

**Raport z konsultacji społecznych projektu  
„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego”**

Konsultacje społeczne do projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego” (zwanego dalej *Planem Transportowym*) były przeprowadzone w dniach na podstawie art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.), projektu planu transportowego.

Treść dokumentu była dostępna:

- w siedzibie Starostwa Powiatowego w Białogardzie przy Plac Wolności 16- 17, w Wydziale Komunikacji i Drogownictwa - pokój 112, w godzinach pracy urzędu,
- na stronie internetowej Starostwa Powiatowego w Białogardzie pod adresem:  
<http://bip.powiat-bialogard.pl/index.php?id=196069>.
- ogłoszenie w tej sprawie zamieszczone było w gazecie lokalnej Białogardzianin Nr 856 wydanie z dnia 17 marca 2017 r.

Instytucje oraz osoby zainteresowane miały możliwość składania uwag do przedmiotowego opracowania w formie pisemnej na adres: Starostwo Powiatowe w Białogardzie, Plac Wolności 16- 17 lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na adres e-mail: [komunikacja@powiat-bialogard.pl](mailto:komunikacja@powiat-bialogard.pl)

Poniżej przedstawiono w postaci tabelarycznej zgłoszone w trakcie trwania konsultacji uwagi do Planu Transportowego wraz ze stanowiskiem Starosty Białogardzkiego.

**Tabela. Wnioski złożone do projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Białogardzkiego”.**

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się opinia (rozdział/strona/punkt)	Treść opinii, wniosku, sugestii	Uzasadnienie
1.	Str. 19,4 akapit zdanie 2	Do cytowanego poniżej zapisu dodać, że również do miasta Białogard „ Z kolei ludność gmin Karlino i Tychowo ( w szczególności młodzież szkolna), gdzie w badanych latach było po jednej bibliotece, może podróżować do sąsiedniej gminy wiejskiej Białogard, w której w badanych latach były 4 biblioteki „	Zarówno w gminie wiejskiej Białogard jak i w mieście Białogard znajduje się większa liczba bibliotek niż w Karlinie i na pewno młodzież szkolna będzie podróżowała częściej do miasta Białogard również ze względu na bogaty księgozbiór niż do gminy Białogard  <b><u>UWZGLĘDNIONO</u></b>
2.	Rozdział 4,3, str. 22	Wśród wymienionych obiektów użyteczności publicznej w Gminie Karlino: w miejsce Urząd Miasta i Gminy w Karlinie, Plac Jana Pawła II 6, 78-230 Karlino, powinno być Urząd Miejski w Karlinie  Brak informacji o Zespole Szkół w Karlinie, gdzie znajduje się Liceum Ogólnokształcące, Szkoła Zawodowa, Liceum dla Dorosłych i utworzone będzie Technikum oraz o Regionalnym Centrum Turystyki i Sportu w Karlinie przy ul. Kościuszki 1A ( Homanit Arena ) oraz o Przystani Kajakowej Wodnik przy ul. Nadbrzeżnej	<b>Brak informacji o Zespole Szkół w Karlinie oraz Regionalnym Centrum Turystyki i Sportu w Karlinie oraz Przystani Kajakowej - obiektach, które potencjalnie wpływają na ruch ludności między gminami w ramach Powiatu Białogardzkiego i nie tylko.</b>  <b><u>UWAGĘ CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONO</u></b>  Podejmując w ub. roku opracowanie, ocenę stanu istniejącego (dane statystyczne) oparto na dzień 31 sierpnia 2016 r. od tego czasu pewne dane uległy zmianom, dlatego zostanie dokonana aktualizacja o:  - Zespół Szkół w Karlinie, ul. Ks. S. Brzóska 6, 78-230 Karlino, - Zarząd Obiektów Sportowych, Turystycznych i Rekreacyjnych sp. z o.o., ul. Kościuszki 1A, 78-230 Karlino - Przystań Kajakowa Wodnik, ul. Nadbrzeżna, 78-230 Karlino

3.	Rozdział 5.2. Przystanki na terenie Powiatu Białogardzkiego Str. 20-32	W opisie należy zaznaczyć, że jest tu mowa jedynie o przystankach przy drogach powiatowych, brak informacji o przystankach przy drogach krajowych, wojewódzkich i gminnych Cyt. „ Zgodnie z wykazem przystanków otrzymanym ze Starostwa Powiatowego w Białogardzie we wrześniu 2016 r., na terenie Powiatu zlokalizowanych było 93 przystanki komunikacyjne,,.	Należy zaznaczyć, że jest tu mowa jedynie o przystankach przy drogach powiatowych, brak informacji o przystankach przy drogach krajowych, wojewódzkich i gminnych na terenie powiatu białogardzkiego, a takie istnieją.  <b><u>NIE UWZGLĘDNIONO.</u></b> Plan transportowy nie jest szczegółową instrukcją obsługi transportu w powiecie i może zgodnie z ustawą zawierać pewne wskazania, a zatem podane zostały tylko przystanki usytuowane przy drogach powiatowych.
4.	Rozdział 6. Wykaz linii komunikacyjnych przebiegających przez Powiat Białogardzki Str. 44	Uaktualnić zapis Gmina Karlino: w miejscu brak aktualnych zezwoleń należy wymienić: zezwolenie z dnia 28.02.2017 r. ARRIVA BUS Transport Polska Sp. z o.o. Na linii Karlino – Lubiechowo, Lubiechowo – Karlino  Przy liniach komunikacyjnych zlokalizowane na terenie Woj. Zachodniopomorskiego i przechodzących przez Powiat Białogardzki uaktualnić zapis ARRIVA BUS Transport Polska Sp. z o.o. 1651 32/612/30: Kołobrzeg – Pobłocie Małe- Karścino od 1.03.2017 r. zmiana zezwolenia wydłużenie kursu do Karlina ARRIVA BUS Transport Polska Sp. z o.o. 1652 32/612/31: Kołobrzeg- Pobłocie Małe – Karścino od 1.03.2017 r. zmiana zezwolenia wydłużenie kursu do Karlina	Nastąpiły zmiany w zezwoleniach tego przewoźnika  <b><u>UWZGLĘDNIONO</u></b>

<p>5.</p>	<p>Rozdział 12. Sieć transportowa o charakterze użyteczności publicznej- analiza wariantów b) wariant poszerzony/fakultatywny  str. 68</p>	<p>Należy zapewnić zgodność planu powiatowego z planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego, w którym <b><u>zaleca się, aby integracja lokalnego transportu zbiorowego następowała przy współudziale starostów, co pozwoli podnieść rentowność przewozów dzięki dopłatom z budżetu państwa</u></b></p> <p>Wziąć pod uwagę zgłoszone wcześniej potrzeby transportowe i uwzględnić je w planie transportowym powiatu.</p> <p>Proponuje się przeanalizować ponownie potrzeby transportowe w poszczególnych gminach min. ze względu na zgłoszone wcześniej pismem GG.7240.2.2017.MP z dnia 17.02.2017r. na podstawie art. 13 ust.4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar gminy i utworzyć linie komunikacyjne, nie będące komunikacją miejską łączące teren miejscowości wiejskich gminy Karlino z miastem Karlino i miastem Białogard np.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Białogard- Karlino- Garnki-Zwartowo- Domacyno- Karwin- Gościnko- Malonowo- Kozia Góra- Karlino- Białogard,</li> <li>2. Białogard- Karlino- Syrkowice- Ubysławice- Mierzyn- Daszewo- Karlino- Białogard,</li> <li>3. Białogard- Karlino- Lubiechowo- Kowańcz- Karścino- Krukowo- Pobłocie Wielkie- Kołobrzeg,</li> <li>4. Kołobrzeg- Pobłocie Wielkie- Krukowo- Karścino- Kowańcz- Lubiechowo- Karlino- Białogard.</li> </ol> <p>Należy zwrócić uwagę na linie komunikacyjne, z których korzysta młodzież szkolna dojeżdżająca do szkół ponadgimnazjalnych i uczelni wyższych</p>	<p>Zgodnie z planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego (rozdział 10.1.2. Przewidywani organizatorzy publicznego transportu zbiorowego) „ rekomenduje się tworzenie struktur jednego organizatora zintegrowanych przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na całym obszarze metropolitalnym. W większych miastach do objęcia tych zadań predestynowane są jednostki, które obecnie organizują komunikację miejską, gdyż posiadają one największe doświadczenie w obszarze organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym oraz dysponują największym budżetem na lokalny transport zbiorowy... Podobnie, na terenie Koszalina i okolicznych gmin (docelowo również Kołobrzegu i Białogardu) zaleca się powołanie jednego organizatora, który mógłby wykonywać ustawowe zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego dla jednostek samorządu terytorialnego, które podpiszą porozumienia.</p> <p><b>Wadą porozumienia międzygminnego w przypadku przewozów wykonywanych na obszarze miasta i gminy albo miast albo miasta i gmin sąsiadujących, jest brak możliwości dopłat z budżetu państwa na pokrycie strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych, gdyż posiadają one charakter przewozów w komunikacji miejskiej.</b></p> <p>Porozumienie międzypowiatowe dotyczy organizacji linii w powiatowych przewozach pasażerskich, do których obowiązują dopłaty z tytułu honorowania ulg ustawowych. <b><u>Zatem zaleca się, aby integracja lokalnego transportu zbiorowego następowała przy współudziale starostw, co pozwoli podnieść rentowność przewozów dzięki dopłatom z budżetu państwa” ( str.151-152 w/w planu)</u></b></p> <p><b>NIE UWZGLEDNIONO:</b> Powiat posiada połączenia kolejowe z miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin wchodzących w skład powiatu.</p>
-----------	--	--	--

		wykraczających poza teren powiatu białogardzkiego min. do miejscowości Koszalin, Kołobrzeg itp.	<p>Należy zauważyć, że samorząd każdego szczebla ma wpisany transport w zadania własne jak organizator i choć planu transportowego tworzyć nie musi, to jako organizator szczebla podstawowego musi sobie zaplanować transport na swoim terenie jaki będzie chciał mieć.</p> <p>Ponadto, połączenia na obszarze powiatu typu:</p> <ul style="list-style-type: none"><li><b>a) Karlino – Białogard – Tychowo,</b></li><li><b>b) Białogard – gmina Białogard – Tychowo</b></li><li><b>c) Białogard – gmina Białogard – Karlino</b></li></ul> <p>nie wpisują się <u>w definicję komunikacji miejskiej</u>, a więc koszty biletów ulgowych w transporcie publicznym w oparciu o porozumienia międzygminne dotyczące tych linii będą refundowane.</p>
--	--	---	--

<p>6.</p>	<p><b>Rozdział 13. Sposób organizacji i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej</b></p> <p>Str. 71</p> <p>Str.74</p> <p>Str. 75</p>	<p><b>Wprowadzenie modelu organizacji transportu publicznego umożliwiającego zachowanie możliwości korzystania przez mieszkańców, a w szczególności mieszkańców gmin miejsko-wiejskich, ulg w komunikacji.</b></p> <p>Na str. 71 w zdaniu 2 przedstawiono możliwość zawarcia porozumienia pomiędzy poszczególnymi gminami powiatu z wykorzystaniem Zakładu Komunikacji Miejskiej (100% własności Miasta Białogard), który będzie miał możliwość uzyskania dopłat do ulgowych biletów.</p> <p>Jednak aby uzyskać refundację na liniach międzygminnych obejmujących miasta i gminy miejsko-wiejskie przewozy musiałyby mieć charakter powiatowy czyli trasy linii powinny przekraczać granice gmin, a ich organizatorem musiałby być powiat.</p> <p>Zorganizowanie komunikacji na szczeblu związku gmin oznacz uruchomienie sieci linii komunikacji miejskiej, co wiąże się z eliminacją dopłat do ulg ustawowych udzielanych z budżetu państwa.</p> <p>Atr. 4 ust. 11 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przedstawia wyraźnie definicję komunikacji miejskiej, natomiast art. 56 ust.2 mówi, że wydatki na sfinansowanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, są pokrywane z budżetu państwa, <u>z wyłączeniem wydatków na sfinansowanie straty wynikającej z uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej.</u></p>	<p>Powiat Białogardzki ma większe możliwości organizacyjne i biorąc pod uwagę interes społeczny- stosowanie dopłat do biletów ulgowych, mógłby zostać organizatorem transportu publicznego, tworząc linie obejmujące swym zasięgiem teren powiatu w tym poszczególnych gmin.</p> <p>Powiat wykonuje określone zadania publiczne o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu i dróg publicznych. Podobnie, jak gmina, powiat może zawierać porozumienia w sprawie zadań publicznych z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego, a także z województwem, na którego obszarze znajduje się terytorium powiatu.</p> <p>Zgodnie ze znowelizowanymi przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dniem 1 stycznia 2018 r. uchylone zostaną zapisy ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie art. 8a i 8b, które obecnie przewidują wypłatę rekompensaty każdemu przewoźnikowi, który stosując ulgi ustawowe dla pasażerów zgłosi stosowne roszczenie. Tym samym po 1 stycznia 2018 r. przewoźnicy, którzy nie podpiszą umowy z organizatorem i nie zostaną operatorami publicznymi, nie będą już mieli możliwości uzyskiwania rekompensaty-pasażerowie korzystający z ich usług będą zobligowani do ponoszenia pełnych opłat za bilety, co spowoduje niewątpliwie wzrost kosztów przejazdów i spadek popytu na usługi transportowe.</p> <p>Podkreślić należy, że nie w każdym przypadku organizacja publicznego transportu zbiorowego spowoduje, że ustawowe ulgi w przejazdach pasażerskich zostaną zachowane, albowiem nie będą one obowiązywały w ramach publicznej komunikacji miejskiej.</p>
-----------	--	---	--

		<p>W związku z przedstawionym rozwiązaniem w planie transportowym na str. 71, dopłaty nie będą obowiązywały w ramach publicznej komunikacji miejskiej, takiej, która po pierwsze jest organizowana przez gminy i po drugie jest wykonywana w granicach administracyjnych miast, miast i gminy ( gminy wiejsko-miejskie), kilku miast albo miast i gmin sąsiednich.</p> <p>Tym samym jedynym sposobem zachowania ulg dla pasażerów na trasach i sieciach, które z uwagi na swój przebieg w granicach administracyjnych miast, SA traktowane jako pozbawiona tych ulg komunikacja miejska, koniecznym jest podjęcie się organizacji publicznego transportu zbiorowego na tych liniach i sieciach przez organizatorów wyższego szczebla, tj. powiaty.</p> <p>Przy organizowaniu przewozów z uwzględnieniem wszystkich ulg do których upoważnieni są obywatele, zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu, <u>wskazane byłoby aby organizatorem w/w przewozów był Powiat Białogardzki.</u></p> <p>Tylko w ramach transportu publicznego pasażerowie zachowują możliwość korzystania z ulg w kosztach zakupu biletów, rekompensowanych operatorom ze środków publicznych (art.50 ust. 1 pkt 2a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).</p>	<p><b>NIE UWZGLĘDNIONO:</b> Gminne przewozy pasażerskie obejmują przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły w tym przedmiocie porozumienie lub utworzyły związek międzygminny. W zakres gminnych przewozów pasażerskich wchodzi także komunikacja miejska, czyli przewozy wykonywane w granicach administracyjnych miasta, miasta i gminy, miast albo miast i gmin sąsiadujących.</p> <p>Funkcję operatora może pełnić spółka komunalna lub samorządowy zakład budżetowy, który zawarł z organizatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Umowa ta przyznaje operatorowi prawo i jednocześnie zobowiązuje go do wykonywania usług przewozu o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Ponadto, połączenia na obszarze powiatu typu:</p> <p><b>a) Karlino – Białogard – Tychowo,</b></p> <p><b>b) Białogard – gmina Białogard – Tychowo</b></p> <p><b>c) Białogard – gmina Białogard – Karlino</b></p> <p>nie wpisują się w <u>definicję komunikacji miejskiej</u>, a więc koszty biletów ulgowych w transporcie publicznym w oparciu o porozumienia międzygminne dotyczące tych linii będą refundowane.</p>
--	--	---	---

Opracowała:  
Główny specjalista ds. komunikacji i drogownictwa  
Jadwiga Klonowska