

Spis treści

1.	Wstęp	4
1.1.	Rola Planu Transportowego w organizacji publicznego transportu zbiorowego.	4
1.2.	Krótki opis dokumentu.	7
1.3.	Słownik pojęć używanych w dokumencie.	8
2.	Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym	12
2.1.	Powierzchnia, obszar, ogólne dane nt. gminy	12
2.2.	Miejscowości i demografia	16
2.3.	Charakterystyka demograficzno-społeczna.....	16
2.3.1.	Liczba mieszkańców, w tym gęstość zaludnienia obszaru.	16
2.3.2.	Struktura wiekowa mieszkańców.	17
2.3.3.	Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców.....	20
2.3.4.	Aktywność zawodowa mieszkańców.	23
2.4.	Edukacja i ochrona zdrowia.....	24
2.4.1.	Liczba uczniów w roku 2014 – 2015	24
2.4.2.	Liczba uczniów gminy w perspektywie do roku szkolnego 2019/2020	25
2.5.	Obiekty użyteczności publicznej.	26
2.5.1.	Podstawowa Opieka Zdrowotna	26
2.5.2.	Miejsca użyteczności publicznej	27
2.6.	Znaczenie transportu publicznego dla rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.	30
3.	Omówienie istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru	33
3.1.	Delimitacja obszaru objętego siecią komunikacyjną.	33
3.2.	Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej.....	34
3.2.1.	Wyznaczenie głównych ciągów komunikacji autobusowej.....	34
3.2.2.	Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – miejscowości w gminie”	34
3.2.3.	Autobusowa sieć komunikacyjna „połączenia wewnątrzgminne”	42
3.2.4.	Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – inne gminy powiatu bytowskiego”	46
3.2.5.	Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – inne powiaty województwa”	50
3.2.6.	Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – siedziby innych województw”	53
3.3.	Przewoźnicy autobusowi.....	53
3.3.1.	Komunikacja gminna	53
3.3.2.	Komunikacja powiatowa.....	56
3.3.3.	Komunikacja wojewódzka	57
3.4.	Praca przewozowa	59
3.5.	Infrastruktura transportowa.....	61
3.5.1.	Przystanki autobusowe.....	61
3.5.2.	Pokrycie miejscowości komunikacją	64
3.6.	Tabor autobusowy	67

3.7.	Koordinacja połączeń różnych rodzajów transportu	69
4.	Ocena potrzeb przewozowych i określenie preferencji mieszkańców.....	69
4.1.	Ocena przeprowadzonych badań	69
4.1.1.	Ocena badań ankietowych.	69
4.1.2.	Ocena badań potoków pasażerskich	88
4.2.	Ogólna ocena i podsumowanie istniejącego stanu.....	89
5.	Plan organizacji sieci transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.	91
5.1.	Określenie zasad organizacji rynku przewozów	91
5.1.1.	Określenie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego	91
5.1.2.	Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu.....	92
5.1.3.	Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego.	93
5.2.	Projektowane linie komunikacyjne.....	94
5.2.1.	Zasady projektowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej... ..	94
5.2.2.	Założenia Planu Transportowego Województwa Pomorskiego	94
5.2.3.	Założenia Planu Transportowego Powiatu Bytowskiego.....	96
5.2.4.	Projektowane linie komunikacyjne.....	98
5.2.5.	Ilości połączeń w ramach projektowanych linii komunikacyjnych	100
5.2.6.	Pozostałe potrzeby komunikacyjne.....	102
5.2.7.	Częstotliwość kursowania autobusów.	103
5.2.8.	System taryfowy i ceny biletów.....	103
5.2.9.	Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych.	104
5.3.	Zasady oznakowania środków transportu.....	104
6.	Określenie pożądanego standardu usług przewozowych	105
6.1.	Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej.	105
	106	
6.2.	Określenie wymagań dla taboru autobusowego jakim operatorzy powinni świadczyć usługi przewozowe	106
6.3.	Ochrona środowiska naturalnego.....	106
7.	Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	107
7.1.	System informacji dla pasażera.	107
8.	Finansowanie usług przewozowych	108
8.1.	Źródła finansowania działalności przewozowej.....	108
8.2.	Koszty działalności przewozowej.	109
8.3.	Finansowanie inwestycji.....	110
9.	Prognozy i możliwe kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	110
9.1.	Monitorowanie i weryfikacja Planu transportowego.	110
10.	Załączniki.	111
	Spis tabel.....	112

Spis map	113
Spis wykresów	114
Spis rysunków	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 (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1440) (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 powiatowo – gminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny (od 1.01.2016 r.);
5. związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
6. 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;
7. 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 osiągany 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 Tuchomie.

Dokument obejmuje – zgodnie z założeniami – obszar gminy Tuchomie. 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 Tuchomie 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	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający tematy związane z wykonywaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej:</p> <ol style="list-style-type: none">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 zbiorowego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Gminie Tuchomie jest Wójt.</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 Tuchomie 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</p>

		kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu; przewoźnicy będą rejestrowani od 1.07.2016 r. przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego; Przedsiębiorcy Ci będą wykonywali transport publiczny na własne ryzyko ekonomiczne.
5.	Przewóz o charakterze użyteczności publicznej	Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
6.	Publiczny transport zbiorowy	Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
7.	Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego	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;
8.	Dworzec	Miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;
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.	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;"
16.	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, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe 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”.

Gospodarka

Gospodarka na terenie gminy Tuchomie skoncentrowana jest głównie wokół rolnictwa, które jest jednym z trwałych elementów systemu gospodarczego gminy. Przemysł oparty jest głównie na surowcach miejscowych i związany jest z branżą rolno - spożywczą oraz budowlaną. Istotnym elementem gospodarki w gminie jest także przemysł maszynowy – dużo firm (w tym największe) produkują maszyny rolnicze. Są to m.in.: WIRAŻ, ROLMAT, Mechanika Maszyn i Urządzeń Rolniczych Z. Miotk z Modrzejewa. Gospodarka Tuchomia skupia się także wokół licznych prywatnych drobnych podmiotów gospodarczych funkcjonujących na podstawie jednoosobowej działalności gospodarczej. Szansa dla rozwoju gospodarki gminy wynika przede wszystkim z osiągania korzyści ekonomicznych ze współpracy z podmiotami gospodarczymi zlokalizowanymi w stosunkowo niedaleko położonym Bytowie, Słupsku, Szczecinku czy Koszalinie.

Transport i Drogi

Głównym szlakiem drogowym Gminy Tuchomie jest droga krajowa nr **20** Stargard Szczeciński - Gdynia, przebiegająca z północnego - wschodu na południowy - zachód gminy, przez dwa miasta powiatu bytowskiego: Miastko i Bytów. Układ komunikacyjny uzupełniają drogi powiatowe i gminne. Na terenie gminy Tuchomie istnieje 10 dróg powiatowych (Tabela nr 1) oraz 5 dróg gminnych (Tabela nr 2).

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi
1	1721G	Ponikła - Role - Rozjard
2	1724G	Łubno - Tuchomie
3	1725G	DK nr 20 - Masłowice - DK nr 20
4	1726G	Tuchomie - Bytów
5	1727G	Tuchomko - Brynki Rekowskie
6	1728G	Tuchomie - Piaszno
7	1729G	KD nr 20 - Ciemno - Borzyszkowy - DW nr 212
8	1730G	DK nr 20 - Trzebiatkowo - Ciemno
9	1766G	Bamowo - Kramarzyny
10	1767G	Borzytuchom - Tuchomie

Tabela 1. Wykaz dróg powiatowych na terenie Gminy Tuchomie

Źródło: Dane Powiatowy Zarząd Dróg w Bytowie – opracowanie własne

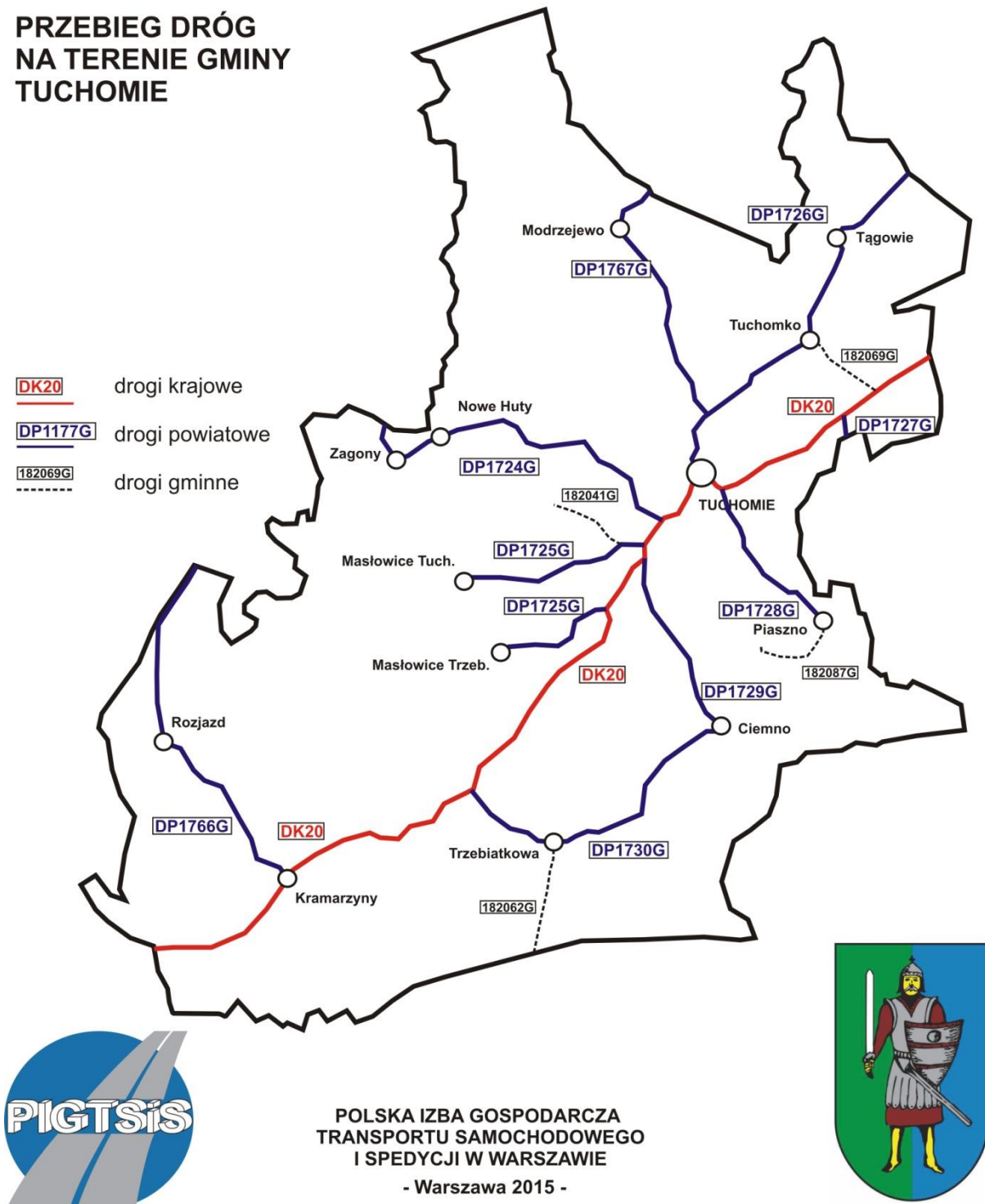
Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi
1	182069G	od DK20 do DP 1726G
2	182041G	Tuchomie - Masłowice Tuchomskie (od DP 1725G do wsi)
3	182060G	od DP 1730G do DP 1730G
4	182062G	Trzebiatkowa - Tebowizna (od DG 182060G do granicy gminy)
5	182087G	od DP 1728G do skrzyżowania w kierunku Małego Piaszna

Tabela 2. Wykaz dróg gminnych objętych komunikacją, na terenie Gminy Tuchomie

Źródło: Urząd Gminy Tuchomie – opracowanie własne

Łączną długość dróg z podziałem na poszczególne kategorie przedstawiono w Tabeli 15.
Podstawową sieć drogową ilustruje poniższa mapa (Mapa 2):

PRZEBIEG DRÓG NA TERENIE GMINY TUCHOMIE



Mapa 2. Podstawowa sieć dróg w Gminie Tuchomie
Źródło: Dane GDDKiA, ZDP - Opracowanie własne

Kolej

Na terenie gminy sieć kolejowa nie występuje. Najbliższa stacja kolejowa znajduje się w oddalonym o ok. 30 km Miastku oferująca dostęp do połączeń w relacji Szczecinek – Słupsk.

Edukacja

Szkolnictwo Podstawowe

Na terenie gminy Tuchomie znajdują się dwie szkoły podstawowe zlokalizowane w Zespole Szkół w Tuchomiu oraz w Zespole Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Kramarzynach.

Lp.	Nazwa szkoły	Adres	
1	Szkoła Podstawowa w Zespole Szkół w Tuchomiu	Ks. Hinza 1	77-133 Tuchomie
2	Szkoła Podstawowa w Zespole Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Kramarzynach	Pomorska 56	77-135 Tuchomie

Tabela 3. Wykaz szkół podstawowych na terenie gminy Tuchomie

Źródło: Urząd Gminy Tuchomie – opracowanie własne

Szkolnictwo Gimnazjalne

Na terenie gminy Tuchomie znajdują się dwa gimnazja zlokalizowane w Zespole Szkół w Tuchomiu oraz w Zespole Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Kramarzynach.

Lp.	Nazwa szkoły	Adres	
1	Publiczne Gimnazjum w Zespole Szkół w Tuchomiu	Ks. Hinza 1	77-133 Tuchomie
2	Gimnazjum w Zespole Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Kramarzynach	Pomorska 56	77-135 Tuchomie

Tabela 4. Wykaz szkół gimnazjalnych na terenie gminy Tuchomie

Źródło: Urząd Gminy Tuchomie – opracowanie własne

Szkolnictwo Ponadgimnazjalne i Wyższe

Na terenie gminy Tuchomie szkoły ponadgimnazjalne oraz wyższe nie są prowadzone.

2.2. Miejscowości i demografia



Gmina Tuchomie położona jest w zachodniej części województwa pomorskiego. Zajmuje obszar leżący w obrębie Pojezierza Bytowskiego w rejonie tzw. Zachodnich Kaszub o bardzo zróżnicowanym ukształtowaniu terenu.

Gminę zamieszkuje ok. 4.195 mieszkańców z czego 2.149 to mężczyźni a 2046 kobiety. Powierzchnia gminy wynosi 11.020 ha z czego prawie połowę powierzchni (5.183 ha) stanowią grunty orne.

W skład Gminy wg. rejestru TERYT (GUS) wchodzi 14 miejscowości: Ciemno, Kramarzyny, Masłowice Trzebiatkowskie, Masłowice Tuchomskie, Masłowiczki, Modrzejewo, Nowe Huty, Piaszno, Sośnica, Tągowie, Trzebiatkowa, Tuchomie, Tuchomko, Zagony. Trzynaście spośród czternastu miejscowości gminy to sołectwa.

2.3. Charakterystyka demograficzno-społeczna.

2.3.1. Liczba mieszkańców, w tym gęstość zaludnienia obszaru.

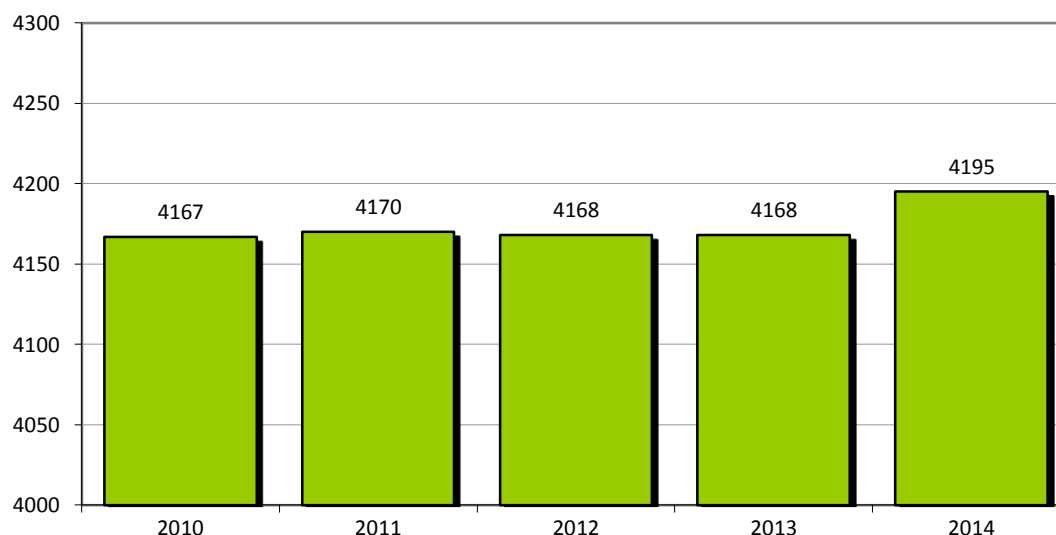
Na koniec 2014 roku Gminę Tuchomie zamieszkiwało 4.195 osób, w tym 2.046 kobiet (dane GUS na 31.XII.2014). Współczynnik feminizacji wynosi 95 kobiet na 100 mężczyzn. W roku 2014 przyrost naturalny był dodatni i wyniósł 36 osób (różnica liczby urodzeń do zgonów). Saldo migracji ogółem na dzień 31.XII.2014 r. było ujemne i wyniosło 10 osób. Sytuację liczby ludności w latach 2010 - 2014 w gminie obrazuje poniższa tabela.

Ludność Gminy Tuchomie w latach 2010 - 2014					
	2010	2011	2012	2013	2014
Gmina Tuchomie	4167	4170	4168	4168	4195

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

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat zaobserwować można nieznaczny wzrost ludności zamieszkującej gminę Tuchomie. Od roku 2010 do roku 2014 liczba ludności wzrosła o 28 osób, tj. o 0,67%. W okresie od 2010 do 2013 roku liczba mieszkańców utrzymywała się na tym samym poziomie. Zauważalny wzrost odnotowano w roku 2014.

Ludność gminy Tuchomie w latach 2010-2014



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

2.3.2. Struktura wiekowa mieszkańców.

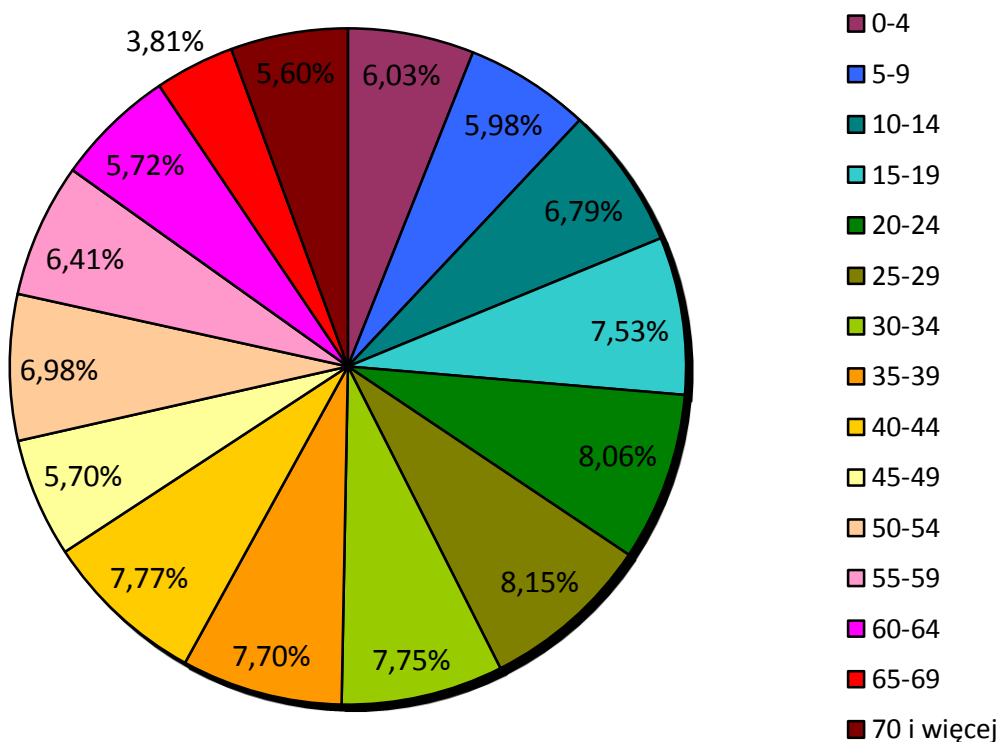
Sytuacja demograficzna Polski będzie główną barierą rozwojową w perspektywie kilku i kilkunastu najbliższych lat (a także, co oczywiste, i później). Struktura wiekowa ludności Gminy Tuchomie (wg danych GUS na dzień 31.XII.2014 r.) przedstawia się następująco:

Ludność Gminy Tuchomie stan na dzień 31.XII.2014		
0-4	253	6,03%
5-9	251	5,98%
10-14	285	6,79%
15-19	316	7,53%
20-24	338	8,06%
25-29	342	8,15%
30-34	325	7,75%
35-39	323	7,70%
40-44	326	7,77%
45-49	239	5,70%

50-54	293	6,98%
55-59	269	6,41%
60-64	240	5,72%
65-69	160	3,81%
70 i więcej	235	5,60%
Ogółem	4195	100%

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

Ludność gminy Tuchomie wg wieku



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

Jak wynika z powyższego wykresu, widać wyraźne różnice w strukturze wiekowej mieszkańców z obszaru Gminy Tuchomie.

Najliczniejszą grupę wiekową reprezentują osoby między 20-24 oraz 25-29 rokiem życia, które łącznie stanowią 16,21% ogółu ludności, czyli grupa wiekowa urodzona pod koniec okresu wyżu demograficznego, którego szczyt przypadł na lata 80 ubiegłego wieku.

Uwagę zwraca również liczna grupa dzieci w wieku do 4 roku życia wynosząca 6,03% ogółu ludności oraz dzieci w wieku szkolnym w przedziale wiekowym 10-14 lat; co przedstawiono w tabeli 7 w odniesieniu do powiatu, województwa oraz kraju.

Udział w ogólnej liczbie mieszkańców [%]	wiek		
	0-4 lata	5-9 lat	10-14 lat
Polska	5,03	5,25	4,7
Województwo	5,51	5,78	5,0
Powiat bytowski	5,81	5,95	5,7
Gmina Tuchomie	6,03	5,98	6,79

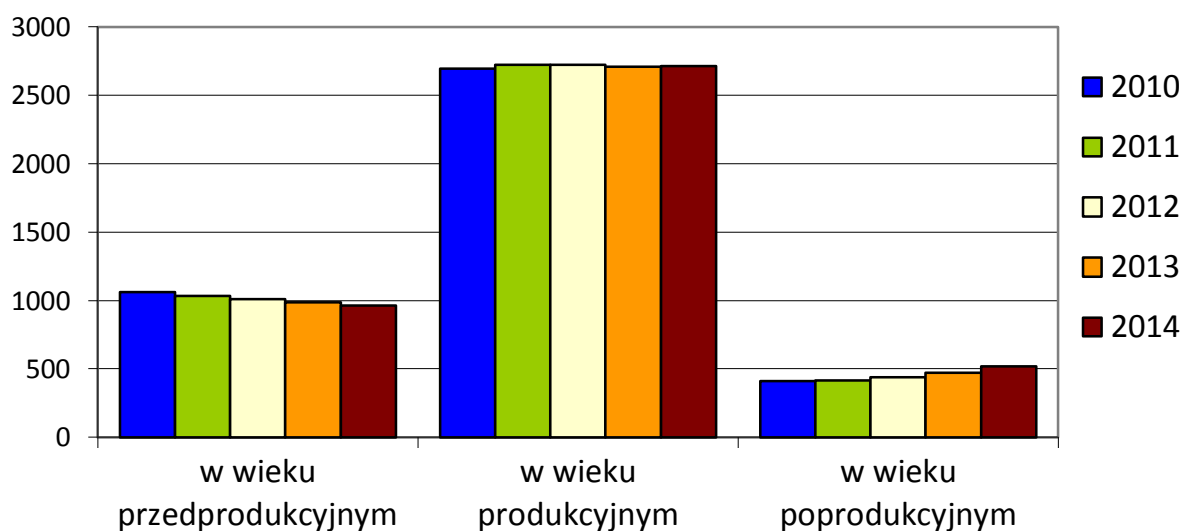
Tabela 7. Udział dzieci względem ogólnej liczby mieszkańców.

Źródło: Dane GUS BDL na 31.XII.2014

Wysoki odsetek dzieci w strukturze demograficznej będzie miał wpływ na wiele sfer życia społeczeństwa nie tylko gminy ale także całego kraju. Zwiększająca się liczba dzieci spowoduje wzrost liczby uczniów a co za tym idzie również i nauczycieli, w następnych latach spowoduje wzrost „rąk do pracy” oraz wzrost liczby konsumentów.

Dane te pozwalają ostrożnie wnioskować o zwiększaniu się 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 Tuchomie w podziałem na przedziały statystyki ekonomicznej przedstawia tabela i wykres poniżej.



Wykres 3. Struktura ilościowa ludności wg grup wiekowych (dane GUS na 31.XII.2014 r.)

Z powyższego wykresu wynika, iż pomimo relatywnie stałej liczby osób w wieku produkcyjnym, 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 Tuchomie i powiatu bytowskiego, choć należy pamiętać o tym, iż przedstawione czynniki demograficzne są tylko jedną z wielu składowych decydujących o zainteresowaniu regularną komunikacją autobusową i kolejową.

2.3.3. Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców.

Na koniec grudnia 2014 r. (GUS z dnia 31.XII.2014) stopa bezrobocia na terenie Gminy Tuchomie wynosiła 9,5% i była niższa w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego o 1,6%, gdy tym czasem na terenie województwa bezrobocie wynosiło 11,3%, a na terenie powiatu bytowskiego aż 21,0%. Wskaźnik bezrobocia na terenie Gminy Tuchomie w stosunku do wskaźnika powiatowego jest więc niższy o 11,5%. Z zestawienia wynika, że bezrobocie w gminie na przestrzeni ostatnich czterech lat, czyli od 2010 r. utrzymywało się na relatywnie stałym poziomie aż do roku 2014, w którym odnotowano wyraźny spadek.

Spośród 2.715 osób w wieku produkcyjnym w gminie Tuchomie na koniec 2014 r., 257 osób było zarejestrowanych jako bezrobotne. Zgodnie z danymi GUS BDL zestawiono dane za lata 2010 - 2014 przedstawiające sytuację w zatrudnieniu na terenie Gminy Tuchomie w odniesieniu do powiatu, województwa oraz kraju.

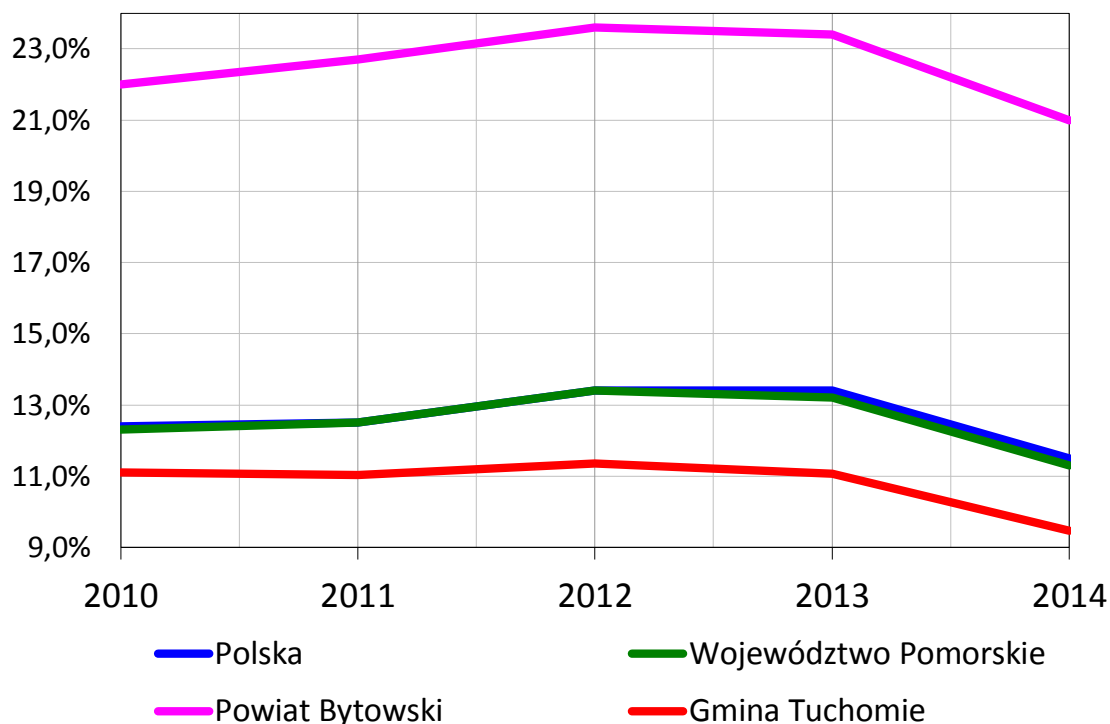
Zgodnie z danymi GUS zestawiono dane za lata 2010 - 2014 przedstawiające sytuację w zatrudnieniu na terenie Gminy Tuchomie w odniesieniu do powiatu, województwa oraz kraju.

Stopa bezrobocia [%]	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 Tuchomie	11,1	11	11,4	11,1	9,5

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

Źródło: Dane GUS na 31.XII.2014

Stopa bezrobocia w latach 2010 - 2014



Wykres 4. Stopa bezrobocia na terenie Gminy Tuchomie 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 według stanu na koniec okresu sprawozdawczego.

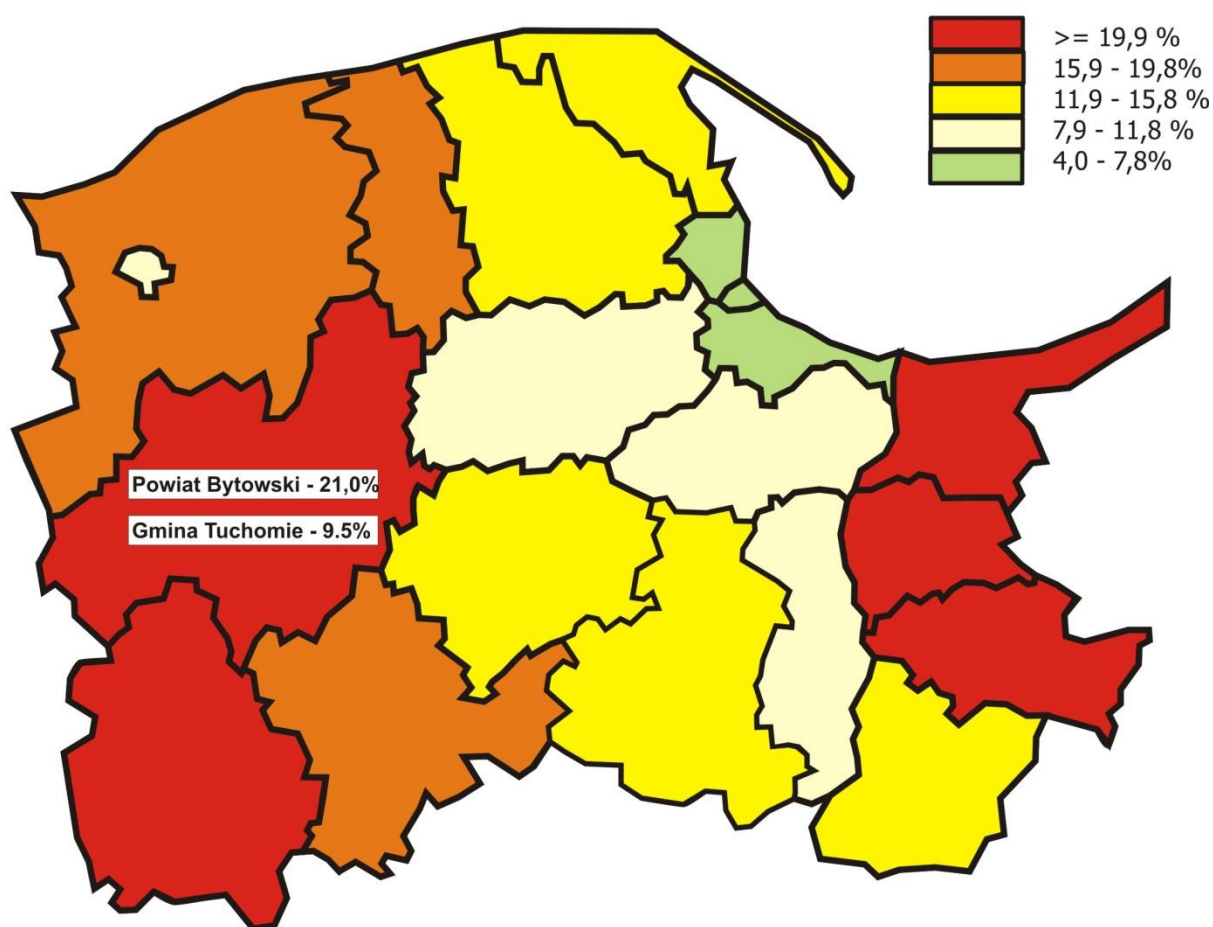
Lp.	Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia [%]
1	Powiat bytowski	21
2	Gmina Tuchomie	9,5
3	Powiat chojnicki	17
4	Powiat człuchowski	21,4
5	Powiat gdański	8,6
6	Powiat kartuski	8,4
7	Powiat kościerski	13,4
8	Powiat kwidzyński	13,1
9	Powiat lęborski	17,4
10	Powiat m. Gdańsk	5,7
11	Powiat m. Gdynia	5,8
12	Powiat m. Słupsk	11
13	Powiat m. Sopot	4
14	Powiat malborski	21,4

15	Powiat nowodworski	27,5
16	Powiat pucki	14,2
17	Powiat słupski	19,6
18	Powiat starogardzki	15,7
19	Powiat sztumski	23,3
20	Powiat tczewski	11,3
21	Powiat wejherowski	14,6
22	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 Tuchomie na tle województwa pomorskiego



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

Mapa 3. – Stopa bezrobocia w gminie Tuchomie na tle województwa pomorskiego w 2014 r.

Źródło: Dane GUS na 31.XII.2014 r.

Na tle całego województwa pomorskiego jak i w odniesieniu do powiatu bytowskiego, stopa bezrobocia w gminie Tuchomie jest zdecydowanie niższa. Powiat bytowski wraz z chojnickim,

nowodworskim, malborskim, sztumskim i człuchowskim znajdują się w grupie powiatów o największym poziomie bezrobocia w całym województwie.

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.

2.3.4. Aktywność zawodowa mieszkańców.

W Gminie Tuchomie, wg Vademecum Samorządowca, na koniec roku 2013 było zarejestrowanych 248 podmiotów gospodarki narodowej. Z ogólnej liczby - 29 podmiotów prowadzi działalność w sektorze rolniczym, 50 firm – w sektorze przemysłowym, a 48 – 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 oraz drobnych usługach. Częściowo zatrudnienie na terenie gminy oferuje sfera samorządowa, tj. Urząd Gminy i jednostki podległe, w tym oświatowe.

Wśród największych pracodawców znajdujących się na terenie gminy wyróżnić należy:

Lp.	Nazwa zakładu pracy	Adres	
1	Konsmet S.C	Lipowa 4	77-133 Tuchomie
2	Zakład Produkcyjno-Usługowy "WIRAX" Wiesław Maczacza	Łąkowa 1	77-133 Tuchomie
3	Zakład Produkcyjno-Handlowy "ROLMAT" - Andrzej Borzyszkowski	Tuchomko 33	77-133 Tuchomie
4	Olgierd Orzyłowski - Przedsiębiorstwo Produkcyjno - Handlowo-Usługowe - Export Import	Jana III Sobieskiego 12	77-133 Tuchomie
5	Pankiewicz Barbara - Firma Handlowo-Gastronomiczna	Jana III Sobieskiego 17	77-133 Tuchomie
6	STAKOM Sp. z o. o.	Lipowa 9	77-133 Tuchomie
7	Usługi Ogólnobudowlane DOMBUD Ireneusz Breszka	Tuchomko 38	77-133 Tuchomie
8	Nord-Gips Sp. z o.o.	Szkolna 1	77-133 Tuchomie
9	Mechanika Maszyn i Urządzeń Rolniczych - Zygmunt Miotk	Modrzejewo 62	77-133 Tuchomie

Tabela 10. Wykaz największych pracodawców na terenie gminy Tuchomie

Źródło: Urząd Gminy Tuchomie

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

W gminie Tuchomie występuje więc określone wewnętrzne zapotrzebowanie na przewozy komunikacyjne w ramach dowozu pracowników do miejsc pracy głównie do miejscowości

Tuchomie, w której zlokalizowana jest większość zakładów pracy oraz innych jednostek oferujących zatrudnienie w Urzędach, placówkach oświatowych czy placówkach ochrony zdrowia.

2.4. Edukacja i ochrona zdrowia.

Władze samorządowe Tuchomia przykładają 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 36,3% wszystkich wydatków budżetu gminy.

Na terenie Gminy prowadzone są 3 placówki wychowania przedszkolnego (w tym 1 przedszkole), 2 szkoły podstawowe oraz 2 gimnazja. Placówki wychowania szkolnego i przedszkolnego zlokalizowane są w Tuchomiu oraz Kramarzynach.

2.4.1. Liczba uczniów w roku 2014 – 2015

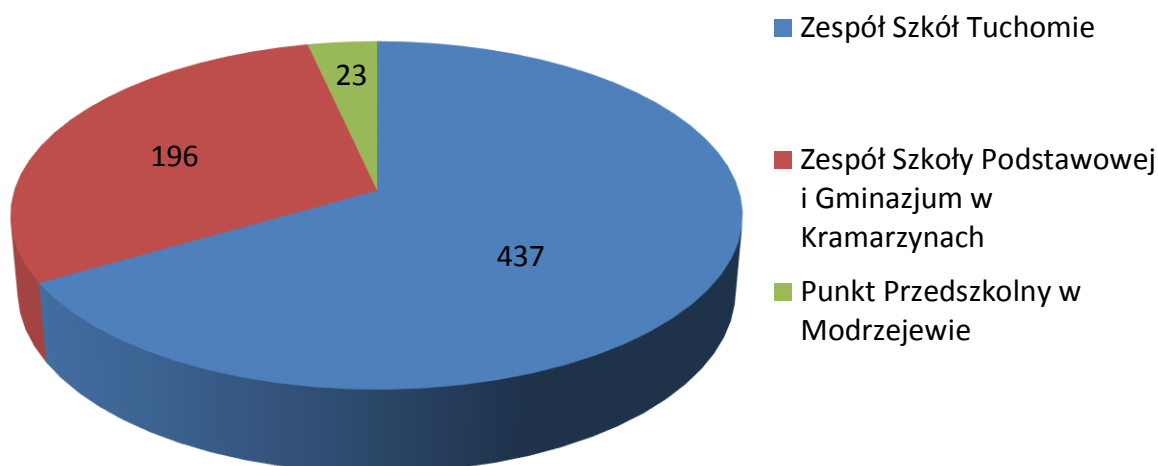
W roku szkolnym 2014/2015 łączna liczba dzieci i uczniów kształcących się w szkołach różnych szczebli (przedszkola, szkoły podstawowe i gimnazja), dla których organem prowadzącym jest Gmina Tuchomie, wynosiła 656.

Lp.	Szkoła	Liczba uczniów w roku 2014/2015
1	Zespół Szkół Tuchomie	437
2	<i>Szkoła Podstawowa</i>	313
3	Zespół Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Kramarzynach	196
4	<i>Szkoła Podstawowa</i>	137
5	<i>Filia oddziału przedszkolnego w Trzebiatkowej</i>	7
6	Punkt Przedszkolny w Modrzejewie	23
	RAZEM	656

Tabela 11. Liczba uczniów w szkołach i przedszkolach prowadzonych przez gminę Tuchomie

Źródło: Urząd Gminy Tuchomie

Liczba uczniów w gminie w zależności od lokalizacji szkoły



Wykres 5. Liczba osób uczących się w roku 2014/2015 z podziałem na lokalizację szkół

Łącznie na obszarze gminy w roku 2014/2015 znajdowało się 656 osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej – co stanowi ok. 15,6% liczby mieszkańców gminy. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że nie stanowi to całkowitej liczby uczniów zamieszkujących gminę Tuchomie, ponieważ nie uwzględnia młodzieży w wieku szkolnym uczęszczających do szkół średnich i wyższych położonych poza obszarem gminy.

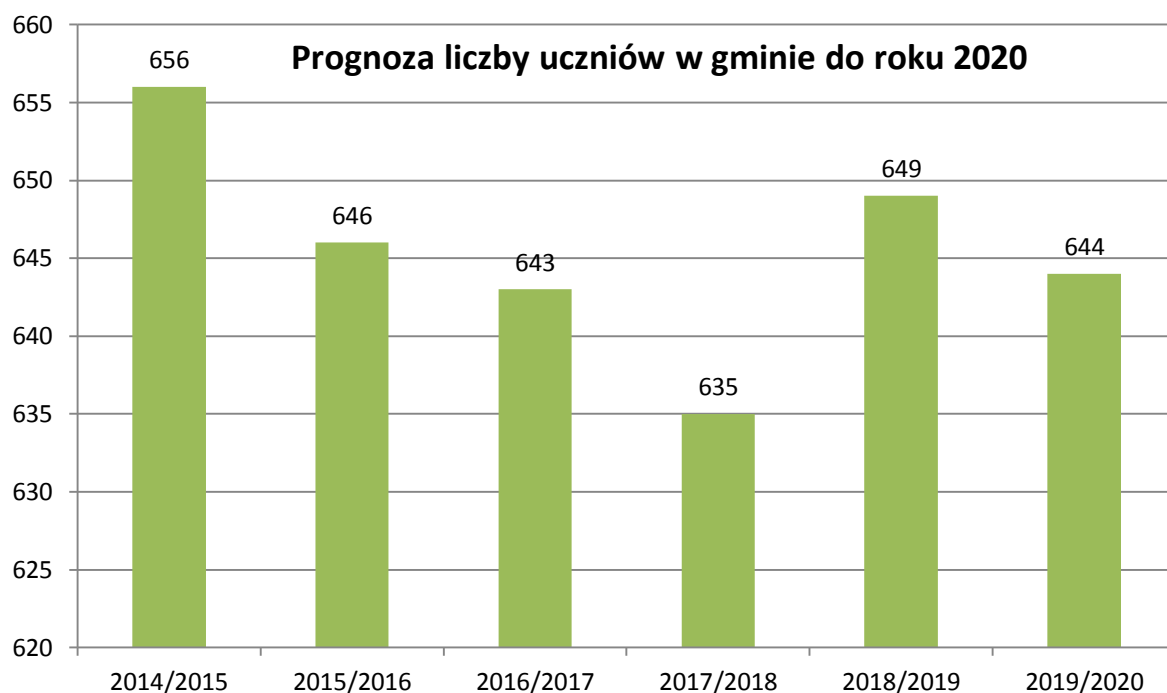
2.4.2. Liczba uczniów gminy w perspektywie do roku szkolnego 2019/2020

Wg. danych Urzędu Gminy w Tuchomiu liczba uczniów w perspektywie do roku 2020 będzie kształtowała się następująco:

Lp.	Rok szkolny	Liczba uczniów	Dynamika
1	2014/2015	656	
2	2015/2016	646	-1,52%
3	2016/2017	643	-0,46%
4	2017/2018	635	-1,24%
5	2018/2019	649	2,20%
6	2019/2020	644	-0,77%

Tabela 12. Liczba uczniów w szkołach i przedszkolach prowadzonych przez gminę Tuchomie

Źródło: Urząd Gminy Tuchomie



Wykres 6. Prognoza liczby uczniów w gminie Tuchomie do roku 2020

Źródło: Urząd Gminy Tuchomie

Liczba uczniów na terenie gminy Tuchomie w okresie następnych 5 lat będzie ulegać niewielkim wahaniom z roku na rok. W okresie do 2020 roku szacuje się, iż liczba kształcących się uczniów w szkołach na terenie gminy, spadnie z 656 w roku szkolnym 2014/2015 do 644 w roku 2020. Liczba uczniów spadnie więc jedynie o niespełna 2%. Powyższe dane wskazują, iż nie należy się spodziewać drastycznych zmian w strukturze społecznej gminy w najbliższych latach. Liczba uczniów będzie utrzymywała się na podobnym poziomie, czyli obowiązek dowozu dzieci do szkół prowadzonych na terenie gminy nie będzie wymagał od władz gminy zwiększonego zaangażowania w tym zakresie.

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.

Na terenie Gminy Tuchomie funkcjonuje jedna placówka służby zdrowia. Jest to Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Lipnicy, **filia w Tuchomiu: 77-133 Tuchomie ul. Jana III Sobieskiego 22.**

W Zakładzie Opieki Zdrowotnej w Tuchomiu znajdują się:

- Poradnia lekarza rodzinnego
- Gabinet położnej
- Gabinet medycyny szkolnej
- Gabinet pielęgniarki higieny szkolnej
- Poradnia rehabilitacyjna
- Poradnia pediatria
- Poradnia chorób wewnętrznych
- Gabinet diagnostyczno-zabiegowy
- Gabinet pielęgniarki środowiskowo-rodzinnej

Ponadto odbywają się również następujące konsultacje specjalistyczne w zakresie:

- Konsultacje Dermatologiczne
- Konsultacje Okulistyczne
- Konsultacje Diabetologiczne
- Konsultacje Neurologiczne
- Konsultacje Ortopedyczne
- Badania kierowców - wszystkie kategorie
- Badania sportowców do 23 lat

2.5.2. Miejsca użyteczności publicznej

Wśród miejsc użyteczności publicznej wyróżniono: siedzibę urzędu Gminy, siedziby szkół, siedzibę zakładu opieki zdrowotnej, siedziby jednostek ochotniczej straży pożarnej, posterunku policji, bibliotek publicznych; ośrodków kultury, urzędów pocztowych, ośrodków sportu i rekreacji i innych.

Wykaz wszystkich miejsc użyteczności publicznej wykazano w zestawieniach poniżej. Osobne zestawienie dotyczy miejsc zlokalizowanych w siedzibie gminy (Tabela 13) a osobne dla pozostałych miejsc zlokalizowanych na obszarze całej gminy (Tabela 14).

Lp.	Nazwa	Adres	
1	Urząd Gminy Tuchomie	Jana III Sobieskiego 16	77-133 Tuchomie
2	Zespół Szkół w Tuchomiu	ks. Hinza 1	77-133 Tuchomie
3	Przedszkole w Tuchomiu	ks. Hinza 1	77-133 Tuchomie
4	Ośrodek Zdrowia w Tuchomiu	Jana III Sobieskiego 22	77-133 Tuchomie
5	Gminny Ośrodek Kultury	Jana III Sobieskiego 18	77-133 Tuchomie
6	Posterunek Policji	Jana III Sobieskiego 59	77-133 Tuchomie
7	OSP Tuchomie	Jana III Sobieskiego 14	77-133 Tuchomie
8	Centrum Międzynarodowych Spotkań	Szkolna 4	77-133 Tuchomie
9	Gminny Klub Sportowy "Myśliwiec"	Jana III Sobieskiego 18	77-133 Tuchomie
10	Urząd Pocztowy w Tuchomiu	Jana III Sobieskiego 23	77-133 Tuchomie
11	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Jana III Sobieskiego 16	77-133 Tuchomie

Tabela 13. Miejsca użyteczności publicznej – Tuchomie

Źródło: opracowanie własne

Lp.	Nazwa	Adres	
1	Zespół Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Kramarzynach	Pomorska 56	77-135 Kramarzyny
2	Agencja Poczтовая w Kramarzynach	Pomorska 49	77-133 Tuchomie
3	OSP Kramarzyny	Pomorska 13	77-135 Kramarzyny
4	Punkt Przedszkolny w Modrzejewie	Modrzejewo 37	77-133 Tuchomie
5	OSP Modrzejewo	Modrzejewo 37	77-133 Tuchomie
6	OSP Trzebiatkowa	Trzebiatkowa 40A	77-133 Tuchomie
7	Wiejski Ośrodek Kultury w Trzebiatkowej	Trzebiatkowa 37	77-133 Tuchomie
8	OSP Tuchomko	Tuchomko 17	77-133 Tuchomie
9	OSP Ciemno	Ciemno 32	77-134 Tuchomie
10	OSP Nowe Huty	Nowe Huty 10a	77-133 Tuchomie
11	OSP Piaszno	Piaszno 13	77-133 Tuchomie
12	OSP Tągowie	Tągowie 27	77-133 Tuchomie

Tabela 14. Miejsca użyteczności publicznej – teren gminy Tuchomie

Źródło: opracowanie własne

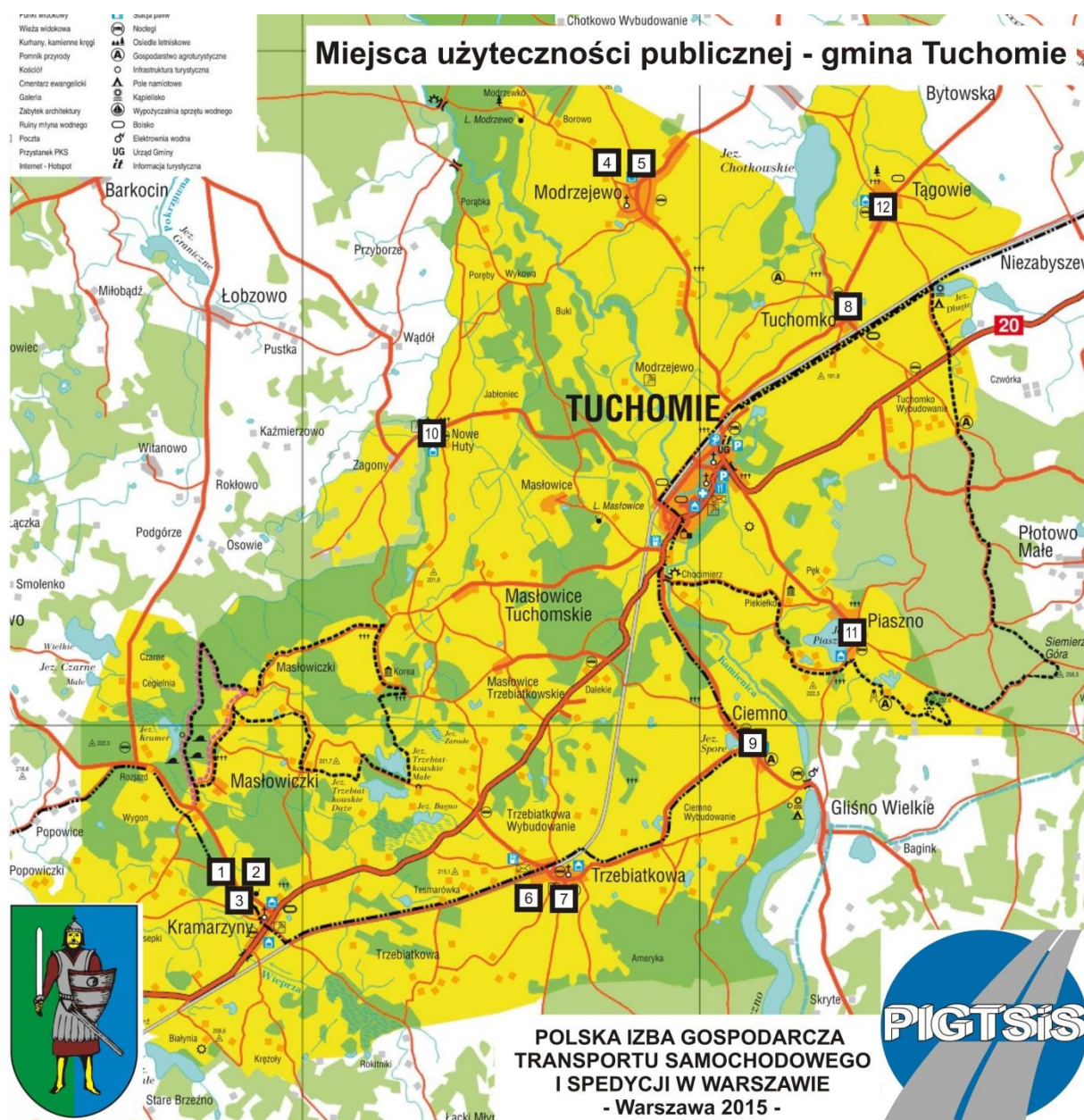
Na terenie miejscowości Tuchomie zlokalizowano 11 miejsc użyteczności publicznej oraz 12 miejsc użyteczności publicznej na terenie gminy w 8 miejscowościach: Kramarzyny, Modrzejewo, Trzebiatkowa, Ciemno, Nowe Huty, Piaszno, Tągowie oraz Tuchomko.

Wszystkie miejsca użyteczności publicznej przedstawiono na poniższych mapach (Mapa 4, Mapa 5).

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



Mapa 4. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Tuchomiu



Mapa 5. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Tuchomie

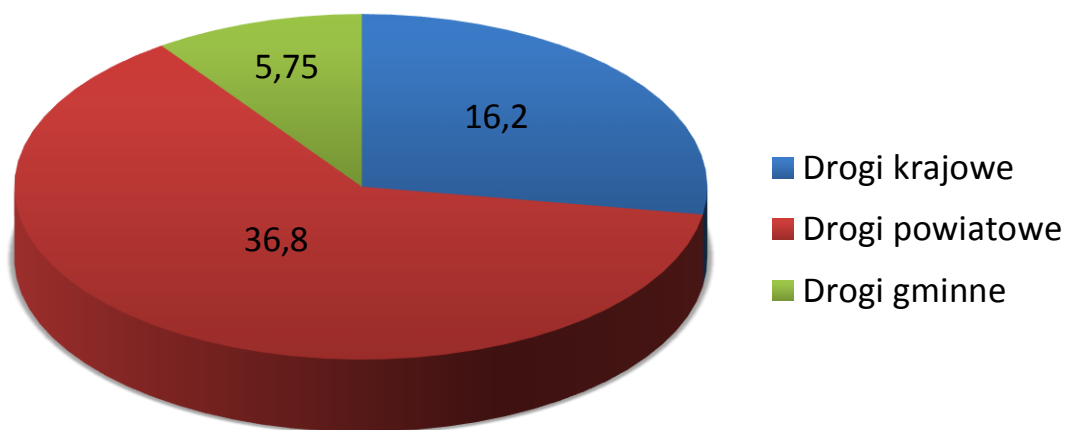
2.6. Znaczenie transportu publicznego dla rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.

W Gminie Tuchomie komunikacja regularna zarówno o zasięgu regionalnym jak i wewnątrz powiatowym odbywa się głównie drogą krajową nr 20 i oraz niektórymi drogami powiatowymi pozostającymi pod zarządem Zarządu Dróg Powiatowych w Bytowie czy rzadziej drogami gminnymi pozostającymi pod zarządem Gminy Tuchomie. Wykaz oraz lokalizację poszczególnych kategorii dróg przebiegających przez obszar gminy zamieszczono w pkt. 2.1. niniejszego opracowania.

Łączna długość dróg na terenie gminy wynosi 58,75 km, z czego zdecydowaną większość stanowią drogi powiatowe, o długości 36,8 km, stanowiące ponad 62% ogółu wszystkich dróg w gminie (Tabela 15; Wykres 7).

Lp.	Kategoria drogi	Ilość dróg	Długość dróg [km]	Udział %
1	Drogi krajowe	1	16,2	27,6%
2	Drogi powiatowe	10	36,8	62,6%
3	Drogi gminne	5	5,75	9,8%
4	OGÓŁEM	16	58,75	100,0%

Tabela 15. Długości dróg wg kategorii drogi



Wykres 7. Długości dróg wg kategorii drogi

Regularna komunikacja autobusowa na obszarze gminy odbywa się w zdecydowanej większości drogą krajową nr 20 z Bytowa do Miastka przez Tuchomie, wspomagana przewozami w relacji z Bytowa do Tuchomia przez Tągowie i Tuchomko drogą powiatową nr 1726G lub z Bytowa do Tuchomia na trasie przez Modrzejewo drogą powiatową nr 1767G. Zdecydowaną większość komunikacji na terenie gminy wykonuje się na mocy zezwoleń udzielonych przez Starostę Bytowskiego. Komunikacja wojewódzka i gminna jest mniej rozbudowana i uzupełnia przewozy powiatowe prowadzone w gminie Tuchomie. Drogi gminne odgrywają mniejsze znaczenie w transporcie zbiorowym na terenie gminy i wykorzystywane są częściowo w komunikacji na mocy zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Tuchomie.

Gmina Tuchomie ma powierzchnię 111 km² i zamieszkiwana jest przez 4.195 osoby. Gęstość zaludnienia jest więc nieduża i wynosi 37,8 os/km² (średnia gęstość zaludnienia

województwa pomorskiego – 126 os/km²). Zdecydowaną większość, bo aż 64,8% ogółu jej powierzchni stanowią użytki rolne a 25,5% lasy. Sieć osadniczą tworzy 14 miejscowości podstawowych. Gospodarka na terenie gminy jest rozwinięta głównie wokół rolnictwa. Na terenie gminy brak jest bardzo dużych zakładów przemysłowych o znaczeniu strategicznym. Istniejące zakłady pracy to głównie niewielkie przedsiębiorstwa lub małe firmy z branży handlowo usługowej. Edukacja na szczeblu podstawowym i gimnazjalnym na terenie gminy prowadzona jest przez 2 ośrodki: Tuchomie oraz Kramarzyny. Szkoły ponadgimnazjalne w gminie Tuchomie nie są zlokalizowane.

Wymienione czynniki społeczno – gospodarcze kształtują ofertę przewozową oferowaną na terenie gminy, która jest rozwinięta w bardzo dobrym stopniu i jest realizowana na mocy zezwoleń udzielonych zarówno przez Marszałka Województwa Pomorskiego, Starostę Bytowskiego czy Wójta Gminy Tuchomie. Komunikacja gminna prowadzona jest w oparciu o 3 linie regularne. Są to linie, których przebieg związany jest z głównie z potrzebą dowozu dzieci do szkół podstawowych i gimnazjów w Gminie. Komunikację gminną wykonuje jeden przewoźnik: PKS Bytów S.A. Ponadto na terenie Gminy realizowana jest komunikacja powiatowa, tj. na mocy zezwoleń wydanych przez Starostę Bytowskiego, w ilości 21 linii realizowanych przez 3 przewoźników, w relacji głównie z Bytowa do Miastka przez Tuchomie o różnym przebiegu na terenie gminy. Głównym przewoźnikiem realizującym komunikację powiatową przez obszar Gminy Tuchomie jest PKS Bytów S.A. Komunikację na terenie gminy wspomagają także 4 linie wojewódzkie prowadzone w oparciu o zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Linie te wykonuje 1 przewoźnik, tj. PKS Bytów S.A. Dzięki połączeniom wojewódzkim, Tuchomie posiada połączenia z takimi miastami jak Gdańsk, Kościerzyna, czy Kołobrzeg. Ilość miejscowości objętych komunikacją na terenie gminy wynosi 13, co stanowi 93% ogółu miejscowości (14). Najwięcej linii realizowanych jest w relacji do Bytowa. Związane jest to z faktem iż jest w Bytowie znajduje się siedziba powiatu oraz siedziba szkół szczebla średniego oraz liczne zakłady pracy. Bliskość tych ośrodków daje możliwości swobodnego przemieszczania się ludności z obszaru gminy.

Marszałek Województwa Pomorskiego w planie transportowym zaplanował jedną linię komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej, której przebieg częściowo realizowany będzie w Gminie Tuchomie. Planuje się utworzenie linii:

- nr 22-22 Bytów – Miastko - Koczała prowadzonej drogą krajową nr 20

Plan Transportowy województwa nie określił częstotliwości proponowanej komunikacji, dlatego też na dzień dzisiejszy nie wiadomo w jakim zakresie prowadzona będzie komunikacja na w/w linii.

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 pięciu linii powiatowych o charakterze użyteczności

publicznej, których przebieg związany będzie z gminą **Tuchomie** tj. linii nr 2201/001 Bytów – Tuchomie – Kramarzyny – Miastko; 2201/005 Kołczygłowy – Kramarzyny – Miastko – Świerżno – Kawcze; 2201/013 Brzeźno Szlacheckie – Tuchomie – Piaszno – Tuchomko – Tągowie – Bytów, 2201/014 Tuchomie – Modrzejewo – Chotkowo – Struszewo – Borzytuchom – Bytów oraz nr 2201/015 Miastko – Tuchomie – Niezabyszewo - 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 Tuchomie wchodzi w skład podregionu słupskiego i powiatu bytowskiego.

Cały podregion słupski stanowią powiaty bytowski, chojnicki, człuchowski, lęborski, słupski i miasto na prawach powiatu Słupsk, 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, Główny, Kobylnica, Potęgowo, Słupsk, Smołdzino, Ustka), 7 gmin miejsko – wiejskich (Bytów, Miastko, Brusy, Czersk, Czarne, Debrzno, Kępice), 5 gmin miejskich (Chojnice, Człuchów, Lębork, Łeba, Ustka) oraz 1 miasto na prawach powiatu (Słupsk).

Gmina Tuchomie 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 Tuchomie. 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 Tuchomie, Starostę Bytowskiego w przebiegu uzgodnionym z Wójtem Gminy Tuchomie, 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 Tuchomie do innych miejscowości w gminie. Ilości połączeń autobusowych podano sumarycznie w skali roku oraz średniodziennie. Ilości połączeń podano w trzech wariantach: średniodziennie ogółem (Tabela 16; Mapa 6); średniodziennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 17; Mapa 7) oraz średniodziennie tylko na liniach realizowanych na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie (Tabela 18; Mapa 8). W tabeli 19 zestawiono wyniki z tabel 16, 17 i 18 celem porównania wyników.

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Tuchomie	Ciemno	1534	0	0	1534	4	0	0	4
	Kramarzyny	1986	166	0	2152	5	0	0	6
	Masłowice Trzebiatkowskie	2097	0	0	2097	6	0	0	6
	Masłowice Tuchomskie	376	0	0	376	1	0	0	1
	Modrzejewo	940	0	0	940	3	0	0	3
	Nowe Huty	629	0	0	629	2	0	0	2
	Piaszno	940	0	0	940	3	0	0	3
	Tągowie	940	0	0	940	3	0	0	3
	Trzebiatkowa	2503	0	0	2503	7	0	0	7
	Tuchomko	3831	0	0	3831	10	0	0	10
	Zagony	629	0	0	629	2	0	0	2
Ciemno	Tuchomie	1692	0	0	1692	5	0	0	5
Kramarzyny		2262	41	0	2303	6	0	0	6
Masłowice Trzebiatkowskie		1886	0	0	1886	5	0	0	5
Masłowice Tuchomskie		376	0	0	376	1	0	0	1
Modrzejewo		940	0	0	940	3	0	0	3
Nowe Huty		610	0	0	610	2	0	0	2
Piaszno		940	0	0	940	3	0	0	3
Tągowie		940	0	0	940	3	0	0	3
Trzebiatkowa		2826	0	0	2826	8	0	0	8
Tuchomko		3696	0	0	3696	10	0	0	10
Zagony		610	0	0	610	2	0	0	2
RAZEM		33183	207	0	33390	91	1	0	91

Tabela 16 – Ilość kursów komunikacyjnych w relacji: gmina – miejscowości w gminie

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

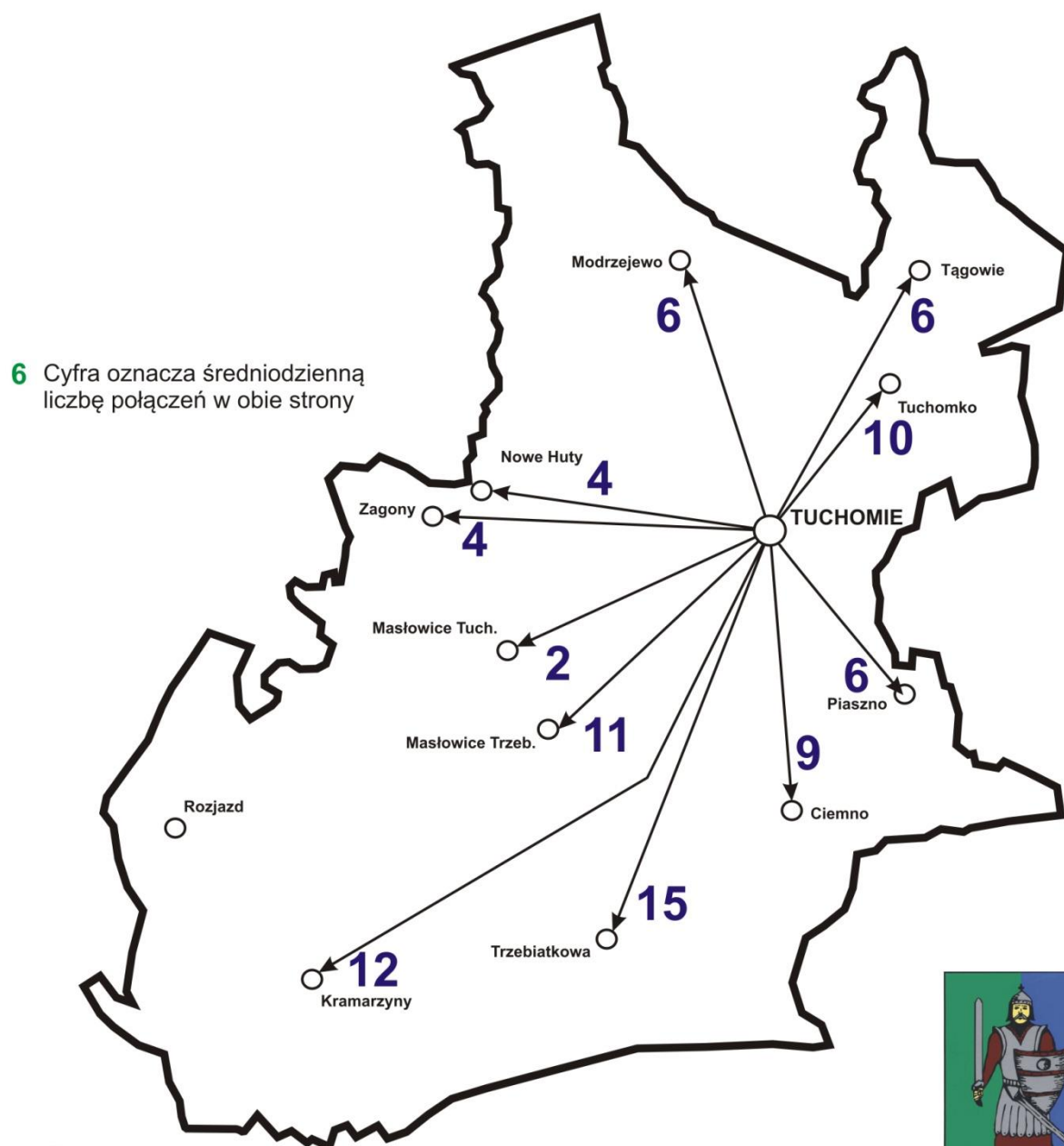
(**zw**– kursy zwykłe; **V**– kursy przyspieszone; **P** – kursy pospieszne) – oznaczenia stosowane dla wszystkich tabel rozdziału 3.2. Charakterystyka istniejącej sieci komunikacyjnej*

***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)

Informacje dotyczące liczby połączeń prezentowane w rozdziale 3.2. zawierają liczbę kursów realizowanych w obu kierunkach



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



Średniodzienna ilość połączeń komunikacyjnych z siedziby gminy do innych miejscowości w gminie Tuchomie

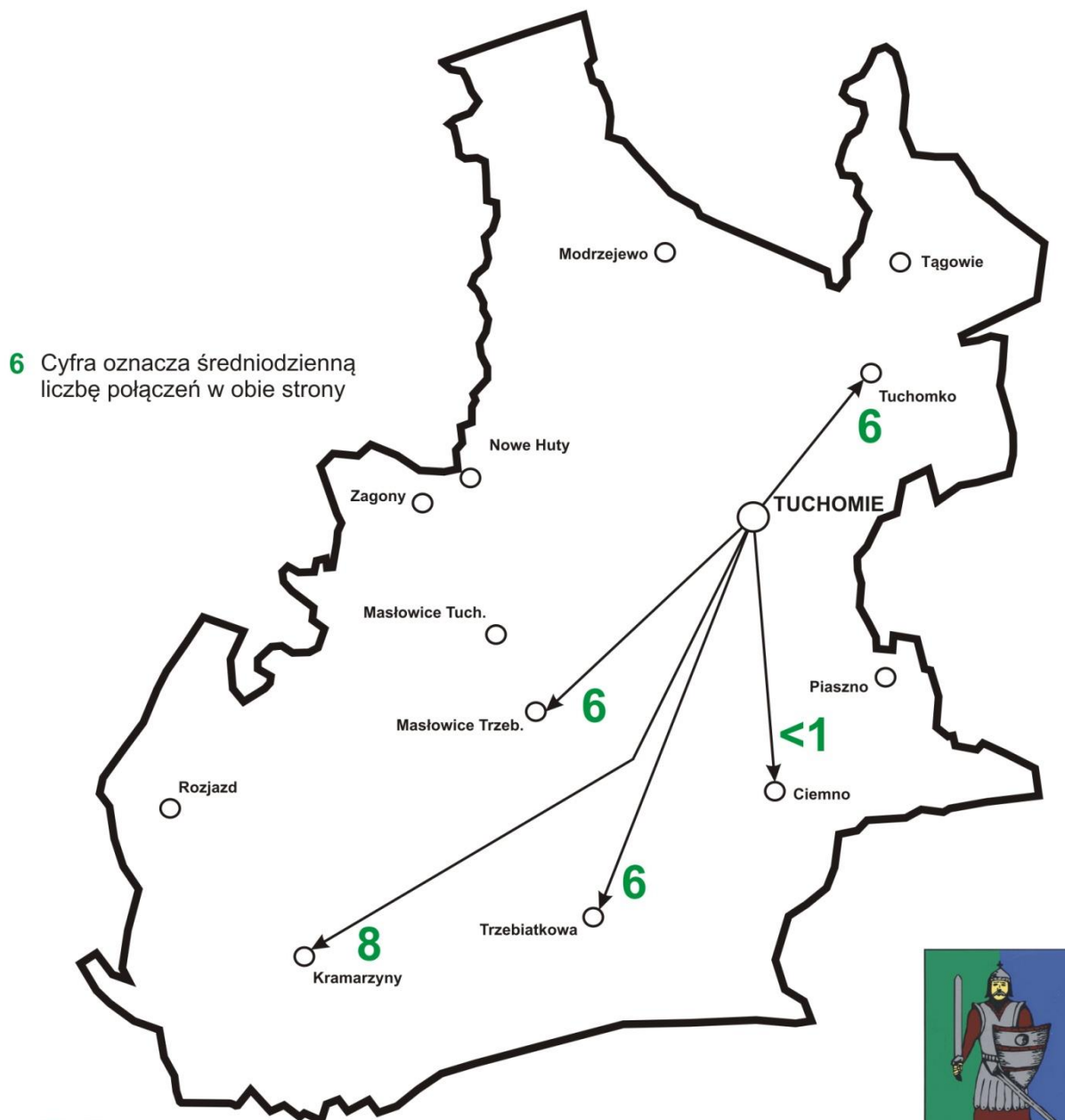
Mapa 6 – Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie

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
Tuchomie	Ciemno	8	0	0	8	0	0	0	0
	Kramarzyny	314	84	0	398	3	1	0	4
	Masłowice Trzebiatkowskie	264	0	0	264	3	0	0	3
	Trzebiatkowa	272	0	0	272	3	0	0	3
	Tuchomko	347	0	0	347	3	0	0	3
Kramarzyny	Tuchomie	347	41	0	388	3	0	0	4
Masłowice Trzebiatkowskie		347	0	0	347	3	0	0	3
Trzebiatkowa		347	0	0	347	3	0	0	3
Tuchomko		272	0	0	272	3	0	0	3
RAZEM		2518	125	0	2643	25	1	0	26

Tabela 17 – Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie (soboty, niedziele)

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



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



Średniodzienna ilość połączeń komunikacyjnych z siedziby gminy do innych miejscowości w gminie Tuchomie (w soboty i niedziele)

Mapa 7 – Ilość kursów w relacji: gmina - miejscowości w gminie (soboty i niedziele)

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

<1 – oznacza iż w danej relacji są prowadzone połączenia komunikacyjne jednakże średniodzienna liczba połączeń jest mniejsza od jedności

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Tuchomie	Masłowice Tuchomskie	188	0	0	188	1	0	0	1
	Piaszno	188	0	0	188	1	0	0	1
	Tągowie	188	0	0	188	1	0	0	1
	Tuchomko	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo		188	0	0	188	1	0	0	1
Piaszno		188	0	0	188	1	0	0	1
Tągowie		188	0	0	188	1	0	0	1
Tuchomko		188	0	0	188	1	0	0	1
RAZEM		1692	0	0	1692	5	0	0	5

Tabela 18 – Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie (tylko linie realizowane na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie)

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

2 Cyfra oznacza średniodzienną liczbę połączeń w obie strony



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



Średniodzienna ilość połączeń komunikacyjnych z siedziby gminy do innych miejscowości w gminie Tuchomie

(linie na podstawie zezwoleń
wydanych przez Wójta Gminy Tuchomie)

Mapa 8 – Ilość kursów w relacji: gmina - miejscowości w gminie (tylko linie realizowane na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie)

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

Od	Do	Średniodzienna liczba połączeń		
		ogółem	soboty niedziele	Wójt Gm. Tuchomie
Tuchomie	Ciemno	4	0	0
	Kramarzyny	5	4	0
	Masłowice Trzebiatkowskie	6	3	0
	Masłowice Tuchomskie	1	0	1
	Modrzejewo	3	0	0
	Nowe Huty	2	0	0
	Piaszno	3	0	1
	Tągowie	3	0	1
	Trzebiatkowa	7	3	0
	Tuchomko	10	3	1
	Zagony	2	0	0
Ciemno	Tuchomie	5	0	0
Kramarzyny		6	4	0
Masłowice Trzebiatkowskie		5	3	0
Masłowice Tuchomskie		1	0	1
Modrzejewo		3	0	1
Nowe Huty		2	0	0
Piaszno		3	0	1
Tągowie		3	0	1
Trzebiatkowa		8	3	0
Tuchomko		10	3	1
Zagony		2	0	0
RAZEM		91	26	5

Tabela 19 – Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie – zestawienie porównawcze

Wnioski:

1. Istniejąca sieć komunikacji regularnej na terenie Gminy zapewnia połączenia komunikacyjne z siedziby Gminy z 11 miejscowościami w gminie. Najwięcej połączeń realizowanych jest do Trzebiatkowej (15 – w obie strony); Kramarzyn (15 – w obie strony), Masłowic Trzebiatkowskich (11 – w obie strony) czy Tuchomka (10 w obie strony) i Ciemna (9 w obie strony). W pozostałych relacjach średniodzienna liczba połączeń oscyluje od 1 do 6 w obie strony.
2. Ilość połączeń w poszczególnych relacjach odpowiada występującemu w danym kierunku popytowi na przewozy i zaspakaja podstawowe potrzeby przewozowe. Ilości połączeń związane są przebiegiem linii zarówno w komunikacji gminnej na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie, komunikacji powiatowej na mocy

zezwoleń udzielonych przez Starostę Bytowskiego jak i regionalnych na mocy zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego.

3. Sumaryczna liczba wykonywanych połączeń w relacji z Tuchomią do innych miejscowości i z powrotem wynosi 91.
4. W dni świąteczne i wolne od pracy (soboty, niedziele) komunikacja została zapewniona w ilości od kilku do maksymalnie 8 połączeń tylko w niektórych relacjach: Tuchomie – Tuchomko; Tuchomie – Ciemno; Tuchomie – Trzebiatkowa, Tuchomie - Kramarzyny i Tuchomie – Masłowice Trzebiatkowskie.
5. Sumaryczna liczba wykonywanych połączeń w relacji z Tuchomią do innych miejscowości i z powrotem w dni wolne od pracy wynosi 26 połączeń co stanowi ok. 28% połączeń realizowanych ogółem w tej relacji.
6. Ilości połączeń realizowanych w relacji z Tuchomią do innych miejscowości na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie stanowią jedynie ok. 5,5% ogółu połączeń realizowanych w tych relacjach ogółem. Komunikacja na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie skupia się w północnej części gminy w okolicach siedziby gminy.

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 Tuchomią zilustrowanych w pkt. 3.2.2. Ilości połączeń autobusowych podano sumarycznie w skali roku oraz średniodziennie. Ilości połączeń podano w trzech wariantach: średniodziennie ogółem (Tabela 20); średniodziennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 21) oraz średniodziennie na liniach realizowanych na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie (Tabela 22).

Od	Do	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Ciemno	Kramarzyny		594	0	0	594	2	0	0	2
Ciemno	Masłowice Trzebiatkowskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Ciemno	Modrzejewo	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Ciemno	Nowe Huty	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Ciemno	Piaszno	Tuchomie	564	0	0	564	2	0	0	2
Ciemno	Tągowie	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Ciemno	Trzebiatkowa		782	0	0	782	2	0	0	2
Ciemno	Trzebiatkowa	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Ciemno	Tuchomko	Tuchomie	1316	0	0	1316	4	0	0	4
Ciemno	Zagony	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Kramarzyny	Ciemno		1128	0	0	1128	3	0	0	3
Kramarzyny	Masłowice Trzebiatkowskie		1698	0	0	1698	5	0	0	5
Kramarzyny	Masłowiczki		376	0	0	376	1	0	0	1

Kramarzyny	Tągowie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Kramarzyny	Trzebiatkowa		2638	0	0	2638	7	0	0	7
Kramarzyny	Tuchomko	Tuchomie	2262	0	0	2262	6	0	0	6
Masłowice Trzebiatkowskie	Ciemno		376	0	0	376	1	0	0	1
Masłowice Trzebiatkowskie	Kramarzyny		1909	0	0	1909	5	0	0	5
Masłowice Trzebiatkowskie	Nowe Huty	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Trzebiatkowskie	Trzebiatkowa		1909	0	0	1909	5	0	0	5
Masłowice Trzebiatkowskie	Trzebiatkowa	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Trzebiatkowskie	Tuchomie		1886	0	0	1886	5	0	0	5
Masłowice Trzebiatkowskie	Tuchomko	Tuchomie	1698	0	0	1698	5	0	0	5
Masłowice Trzebiatkowskie	Zagony	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Ciemno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Modrzejewo	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Piaszno	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Tągowie	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Trzebiatkowa	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Tuchomko	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Masłowiczki	Ciemno		188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowiczki	Kramarzyny		376	0	0	376	1	0	0	1
Masłowiczki	Trzebiatkowa		188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Ciemno	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Modrzejewo	Masłowice Trzebiatkowskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Nowe Huty	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Piaszno	Tuchomie	564	0	0	564	2	0	0	2
Modrzejewo	Tągowie	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Modrzejewo	Trzebiatkowa	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Tuchomko	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Modrzejewo	Zagony	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Nowe Huty	Ciemno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Nowe Huty	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Nowe Huty	Modrzejewo	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Nowe Huty	Piaszno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Nowe Huty	Tągowie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Nowe Huty	Trzebiatkowa	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Nowe Huty	Tuchomko	Tuchomie	422	0	0	422	1	0	0	1
Nowe Huty	Zagony		629	0	0	629	2	0	0	2
Piaszno	Ciemno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Piaszno	Masłowice Trzebiatkowskie	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Piaszno	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Piaszno	Modrzejewo	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Piaszno	Nowe Huty	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Piaszno	Trzebiatkowa	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Piaszno	Tuchomko	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Piaszno	Zagony	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1

Tągowie	Ciemno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Tągowie	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Tągowie	Modrzejewo	Tuchomie	564	0	0	564	2	0	0	2
Tągowie	Nowe Huty	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Tągowie	Piaszno	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Tągowie	Trzebiatkowa	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Tągowie	Tuchomko		940	0	0	940	3	0	0	3
Tągowie	Tuchomko	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Tągowie	Zagony	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Trzebiatkowa	Ciemno		1316	0	0	1316	4	0	0	4
Trzebiatkowa	Kramarzyny		2315	0	0	2315	6	0	0	6
Trzebiatkowa	Masłowice Trzebiatkowskie		1510	0	0	1510	4	0	0	4
Trzebiatkowa	Modrzejewo	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Trzebiatkowa	Piaszno	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Trzebiatkowa	Tągowie	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Trzebiatkowa	Tuchomko	Tuchomie	2638	0	0	2638	7	0	0	7
Tuchomko	Ciemno	Tuchomie	1158	0	0	1158	3	0	0	3
Tuchomko	Kramarzyny	Tuchomie	1939	0	0	1939	5	0	0	5
Tuchomko	Masłowice Trzebiatkowskie	Tuchomie	1909	0	0	1909	5	0	0	5
Tuchomko	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	376	0	0	376	1	0	0	1
Tuchomko	Modrzejewo	Tuchomie	752	0	0	752	2	0	0	2
Tuchomko	Nowe Huty	Tuchomie	629	0	0	629	2	0	0	2
Tuchomko	Piaszno	Tuchomie	564	0	0	564	2	0	0	2
Tuchomko	Tągowie		940	0	0	940	3	0	0	3
Tuchomko	Tągowie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Tuchomko	Trzebiatkowa	Tuchomie	2127	0	0	2127	6	0	0	6
Tuchomko	Zagony	Tuchomie	629	0	0	629	2	0	0	2
Zagony	Barkocin		376	0	0	376	1	0	0	1
Zagony	Ciemno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Zagony	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Zagony	Modrzejewo	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Zagony	Nowe Huty		234	0	0	234	1	0	0	1
Zagony	Piaszno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Zagony	Tągowie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Zagony	Trzebiatkowa	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Zagony	Tuchomko	Tuchomie	422	0	0	422	1	0	0	1
RAZEM			55625	0	0	55625	152	0	0	152

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	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Ciemno	Kramarzyny		8	0	0	8	0	0	0	0
Ciemno	Trzebiatkowa		8	0	0	8	0	0	0	0
Kramarzyny	Masłowice Trzebiatkowskie		347	0	0	347	3	0	0	3
Kramarzyny	Trzebiatkowa		347	0	0	347	3	0	0	3
Kramarzyny	Tuchomko	Tuchomie	347	0	0	347	3	0	0	3
Masłowice Trzebiatkowskie	Kramarzyny		264	0	0	264	3	0	0	3
Masłowice Trzebiatkowskie	Trzebiatkowa		264	0	0	264	3	0	0	3
Masłowice Trzebiatkowskie	Tuchomko	Tuchomie	347	0	0	347	3	0	0	3
Trzebiatkowa	Kramarzyny		272	0	0	272	3	0	0	3
Trzebiatkowa	Masłowice Trzebiatkowskie		347	0	0	347	3	0	0	3
Trzebiatkowa	Tuchomko	Tuchomie	347	0	0	347	3	0	0	3
Tuchomko	Ciemno	Tuchomie	8	0	0	8	0	0	0	0
Tuchomko	Kramarzyny	Tuchomie	272	0	0	272	3	0	0	3
Tuchomko	Masłowice Trzebiatkowskie	Tuchomie	264	0	0	264	3	0	0	3
Tuchomko	Trzebiatkowa	Tuchomie	272	0	0	272	3	0	0	3
RAZEM			3714	0	0	3714	37	0	0	37

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

Od	Do	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Ciemno	Kramarzyny		376	0	0	376	1	0	0	1
Ciemno	Trzebiatkowa		376	0	0	376	1	0	0	1
Kramarzyny	Ciemno		376	0	0	376	1	0	0	1
Kramarzyny	Masłowice Trzebiatkowskie		188	0	0	188	1	0	0	1
Kramarzyny	Masłowiczki		376	0	0	376	1	0	0	1
Kramarzyny	Trzebiatkowa		376	0	0	376	1	0	0	1
Masłowice Trzebiatkowskie	Ciemno		188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Trzebiatkowskie	Kramarzyny		188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Trzebiatkowskie	Trzebiatkowa		188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Piaszno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Tagowie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowice Tuchomskie	Tuchomko	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowiczki	Ciemno		188	0	0	188	1	0	0	1
Masłowiczki	Kramarzyny		376	0	0	376	1	0	0	1
Masłowiczki	Trzebiatkowa		188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Piaszno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Tagowie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Modrzejewo	Tuchomko	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Piaszno	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1

Tagowie	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Tagowie	Piaszno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Tagowie	Tuchomko		188	0	0	188	1	0	0	1
Trzebiatkowa	Ciemno		188	0	0	188	1	0	0	1
Trzebiatkowa	Kramarzyny		376	0	0	376	1	0	0	1
Tuchomko	Masłowice Tuchomskie	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Tuchomko	Piaszno	Tuchomie	188	0	0	188	1	0	0	1
Tuchomko	Tagowie		188	0	0	188	1	0	0	1
RAZEM			6580	0	0	6580	18	0	0	18

Tabela 22 – Ilość kursów komunikacyjnych wewnątrzgminnych: miejscowość w gminie – inna miejscowość w gminie (tylko linie na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie)

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

Wnioski

1. Oprócz połączeń wewnątrz gminnych realizowanych z Tuchomia 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 Tuchomie z Bytowem i Miastkiem w ciągu drogi krajowej nr 20.
3. 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 3.714 co stanowi zaledwie ok. 6,6% ogólnej liczby połączeń wykonywanych w tych relacjach w ciągu roku (56.189).

3.2.4. Autobusowa sieć komunikacyjna „stolica gminy – inne gminy powiatu bytowskiego”

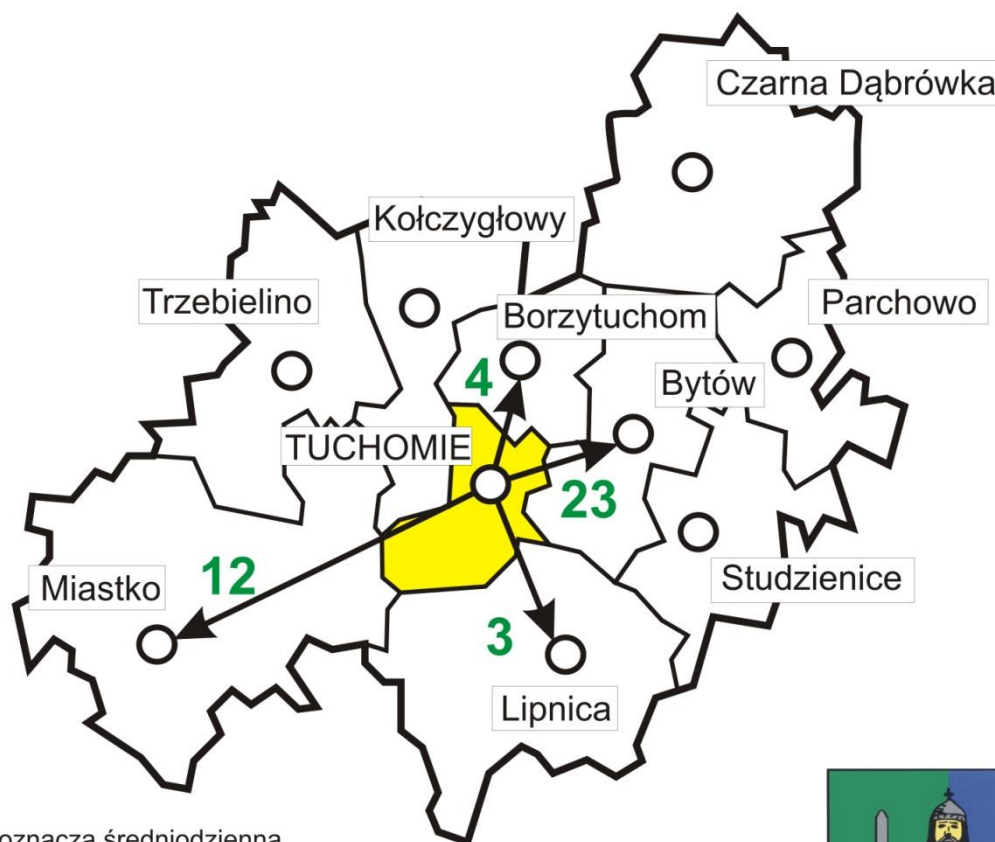
Poniższe zestawienia ilustrują ilości połączeń autobusowych realizowanych z siedziby gminy tj. miejscowości Tuchomie do siedzib gmin w ramach powiatu bytowskiego (z którymi połączenia istnieją), tj. Borzytuchomia, Bytowa, Lipnicy i Miastka. Ilości połączeń autobusowych podano sumarycznie w skali roku oraz średniodziennie. Ilości połączeń podano w dwóch wariantach: średniodziennie, ogółem (Tabela 23, Mapa 9) oraz średniodziennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 24, Mapa 10).

Od	Do	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Tuchomie	Borzytuchom		564	0	0	564	2	0	0	2
	Bytów		1128	41	0	1169	3	0	0	3
	Bytów	Niezabyszewo	2891	0	0	2891	8	0	0	8
	Lipnica		564	0	0	564	2	0	0	2
	Miastko		1798	166	0	1964	5	0	0	5
	Miastko	Brzeźno Szl., Pietrzykowo	188	0	0	188	1	0	0	1
Borzytuchom	Tuchomie		564	0	0	564	2	0	0	2
Bytów			3931	166	0	4097	11	0	0	11
Bytów		Borzytuchom	188	0	0	188	1	0	0	1
Lipnica			188	0	0	188	1	0	0	1
Miastko			2262	41	0	2303	6	0	0	6
RAZEM			14266	414	0	14680	39	1	0	40

Tabela 23 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne gminy powiatu bytowskiego

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

Średniodzienna ilość połączeń komunikacyjnych gminy Tuchomie z gminami powiatu bytowskiego



12 Cyfra oznacza średniodzienną liczbę połączeń w obie strony



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



Mapa 9 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne gminy powiatu bytowskiego

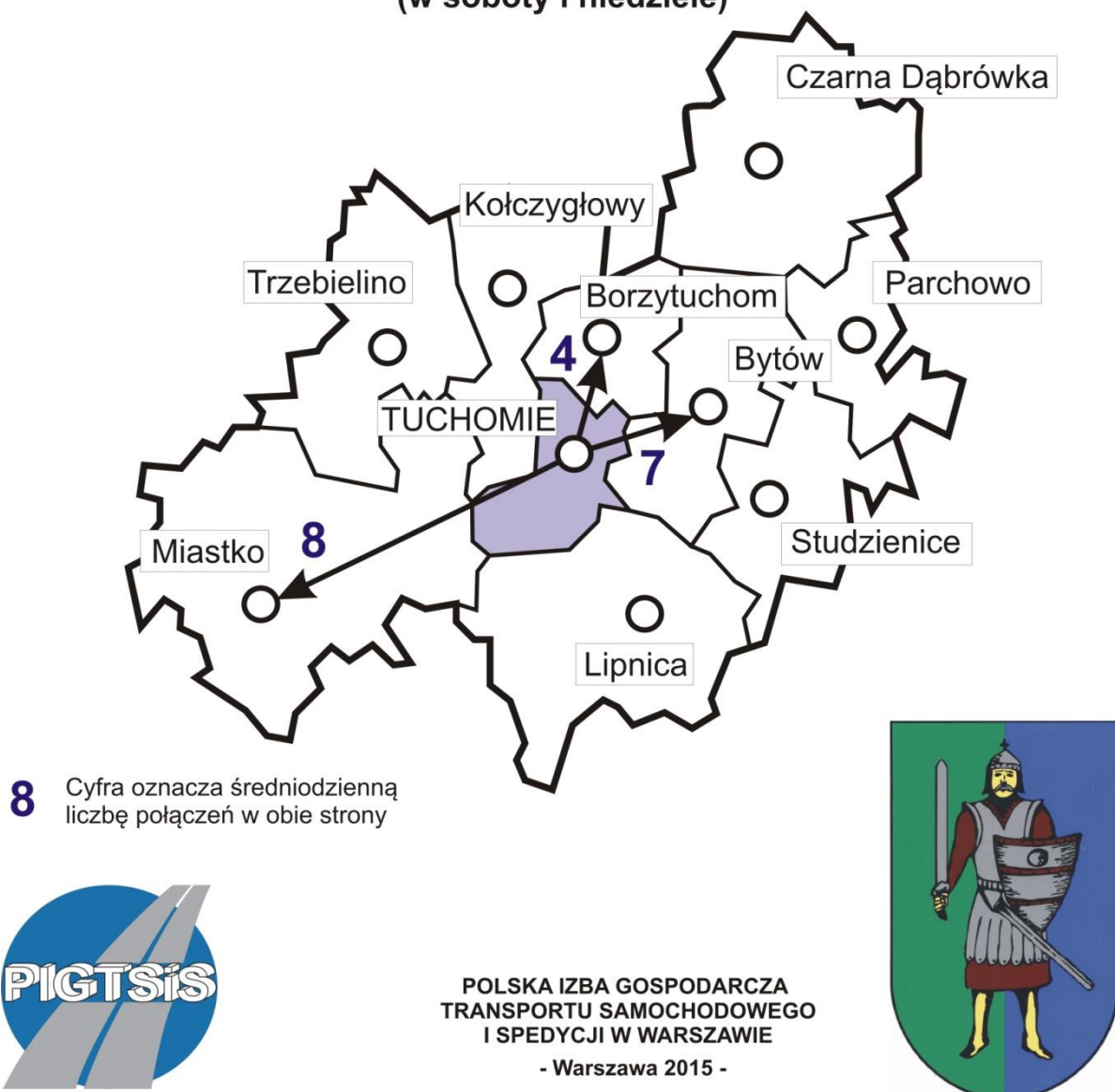
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Tuchomie	Bytów		0	41	0	41	0	0	0	0
	Bytów	Niezabyszewo	347	0	0	347	3	0	0	3
	Miastko		314	84	0	398	3	1	0	4
Bytów	Tuchomie		314	84	0	398	3	1	0	4
Miastko			347	41	0	388	3	0	0	4
RAZEM			1322	250	0	1572	13	3	0	16

Tabela 24 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne gminy powiatu bytowskiego (w soboty i niedziele)

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

Średniodzienna ilość połączeń komunikacyjnych gminy Tuchomie z gminami powiatu bytowskiego (w soboty i niedziele)



Mapa 10 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne gminy powiatu bytowskiego (w soboty i niedziele)

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

Wnioski:

1. Tuchomie nie posiada bezpośrednich połączeń do wszystkich gmin powiatu bytowskiego. Istnieją połączenia autobusowe z Tuchomia do Borzytuchomia, Bytowa, Lipnicy oraz Miastka.
2. Największa liczba połączeń wykonywanych jest do Bytowa (23 w obie strony) czy Miastka (12 w obie strony). Ilość połączeń realizowanych do Borzytuchomia i Lipnicy wynosi odpowiednio 4 i 3 w obie strony.
3. W komunikacji w dni wolne od pracy (soboty i niedziele) siedziba gminy Tuchomie posiada połączenia do Borzytuchomia, Bytowa, i Miastka. Najwięcej połączeń realizowanych jest do Miastka (8 w obie strony) i Bytowa (7 w obie strony).

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

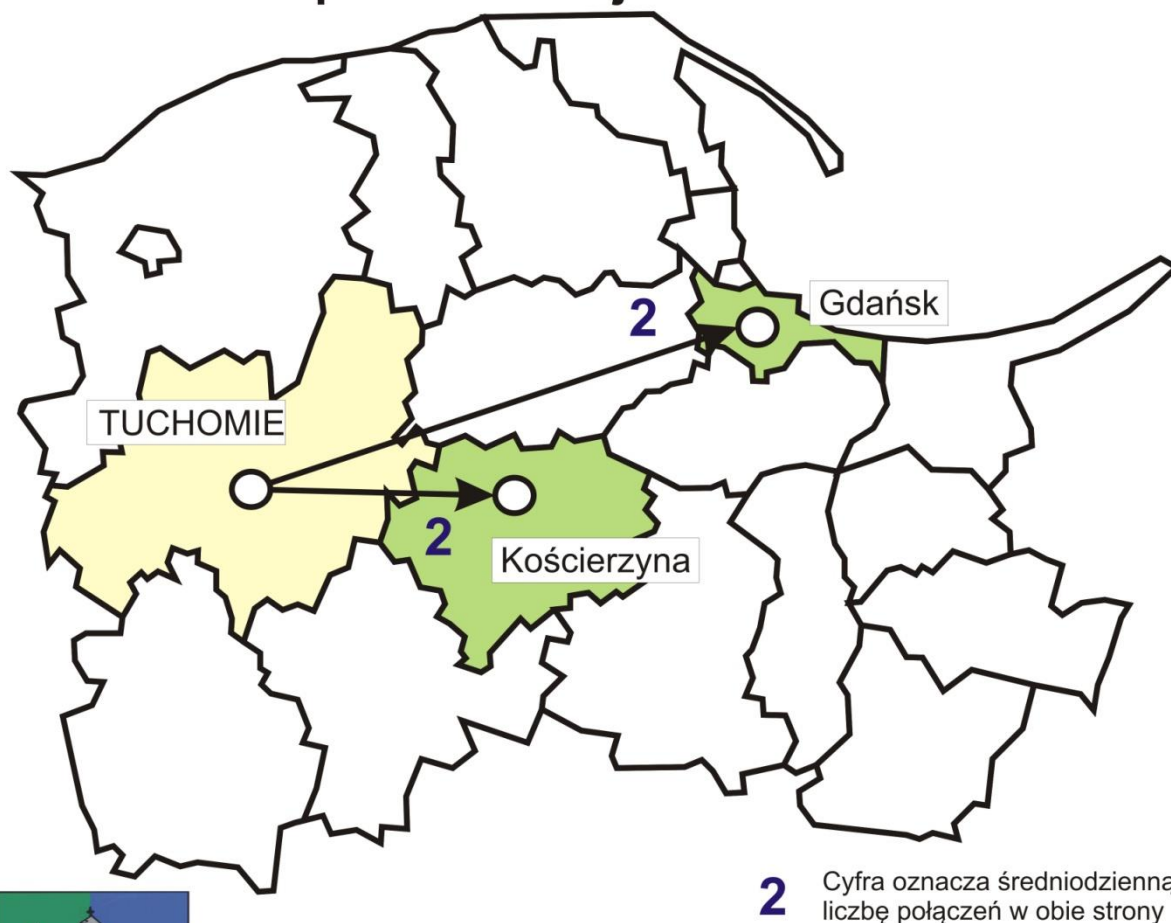
Poniższe zestawienia ilustrują ilości połączeń autobusowych realizowanych z siedziby gminy tj. miejscowości Tuchomie do siedzib innych powiatów w ramach województwa. Ilości połączeń autobusowych podano sumarycznie w skali roku oraz średniodziennie. Ilości połączeń podano w dwóch wariantach: średniodziennie ogółem (Tabela 25; Mapa 11) oraz średniodziennie tylko w soboty i niedziele (Tabela 26; Mapa 12).

Od	Do	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Tuchomie	Gdańsk	Bytów, Kościerzyna	358	41	0	399	1	0	0	1
	Kościerzyna	Nakła	358	41	0	399	1	0	0	1
Gdańsk	Tuchomie	Kościerzyna, Bytów	240	166	0	406	1	0	0	1
Kościerzyna		Bytów	240	166	0	406	1	0	0	1
RAZEM			1196	414	0	1610	3	1	0	4

Tabela 25 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa

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

Średniodzienna ilość połączeń komunikacyjnych gminy Tuchomie z siedzibami powiatów województwa



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



Mapa 11 – Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa

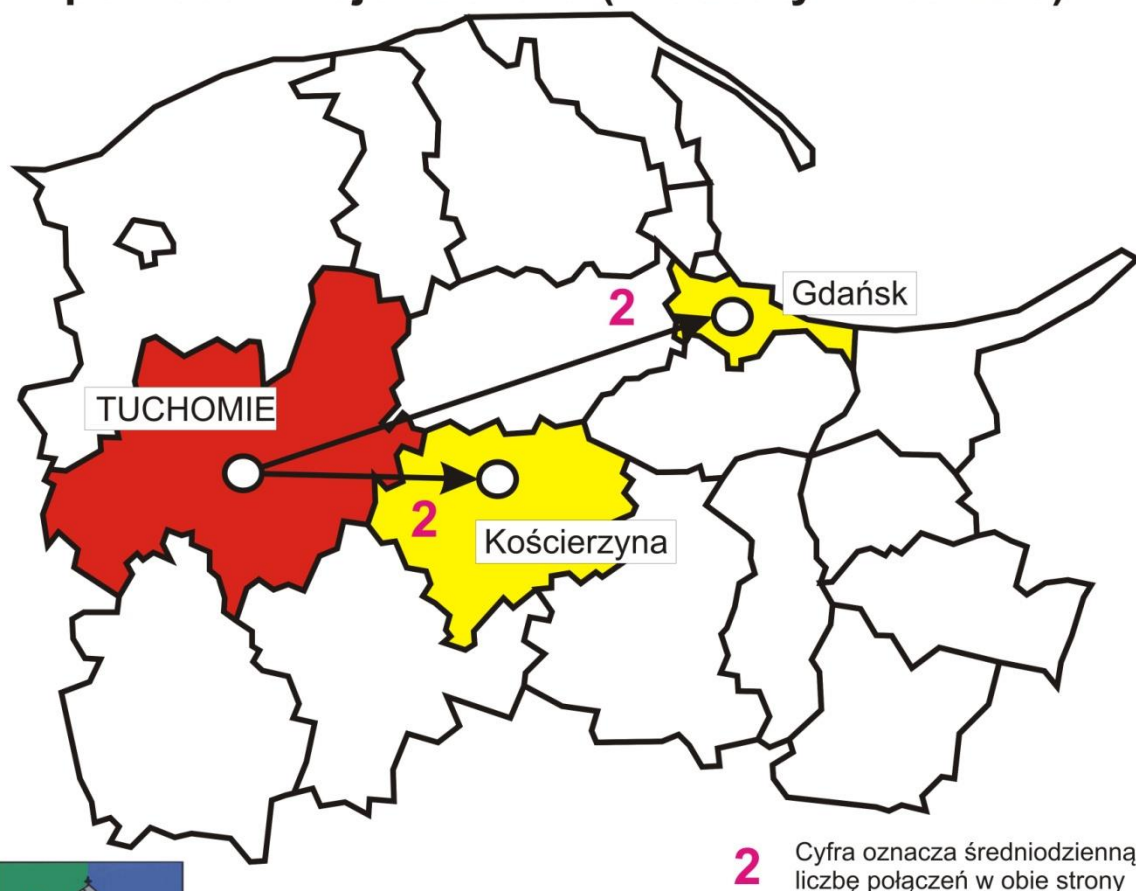
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw	V	P	Σ	Zw	V	P	Σ
Tuchomie	Gdańsk	Bytów, Kościerzyna	102	41	0	143	1	0	0	1
	Kościerzyna	Nakła	102	41	0	143	1	0	0	1
Gdańsk	Tuchomie	Kościerzyna, Bytów	61	84	0	145	1	1	0	1
Kościerzyna		Bytów	61	84	0	145	1	1	0	1
RAZEM			326	250	0	576	3	3	0	6

Tabela 26– 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 komunikacyjnych gminy Tuchomie z siedzibami powiatów 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

Wnioski:

1. Gmina Tuchomie ma zapewnione połączenie komunikacyjne ze stolicą powiatu, w obrębie którego jest położona – Bytovem (ilości połączeń podano w pkt. 3.2.4) oraz stolicą sąsiedniego powiatu Kościerskiego a także stolicą województwa miastem Gdańsk.
2. W oby relacjach wykonywane są średniodziennie 2 połączenia w obie strony.
3. Komunikacja realizowana w soboty i niedziele umożliwia połączenia z tymi samymi powiatami z taką samą częstotliwością.

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

Sieć autobusowa prowadzona przez obszar gminy Tuchomie **nie zapewnia** połączeń międzywojewódzkich, tzn. brak jest bezpośrednich połączeń z Tuchomią i innych miejscowości gminy do siedzib innych województw. Jednak bliskość takich ośrodków miejskich jak Bytów, Miastko czy 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 Tuchomia. Zakres takiej komunikacji (zwanej komunikacją gminną) jest ograniczony terytorialnie i nie może swoim zasięgiem wykraczać poza obszar jednej gminy, w analizowanym przypadku gminy Tuchomie.

Na terenie gminy regularną komunikację gminną realizuje jeden przewoźnik tj. przedsiębiorca PKS Bytów S.A.

Lp.	Nazwa Przewoźnika	Adres
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie S.A.	ul. Wybickiego 2, 77-100 Bytów

Tabela 27. Przewoźnicy w komunikacji powiatowej. Źródło: opracowanie własne

Przewoźnik ten realizuje 3 linie komunikacyjne w przewozach regularnych, służących głównie do dowozu uczniów do szkół. Należy zaznaczyć iż komunikacja gminna w ramach dowozu do szkół jest ściśle powiązana z komunikacją prowadzoną w ramach linii powiatowych (na mocy zezwoleń udzielonych przez Starostę Powiatu).

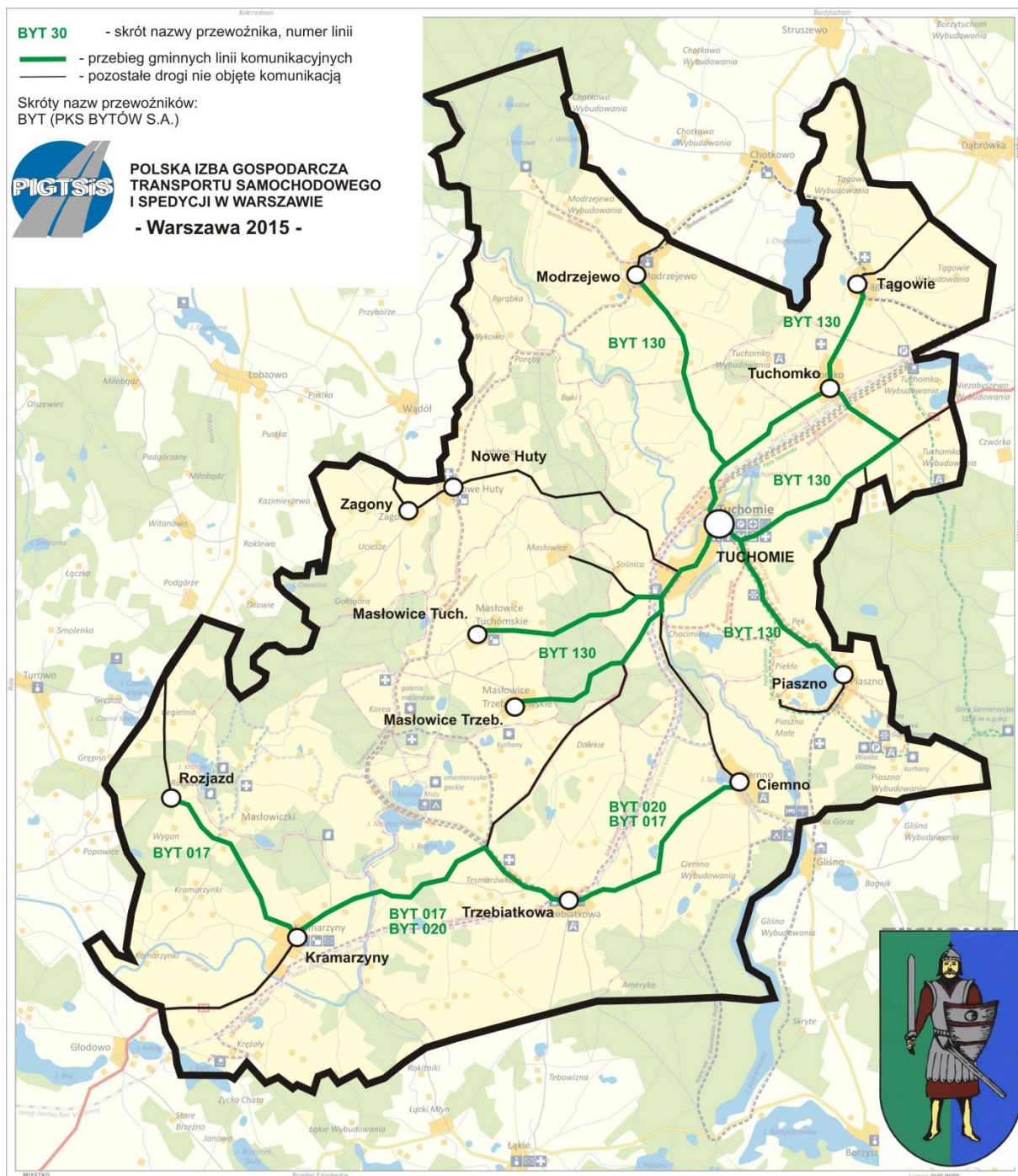
Wykaz wykonywanych linii ilustruje poniższe zestawienie (Tabela 28).

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	65017	Kramarzyny - Kramarzyny	PKS Bytów S.A.	01/2014	28.08.2014	31.12.2016
2	65020	Kramarzyny - Kramarzyny	PKS Bytów S.A.	02/2014	28.08.2014	31.12.2016
3	65130	Modrzejewo - Tuchomie	PKS Bytów S.A.	1/2015	5.01.2015	31.12.2016

Tabela 28. Linie komunikacyjne w komunikacji gminnej. Źródło: opracowanie własne

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 13) na kolejnej stronie oraz na wydruku w formacie A3 stanowiącym **załącznik nr 10.1.** do niniejszego opracowania.



ISTNIEJĄCE LINIE REGULARNEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA TERENIE GMINY REALIZOWANE NA PODSTAWIE ZEZWOLEŃ WYDANYCH PRZEZ WÓJTA GMINY TUCHOMIE

Mapa 13 – Przebieg gminnych linii komunikacyjnych

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

3.3.2. Komunikacja powiatowa

Na terenie Gminy Tuchomie 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	77-130 Lipnica, Wojsk 6A
3	Usługi Transportowo - Osobowe Jerzy Wójcik	77-143 Studzienice, ul. Prosta 6

Tabela 29 – Przewoźnicy w komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie własne

W/w przewoźnicy wykonują łącznie na terenie powiatu 21 linii komunikacyjnych:

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	65006	Łubno - Bytów	PKS Bytów S.A.	10/2012	31.10.2012	31.10.2017
2	65019	Kramarzyny - Piaszczyzna	PKS Bytów S.A.	13/2014	28.10.2014	31.12.2016
3	65021	Bytów - Miastko	PKS Bytów S.A.	11/2014	23.09.2014	31.12.2016
4	65042	Kołczygłowy - Miastko	PKS Bytów S.A.	5/2013	17.10.2013	31.12.2016
5	65102	Bytów - Tuchomie	PKS Bytów S.A.	1/2014	24.01.2014	31.12.2016
6	65111	Bytów - Miastko	PKS Bytów S.A.	7/2008/2013	25.02.2013	31.12.2016
7	65113	Bytów - Modrzejewo	PKS Bytów S.A.	44/2014	02.10.2014	31.12.2016
8	65115	Miastko - Kołczygłowy	PKS Bytów S.A.	45/2013	19.11.2013	31.12.2016
9	65116	Bytów - Bytów	PKS Bytów S.A.	23/2013	25.02.2013	31.12.2016
10	65118	Bytów - Bytów	PKS Bytów S.A.	46/2013	02.12.2013	31.12.2016
11	65123	Bytów - Owsne Ostrowy	PKS Bytów S.A.	47/2013	19.11.2013	31.12.2016
12	65125	Tuchomie - Bytów	PKS Bytów S.A.	29/2013	19.06.2013	31.12.2016
13	65126	Bytów - Bytów	PKS Bytów S.A.	24/2013	27.02.2013	31.12.2016
14	65132	Bytów - Miastko	PKS Bytów S.A.	51/2013	19.11.2013	31.12.2016
15	65133	Bytów - Tuchomie	PKS Bytów S.A.	52/2013	19.11.2013	31.12.2016
16	65142	Bytów - Bytów	PKS Bytów S.A.	18/2013	27.02.2013	31.12.2016
17	65205	Łubno - Bytów	PKS Bytów S.A.	31/2013	21.06.2016	31.12.2016
18	65258	Miastko - Miastko	PKS Bytów S.A.	26/2014	23.09.2014	31.12.2016
19	65320	Miastko - Trzebiatkowa	PKS Bytów S.A.	11/2012	10.11.2012	31.12.2016
20		Lipnica - Bytów	TiH GOCHY J. Gawin	9/2011	09.09.2014	21.12.2016
21		Turowo - Łubno - Zagony	UTO Jerzy Wójcik	3/2013/2014	29.08.2014	31.12.2016

Tabela 30 – Linie autobusowe w komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie własne

3.3.3. Komunikacja wojewódzka

Na terenie Gminy Tuchomie prowadzone są regularne przewozy osób w ramach tzw. komunikacji wojewódzkiej, realizowanej na mocy zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Linie w komunikacji „marszałkowskiej” realizuje jeden przewoźnik tj. PKS Bytów S.A.:

Lp.	Nazwa Przewoźnika	Adres
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie S.A.	ul. Wybickiego 2, 77-100 Bytów

Tabela 31 – Przewoźnicy w komunikacji wojewódzkiej

Źródło: opracowanie własne

Na terenie Gminy Tuchomie, na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego, realizowane są łącznie 4 linie o zasięgu wojewódzkim.

L.p.	Nr linii	Nazwa linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia	Data zezwolenia	Termin ważności
1	22054	Gdańsk - Miastko	PKS Bytów S.A.	0000909	b.d.	b.d.
2	22177	Kołobrzeg - Bytów	PKS Bytów S.A.	0000521	20.04.2015	31.12.2016
3	22207	Gdańsk - Miastko	PKS Bytów S.A.	0000775	b.d.	b.d.
4	22697	Bytów - Miastko	PKS Bytów S.A.	0000622	3.02.2015	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 14) oraz na wydruku w formacie A3 stanowiącym **załącznik nr 10.2.** do niniejszego opracowania



Strona 58

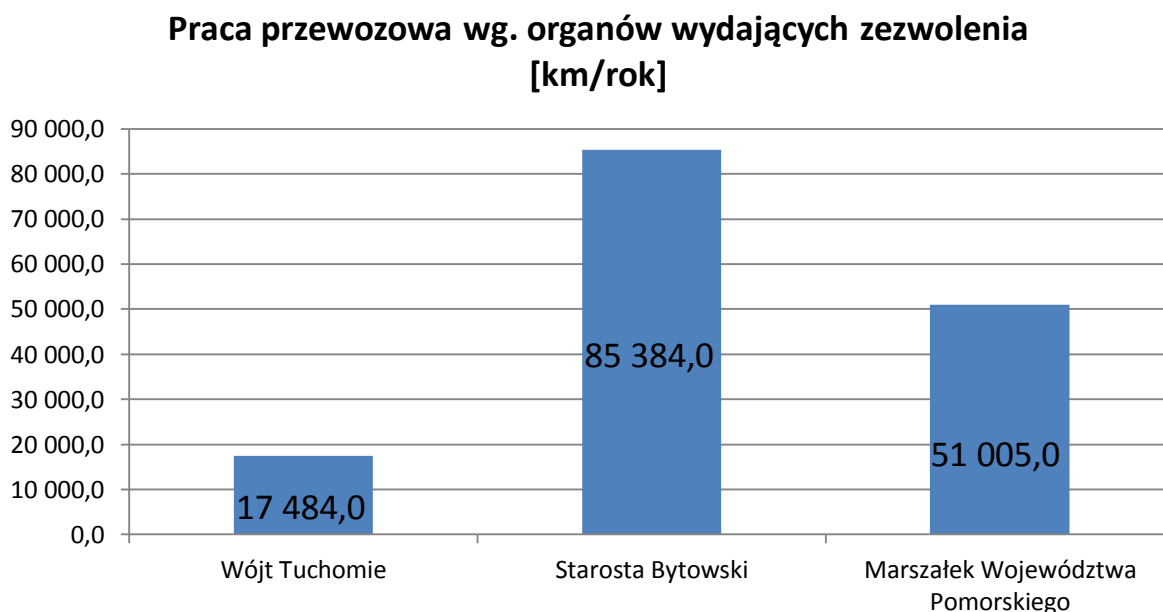
3.4. Praca przewozowa

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 rozbiu na poszczególnych przewoźników oraz organy które udzieliły zezwoleń na realizację komunikacji.

Lp.	Organ udzielający zezwolenia	Praca przewozowa [km/rok]	[%]
1	Wójt Gminy Tuchomie	17 484,0	11,36%
2	Starosta Bytowski	85 384,0	55,49%
3	Marszałek Województwa Pomorskiego	51 005,0	33,15%
	Ogółem	153 873,0	100,00%

Tabela 33. Praca przewozowa na terenie gminy wg organów wydających dokumenty

Źródło: opracowanie własne



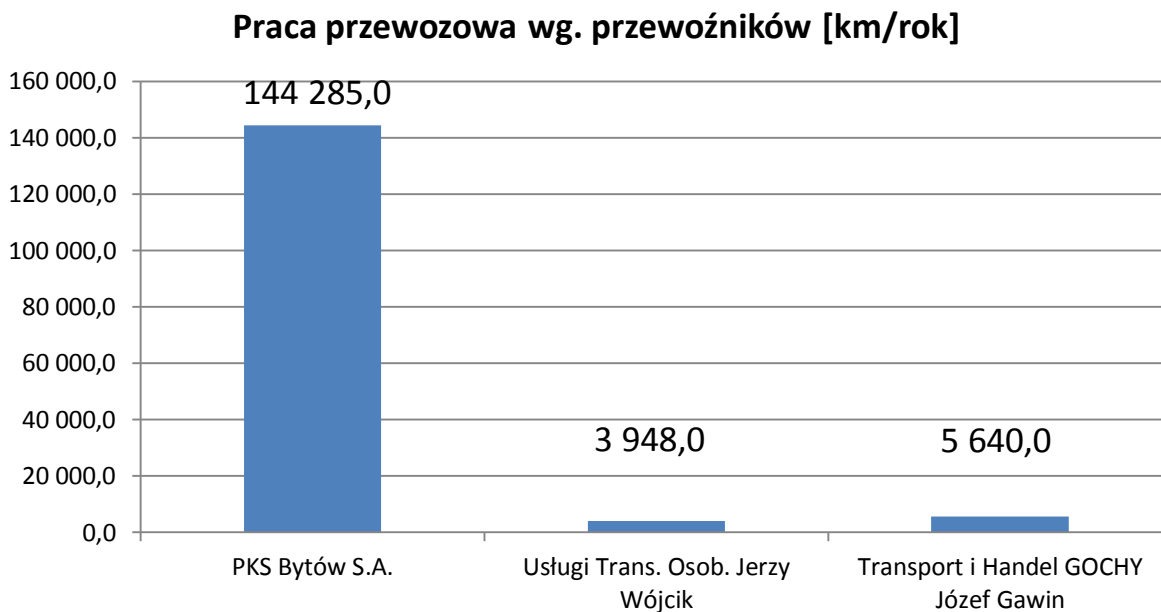
Wykres 8. Praca przewozowa na terenie gminy wg organów wydających dokumenty

Źródło: opracowanie własne

Lp.	Przewoźnik	Praca przewozowa [km/rok]	[%]
1	PKS Bytów S.A.	144 285,0	93,77%
2	Usługi Trans. Osob. Jerzy Wójcik	3 948,0	2,57%
3	Transport i Handel GOCHY Józef Gawin	5 640,0	3,67%
	Ogółem	153 873,0	100,00%

Tabela 34. Praca przewozowa na terenie gminy wg przewoźników

Źródło: opracowanie własne



Wykres 9. Praca przewozowa na terenie gminy wg przewoźników

Źródło: opracowanie własne

Z powyższego zestawienia wynika, iż ogólna praca przewozowa realizowana na terenie Gminy wynosi 153.873 km/rok. Najwięcej km realizowanych jest na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Bytowskiego, tj. 85.384 km, co stanowi 55,49% ogółu wykonywanych km. Praca przewozowa wykonywana na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Tuchomie wynosi 17.484 km/rok, co stanowi 11,36% ogółu pracy przewozowej.

Z ogólnej liczby km świadczonych na terenie gminy, 144.285 km rocznie wykonuje przewoźnik PKS Bytów S.A., co stanowi 93.77% ogółu świadczonych kilometrów i wynika z faktu, iż prowadzi on w/w przewozy na terenie gminy zarówno w komunikacji wojewódzkiej, powiatowej jak i gminnej. Przewoźnik ten wykonuje wszystkie 3 linie w komunikacji gminnej, 19 spośród 21 linii realizowanych w komunikacji powiatowej oraz wszystkie 4 linie w realizowane w komunikacji wojewódzkiej.

3.5. Infrastruktura transportowa.

3.5.1. Przystanki autobusowe

W Gminie Tuchomie **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 stwierdzono w dla pięciu przystanków przy drogach powiatowych co 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 39 przystanków położonych w granicach administracyjnych Gminy Tuchomie. 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 34 z nich posiada znak D-15, kolejnych 27 – wiatę przystankową oraz tylko 11 posiada zatokę autobusową umożliwiającą wsiadanie i wysiadanie pasażerów bez utrudniania ruchu innym użytkownikom drogowym oraz stwarzania zagrożenia dla pasażerów (Tabela 35 Tabela 36).

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

Lp.	Miejscowość	Ilość miejscowości		Ilość przystanków	D15	D15 i wiata	zatoka
		Objętych komunikacją	Nie objętych komunikacją				
1	Ciemno	1	0	3	2	2	0
2	Kramarzyny	1	0	10	7	7	2
3	Masłowice Trzebiatkowskie	1	0	5	5	2	2
4	Masłowice Tuchomskie	1	0	1	0	1	1
5	Masłowiczki	1	0	1	1	0	0
6	Modrzejewo	1	0	3	3	3	1
7	Nowe Huty	1	0	2	2	2	0
8	Piaszno	1	0	2	2	2	1
9	Sośnica	0	1	0	0	0	0
10	Tągowie	1	0	2	2	2	0
11	Trzebiatkowa	1	0	4	4	2	1
12	Tuchomie	1	0	2	2	0	1
13	Tuchomko	1	0	2	2	2	2
14	Zagony	1	0	2	2	2	0
	RAZEM:	13	1	39	34	27	11
		92,86%	7,14%				

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

Zinwentaryzowane przystanki zlokalizowane są zarówno przy drogach krajowych, powiatowych jak i gminnych. Strukturę ilościową przystanków w zależności od kategorii drogi oraz ich wyposażenie ilustruje poniższe zestawienie.

Lp.	Lokalizacja przystanku w zależności od kat. drogi	Liczba przystanków	Wyposażenie					
			D15		Wiata		Zatoka	
			Ilość	%	Ilość	%	Ilość	%
1	krajowe	12	12	100,0%	6	50,0%	6	50,0%
2	powiatowe	25	20	80,0%	20	80,0%	5	20,0%
3	gminne	2	2	100,0%	1	50,0%	0	0,0%
6	OGÓŁEM	39	34	87,2%	27	69,2%	11	28,2%

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

Najwięcej przystanków zlokalizowano na drogach powiatowych (25 szt.) co stanowi 64,1% ogółu przystanków. Przystanki przy drogach krajowych, to 12 szt., co stanowi 30,77% ogółu przystanków. Najmniej przystanków zlokalizowano przy drogach gminnych (2 szt.).

Wypośaenie przystanków w znak D-15 jest bardzo duŹe i dotyczy 34 z 39 przystanków i jest wysokie nie zaleŹnie od kategorii drogi. Tylko 5 przystanków nie jest wypośaonych w znak D-15. Są to przystanki: Masłowice Tuchomskie, 02 (DP1725G, prawa strona drogi); Ciemno, 01 (DP1729G, lewa strona drogi); Kramarzyny, Rozjazd 14 (DP1766G, prawa strona drogi); Kramarzyny, Rozjazd 13 (DP1766G, lewa strona drogi) oraz Kramarzyny, 12 (DP1766G, prawa strona drogi)

W zaleŹności od kategorii drogi, tylko przystanki przy drogach krajowych, są wszystkie wypośaone w znak D15. Najlepiej wypośaone we wiaty są przystanki przy drogach powiatowych, poniewaŹ 20 z 25 przystanków posiada wiaty, co stanowi 80,00% ogółu przystanków. JeŹli chodzi o zatoki przystankowe, najwięcej zatok przy przystankach (50,00%) posiadają przystanki przy drogach krajowych. Przystanki przy drogach gminnych nie posiadają zatok a przystanki przy drogach powiatowych posiadają zatoki w 5 z 20 przystanków.

O ile wypośaenie przystanków w znak D-15 określony w Ustawie „Prawo o ruchu drogowym” jako miejsce zatrzymania autobusu jest oczywiste i na terenie gminy występuje 87,2% przystanków wypośaonych w znak D-15, o tyle wypośaenie przystanków w wiaty lub zatoki juŹ nie.

Wypośaenie przystanków w wiaty przystankowe związane jest zapewnieniem podróŹnym podstawowych standardów obsługi. Wiaty przystankowe umoŹliwiaj podróŹnym oczekiwać na autobusy niezaleŹnie od niekorzystnych warunków atmosferycznych a te wypośaone w ławki czy innego rodzaju siedziska mają za zadanie zapewnić udogodnienia oczekiwania na pojazdy w pozycji siedzącej. Spośród wszystkich 39 przystanków zlokalizowanych na terenie gminy Tuchomie, aŹ 27 z nich (co stanowi 69,2% ogółu przystanków), posiada wiaty przystankowe.

Zatoki przystankowe z kolei mają duŹe znaczenie z punktu widzenia bezpieczeñstwa ruchu drogowego. Obsługa pasaŹerów na drogach posiadających zatoki przystankowe odbywa się niezaleŹnie 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 duŹym, bądŹ okresowo duŹym, natęŹeniu ruchu. Przystanki na terenie gminy Tuchomie tylko w nieznacznym stopniu posiadają zatoki przystankowe. Na 36 przystanków w gminie, tylko 11 z nich (28,2%) umoŹliwia obsługę pasaŹera korzystając z zatoki autobusowej. Z tej liczby 6 zatok, co stanowi 50,00%, zlokalizowano przy drogach krajowych, przy których znajduje się 12 przystanków. Występowanie zatok autobusowych przy drogach powiatowych i gminnych jest nieduŹe.

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 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	Ciemno	1	0
2	Kramarzyny	1	0
3	Masłowice Trzebiatkowskie	1	0
4	Masłowice Tuchomskie	1	0
5	Masłowiczki	1	0
6	Modrzejewo	1	0
7	Nowe Huty	1	0
8	Piaszno	1	0
9	Sośnica	0	1
10	Tągowie	1	0
11	Trzebiatkowa	1	0
12	Tuchomie	1	0
13	Tuchomko	1	0
14	Zagony	1	0
	RAZEM:	13	1
	UDZIAŁ PROCENTOWY	92,86%	7,14%

Tabela 37. Miejscowości gminy Tuchomie objęte komunikacją regularną

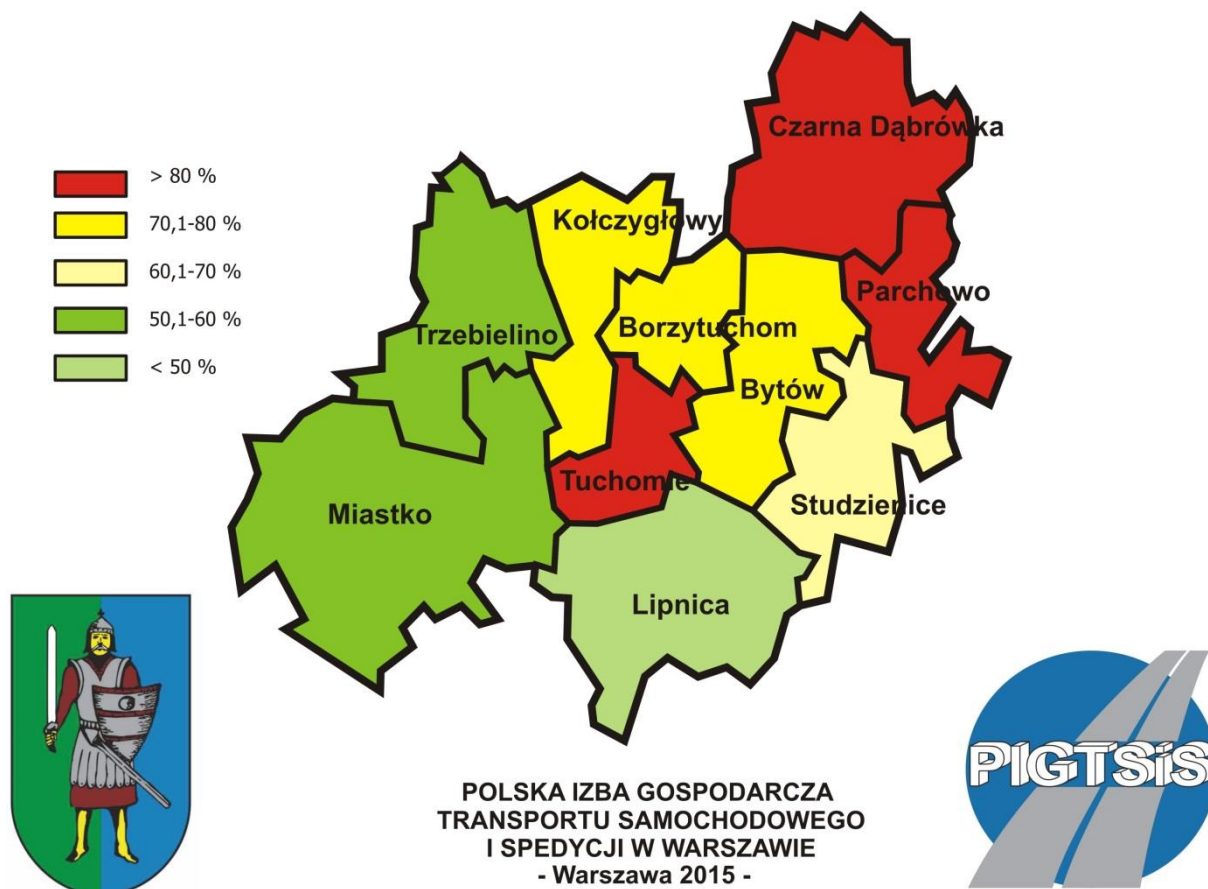
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Ogólnopolskiego Systemu Informacji dla Pasażerów

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	Kołczygłowy	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	13	92,9%
	OGÓŁEM	325	215	66,2%

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 15 – Miejscowości objęte komunikacją na tle innych gmin powiatu

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

Wnioski:

1. Spośród **14** miejscowości na terenie Gminy, komunikacją objętych jest **13** miejscowości, co stanowi **92,9%**. Na tle innych gmin powiatu bytowskiego, pokrycie komunikacją jest bardzo wysokie i dużo wyższe od średniej dla całego powiatu (66,2%). 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. Wysokie pokrycie komunikacją może świadczyć o tym iż na terenie gminy nie występuje duże rozdrobnienie miejscowości oraz brak jest miejscowości w charakterze niewielkich osad leśnych czy kolonii oddalonych od ciągów komunikacyjnych wzdłuż który prowadzona jest komunikacja publiczna.
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

3.6. Tabor autobusowy

Z uwagi na fakt, iż głównym przewoźnikiem realizującym komunikację autobusową na terenie gminy jest PKS Bytów S.A., oceny potencjału przewozowego dokonano na przykładzie tego przewoźnika. PKS Bytów jest jedynym przewoźnikiem realizującym komunikację gminną i wojewódzką oraz głównym przewoźnikiem spośród kilku przewoźników wykonujących komunikację powiatową.

PKS Bytów obsługuje przewozy na terenie gminy Tuchomie za pomocą 3 linii gminnych, 19 linii powiatowych oraz 4 linii wojewódzkich. Tabor jakim dysponuje przewoźnik, na podstawie informacji jakiej nam udzielił, to 37 autobusów w bazie transportowej w Miastku oraz dodatkowo 57 autobusów w bazie transportowej w Bytowie, gdzie znajduje się siedziba firmy transportowej. 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 w przewozach na terenie gminy i przewozach powiatowych czy wojewódzkich w obszarze gminy) ilustruje poniższe zestawienie:

Lp.	Nr linii	Nazwa linii	Organ wydający zezwolenia	Liczba autobusów przeznaczona do obsługi
1	65017	Kramarzyny - Kramarzyny	Wójt Gminy Tuchomie	1
2	65020	Kramarzyny - Kramarzyny	Wójt Gminy Tuchomie	1
3	65130	Modrzejewo - Tuchomie	Wójt Gminy Tuchomie	1
4	65006	Łubno - Bytów	Starosta Bytowski	1
5	65019	Kramarzyny - Piaszczyzna	Starosta Bytowski	1
6	65021	Bytów - Miastko	Starosta Bytowski	1
7	65042	Kończygłowy - Miastko	Starosta Bytowski	1
8	65102	Bytów - Tuchomie	Starosta Bytowski	1
9	65111	Bytów - Miastko	Starosta Bytowski	2
10	65113	Bytów - Modrzejewo	Starosta Bytowski	1
11	65115	Miastko - Kończygłowy	Starosta Bytowski	1
12	65116	Bytów - Bytów	Starosta Bytowski	1
13	65118	Bytów - Bytów	Starosta Bytowski	3
14	65123	Bytów - Owsne Ostrowy	Starosta Bytowski	1
15	65125	Tuchomie - Bytów	Starosta Bytowski	2

16	65126	Bytów - Bytów	Starosta Bytowski	1
17	65132	Bytów - Miastko	Starosta Bytowski	1
18	65133	Bytów - Tuchomie	Starosta Bytowski	1
19	65142	Bytów - Bytów	Starosta Bytowski	1
20	65205	Łubno - Bytów	Starosta Bytowski	2
21	65258	Miastko - Miastko	Starosta Bytowski	1
22	65320	Miastko - Trzebiatkowa	Starosta Bytowski	1
23	22054	Gdańsk - Miastko	Marszałek Województwa	1
24	22177	Kołobrzeg - Bytów	Marszałek Województwa	10
25	22207	Gdańsk - Miastko	Marszałek Województwa	3
26	22697	Bytów - Miastko	Marszałek Województwa	1
		RAZEM		42

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 42 pojazdy, co stanowi ok. 45% jego potencjału przewozowego, (37 autobusów w bazie transportowej w Miastku i 57 autobusów w bazie transportowej w Bytowie) którymi realizuje łącznie 144.285 km rocznie. Wielkość ta w przeliczeniu na jeden pojazd daje ok. 3 435 km rocznie i ok. 286 km miesięcznie oraz ok. 13 km dziennie (średnio 22 dni robocze).

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 dużo 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 angażowany 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 (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 18 października do 15 listopada na terenie gminy Tuchomie przeprowadzono ankietę dotyczącą publicznego transportu zbiorowego. Do badania przygotowano 414 ankiet, które rozdysponowano wśród mieszkańców gminy m.in. w miejscowościach: Tuchomie, Trzebiatkowa, Kramarzyny.

Spośród 414 przekazanych do badania ankiet, wypełniono i odesłano 255 ankiet, co stanowi 61,6 %.

Na podstawie ilości mieszkańców gminy, obliczono, iż ankiety wypełniło ok. 6,08% mieszkańców gminy (w odniesieniu do liczby mieszkańców wg. GUS na dzień 31.XII.2014 (4.195 osób).

Wszystkie wypełnione ankiety zostały przeanalizowane w Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji. Celem przeprowadzonej ankiety było określenie preferencji dotyczących transportu, zapoznanie się z oceną przez pasażerów, 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.

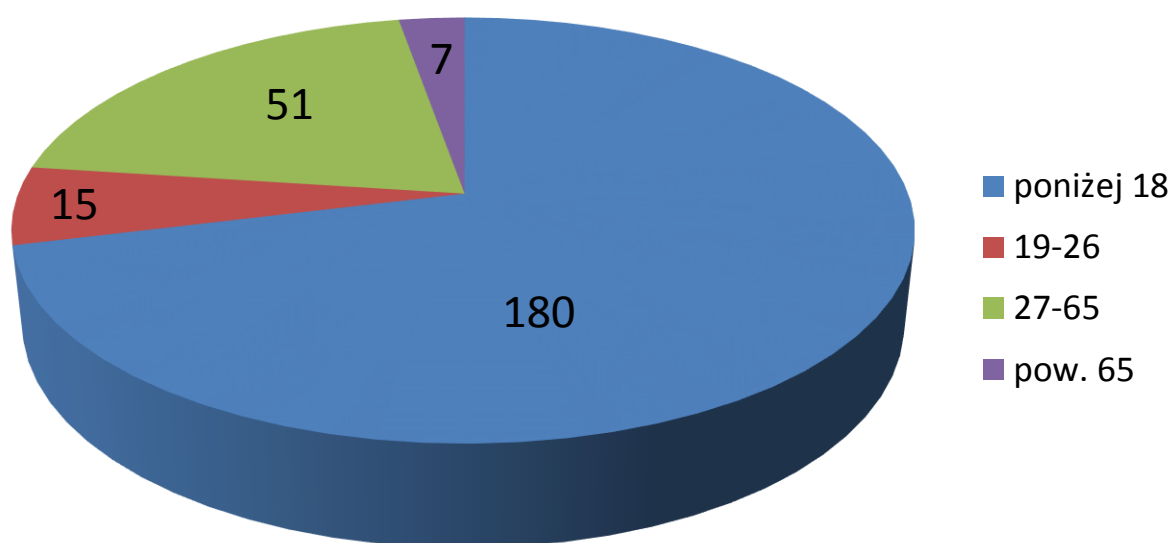
Badania przeprowadzono na grupie osób reprezentujących różny przedział wiekowy, status zawodowy mieszkających na terenie gminy.

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

45,1 %	kobiety	(115)
54,9 %	mężczyźni	(140)
70,59 %	do 18 lat	(180)
5,88 %	od 19 do 26 lat	(15)
20,00 %	od 27 do 65 lat	(51)
2,75 %	powyżej 65 lat	(7)
0,78 %	nie udzieliło odp.	(2)
20,39 %	pracuje zawodowo	(52)
4,31 %	szuka pracy	(11)
2,35 %	emeryci	(6)
0,78 %	renciści	(2)
1,57 %	studiuje	(4)
70,2 %	uczy się	(179)
0,40 %	nie udzieliło odp.	(1)

Najliczniejszą grupę respondentów stanowili uczniowie w wieku do 18 lat oraz pracujący w wieku od 27 do 65 lat. Grupę osób w wieku powyżej 65 roku życia stanowili nieznaczną część badanych. Również, emeryci, renciści lub studenci stanowili niedużą część spośród wszystkich pytaných respondentów. Największą część ankietowanych, bo aż 70,2%, stanowili uczniowie (179 osób), a pracujący zawodowo stanowili ok. 20,39% ogółu zapytaných (52 osoby). Większość spośród ankietowanych bo aż 54,9 % stanowili mężczyźni (248 osób). Strukturę wiekową oraz status zawodowy graficznie ilustrują poniższe wykresy:

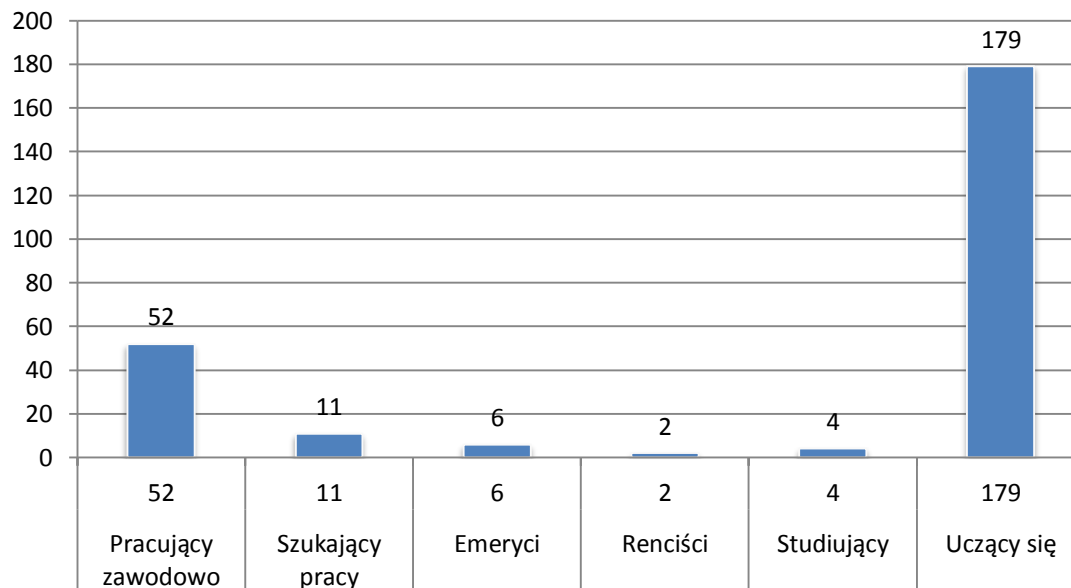
Wiek respondentów



Wykres 10. Wiek udzielających odpowiedzi na pytania w ankietach

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Status zawodowy ankietowanych



Wykres 11. Status zawodowy ankietowanych

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Większość osób biorących udział w ankiecie to mieszkańcy gminy Tuchomie. Ponieważ na terenie gminy jednostki miejskie nie występują zdecydowana większość odpowiedzi na miejsce zamieszkania wskazało wieś. Mieszkańcy wsi stanowili ponad 96% ogółu zapytanych

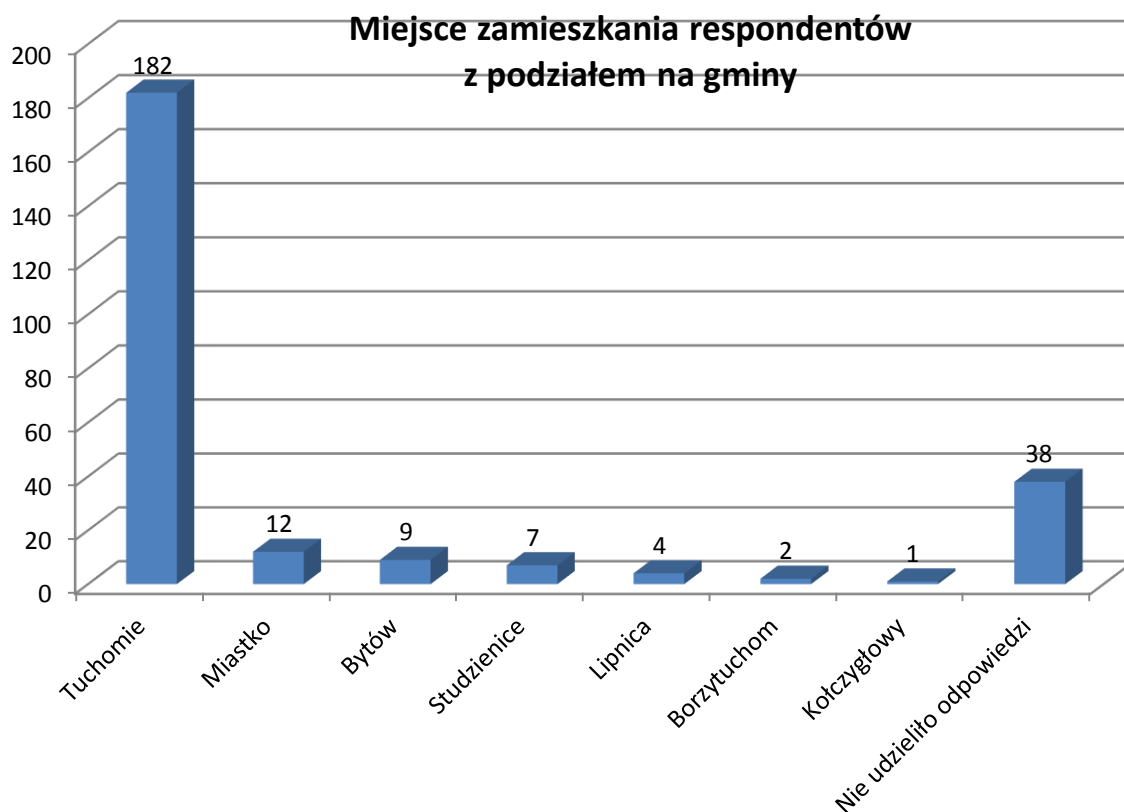
(245 osób) a mieszkańcy miast niespełna 1,6 % (4 osoby). Pozostałe 6 osób nie określiło swojego miejsca zamieszkania w rozróżnieniu wieś-miasto.

Podział ankietowanych ze względu na **miejsce zamieszkania**, wygląda następująco:

96,08 %	wieś	(245)
1,57 %	miasto	(4)
2,35 %	nie udzieliło odp.	(6)

Podział ankietowanych ze względu na miejsce zamieszkania, ze wskazaniem **miejsca zamieszkania (gmina)** wygląda następująco:

71,37 %	Tuchomie	(182)
6,67 %	Miastko	(12)
3,53 %	Bytów	(9)
2,75 %	Studzienice	(7)
1,57 %	Lipnica	(4)
0,78 %	Borzytuchom	(2)
0,39 %	Kołczygłowy	(1)
14,9 %	nie udzieliło odp.	(38)



Wykres 12. Miejsce zamieszkania respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Struktura zamieszkania odpowiadających na pytania wskazuje, iż wśród ankietowanych zdecydowaną większość stanowili mieszkańcy gminy Tuchomie (182 osoby). Wśród zapytanych byli także mieszkańcy gmin ościennych: Miastka, Bytowa, Studzienic, Lipnicy, Borzytuchomia, Kołczygłów. Wśród ankietowanych, 38 osób co stanowi prawie 15% ogółu badanych, nie wskazało gminy w której mieszka.

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 odpowiadali:

60,78 %	korzysta z komunikacji publicznej	(155)
36,86 %	nie korzysta z komunikacji publicznej	(94)
2,35 %	nie udzieliło odp.	(6)

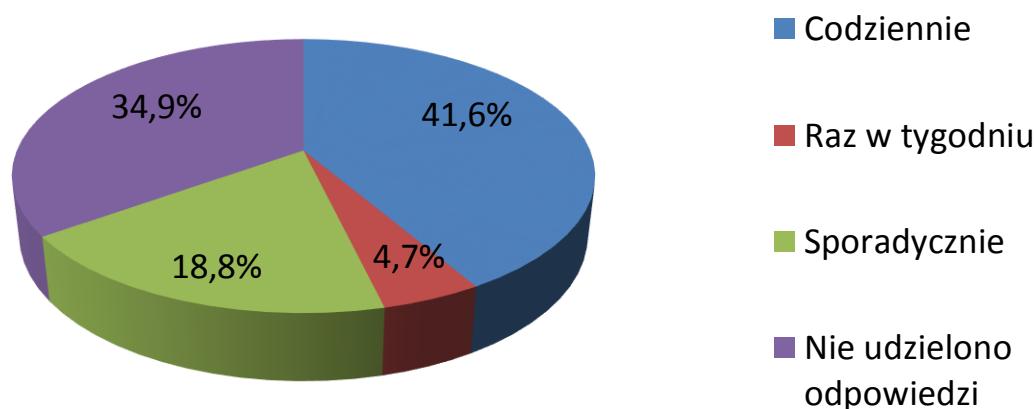
Zdecydowana większość ankietowanych, bo aż 60,78%, tj. 155 osób korzysta z komunikacji publicznej, pozostałe 36,86 % ankietowanych z różnych względów nie korzysta z komunikacji zbiorowej prowadzonej na terenie gminy. 6 osób, tj. 2,35%, nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie.

Na pytanie dotyczące częstotliwości korzystania z komunikacji publicznej na terenie gminy, odpowiedziało 166 osób:

41,57 %	codziennie	(106)
4,71 %	raz w tygodniu	(12)
18,82 %	sporadycznie	(48)
34,9 %	nie udzieliło odp.	(89)

Częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej przedstawia wykres poniżej:

Częstotliwość korzystania ankietowanych z komunikacji publicznej [%]



Wykres 13. Częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Prawie 42% osób korzystających aktualnie z komunikacji publicznej korzysta z niej codziennie, niespełna 5% korzysta z komunikacji zbiorowej raz w tygodniu, a prawie 19% korzysta z komunikacji tylko sporadycznie.

Respondentów pytano również czy **posiadają własny samochód osobowy**. Spośród 255 przebadanych, 252 osoby, udzieliły odpowiedzi na temat posiadania samochodu osobowego:

46,67 %	posiada własny samochód	(119)
52,16 %	nie posiada własnego samochodu	(133)
1,17 %	nie udzieliło odpowiedzi	(3)

Ankietowani poproszeni zostali o określenie, z której **formy komunikacji korzystają najczęściej**. Na pytanie odpowiedziało 241 osób a otrzymane wyniki przedstawiają się następująco:

43,14 %	najczęściej wybiera komunikację zbiorową	(110)
51,37 %	najczęściej wybiera własny samochód	(131)
5,49 %	nie udzieliło odpowiedzi	(14)

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

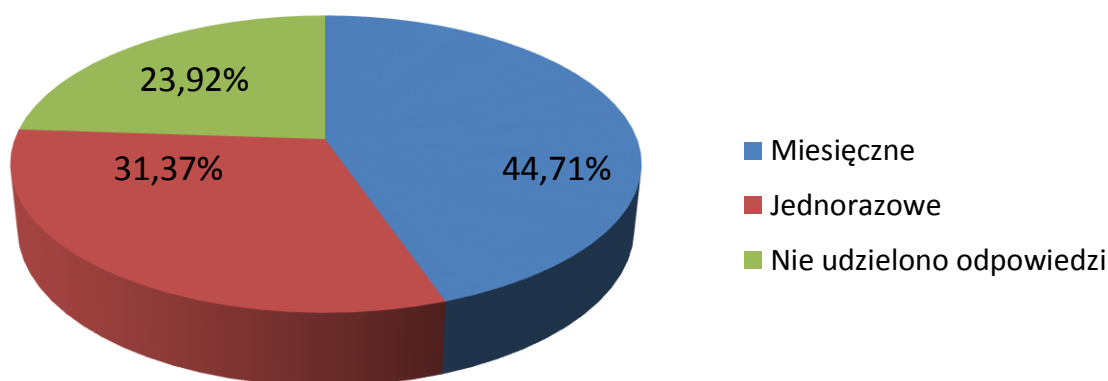
Otrzymane odpowiedzi ankietowanych zestawiono poniżej:

44,71 %	kupuje bilety miesięczne	(114)
31,37 %	kupuje bilety jednorazowe	(80)

23,92 %	nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie lub nie kupuje biletów komunikacji publicznej	(61)
----------------	--	------

Ankietowani w większości, 51,37% - 131 osób, poruszają się komunikacją indywidualną. Z komunikacji autobusowej korzysta 110 osób, co stanowi 43,14% spośród ankietowanych którzy udzielili odpowiedzi na to pytanie. Podróżni poruszający się komunikacją autobusową korzystają w większości z biletów miesięcznych (114 osób – 44,71%). Podróżni korzystający z biletów jednorazowych to 80 osób, które stanowią 31,37% przebadanych. Ponadto 61 osób, tj. 23,92%, nie udzieliło informacji na temat preferencji w kupnie biletów.

Preferencje w zakupie biletów na przejazd komunikacją zbiorową



Wykres 14 . 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**:

40,39 %	posiada uprawnienia do ulgowych przejazdów	(103)
41,96 %	nie posiada uprawnień do ulgowych przejazdów	(107)
17,65 %	nie udzieliło odpowiedzi	(45)

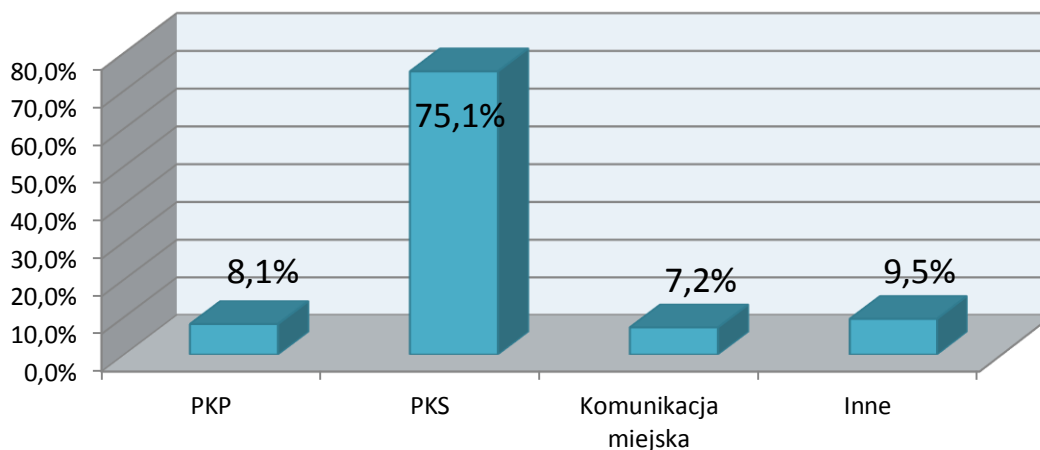
Uprawnienia na ulgowe przejazdy **koleją**:

9,02 %	posiada uprawnienia do ulgowych przejazdów	(23)
45,49 %	nie posiada uprawnień do ulgowych przejazdów	(116)
45,49 %	nie udzieliło odpowiedzi	(116)

Wśród pytaných duża część posiada uprawnienia do przejazdów ulgowych w komunikacji autobusowej (40,39%), i tylko niewielka część w komunikacji kolejowej (9,02%). Spora część ankietowanych nie udzieliła odpowiedzi ws. posiadania uprawnień do ulg na przewozy kolejowe (45,49%). Zdecydowana większość respondentów nie może liczyć na **zwrot kosztów dojazdów do pracy**. Spośród 174 osób, które udzieliły odpowiedzi na to pytanie, aż **66,09%** ankietowanych (115) zadeklarowało, że pracodawca nie refunduje kosztów dojazdów do miejsca pracy. Liczba osób, które mogą liczyć na zwrot kosztów to zaledwie **33,91% (59 osób)**. 6 osób udzieliło odpowiedzi na temat wysokości refundacji. W tych przypadkach udział pracodawcy w kosztach dojazdu do pracy określony przez ankietowanych wynosił odpowiednio: 100 % dla czterech osób; 80 % dla jednej osoby oraz 10 % dla jednej osoby.

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 221 osób, które udzieliły odpowiedzi na to pytanie 166 osób (75,11%) jako najczęstszego przewoźnika z usług którego korzysta wskazało PKS, 18 osób (8,14%) wskazało PKP, 16 osób (7,24%) wskazały komunikację miejską a pozostałe 21 osób (9,50%) wskazało innego przewoźnika. Otrzymane wyniki zaprezentowano na poniższym wykresie

Preferencje wyboru przewoźnika



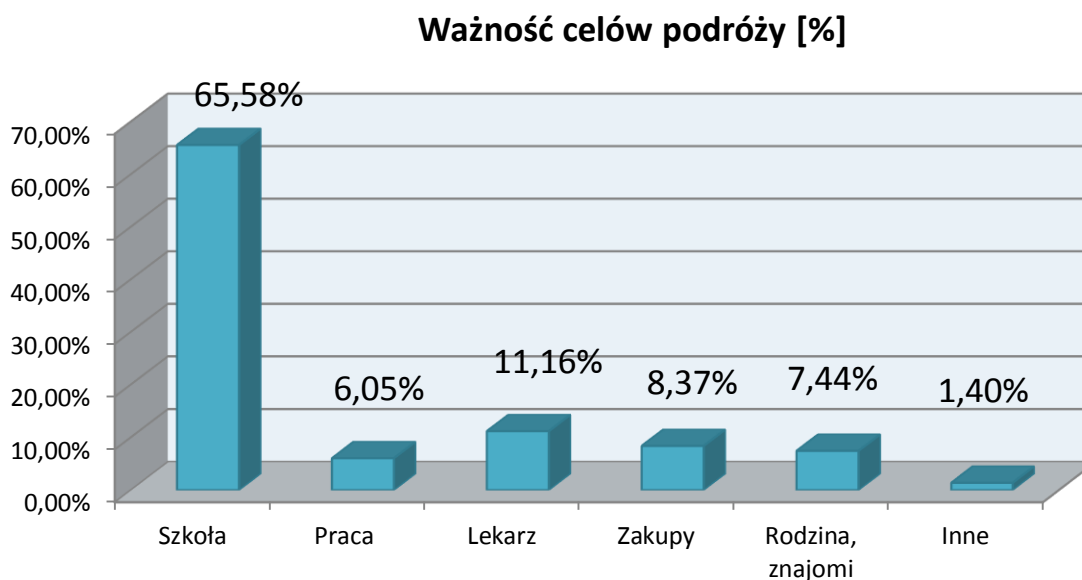
Wykres 15. Preferencje wyboru przewoźnika

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Zdecydowana większość ankietowanych, najczęściej korzysta z usług Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej. W drugiej kolejności za najważniejszego przewoźnika uznano przewoźnika kolejowego i komunikację miejską. Wynika to z faktu iż tylko gmina nie jest objęta siecią kolejową jak również na terenie gminy nie występują ośrodki miejskie w których możliwy by był dostęp do komunikacji miejskiej. Część z ankietowanych podała dwie lub więcej odpowiedzi wskazujących jako najczęstszego przewoźnika z usług które korzysta.

Część z ankietowanych zaznaczyło kilka odpowiedzi bez podawania „ważności” danego przewoźnika.

Respondentów poproszono także o uszeregowanie **według ważności celów podróży**, które odbywają korzystając z komunikacji publicznej. W sumie uzyskano 215 odpowiedzi na to pytanie. Przy czym niektórzy ankietowani wskazali w jednej odpowiedzi kilka najważniejszych celów swoich podróży. Wykorzystano tutaj podobną skalę jak w poprzednim pytaniu od 1-najważniejszy do 6-najmniej ważny, wyniki przedstawia wykres poniżej.



Wykres 16. Cele podróży komunikacją publiczną

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Prawie 66 % osób ankietowanych, które udzieliły odpowiedzi na to pytanie za najważniejszy cel swoich podróży komunikacją publiczną uznała dojazd do szkoły. W drugiej kolejności jako najważniejszy cel podróży komunikacją publiczną uznano dojazd od lekarza – ponad 11%. Pozostałe cele takie jak dojazd do pracy, na zakupy, czy do rodziny i znajomych uzyskały od 6,05 do 11,16 % odpowiedzi osób, które uznały je jako najważniejszy cel podróży komunikacją zbiorową.

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

52,16 %	osób nie korzysta	(133)
4,71 %	osób korzysta	(12)
43,13 %	osób nie udzieliło odpowiedzi na to pytanie	(110)

Spośród 255 respondentów odpowiedzi na to pytanie udzieliło 145 osób. 133 osoby (52,16%) nie korzysta z komunikacji w dni wolne od pracy lub szkoły. Z komunikacji publicznej w soboty i niedziele korzysta tylko 12 osób co stanowi zaledwie 4,71 % ogółu badanych.

Ankietowani korzystających z komunikacji w soboty, niedziele i święta określiła trasy odbywanych podróży w relacji docelowej i powrotnej. Otrzymane dane ilustruje poniższa tabela:

Lp.	Trasa	Ilość osób korzystających
1	Tuchomie - Bytów	3
2	Bytów - Gdańsk	2
3	Miastko - Bytów	2
4	Kramarzyny - Trzebiatkowa	1
5	Zagony - Bytów	1
6	Tuchomie - Piaszno	1
7	Tuchomie - Nowe Huty	1
8	Miastko - Piaszczyna	1
9	Kramarzyny - Głodowo	1
10	Trzebiatkowa - Bytów	1

Tabela 40. Preferencje podróży w soboty i niedziele na terenie gminy Miastko

Powyższe wskazuje, iż ulubionym kierunkiem podróży w soboty i niedziele, są Tuchomie – Bytów oraz Bytów – Gdańsk czy Bytów – Miastko. Ok. 52% ankietowanych nie korzysta z komunikacji w soboty i niedziele. Jako przyczynę takiego stanu podawane zostały następujące odpowiedzi:

brak potrzeb komunikacyjnych	(30 osób)
brak komunikacji	(12 osób)
korzystanie z samochodu	(13 osób)

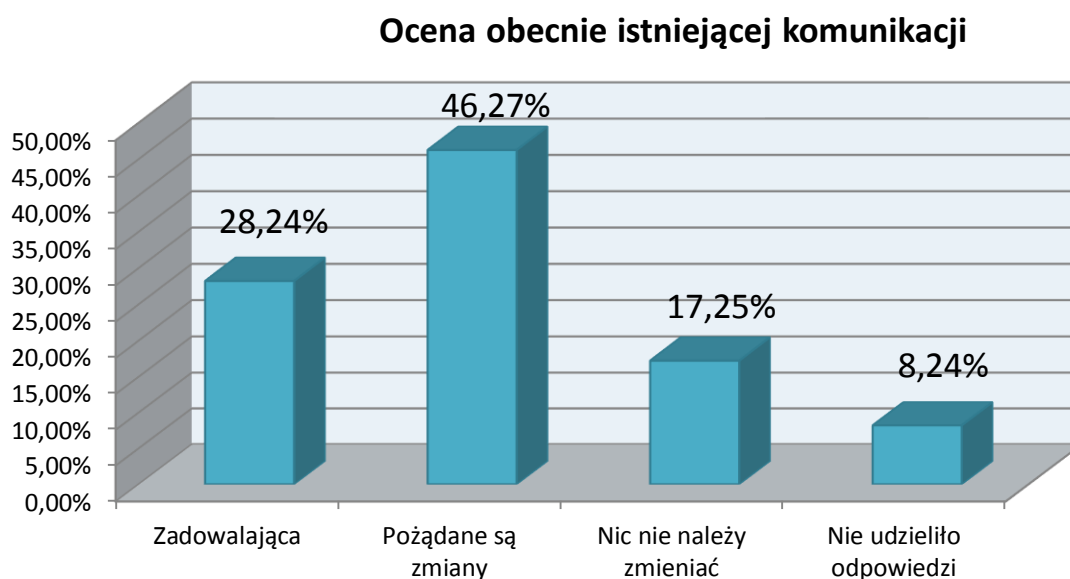
Jako główną przyczynę nie korzystania z komunikacji publicznej w dni poza robocze, ankietowani uznali brak potrzeb komunikacyjnych wynikających głównie z faktu, iż w soboty i niedziele nie trzeba się przemieszczać do szkół lub zakładów pracy. Ankietowani wskazali także, iż jednym z czynników jest fakt, iż w soboty, niedziele komunikacja jest mocno ograniczona lub nie występuje wcale, stąd nie ma możliwości odbywania podróży autobusowych.

Podsumowując powyższe dane dotyczące korzystania przez badanych z komunikacji zbiorowej, można stwierdzić, że prawie 61% ankietowanych aktualnie korzysta z komunikacji zbiorowej. Spośród respondentów przemieszczających się komunikacją publiczną ponad 41%

korzysta z tej formy transportu codziennie, natomiast ponad 18% wybiera transport zbiorowy sporadycznie a około 4,7% deklaruje korzystanie z transportu publicznego raz w tygodniu. Niewiele, ponad 46% badanych, posiada własny samochód osobowy. Nieznaczna większość, bo 51,3% ankietowanych, najczęściej wybiera jako formę transportu - transport indywidualny, a około 43% chętniej podróżuje transportem publicznym. Ankietowani w większości kupują bilety miesięczne - 44%, a 31% bilety jednorazowe. Spośród użytkowników komunikacji zbiorowej, około 40%, posiada uprawnienia do korzystania z przejazdów ulgowych w przewozach autobusowych i ok 9% w przewozach kolejowych. Zdecydowana większość ankietowanych, ok. 66%, nie może liczyć na zwrot kosztów dojazdów do pracy przez pracodawców. Pasażerowie zdecydowanie najczęściej korzystają z komunikacji autobusowej wybierając Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej jako przewoźnika (75%), dużo rzadziej korzystają z usług komunikacji kolejowej i komunikacji miejskiej (odpowiednio 8,1 oraz 7,2%). Za najważniejsze cele podróży komunikacją zbiorową ankietowani uznali dojazdy do szkoły oraz do lekarza, rzadziej na zakupy do pracy czy do rodziny. Badania pokazały, że respondenci w dość dużym stopniu, tj. około 52%, nie korzystają z komunikacji w soboty, niedziele i święta, z uwagi na brak kursów prowadzonych zarówno w soboty jak i niedziele lub po prostu brak potrzeb komunikacyjnych. Wśród najpopularniejszych tras przejazdów sobotnio – niedzielnych są kursy z Tuchomia do Bytowa.

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.

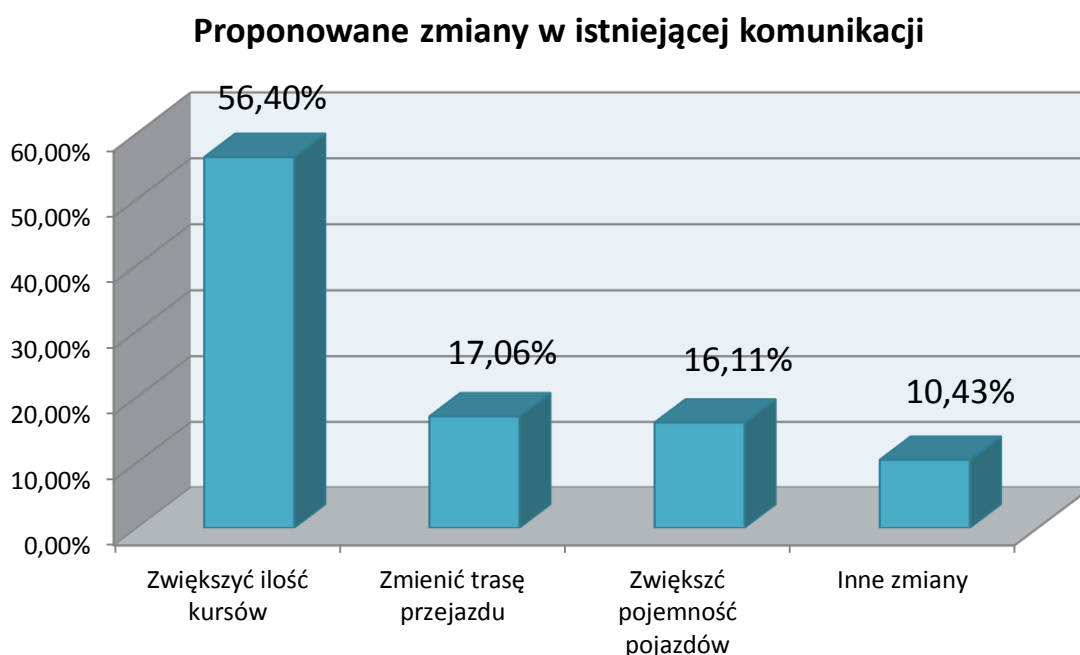


Wykres 17. Ocena obecnie istniejącej komunikacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Spośród przebadanych 255 osób, 234 osoby udzieliły odpowiedzi na zadane pytanie dotyczące stanu aktualnych rozwiązań komunikacyjnych. Zdecydowana większość, bo 118 osób (46,27%), uważa iż istniejące rozwiązania wymagają zmian, blisko 29%, tj. 72 osoby uważa, iż stan aktualnych rozwiązań komunikacyjnych jest zadowalający, 44 ankietowanych tj. 17,25% uznało iż nic nie należy zmieniać. 21 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. Łącznie na to pytanie udzielono 211 odpowiedzi.



Wykres 18. Propozycje zmian w celu poprawy komunikacji
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ponad 47% ankietowanych, niezależnie od formy transportu z jakiej korzystają na co dzień, dostrzega potrzebę zmian istniejącej komunikacji, głównie przez zwiększenie ilości istniejących kursów – 56,40%; 17,06% chciałoby zmiany tras przejazdów a 16,11% zmian pojemności pojazdów. Ok. 29% ankietowanych uznało komunikację za zadowalającą, a około 8% nie widzi potrzeby jakichkolwiek zmian.

Ankietowania zaproponowali również inne propozycje dotyczących zmian w komunikacji. Wśród najczęściej wymienionych pojawiły się:

- obniżenie cen biletów – 4 osoby
- poprawić punktualność autobusów – 2 osoby

- poprawa komfortu podróżowania (wymiana taboru) – 9 osób
- poprawa czystości pojazdów i higieny kierowców – 5 osób

Ankietowanych poproszono o odpowiedź na pytanie **jakie ich zadaniem nowe trasy (linie) należało by uruchomić**. W sumie respondenci zaproponowali 21 nowych tras. Należy jednak zauważyć, iż część tras stanowi odcinki innych tras o dłuższym przebiegu, zaproponowanych do uruchomienia. Ponadto duża część tras aktualnie już jest wykonywana.

Otrzymane propozycje wraz z ilością osób, które je zgłaszało zestawiono w tabeli nr 41 poniżej.

Lp.	Trasa	Ilość osób
1	Tuchomie - Słupsk	13
2	Tuchomie - Bytów	8
3	Tuchomie - Miastko	5
4	Modrzejewo - Bytów	3
5	Tuchomie - Kościerzyna	2
6	Tuchomie - Piaszno	2
7	Tuchomie - Ciemno	2
8	Zagony - Bytów	1
9	Piaszno - Bytów	1
10	Masłowiczki - Bytów	1
11	Masłowiczki - Tuchomie	1
12	Masłowiczki - Kramarzyny	1
13	Tuchomie - Modrzejewo	1
14	Tuchomie - Gdańsk	1
15	Tuchomie - Gdynia	1
16	Tuchomie - Gostkowo	1
17	Nowe Huty - Biały Bór	1
18	Tuchomie - Nowy Dwór Gdański	1
19	Kramarzyny - Wałdowo	1
20	Tuchomie - Piaszczyna	1
21	Tuchomie - Koszalin	1
22		49

Tabela 41. Linie komunikacyjne proponowane do uruchomienia

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Spośród wymienionych wyżej propozycji nowych tras najczęściej pojawiały się: Tuchomie – Słupsk (13 osób); Tuchomie - Bytów (8 osób) oraz Tuchomie – Miastko (5 osób).

Spośród wymienionych propozycji uruchomienia nowych tras, część jest już aktualnie wykonywana. Zamiarem ankietowanych mogło być zatem zwiększenie oferty przewozowej na wymienionych trasach.

Jak wykazały badania respondenci braki komunikacyjne dostrzegli głównie na trasach w obrębie województwa lub w obrębie powiatu, tj. na liniach na których Wójt Gminy Tuchomie nie ma możliwości uruchomienia komunikacji.

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**. 174 ankietowanych zgłosiło swoje propozycje zmian w ilości przynajmniej jednej **propozycji**, które zostały brane pod uwagę w projekcie Planu Transportowego dla Gminy Tuchomie. W tym miejscu należy jeszcze dodać, iż bardzo dużą część ze zgłaszanych postulatów dotyczy komunikacji pozostającej poza kompetencjami Wójta a dotyczącej głównie komunikacji wojewódzkiej lub powiatowej.

Podróżni określając na czym w/w utrudnienia w komunikacji polegają wskazywali:

- brak połączeń lub ich niewystarczająca ilość
- ograniczoną komunikację w weekendy lub jej całkowity brak
- brak komunikacji w wakacje
- zbyt długi czas 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
- niedostateczną punktualność komunikacji istniejącej
- brak przystanków na obrzeżach miejscowości
- brak informacji o rozkładach jazdy na przystankach
- wysokie ceny biletów

Poproszono respondentów o ocenę **przebiegu istniejących linii komunikacyjnych**, i jeżeli konieczne są zmiany, to poproszono o wskazanie ich rodzaju. Na to pytanie odpowiedzi udzieliło 194 ankietowanych.

61,18 %	uznało, że przebieg jest właściwy	(156)
14,90 %	uznało, że przebieg jest niewłaściwy	(38)
23.92 %	nie miało zdania na ten temat	(61)

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

- zwiększenie ilości kursów w szczególności w przewozach szkolnych i do miejsc pracy

- uruchamianie nowych tras przejazdu
- optymalizacja istniejących połączeń w tym bezprzesiadkowe połączenia ze wsi do Tuchomia
- zwiększenie ilości kursów w relacji powrotnej ze szkół
- zwiększenie ilości połączeń do dużych miast w regionie (Słupsk, Gdańsk)

Potrzeba zmian wynikała przede wszystkim z konieczności dojazdu do:

- szkół dla 119 osób
- pracy dla 20 osób
- innych miejsc takich jak dojazd do lekarza, szpitala, urzędów, czy w celach towarzyskich (19 osób)

Niektórzy ankietowani podawali potrzeby zmian wynikające z kilku powodów.

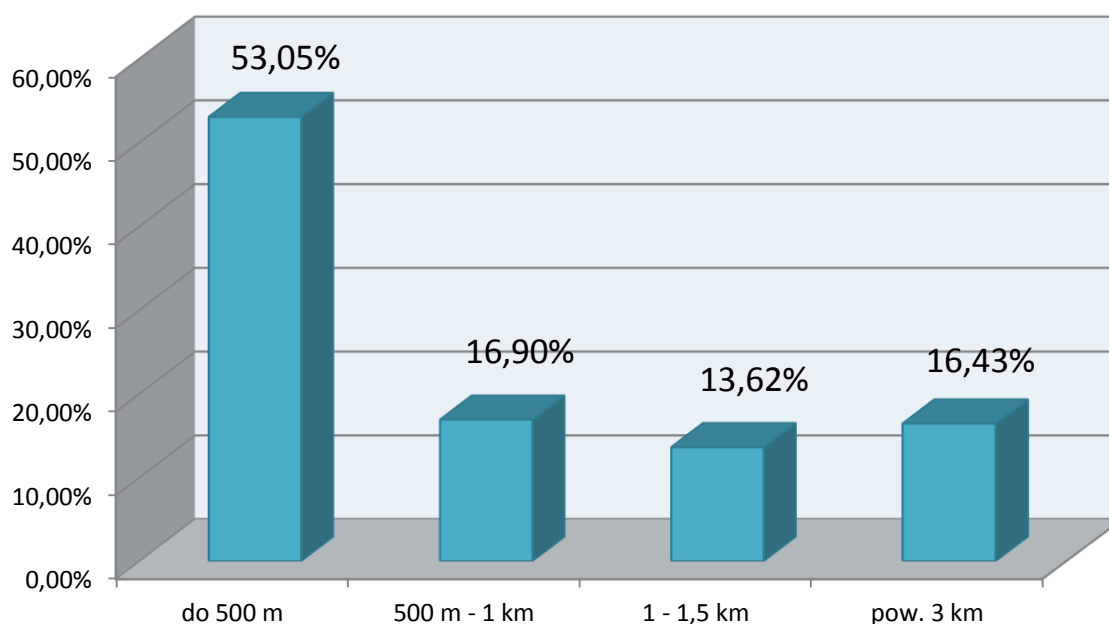
Spytano respondentów **czy po uruchomieniu zaproponowanych tras są skłonni zrezygnować z korzystania z własnego samochodu osobowego?** 77% ankietowanych (197) udzieliło odpowiedzi na to pytanie, a odpowiedzi przedstawiają się następująco:

15,29 %	zrezygnuje	(39)
21,57 %	raczej zrezygnuje	(55)
40,39 %	na pewno nie zrezygnuje	(103)
22,75 %	nie udzieliło odpowiedzi	(58)

Duża grupa osób, bo w sumie prawie 37% 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 Tuchomie i Powiatu Bytowskiego odwrócić.

W przeprowadzonej ankiecie respondenci określili również **jaką odległość muszą pokonać od miejsca zamieszkania do przystanków autobusowych i kolejowych oraz ocenili czy ich ilość jest wystarczająca**. Ankietowani w ilości 148 osób określili odległości od przystanków autobusowych, tylko 2 osoby od kolejowych. Część z osób (63) nie określiła jakiego rodzaju przystanku odpowiedź dotyczy. Otrzymane dane prezentuje poniższy wykres.

Odległość przystanków autobusowych od miejsca zamieszkania pasażerów



Wykres 19. Odległość przystanków od miejsca zamieszkania ankietowanych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Prawie 84% (213 osób), udzieliło odpowiedzi na to pytanie. 113 osób (53,05%) ma do pokonania odległość maksymalnie 500 m do przystanku autobusowego. 16,90 % respondentów mieszka w odległości do 1 km od przystanku (36 osób), 13,62% musi pokonać do 1,5 km (29 osób). 16,43% respondentów (35 osób) zmuszone są przebyć ponad 3 km, aby dotrzeć do przystanku autobusowego.

Odległości te ankietowani pokonują:

86,74 %	pieszo	(157)
13,26 %	rowerem	(24)

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

54,90 %	uznało, ilość przystanków za wystarczającą	(140)
27,84 %	uznało, że ilość przystanków jest niewystarczająca	(71)
17,26 %	nie miało zdania na ten temat	(44)

Prawie 55% respondentów uznało obecną ilość przystanków za wystarczającą a około 28% uważa, że jest ich za mało. Prawie 47% badanych ma do pokonania do przystanku

autobusowego więcej niż 500 m. 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:

Lp.	Lokalizacja	Ilość osób
1	Modrzejewo, PGR bloki	6
2	Modrzejewo	6
3	Tuchomie	3
4	Masłowice Trzebiatkowskie	1
5	Masłowiczki, od nr 3 do 7	1
6	Małe Piaszno	1
7	Modrzejewo, sklep	1
8	Tuchomie, kier. Piaszno	1
9	Kramarzyny	1
10	Piaszczyna	1
		22

Tabela 42. Przystanki proponowane do uruchomienia na terenie gminy

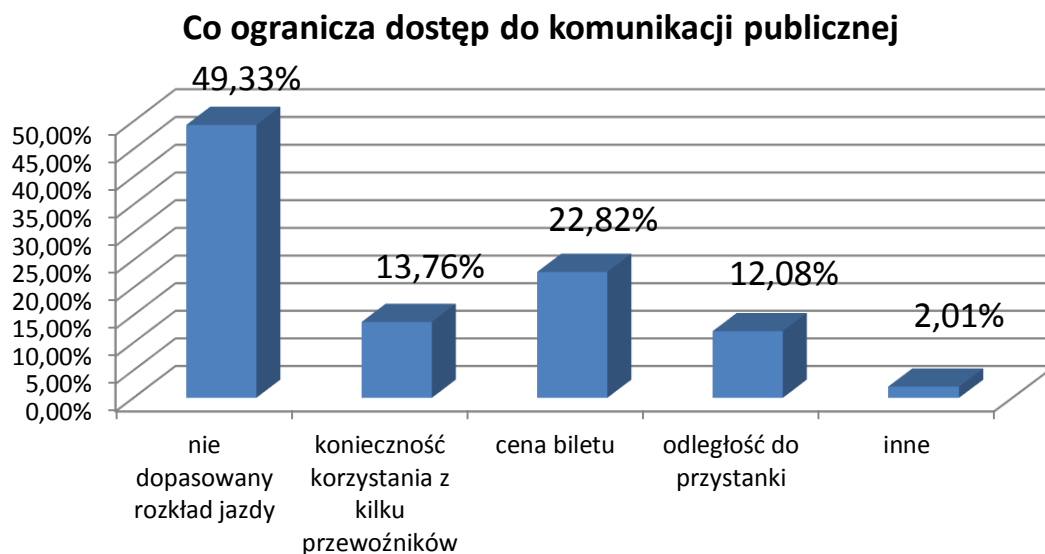
Ankietowani wskazali lokalizację nowych przystanków podając 10 nowych lokalizacji. Spośród najczęściej pojawiających się miejsc na uwagę zasługuje miejscowość Modrzejewo ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji koło bloków byłego PGR.

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

22,75 %	osób <u>zamierza</u> zrezygnować z transportu publicznego	(58)
55,29 %	osób <u>nie zamierza</u> zrezygnować z transportu publicznego	(141)
21,96 %	nie ma zdania na ten temat	(56)

Poproszono ankietowanych o opinię **co ich zdaniem ogranicza dostęp do komunikacji publicznej**. Respondenci udzielili łącznie 298 odpowiedzi (jeden badany niejednokrotnie wskazał kilka przyczyn). Otrzymano następujące odpowiedzi:

49,33 %	rozkład jazdy niedopasowany do potrzeb pasażerów	(147)
13,76 %	konieczność korzystania z usług kilku przewoźników	(41)
22,82 %	cena biletu	(68)
12,08 %	odległość od przystanku	(36)
2,01 %	inna przyczyna (najczęściej: niewystarczająca liczba połączeń)	(6)



Wykres 20. Ograniczenia w dostępie do komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Prawie 55% ankietowanych nie zamierza w ciągu najbliższego roku zrezygnować z korzystania z komunikacji publicznej, a 23% zamierza przesiąść się do samochodów. Jest to korzystny wynik dla komunikacji publicznej. Jednak jednocześnie ponad 49% respondentów wskazuje na to, że rozkłady są niedopasowane do potrzeb pasażerów, ponad 22 % narzeka na zbyt wysokie ceny biletów, natomiast prawie 14% narzeka na konieczność korzystania z usług kilku przewoźników, a 12% 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 62 osoby, wskazując niekiedy więcej niż jeden niesprawny organ. Procentowo wyniki prezentują się następująco:

32,26 %	narząd ruchu	(20)
19,35 %	narząd wzroku	(12)
25,81 %	narząd słuchu	(16)
22,58 %	narząd mowy	(14)

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 udzielono 64 odpowiedzi:

60,94 %	dysponuje przystosowanym pojazdem, wózkiem lub innym środkiem pomocy	(39)
39,06 %	może liczyć tylko na pomoc innych	(25)

Na pytanie o status zawodowy wyżej wymienionej osoby otrzymano 65 poniższe odpowiedzi:

32,31 %	pracuje	(21)
56,92 %	nie pracuje	(37)
10,77 %	nie pracuje z braku możliwości dojazdu do pracy	(7)

Infrastrukturę transportową i środki transportu oceniano w skali od 0 - w ogóle nieprzystosowany do 5 - dobrze przystosowany. Respondenci oceniali przystosowanie środków transportu, przystanków na terenie gminy. Z uwagi na brak dworców kolejowego i autobusowego na terenie gminy Tuchomie ocenie poddano jedynie środki transportu i przystanki poza miastami.

Łącznie otrzymano 106 ocen, Nie wszyscy respondenci dali odpowiedź na ocenę wszystkich składników infrastruktury.. Ocena respondentów została zebrana w poniższej tabeli.

Infrastruktura transportowa	ocena					
	0	1	2	3	4	5
	%					
Środki transportu	16,36	56,36	10,91	5,45	1,82	9,09
Przystanki poza miastami	49,02	21,57	3,92	13,73	5,88	5,88

Tabela 43. Ocena infrastruktury transportowej powiatu
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Analizując otrzymane wyniki z powyższej tabeli nasuwa się jeden wniosek, że **stan przystosowania środków transportu i przystanków oceniono bardzo źle**. Zdecydowana większość pytanym, mając do dyspozycji skalę oceny od 0 do 5 dokonała oceny stanu infrastruktury stosując dwa najniższe stopnie skali. Ocena wykazała więc iż infrastruktura transportowa i środki transportu w większości w ogóle lub tylko w niewielkim stopniu są przystosowane do obsługi pasażerów niepełnosprawnych. Brak podjazdów i wind, brak informacji dla osób niewidomych i głuchoniemych. Transport obsługiwany jest przez autobusy, które w żaden sposób nie są przystosowane do osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Skazuje to osoby niepełnosprawne na korzystanie z własnych środków

transportu, którymi w większości przypadków nie dysponują lub życzliwość i pomoc rodziny, bądź znajomych. Brak możliwości korzystania z transportu zbiorowego nie tylko utrudnia ludziom niepełnosprawnym życie codzienne (zakupy, wizyty u lekarzy itp.), ale w znacznym stopniu utrudnia aktywizację zawodową przez brak możliwości dojazdu do miejsca pracy.

4.1.2. Ocena badań potoków pasażerskich

Dane dotyczące ilości pasażerów przewożonych na terenie gminy opracowano na podstawie informacji zebranych przez Urząd Gminy Tuchomie od przewoźników realizujących linie autobusowe na terenie gminy.

Komunikację na terenie gminy wykonuje trzech przewoźników: PKS Bytów S.A., Usługi Transportowo – Osobowe Jerzy Wójcik (77-143 Studzienice; Prosta 6) oraz Transport i Handel „GOCHY” Józef Gawin (77-130 Lipnica, Wojsk 6A).

Informacji nt. wykonywanych przewozów udzielili wszyscy przewoźnicy.

Z otrzymanych informacji obliczono ile pasażerów przewożonych jest na terenie gminy w ciągu jednego roku kalendarzowego (2014):

Lp.	Ilość pasażerów przewieziona w roku 2014
Styczeń	2716
Luty	2790
Marzec	3414
Kwiecień	2467
Maj	2930
Czerwiec	2420
Lipiec	751
Sierpień	736
Wrzesień	2365
Październik	2320
Listopad	3046
Grudzień	1842
RAZEM	27 797

Tabela 44. Ilość pasażerów przewiezionych na terenie gminy w roku 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Obliczenia wykazały iż na obszarze gminy przewozi się rocznie ok. 28 tys. pasażerów. Wartość ta może być obarczona pewnym błędem obliczeniowym a pełniejsze informacje nt. faktycznej ilości przewożonych pasażerów mogły by dać przeprowadzone w terenie badania

potoków pasażerskich, w kilku różnych miesiącach, z uwzględnieniem sezonowości przepływu potoków, których niniejsze opracowanie nie zawiera.

Ogólną tendencją, obserwowaną na podstawie badań GUS oraz takich organizacji jak Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, w ilości pasażerów korzystających z przewozów regularnych na terenie całego kraju, w tym również województwa pomorskiego oraz powiatu bytowskiego, w ujęciu rocznym jest niewielki aczkolwiek stały spadek. Na taki stan rzeczy niewątpliwie wpływ mają:

- systematyczny wzrost ilości samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie województwa, powiatu bytowskiego i gminy Tuchomie,
- rosnące koszty obsługi linii komunikacyjnych skutkujące zmniejszaniem ilości oferowanych połączeń przez co rozkład jazdy staje się nie atrakcyjny z uwagi na niewystarczającą liczbę połączeń,
- niedofinansowanie połączeń komunikacyjnych ze strony samorządów właściwych ze względu na przebieg linii komunikacyjnych skutkujące zamykaniem części połączeń.

4.2. Ogólna ocena i podsumowanie istniejącego stanu.

Aktualna komunikacja na terenie Gminy Tuchomie przez większość przewoźników wykonywana jest głównymi ciągami komunikacyjnymi wzdłuż drogi krajowej nr 20 i częściowo na drogach powiatowych, a jedynie w małym stopniu po drogach gminnych, umożliwiając mieszkańcom dojazd do siedziby gminy czy powiatu. Siatka połączeń w głównej mierze przebiega w kierunku z północnego wschodu od strony Bytowa w kierunku zachodnim przez miejscowość Tuchomie. Sieć połączeń prowadzonych, głównymi ciągami komunikacyjnymi, w komunikacji powiatowej lub wojewódzkiej, uzupełnia komunikacja gminna realizowana również drogami gminnymi. Przewozy gminne realizowane są przez jednego przewoźnika trzema liniami w komunikacji regularnej na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie. W komunikacji gminnej wykonywanych jest ok. 17,5 tys. km rocznie co stanowi ok. 11% całkowitej liczby km wykonywanych w gminie (153.873 km). Sieć połączeń gminnych stanowi uzupełnienie dla sieci połączeń powiatowych i wojewódzkich które łącznie pokrywają znaczną część obszaru gminy. Komunikacja gminna prowadzona jest wyłącznie w dni szkolne a komunikacja powiatowa i wojewódzka daje możliwości obsługi w dni świąteczne, w niektórych relacjach.

Przewozy powiatowe realizowane przez obszar gminy obejmują 21 linii na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Bytowskiego (85,3 tys. km rocznie) a przewozy w relacjach wojewódzkich, to 4 linie na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego (51 tys. km rocznie). Łączny przebieg roczny realizowany, we wszystkich przewozach regularnych, na terenie gminy to ok. 154 tys. km. Głównym

przewoźnikiem realizującym przewozy na terenie gminy jest PKS Bytów (94% ogółu komunikacji).

Na podstawie przeprowadzonych ankiet, analizy sytuacji społecznej i gospodarczej na terenie gminy a także stanu aktualnie wykonywanej komunikacji, można stwierdzić, że gminne ogólnodostępne przewozy regularne powinny być nakierowane na zaspokojenie potrzeb młodzieży i dzieci jakie wynikają z dowozu ich do szkół zlokalizowanych na terenie gminy oraz dojazdu do instytucji i urzędów a także zakładów pracy zlokalizowanych w miejscowości Tuchomie będącej siedzibą gminy.

Większość podróżnych korzysta aktualnie z komunikacji publicznej od poniedziałku do piątku, sporadycznie w soboty, niedziele i święta głównie w kierunkach z Tuchomia do większych miast w regionie: Bytowa, Gdańska czy Miastka. Podróżni z terenu gminy uważają, iż aktualnie realizowana komunikacja zbiorowa wymaga zmian w związku z nie dopasowaniem do podstawowych potrzeb komunikacyjnych,

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 Tuchomie 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 wzrastająca 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 ankietą oraz stan aktualnej komunikacji pasażerskiej na terenie Gminy. 55% 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 udzielią zamówienia publicznego na linie komunikacyjne w przewozach wojewódzkich i powiatowych, które przebiegać będą przez teren Gminy Tuchomie). Takim organem mogą być także marszałkowie innych województw, szczególnie województwa zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego oraz wielkopolskiego, jeżeli udzielią 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 Gminy Tuchomie 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 Gminy Tuchomie będzie sytuacja, w której potrzeby mieszkańców Gminy dotyczyć będą konieczności zapewnienia im dojazdu do miejscowości na terenie innego Powiatu, np. Słupska, Szczecinka, Chojnic czy Człuchowa 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 udzieli 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.

Podstawową formą wyboru Operatora przez Organizatora jest jego wybór w trybie publicznym. 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 Tuchomie 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 Tuchomie komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej, wydaje się zasadne bezpośrednie 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 Tuchomie:

- a. głównym zadaniem planowanego układu komunikacyjnego jest zapewnienie skomunikowania jak największej liczby miejscowości w obszarze gminy z siedzibą gminy – miejscowością Tuchomie
- b. drugim zadaniem planowanego układu komunikacyjnego wynikającym z pierwszego jest skomunikowanie gminy w zakresie dowozu dzieci i młodzieży do szkół zlokalizowanych na terenie gminy
- c. na tej podstawie dwie miejscowości leżące w obszarze gminy, tj. Tuchomie i Kramarzyny uznano za węzły komunikacyjne, do których doprowadzone zostaną linie użyteczności publicznej
- d. 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
- e. pozostałe potrzeby transportowe na terenie gminy zostaną zaspokojone siecią komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej Powiatu Bytowskiego
- f. planowane gminne linie komunikacyjne mają w najbardziej optymalny sposób łączyć jak największą liczbę miejscowości gminy z węzłem komunikacyjnym w Tuchomiu i Kramarzynie z uwzględnieniem przebiegu tras o najkrótszym przebiegu
- g. przewiduje się, iż powstała sieć komunikacyjna zapewni pozostałym mieszkańcom, a nie tylko młodzieży szkolnej, możliwość podróżowania do głównych ośrodków społecznych na terenie gminy
- h. 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 tylko jedną autobusową linię transportową o charakterze użyteczności publicznej przebiegającą przez obszar gminy Tuchomie:

5.2.3. Założenia Planu Transportowego Powiatu Bytowskiego

Będący w trakcie konsultacji społecznych, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Bytowskiego określił pięć autobusowych linii transportowych o charakterze użyteczności publicznej przebiegające przez obszar gminy. W procesie uzgadniania Planu Transportowego dla Powiatu Bytowskiego proponowano zmianę niektórych przebiegów tych linii i wskazane jest „śledzenie” ostatecznej wersji jaka zostanie przyjęta przez Radę Powiatu Bytowskiego.

Lp.	Numer linii	Nazwa linii
1	U2201 001	Bytów - Niezabyszewo - Tuchomie - Trzebiatkowa - Kramarzyny - Popowice - Kramarzyny - Głodowo - Piaszyna - Wałdowo - Piaszczyna - Miastko
2	U2201 005	Kończyłowy - Barkocin - Role - Kramarzyny - Miastko - Łodzierz - Kawcze - Świerzno - Małęcino - Bobięcino - Kamnica - Gatka - Kawcze
3	U2201 013	Brzeźno Szlacheckie - Łąkie - Borzyszkowy - Gliśno Wielkie - Ciemno - Tuchomie - Piaszno - Tuchomie - Tuchomko - Tągowie - Bytów
4	U2201 014	Tuchomie - Modrzejewo - Chotkowo - Struszewo - Borzytuchom - Bytów
5	U2201 015	Miastko - Łubkowo - Trzcinnio - Żabno - Role - Barkocin - Łubno - Wądół - Zagony - Tuchomie - Niezabyszewo - Bytów

Tabela 46. Planowane powiatowe autobusowe linie użyteczności publicznej

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

Schemat planowanych linii użyteczności publicznej w komunikacji wojewódzkiej pokazano na kolejnej stronie (w formacie A3 stanowi załącznik nr **10.6** do niniejszego opracowania).



PRZEBIEG PLANOWANYCH POWIATOWYCH LINII O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PRZEWÓZACH AUTOBUSOWYCH

Mapa 17 – Przebieg 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 sześć linii komunikacyjnych, łączących poszczególne miejscowości w gminie z węzłem transportowym w Tuchomiu oraz Kramarzynach.

Zgodnie z powyższym projektuje się następujące linie autobusowe:

Lp.	Numer linii	Nazwa linii
1	U220110/001	Tuchomie - Modrzejewo
2	U220110/002	Tuchomie - Tągowie
3	U220110/003	Tuchomie - Ciemno
4	U220110/004	Tuchomie - Piaszno
5	U220110/005	Tuchomie - Nowe Huty - Zagony
6	U220110/006	Tuchomie - Masłowice Tuchomskie
7	U220110/007	Tuchomie - Masłowice Trzebiatkowskie
8	U220110/008	Kramarzyny, Rozjazzd - Trzebiatkowa - Ciemno

Tabela 47. Projektowane autobusowe linie użyteczności publicznej

Źródło: opracowanie własne

Przebieg w/w linii (gminnych) pokazano na schematycznej mapie poniżej (Mapa 17) oraz na wydruku w formacie A3 stanowiącym **załącznik nr 10.7.** do niniejszego opracowania



5.2.5. Ilości połączeń w ramach projektowanych linii komunikacyjnych

Projektując ilości połączeń w ramach poszczególnych linii wzięto pod uwagę:

- Ilość kursów wykonywanych aktualnie (o ile linia taka jest wykonywana)
- czy dana linia objęta jest (w całości lub częściowo) planem transportowym Marszałka Województwa Pomorskiego lub Starosty Bytowskiego
- sugestie mieszkańców wyrażone w badaniach ankietowych przeprowadzonych w trakcie opracowania niniejszego opracowania

Częstotliwość kursowania dla wszystkich linii komunikacyjnych przyjmuje się w dni nauki szkolnej oraz dla jednej pary połączeń w dni od poniedziałku do piątku oprócz świąt. Na tym etapie, głównie ze względu na koszty, nie planuje się realizacji komunikacji w soboty, niedziele i święta a w okresie wakacji i ferii szkolnych planuje się jedynie dla jednej pary połączeń, co niewątpliwie będzie stanowiło utrudnienie dla mieszkańców Gminy, o ile Powiat Bytowski i Marszałek Województwa Pomorskiego w takie dni także ograniczą komunikację.

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) komunikację w dni nauki szkolnej oznacza się symbolem – S. Liczba dni kursowania oznaczonych jako dni szkolne wynosi dla okresu komunikacyjnego 2015/2016 – 188. Komunikację w dni od poniedziałku do piątku oprócz świąt oznacza się symbolem D. Liczba dni kursowania oznaczonych jako dni „robocze” wynosi dla okresu komunikacyjnego 2015/2016 – 253

Zaproponowana komunikacja autobusowa w przewozach gminnych, na niektórych relacjach pokrywa się z liniami, które mogą zostać uruchomione przez Marszałka Województwa Pomorskiego a w szczególności przez Starostę Bytowskiego. Częstotliwość kursowania autobusów zbieżnych z liniami wojewódzkim czy powiatowymi **powinna być uzależniona** od częstotliwości komunikacji wojewódzkiej określonej w Planie Transportowym dla Województwa Pomorskiego oraz komunikacji powiatowej określonej w Planie Transportowym dla Powiatu Bytowskiego oraz od uchwalonych przez Gminę Tuchomie niezbędnego zamówienia na realizację tych przewozów.

Zaproponowano przykładowe rozkłady jazdy stanowiące załącznik nr 10.8.1. do zał. 10.8.8. do niniejszego opracowania a w szczególności:

1. Linia U220110/001 – załącznik nr 10.8.1.
2. Linia U220110/002 – załącznik nr 10.8.2.
3. Linia U220110/003 – załącznik nr 10.8.3.
4. Linia U220110/004 – załącznik nr 10.8.4.
5. Linia U220110/005 – załącznik nr 10.8.5.
6. Linia U220110/006 – załącznik nr 10.8.6.
7. Linia U220110/007 – załącznik nr 10.8.7.

8. Linia U220110/008 – załącznik nr 10.8.8.

Zaproponowane godziny kursowania w **momencie uruchamiania** należy dostosować do aktualnych potrzeb przewozowych.

Proponowaną pracę przewozową jaka będzie wykonywana w ramach w/w linii ilustruje poniższe zestawienie (tabela 48).

Nr załącznika	Numer linii komunikacyjnej/Nazwa linii komunikacyjnej	Roczny przebieg w [km]	Ilość kursów dziennie
Zał. 10.8.1.	U220110/001 Tuchomie - Modrzejewo	8 806,0	6
Zał. 10.8.2.	U220110/002 Tuchomie - Tągowie	7 548,0	6
Zał. 10.8.3.	U220110/003 Tuchomie - Ciemno	5 032,0	6
Zał. 10.8.4.	U220110/004 Tuchomie - Piaszno	3 528,0	4
Zał. 10.8.5.	U220110/005 Tuchomie - Nowe Huty - Zagony	7 548,0	6
Zał. 10.8.6.	U220110/006 Tuchomie - Masłowice Tuchomskie	7 548,0	6
Zał. 10.8.7.	U220110/007 Tuchomie - Masłowice Trzebiatkowskie	6 290,0	6
Zał. 10.8.8.	U220110/008 Kramarzyny - Trzebiatkowa - Ciemno	13 209,0	6
RAZEM		59 509,0	46

Tabela 48. Proponowane trasy, przebieg oraz czas jazdy (Także zał. nr 10.8.).

Źródło: opracowanie własne

Zestawienie aktualnie wykonywanej pracy przewozowej na terenie gminy na podstawie zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie, Starostę Bytowskiego oraz Marszałka Województwa Pomorskiego oraz planowanej do uruchomienia komunikacji gminnej ilustruje natomiast poniższe zestawienie:

Lp.	Wyszczególnienie	Roczny przebieg [km]
1	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa, Starostę Bytowskiego oraz Wójta gminy Tuchomie, w tym	153 873,00
2	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa	51 005,00
3	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Bytowskiego	85 384,00
4	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Tuchomie	17 484,00
5	Planowana praca przewozowa projektowanych linii o charakterze użyteczności publicznej	59 509,00

Tabela 49. Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Gminy Tuchomie (także zał. 10.9)

Na dzień dzisiejszy regularna komunikacja autobusowa, na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Tuchomie, na obszarze gminy realizowana jest w ilości 17.484 km w ciągu roku. W odniesieniu do całkowitej komunikacji prowadzonej na terenie gminy stanowi to 11,36%. Proponowana w planie komunikacja o charakterze użyteczności publicznej wymaga realizacji pracy przewozowej w wysokości 59.509 km rocznie.

Taki, proponowany przebieg planowanej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej wynika z potrzeb społecznych potwierdzonych badaniami ankietowymi a także potwierdzony charakterystyką społeczno – gospodarczą gminy oraz brakiem pewności, co ostatecznie w tym zakresie, zdecyduje Starosta Bytowski i Marszałek Województwa Pomorskiego..

5.2.6. Pozostałe potrzeby komunikacyjne

Projektowana komunikacja Gminna przewiduje dotarcie autobusami do większości miejscowości na terenie Gminy i nie zaspakaja wszystkich potrzeb przewozowych.

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 Tuchomie oraz planowanych w tworzonym 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 Tuchomie powinien wystąpić do:

- Starosty Bytowskiego o zorganizowanie komunikacji na liniach:
 - Bytów - Niezabyszewo - Tuchomie - Trzebiatkowa - Kramarzyny - Popowice - Kramarzyny - Głodowo - Piaszyna - Wałdowo - Piaszczyna - Miastko
 - Kołczygłowy - Barkocin - Role - Kramarzyny - Miastko - Łodzierz - Kawcze - Świeržno - Małęcino - Bobięcino - Kamnica - Gatka – Kawcze
 - Brzeźno Szlacheckie - Łąkie - Borzyszkowy - Gliśno Wielkie - Ciemno - Tuchomie - Piaszno - Tuchomie - Tuchomko - Tągowie – Bytów
 - Tuchomie - Modrzejewo - Chotkowo - Struszewo - Borzytuchom – Bytów
 - Miastko - Łubkowo - Trzcinnno - Żabno - Role - Barkocin - Łubno - Wądoł - Zagony - Tuchomie - Niezabyszewo - Bytów
- Marszałka Województwa Pomorskiego o zorganizowanie komunikacji na linii:
 - 22-22 Bytów – Miastko – Koczała

Mieszkańcy Gminy Tuchomie mają potrzeby dojazdu do pracy, szkół 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 porozumienia lub związki gmin czy też powiatów.

5.2.7. 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 operatora oraz częstotliwość wykonywania komunikacji, tak aby czas oczekiwania na dane połączenia nie zniechęcał 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 Tuchomie 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 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 10.8.1. do nr 10.8.6. znajdujące się na końcu opracowania.

5.2.8. 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 podróżnym, 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. Taki sposób ustalania cen uważamy w Gminie za pożądany.

Cenniki stosowane przez operatora muszą zawierać ulgi ustanowione przez Gminę, jeżeli Gmina te ulgi 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 umożliwiłby pasażerom komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej, korzystanie z przejazdu autobusami różnych operatorów funkcjonujących na obszarze rynku przewozowego.

Gmina Tuchomie opracowuje i podaje do publicznej wiadomości regulamin określający warunki obsługi podróżnych, 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.

5.2.9. 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 Tuchomie 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 Tuchomie. 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 Tuchomie, 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 Tuchomie 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 podróży 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 dojścia 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 przystanki są jeszcze nie oznaczone znakiem D15, czyli niezgodne z ustawą prawo o ruchu drogowym. Brakuje także w części przystanków ze znakiem D15 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 oznakowanymi w sposób określony u ustawie o ruchu drogowym.



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 należy dążyć, aby pojazdy świadczące usługi użyteczności publicznej miały 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 powinny zostać postawione 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 gminnej.

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 Tuchomie, 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 Tuchomie 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.

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

Zasady finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej regulują przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – rozdział 6 „Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej”.

Ustawodawca określa tylko trzy sposoby finansowania tych przewozów, są nimi:

- 1) Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 2) Rekompensaty z trzech tytułów;
- 3) Udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wskazuje także trzy źródła środków na sfinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, Są to:

- 1) wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- 2) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- 3) środki z budżetu państwa.

Przewozy gminne o charakterze użyteczności publicznej mogą być finansowane z powyższych źródeł w sposób określony w ustawie.

Podstawowym źródłem przychodów powinny być opłaty pasażerów, którzy korzystać będą z organizowanych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jak wynika z aktualnej analizy przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorców korzystających z przewozów regularnych. Będą to bilety jednorazowe oraz bilety miesięczne szkolne. Wpływy z tych tytułów powinny zapewnić ok. 60 – 70 % przychodów uzyskiwanych przez operatora. Środki uzyskiwane z budżetu państwa z tytułu rekompensaty za stosowania ulg ustawowych powinny zapewnić kolejne 25-30 % przychodów.

Zmiany w systemie podmiotów zobowiązanych do honorowania uprawnień Obywateli do ulg ustawowych powinna spowodować znaczne zmniejszenie oferty przewozowej w której będzie możliwe korzystanie z tych ulg. Powinno to generować w autobusach operatorów zwiększoną sprzedaż biletów ulgowych a tym samym zwiększoną wartość przysługujących dopłat w porównaniu do wielkości uzyskiwanych obecnie w przeciętnych kursach komunikacji regularnej.

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

Powiat powinien 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 o charakterze użyteczności publicznej mogą być odpowiednie fundusze publiczne na finansowanie zakupu taboru czy też budowę infrastruktury jakie mogą zostać uruchomione w programach UE lub rządu.

Środki finansowe na sfinansowanie tej komunikacji mogą pochodzić także od Gmin, jako rekompensata finansowa za wykonywanie przez powiat komunikacji na obszarach gminy, jeżeli dany rodzaj przewozu będzie miał także za zadanie zapewnienie dojazdu mieszkańcom gminy do jej siedziby i będzie zlecany przez tą jednostkę operatorowi realizującemu przewozy powiatowe. Takie rozwiązanie jest bardzo często realizowane na obszarach aglomeracyjnych w komunikacji miejskiej.

8.2. Koszty działalności przewozowej.

Na koszty komunikacji gminnej składać się będą głównie koszty eksploatacyjne operatora. Będą to koszty eksploatacyjne, amortyzacja oraz koszty zarządu i nadzoru. 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 grupą 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.

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

Trzecią grupą kosztów stanowią koszty zarządu operatora i koszty nadzoru organizatora. Te koszty powinny być ograniczane i nie przekraczać ustalonej w umowie o udzielenie zamówienia publicznej – wysokości.

Szacunkowa wartość zaplanowanych w planie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Gminy Tuchomie, wg. średnich kosztów realizacji publicznego transportu zbiorowego w kraju w roku 2014, – wyniesie w skali roku ok. 199.355 złotych.

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 Tuchomie 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 Tuchomie 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.

Nr załącznika	Tytuł
Załącznik 10.1.	Istniejące linie regularnej komunikacji autobusowej na terenie gminy, realizowane na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Tuchomie
Załącznik 10.2.	Istniejące linie regularnej komunikacji autobusowej na terenie gminy, realizowane na podstawie zezwoleń wydanych przez: Marszałka Województwa, Starostę Bytowskiego oraz Wójta Gminy Tuchomie
Załącznik 10.3.	Przystanki w gminie Tuchomie - mapa
Załącznik 10.4.	Wykaz przystanków w gminie Tuchomie
Załącznik 10.5.	Przebieg planowanych wojewódzkich linii o charakterze użyteczności publicznej w przewozach autobusowych
Załącznik 10.6.	Przebieg planowanych powiatowych linii o charakterze użyteczności publicznej w przewozach autobusowych
Załącznik 10.7.	Przebieg planowanych gminnych linii o charakterze użyteczności publicznej na terenie gminy Tuchomie
Załącznik 10.8.	Proponowane trasy, przebieg oraz czas jazdy
Załącznik 10.8.1.	Rozkład jazdy na linii U220110/001
Załącznik 10.8.2.	Rozkład jazdy na linii U220110/002
Załącznik 10.8.3.	Rozkład jazdy na linii U220110/003
Załącznik 10.8.4.	Rozkład jazdy na linii U220110/004
Załącznik 10.8.5.	Rozkład jazdy na linii U220110/005
Załącznik 10.8.6.	Rozkład jazdy na linii U220110/006
Załącznik 10.8.7.	Rozkład jazdy na linii U220110/007
Załącznik 10.8.8.	Rozkład jazdy na linii U220110/008
Załącznik 10.9.	Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Gminy Tuchomie

Spis tabel

Nr tabeli	Tytuł	Str.
Tabela 1	Wykaz dróg powiatowych na terenie Gminy Tuchomie	13
Tabela 2	Wykaz dróg gminnych objętych komunikacją, na terenie Gminy Tuchomie	13
Tabela 3	Wykaz szkół podstawowych na terenie gminy Tuchomie	15
Tabela 4	Wykaz szkół gimnazjalnych na terenie gminy Tuchomie	15
Tabela 5	Ludność Gminy Tuchomie w latach 2010 – 2014	16
Tabela 6	Struktura wiekowa ludności	17
Tabela 7	Udział dzieci względem ogólnej liczby mieszkańców	19
Tabela 8	Stopa bezrobocia na terenie Gminy Tuchomie w latach 2010 - 2014	20
Tabela 9	Stopa bezrobocia na tle województwa pomorskiego w roku 2014	21
Tabela 10	Wykaz największych pracodawców na terenie gminy Tuchomie	22
Tabela 11	Liczba uczniów w szkołach i przedszkolach prowadzonych przez gminę Tuchomie	24
Tabela 12	Liczba uczniów w szkołach i przedszkolach prowadzonych przez gminę Tuchomie	25
Tabela 13	Miejsca użyteczności publicznej – Tuchomie	28
Tabela 14	Miejsca użyteczności publicznej – teren gminy Tuchomie	28
Tabela 15	Długości dróg wg kategorii drogi	31
Tabela 16	Ilość kursów komunikacyjnych w relacji: gmina – miejscowości w gminie	35
Tabela 17	Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie (soboty, niedziele)	37
Tabela 18	Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie (tylko linie realizowane na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie)	39
Tabela 19	Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie – zestawienie porównawcze	41
Tabela 20	Ilość kursów komunikacyjnych wewnątrzgminnych (miejscowość w gminie – inna miejscowość w gminie)	44
Tabela 21	Ilość kursów komunikacyjnych wewnątrzgminnych: miejscowość w gminie – inna miejscowość w gminie(soboty i niedziele)	45
Tabela 22	Ilość kursów komunikacyjnych wewnątrzgminnych: miejscowość w gminie – inna miejscowość w gminie(tylko linie na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie)	45
Tabela 23	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne gminy powiatu bytowskiego	47
Tabela 24	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne gminy powiatu bytowskiego (w soboty i niedziele)	49
Tabela 25	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa	50
Tabela 26	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)	51
Tabela 27	Przewoźnicy w komunikacji powiatowej	53
Tabela 28	Linie komunikacyjne w komunikacji gminnej	53
Tabela 29	Przewoźnicy w komunikacji powiatowej	56
Tabela 30	Linie autobusowe w komunikacji powiatowej	56
Tabela 31	Przewoźnicy w komunikacji wojewódzkiej	57

Tabela 32	Linie autobusowe w komunikacji wojewódzkiej	57
Tabela 33	Praca przewozowa na terenie gminy wg organów wydających dokumenty	59
Tabela 34	Praca przewozowa na terenie gminy wg przewoźników	60
Tabela 35	Miejscowości i przystanki Gminy Tuchomie	62
Tabela 36	Wyposażenie przystanków w zależności od lokalizacji przystanku	62
Tabela 37	Miejscowości gminy Tuchomie objęte komunikacją regularną	64
Tabela 38	Miejscowości objęte komunikacją na tle innych gmin powiatu	65
Tabela 39	Ilość taboru PKS Bytów S.A. w obsłudze linii w obszarze gminy	68
Tabela 40	Preferencje podróży w soboty i niedziele na terenie gminy Miastko	78
Tabela 41	Linie komunikacyjne proponowane do uruchomienia	81
Tabela 42	Przystanki proponowane do uruchomienia na terenie gminy	85
Tabela 43	Ocena infrastruktury transportowej powiatu	87
Tabela 44	Ilość pasażerów przewiezionych na terenie gminy w roku 2014	88
Tabela 45	Planowane wojewódzkie autobusowe linie użyteczności publicznej	95
Tabela 46	Planowane powiatowe autobusowe linie użyteczności publicznej	96
Tabela 47	Projektowane autobusowe linie użyteczności publicznej	98
Tabela 48	Proponowane trasy, przebieg oraz czas jazdy	101
Tabela 49	Aktualny i projektowany stan komunikacji na terenie Gminy Tuchomie	101

Spis map

Nr mapy	Tytuł	Str.
Mapa 1	Mapa Gminy Tuchomie	12
Mapa 2	Podstawowa sieć dróg w Gminie Tuchomie	14
Mapa 3	Stopa bezrobocia w gminie Tuchomie na tle województwa pomorskiego w 2014 r.	22
Mapa 4	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w Tuchomiu	29
Mapa 5	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej w gminie Tuchomie	30
Mapa 6	Ilość kursów w relacji: gmina – miejscowości w gminie	36
Mapa 7	Ilość kursów w relacji: gmina - miejscowości w gminie(soboty i niedziele)	38
Mapa 8	Ilość kursów w relacji: gmina - miejscowości w gminie (tylko linie realizowane na mocy zezwoleń udzielonych przez Wójta Gminy Tuchomie)	40
Mapa 9	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne gminy powiatu bytowskiego	48
Mapa 10	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne gminy powiatu bytowskiego (w soboty i niedziele)	49
Mapa 11	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa	51
Mapa 12	Ilość kursów komunikacyjnych gmina – inne powiaty województwa (soboty i niedziele)	52
Mapa 13	Przebieg gminnych linii komunikacyjnych	55
Mapa 14	Przebieg linii komunikacyjnych na terenie gminy	58
Mapa 15	Miejscowości objęte komunikacją na tle innych gmin powiatu	65
Mapa 16	Przebieg wojewódzkich linii użyteczności publicznej	95
Mapa 17	Przebieg powiatowych linii użyteczności publicznej	97

Spis wykresów

Nr wykresu	Tytuł	Str.
Wykres 1	Liczba ludności gminy Tuchomie w latach 2010 - 2014	17
Wykres 2	Struktura procentowa ludności wg. wieku	18
Wykres 3	Struktura ilościowa ludności wg grup wiekowych	17
Wykres 4	Stopa bezrobocia na terenie Gminy Tuchomie w latach 2010 - 2014	21
Wykres 5	Liczba osób uczących się w roku 2014/2015 z podziałem na lokalizację szkół	25
Wykres 6	Prognoza liczby uczniów w gminie Tuchomie do roku 2020	26
Wykres 7	Długości dróg wg kategorii drogi	31
Wykres 8	Praca przewozowa na terenie gminy wg organów wydających dokumenty	59
Wykres 9	Praca przewozowa na terenie gminy wg przewoźników	60
Wykres 10	Wiek udzielających odpowiedzi na pytania w ankietach	71
Wykres 11	Status zawodowy ankietowanych	71
Wykres 12	Miejsce zamieszkania respondentów	72
Wykres 13	Częstotliwość korzystania z komunikacji publicznej	74
Wykres 14	Preferencje w zakupie biletów	75
Wykres 15	Preferencje wyboru przewoźnika	76
Wykres 16	Cele podróży komunikacją publiczną	77
Wykres 17	Ocena obecnie istniejącej komunikacji	79
Wykres 18	Propozycje zmian w celu poprawy komunikacji	80
Wykres 19	Odległość przystanków od miejsca zamieszkania ankietowanych	84
Wykres 20	Ograniczenia w dostępie do komunikacji publicznej	86

Spis rysunków

Nr rysunku	Tytuł	Str.
Rysunek 1	Znak przystanku autobusowego D-15	106