina, powiat i województwo udzieli zamówienia na ich realizację.

5.3. Zasady oznakowania środków transportu.

Środki transportu realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Gminę Czarna Dąbrówka, powinny niezależnie od oznaczenia linii komunikacyjnej na tablicy kierunkowej wymaganego przez rozporządzenie o rozkładach jazdy posiadać oznaczenie Gminy np. herb Gminy i informację o numerze linii komunikacyjnej oraz informację, że ten autobus realizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej (U).

Jeżeli zamówienie dotyczyło by przewozów realizowanych w długim okresie – kilku lat, to wskazane byłoby, aby tabor autobusowy wykorzystywany przez operatora do realizacji tych przewozów miał jednakowy sposób malowania. Odróżniało by to pojazdy Gminy Czarna Dąbrówka lub pojazdy operatora od autobusów innych przewoźników komercyjnych i innych operatorów. Sposób oznakowania przewozów będzie miał szczególnie istotne znaczenie dla pasażerów po dniu 1 stycznia 2017r. Pasażerom będzie wtedy łatwiej ustalić w jakich autobusach mają prawo do skorzystania z posiadanych ulg ustawowych.

6. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

6.1. Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków autobusowych na wyznaczonych liniach komunikacyjnych, obsługiwanych przez operatorów komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy. Organizator transportu publicznego powinien mieć na uwadze, żeby sieć przystanków zapewniała pasażerom możliwość dogodnego i bezpiecznego korzystania z przystanków autobusowych. Gmina powinna dążyć do określenia w formie standardu, promienia dojazdu mieszkańca do przystanku zapewniającego przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Odległość dostępu do przystanku – w komunikacji gminnej - nie powinna być dłuższa niż 1 km, natomiast w przewozach powiatowych i wojewódzkich realizowanych na obszarze Gminy do 3 km, chociaż oczekiwania pasażerów są w granicach 1 do 1,5 km.

W dwóch przypadkach (na drodze powiatowej i wojewódzkiej) przystanki są jeszcze oznaczone emblematem „PKS”, czyli niezgodne z ustawą prawo o ruchu drogowym. Brakuje także ok. 49 przystanków po drugiej stronie drogi. Natomiast zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym znaki te, lub znaki poziome malowane na jezdni, winny znajdować się na wszystkich przystankach autobusowych po jednej i po drugiej stronie drogi umożliwiające bezpieczne zatrzymywanie się autobusów, a jednocześnie ustawa o transporcie drogowym zabrania przewoźnikom zatrzymywania się poza przystankami.



Rys. 1 Znak przystanku autobusowego D-15

6.2. Określenie wymagań dla taboru autobusowego jakim operatorzy powinni świadczyć usługi przewozowe

Autobusy powinny posiadać odpowiednią liczbę miejsc siedzących i stojących aby zapewnić pasażerom bezpieczny i wygodny przejazd. Uważamy, że pojazdy świadczące usługi powinny mieć maksymalnie 10 lat od dnia ich wyprodukowania oraz być wyposażony w silnik zapewniający emisję spalin na poziomie minimum EURO 3.

Nie powinno się stawiać wyższych wymagań względem autobusów, ponieważ spowodowało by to wysokie koszty amortyzacji przypadające na 1 km przebiegu. Takie wymagania można będzie stawić operatorom jeżeli okres, na który udzielane będzie zamówienie publiczne będzie wynosił co najmniej 6 lat.

Autobusy powinny być wyposażone w elektroniczne tablice kierunkowe i urządzenia pozwalające na monitorowanie jakości świadczonych usług przewozowych. Wskazane jest także rozważenie możliwości montażu urządzeń umożliwiających dokonania automatycznych pomiarów ilości pasażerów korzystających z przejazdu komunikacją publiczną, co ułatwiłoby nadzór oraz optymalizację przewozów w komunikacji miejskiej.

6.3. Ochrona środowiska naturalnego.

Plan transportowy ma na celu racjonalizację połączeń komunikacji publicznej, lepsze zarządzanie połączeniami, a przejazdy autobusów przez obszary chronione nie powodują

powstawania ww. zagrożeń. Połączenia przewidywane w planie realizowane będą po już istniejących drogach.

Emisja gazów cieplarnianych emitowanych przez pojazdy samochodowe stanowi znaczący udział w ogólnej emisji gazów. Efektem realizacji Planu transportowego powinien być pozytywny wpływ na ograniczanie ilości emisji gazów cieplarnianych. Zapewnienie komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej będzie w pewnym stopniu zachęcać mieszkańców do ograniczania potrzeb korzystania z własnych pojazdów samochodowych przy załatwianiu spraw w siedzibie Gminy czy Powiatu, lub w dojeździe do pracy. Zmniejszenie emisji gazów wydzielanych przez pojazdy samochodowe powinno przełożyć się na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza.

Realizacja komunikacji publicznej określonej w planie nie stwarza negatywnego oddziaływania na gleby oraz zasoby wodne.

7. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

7.1. System informacji dla pasażera.

Gmina Czarna Dąbrówka, jako organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązana jest do zorganizowania systemu informacji dla pasażera. System ten dotyczy komunikacji realizowanej przez operatorów oraz przez „przewoźników”.

Prawo określa zakres informacji dotyczących rozkładu jazdy z wyszczególnieniem wymaganych elementów, które tzw. tabliczka przystankowa musi zawierać. Tabliczki przystankowe, na wszystkich przystankach na obszarze Gminy Czarna Dąbrówka winny być zamieszczane przez Gminę, niezależnie od kategorii drogi przy której jest zlokalizowany przystanek. Głównymi elementami muszą być nazwa podmiotu zamieszczającego informację wraz z adresem i telefonem, nazwę przystanku komunikacyjnego lub dworca, miejscowość docelową oraz minimum jedną pośrednią, dzień rozpoczęcia obowiązywania informacji o rozkładzie jazdy, główne dane przewoźnika, godziny przyjazdu i odjazdu autobusów, objaśnienia symboli użytych w informacji oraz numer linii komunikacyjnej.

Prawo zobowiązuje przewoźnika do przekazania 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 a także do przekazania rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie – w transporcie drogowym oraz innym szynowym.

System powinien zawierać także informacje elektroniczne zamieszczone na stronach organizatora oraz operatora.

Z uwagi na niewielki zakres informacji dotyczącej komunikacji realizowanej na obszarze Gminy, uważamy za celowe nabycie takiej usługi w firmie zajmującej się informacją dla pasażera i na stronie internetowej organizatora zamieszczenia linku o komunikacji gminnej.

8. Finansowanie usług przewozowych

8.1. Źródła finansowania działalności przewozowej.

Przewozy gminne o charakterze użyteczności publicznej powinny być finansowane z kilku źródeł.

Podstawowym źródłem przychodów powinny być opłaty pasażerów, którzy będą korzystać z tej komunikacji. Jak wynika z aktualnej analizy przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorców realizujących przewozy regularne. Wpływy z biletów jednorazowe oraz biletów miesięcznych w komunikacji gminnej powinny zapewnić ok. 50% przychodów uzyskiwanych przez operatora. Kolejne 40% wpływów powinna zapewnić rekompensata z tytułu honorowania ulg ustawowych wypłacana przez Skarb Państwa.

Źródłem finansowania powinny być określone w budżecie Gminy, środki na sfinansowanie różnicy pomiędzy uzyskiwanymi przychodami a ponoszonymi kosztami przy wykonywaniu kursów, w tym w szczególności po godzinie 18.00 jeżeli będzie taka potrzeba.

Gmina powinna sfinansować także niezbędną infrastrukturę dla pasażerów np. zakup automatów do sprzedaży biletów, utrzymanie systemu informacji dla pasażerów, systemu nadzoru nad realizacją komunikacji publicznej.

Kolejnym źródłem finansowania komunikacji gminnej mogą być odpowiednie fundusze publiczne na finansowanie zakupu taboru czy też budowę infrastruktury jakie mogą zostać uruchomione w programach UE lub rządu.

Przy udzieleniu koncesji lub zawarcia umowy w formie koncesji, źródłem finansowania będą środki własne operatora.

8.2. Koszty działalności przewozowej.

Na koszty komunikacji gminnej o charakterze użyteczności publicznej składać się będą głównie koszty operatora oraz koszty związane z organizacją i nadzorem ponoszone przez organizatora. Największą grupę kosztów stanowić będą koszty eksploatacyjne obejmujące koszty płac, paliwa i ogumienia, koszty techniczne związane z zapewnieniem utrzymania taboru autobusowego w należytym stanie technicznym, podatki i daniny publiczne oraz koszty innych materiałów związanych z eksploatacją pojazdów.

Kolejną grupę kosztów, stanowić będą koszty amortyzacji pojazdów lub opłat leasingowych. Wysokość tych opłat może być różna w zależności od postawionych operatorowi wymogów wobec autobusów jakimi ma realizować zleconą usługę.

Oceniamy, że w chwili obecnej należy przyjąć do przeprowadzanych kalkulacji i wyliczeń koszt na poziomie 3,50 zł z jeden wozokilometr, przy założeniu, że wymogi w stosunku do pojazdów nie będą większe niż opisane w Planie. Proponowany w Planie transportowym przebieg w gminnych przewozach osób o charakterze użyteczności publicznej wynosi 239,4 tys. km, a więc ogólny koszt tych przewozów wynosiłby w skali jednego roku 837,9 tys. złotych. Zakładając, uzyskanie pokrycia przychodami z biletów oraz rekompensaty na poziomie ok. 90%, należy przewidywać, że koszty realizacji, które będzie musiała pokryć Gmina, w tych przewozach wyniosą 83,8 tys. złotych (w cenach 2015 roku).

Jeżeli zamówienie będzie mieć formę koncesji, to te kwoty musi pokryć Koncesjonariusz.

Dlatego też szczególnie w pierwszym okresie, kiedy udzielane zamówienie dotyczyć będzie niewielkiej liczby kursów, a czas umowy będzie krótki, to wymagania dotyczące taboru nie powinny być zbyt wysokie z uwagi na poziom kosztów.

8.3. Finansowanie inwestycji.

Inwestycje taborowe i związane z zapleczem technicznym powinny być ponoszone przez operatora. W przypadku uruchomienia możliwości współfinansowania ze środków UE, w tym za pośrednictwem Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego, zakupu środków taborowych przez jednostki samorządu terytorialnego, Gmina powinna rozważać możliwość takiego zakupu. W takim przypadku zakupiony przez Gminę tabor, w drodze umowy, może zostać przekazany operatorowi do wykonywania komunikacji gminnej, a jego wartość powinna być rozliczona jako rodzaj udzielanej rekompensaty.

9. Prognozy i możliwe kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

9.1. Monitorowanie i weryfikacja Planu transportowego.

Przewiduje się zastosowanie metod monitorowania i oceny przebiegu realizacji przedmiotowego Planu transportowego.

Weryfikacja wyników realizacji Planu transportowego następować będzie przez cykliczne badania potoków pasażerskich. Ocenie powinny podlegać także niektóre wskaźniki uzyskiwane przez operatorów w realizacji komunikacji publicznej takie jak: oferowana praca przewozowa, zrealizowana praca przewozowa, uzyskiwana sprzedaż na jeden wozokilometr oraz uzyskiwany wskaźnik rentowności na poszczególnych liniach, kursach oraz na całym obszarze Gminy.

Gmina Czarna Dąbrówka powinna dokonać analizy zaprojektowanej sieci linii o charakterze użyteczności publicznej i ilości kursów po opracowaniu przez Powiat Bytowski swojego Planu transportowego.

Badania powinny obejmować oceny i opinie mieszkańców na temat funkcjonowania komunikacji publicznej. W pierwszym okresie tego typu badania i analizy szczególnie ilości pasażerów oraz efektywności ekonomicznej powinny być przeprowadzone co roku. Później intensywność tych badań może być mniejsza. Ocena badań powinna zawierać także analizę zmiany sytuacji w poszczególnych okresach badawczych poprzez porównywanie tych danych.

Powinna odbywać się także analiza systemu biletowego i jego oddziaływanie na motywację mieszkańców Gminy na korzystanie lub nieskorzystanie z komunikacji miejskiej.

Dokonywana analiza powinna dotyczyć także innej komunikacji publicznej realizowanej na obszarze Gminy Czarna Dąbrówka przez innych przedsiębiorców. Korekty rozkładów jazdy lub nowe projekty rozkładów na nowe linie komunikacyjne, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania oraz dostosowanie pojemności pasażerskiej pojazdów, powinny zostać opracowywane w oparciu o wyniki badań potrzeb przewozowych, podaży usług komunikacyjnych realizowanych przez innych operatorów oraz przez przewoźników w przewozach komercyjnych, preferencji komunikacyjnych mieszkańców a także badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

10. Załączniki.

- Zał. 10.1. Mapa przebiegu istniejących gminnych linii komunikacyjnych;
- Zał. 10.2. Mapa przebiegu istniejących linii komunikacyjnych na terenie Gminy Czarna Dąbrówka;
- Zał. 10.3. Mapa przystanków w Gminie Czarna Dąbrówka;
- Zał. 10.4. Wykaz przystanków w Gminie Czarna Dąbrówka;
- Zał. 10.5. Mapa przebiegu planowanych wojewódzkich i powiatowych linii o charakterze użyteczności publicznej;
- Zał. 10.6. Mapa przebiegu planowanych gminnych linii o charakterze użyteczności publicznej;
- Zał. 10.7. Zestawienie przebiegu projektowanych gminnych linii komunikacyjnych wymienionych w kolejnych załącznikach 10.7.1 do 10.7.7;
- Zał. 10.7.1. Linia **U220103/0001** Wargowo – Czarna Dąbrówka przez: Drążkowo, Mikorowo, Kozy, Katuszewo, Kozin
- Zał. 10.7.2. Linia **U220103/0002** Jasień – Czarna Dąbrówka przez: Jerzkowice, Karwno, Podkomorzyce, Połupino
- Zał. 10.7.3. Linia **U220103/0003** Kartkowo – Czarna Dąbrówka przez: Unichowo, Nożynko, Nożyno, Kleszczyniec
- Zał. 10.7.4. Linia **U220103/0004** Bochowo – Rokity przez: Bochówko, Glińnica, Rokitki, Rokiciny

Zał. 10.7.5. Linia **U220103/0005** Przyłaski – Rokity przez: Kłosy, Rokity, Rokiciny, Rudka, Mydlita

Zał. 10.7.6. Linia **U220103/0006** Lipieniec – Rokity przez: Łupawsko, Brzezinka, Mydlita, Rokity, Dęby

Zał. 10.7.7. Linia **U220103/0007** Czarna Dąbrówka – Czarna Dąbrówka przez: Kleszczyniec, Nożyno, Zawiat

Spis tabel

Nr tabeli	Tytuł	Str.
Tabela 1	Wykaz dróg powiatowych na terenie Gminy Czarna Dąbrówka	13
Tabela 2	Wykaz dróg gminnych na terenie Gminy Czarna Dąbrówka	13
Tabela 3	Wykaz szkół podstawowych na terenie gminy Czarna Dąbrówka	16
Tabela 4	Wykaz szkół gimnazjalnych na terenie gminy Czarna Dąbrówka	16
Tabela 5	Ludność Gminy Czarna Dąbrówka w latach 2010 – 2014	17
Tabela 6	Struktura wiekowa ludności	18
Tabela 7	Udział dzieci poniżej 10 roku życia względem ogólnej liczby mieszkańców	20
Tabela 8	Stopa bezrobocia na terenie Gminy Dąbrówka Czarna w latach 2010 - 2014	22
Tabela 9	Stopa bezrobocia na tle województwa pomorskiego w roku 2014	22
Tabela 10	Wykaz największych firm na terenie gminy Czarna Dąbrówka	24
Tabela 11	Liczba osób kształcących się z podziałem na rodzaje szkół	25
Tabela 12	Prognozy dot. liczby uczniów w poszczególnych szkołach w latach 2015-2021	26
Tabela 13	Prognozy dot. liczby uczniów w typach szkół w latach 2015-2021	27
Tabela 14	Ilość uczniów dowożonych do szkół na terenie gminy	27
Tabela 15	Miejsca użyteczności publicznej – Czarna Dąbrówka	30
Tabela 16	Miejsca użyteczności publicznej – teren gminy Czarna Dąbrówka	30
Tabela 17	Długości dróg wg kategorii drogi	33
Tabela 18	Ilość kursów komunikacyjnych w relacji: gmina – miejscowości w gminie	36
Tabela 19	Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie (soboty, niedziele)	39
Tabela 20	Ilość kursów komunikacyjnych wewnątrzgminnych (miejscowość w gminie – inna miejscowość w gminie)	41
Tabela 21	Ilość kursów komunikacyjnych wewnątrzgminnych: miejscowość w gminie – inna miejscowość w gminie (soboty i niedziele)	50
Tabela 22	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – sąsiednie gminy	53
Tabela 23	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – sąsiednie gminy (w soboty i niedziele)	55
Tabela 24	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa	57
Tabela 25	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)	59
Tabela 26	Ilość kursów komunikacyjnych w relacji miejscowość Rokity – inne powiaty województwa	61
Tabela 27	Ilość kursów komunikacyjnych w relacji miejscowość Rokity – inne powiaty województwa (soboty, niedziele)	62
Tabela 28	Linie komunikacyjne w komunikacji gminnej	64
Tabela 29	Przewoźnicy w komunikacji powiatowej	66
Tabela 30	Linie autobusowe w komunikacji powiatowej	66
Tabela 31	Przewoźnicy w komunikacji wojewódzkiej	66
Tabela 32	Linie autobusowe w komunikacji wojewódzkiej	67

Tabela 33	Praca przewozowa na terenie gminy wg przewoźników	69
Tabela 34	Praca przewozowa na terenie gminy wg organów wydających dokumenty	69
Tabela 35	Miejscowości i przystanki Gminy Czarna Dąbrówka	71
Tabela 36	Wyposażenie przystanków w zależności od lokalizacji przystanku	73
Tabela 37	Miejscowości Gminy Czarna Dąbrówka objęte komunikacją regularną	74
Tabela 38	Miejscowości objęte komunikacją na tle innych gmin powiatu	75
Tabela 39	Ilość taboru PKS Bytów S.A. w obsłudze linii w obszarze gminy	77
Tabela 40	Linie komunikacyjne proponowane do uruchomienia	89
Tabela 41	Wojewódzkie autobusowe linie użyteczności publicznej	99
Tabela 42	Powiatowe autobusowe linie użyteczności publicznej	100
Tabela 43	Proponowane trasy, przebieg oraz czas jazdy	105
Tabela 44	Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Gminy Czarna Dąbrówka	105

Spis map

Nr mapy	Tytuł	Str.
Mapa 1	Mapa Gminy Czarna Dąbrówka	11
Mapa 2	Sieć dróg wojewódzkich w Gminie Czarna Dąbrówka	12
Mapa 3	Sieć dróg powiatowych i gminnych w Gminie Czarna Dąbrówka	15
Mapa 4	Stopa bezrobocia na tle województwa pomorskiego w roku 2014	23
Mapa 5	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Czarnej Dąbrówce	31
Mapa 6	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Czarna Dąbrówka	32
Mapa 7	Ilość kursów w relacji: gmina - miejscowości	38
Mapa 8	Ilość kursów w relacji: gmina - miejscowości w gminie (soboty i niedziele)	40
Mapa 9	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – sąsiednie gminy	54
Mapa 10	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – sąsiednie gminy (w soboty i niedziele)	56
Mapa 11	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa	58
Mapa 12	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)	60
Mapa 13	Ilość kursów komunikacyjnych w relacji miejscowość Rokity – inne powiaty województwa	61
Mapa 14	Ilość kursów komunikacyjnych w relacji miejscowość Rokity – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)	62
Mapa 15	Przebieg gminnych linii komunikacyjnych	65
Mapa 16	Przebieg linii komunikacyjnych na terenie powiatu	68
Mapa 17	Miejscowości objęte komunikacją na tle innych gmin powiatu	76
Mapa 18	Przebieg wojewódzkich i powiatowych linii użyteczności publicznej	101
Mapa 19	Planowany przebieg gminnych linii o charakterze użyteczności publicznej	103

Spis wykresów

Nr wykresu	Tytuł	Str.
Wykres 1	Liczba ludności gminy Czarna Dąbrówka w latach 2010 - 2014	18
Wykres 2	Struktura procentowa ludności wg. wieku	19
Wykres 3	Struktura wiekowa ludności gminy	19

Wykres 4	Struktura wiekowa ludności gminy	20
Wykres 5	Struktura ilościowa ludności wg grup wiekowych	21
Wykres 6	Stopa bezrobocia na terenie Gminy Czarna Dąbrówka w latach 2010 - 2014	22
Wykres 7	Liczba uczniów w gminie w zależności o typu szkoły (rok szkolny 2015/2016)	27
Wykres 8	Długości dróg wg kategorii drogi	33
Wykres 9	Praca przewozowa na terenie gminy wg przewoźników	70
Wykres 10	Praca przewozowa na terenie gminy wg organów wydających dokumenty	70
Wykres 11	Wiek udzielających odpowiedzi na pytania w ankietach	80
Wykres 12	Status zawodowy ankietowanych	81
Wykres 13	Miejsce zamieszkania respondentów	81
Wykres 14	Częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej	82
Wykres 15	Preferencje w zakupie biletów	83
Wykres 16	Preferencje wyboru przewoźnika	84
Wykres 17	Cele podróży komunikacją publiczną	85
Wykres 18	Ocena obecnie istniejącej komunikacji	87
Wykres 19	Propozycje zmian w celu poprawy komunikacji	88
Wykres 20	Odległość przystanków od miejsca zamieszkania ankietowanych	91
Wykres 21	Ograniczenia w dostępie do komunikacji publicznej	92

Spis rysunków

Nr rysunku	Tytuł	Str.
Rysunek 1	Znak przystanku autobusowego D-15	110