



Gdańsk 26 października 2015

LO/2.0/2015/V

**Pani  
Janina Kwiecień  
Starosta Kartuski**

Szanowna Pani Starosto!

Członkowie Pomorskiego Stowarzyszenia Sympatyków Transportu Miejskiego, po analizie zapisów **Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Kartuskim (Plan Transportowy)**, projekt do konsultacji społecznych, opracowanego przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, wnioskuje o **odrzućenie** przedstawionego Planu Transportowego. Uznajemy, że przedstawiony Plan Organizacji sieci transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej nie jest zbieżny z celami określonymi w Planie Transportowym jak również z oczekiwaniami społecznymi.

Uzasadnienie:

**1.**

W zaproponowany brzmieniu Planu Transportowego, określono (w punkcie 1.1) że podstawowym celem jego opracowania jest poprawa jakości systemu transportowego. Osiągnięcie celu ogólnego będzie możliwe po zrealizowaniu celów szczegółowych:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów jego funkcjonowania.
- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym

- i terytorialnym.
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego.
- Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia, poprzez zmniejszenie emisji spalin.

Analizując przedstawione punkty, można założyć że w Planie Transportowym znaleźć znajdzie się opis wpływu zaproponowanych w Planie Organizacji rozwiązań, na realizację celów. Tymczasem nie przeprowadzono tego rodzaju wyliczeń. Równie dyskusyjnym, według naszej opinii, jest brak określenia w planie następujących punktów (na podstawie: Biała Księga Mobilności 2015):

- długoterminowa wizja oraz przejrzysty plan wdrażania, który obejmuje publiczne i prywatne, zmotoryzowane i niezmotoryzowane środki i formy transportu;
- ocena obecnej i przyszłej skuteczności, wynikającej z przyjęcia mierzalnych celów w oparciu o zidentyfikowane wskaźniki;
- konieczność regularnego monitorowania i cyklicznej oceny realizacji przyjętych celów, ich ewentualną zmianę lub korektę;
- uwzględnianie kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

**Brak określenia mierzalnych celów, powoduje niemożliwość oceny rzeczywistego wykonania założeń Planu Transportowego. Nie wskazano nawet trendów zmian poszczególnych wskaźników, dla żadnego z proponowanych wariantów, co uznajemy za pierwszy powód dyskwalifikujący proponowany Plan Transportowy.**

## 2.

Przeprowadzone badania marketingowe (opisane w punkcie 4), dotyczące preferencji transportowych mieszkańców Powiatu, wykonane zostały **rażąco** nieprofesjonalnie. Największe zastrzeżenia budzi metodologia wykonania badań:

- badania zostały wysłane w formie ankiety wyłącznie do szkół;
- brakowało kontroli wypełnienia ankiet, z tego powodu 18,6 % ankiet została wypełniona błędnie;
- badania wykonano na niereprezentatywnej grupie mieszkańców, gdyż 94,5 % osób uczestniczących w ankiecie to uczniowie, a 72,7 % osób nie miało w dniu przeprowadzenia badania ukończonych 18 lat;

Profesjonalnie wykonane badanie preferencji transportowych mieszkańców, powinno być przeprowadzone na reprezentatywnej grupie, tak aby wyniki można było ekstrapolować na część populacji, która z oczywistych przyczyn nie mogła wziąć udziału w ankiecie. Jednocześnie, z uwagi na brak przepytania innych osób niż uczniowie (i najprawdopodobniej nauczyciele oraz inni pracownicy oświaty), wnioski przedstawione jako wyniki akcji ankietowej są wręcz kuriozalne i nie mogą być traktowane poważnie.

Jedynym pozytywem przeprowadzonej akcji ankietowej, jest poznanie opinii dotyczącej funkcjonowania transportu zbiorowego, bezpośrednio od osób, które codziennie korzystają (w 83,5 %) z usług przewoźników autobusowych.

**Na podstawie tak wykonanych badań, nie można opierać żadnych planów dotyczących transportu na poziomie powiatu, gdyż zabrakło informacji o pozostałych kierunkach i środkach przemieszczania się. Uznajemy, że jest to drugi powód, który dyskwalifikuje przedstawiony do konsultacji społecznych Plan Transportowy.**

### 3.

Zaproponowana w Planie Organizacji siatka i częstotliwości połączeń (punkt 5), stanowią dla nas olbrzymie zaskoczenie, gdyż w naszej ocenie są niespójnie zarówno z celami szczegółowymi, jak również z wnioskami płynącymi z (rażąco nieprofesjonalnej) akcji ankietowej. Ankietowani w 70 % domagają się zmian polegających na (w 83% osób wyrażających potrzebę zmian) zwiększeniu częstotliwości lub pojemności autobusów! Oznacza to, że aktualna podaż, w stosunku do oczekiwań mieszkańców jest zbyt mała.

Tymczasem w Planie Organizacji przyjęto, stosując niewyjaśnione nigdzie założenia (określane jako „generalne założenia”), liczbę kursów na zatrważająco niskim poziomie. Przykładowo, na trasie Kartuzy – Somonino – Ostrzyce proponowana liczba 6 par kursów w dzień powszedni zakłada (przyjmując przedział godzinowy 5:00 - 23:00 jako porę dzienną), że autobusy będą kursowały z częstotliwością przeciętnie co 3 godziny. Taką ofertę należy uznać za skrajnie niekorzystną dla mieszkańców powiatu, którzy chcieliby dysponować możliwością skorzystania z transportu zbiorowego jako substytutu komunikacji indywidualnej. Jednocześnie całkowicie zlekceważono obecne częstotliwości kursowania autobusów, w ilości 36 par na dzień. Będzie to znaczącym pogorszeniem oferty przewozowej, co stoi w sprzeczności z wnioskami ankietowanych, jak również z założeniem „zachęcania mieszkańców do ograniczania potrzeb korzystania z własnych pojazdów

samochodowych”.

Na stronie 153 autor planu stwierdza, że "na obszarze powiatu planowana jest do uruchomienia wojewódzka komunikacja o charakterze użyteczności publicznej, zarówno w przewozach autobusowych jak i kolejowych" oraz, że "stwierdza się spadek frekwencji podróżnych, z okresu na okres, na poszczególnych liniach komunikacyjnych". Autor planu nie podaje źródeł powyższych stwierdzeń. Autor nie wprowadza analizy przyczyn rzekomego spadku frekwencji i nie proponuje rozwiązań, które mogłyby zmienić tendencję, a tym samym zrównoważyć rozwój transportu pasażerskiego na obszarze gminy. Odniesienia do planów wojewódzkich mają charakter ogólnikowy i w żaden sposób nie uzasadniają proponowanego wymiaru oferty przewozowej.

**Całkowicie zlekceważono wnioski płynące z przepytania użytkowników transportu zbiorowego, jak również nie starano się w inny sposób uzasadnić konieczności wprowadzenia tak daleko idących redukcji pracy przewozowej. Uznajemy to za trzeci powód dyskwalifikujący Plan Transportowy.**

#### 4.

W efekcie „analiz” przeprowadzonych przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, zostały opracowane trzy propozycje wariantów obsługi:

- wariant 0, bez wyodrębnienia organizatora, można uznać go za wariant bazowy „nie wykonujemy żadnych działań”;
- wariant 1, polegający na zapewnieniu minimalnych funkcji transportowych dla mieszkańców, w wielkości 19% obecnej pracy przewozowej;
- wariant 2, rozszerzający działania wariantu 1 o obsługę mniejszych miejscowości, przy założeniu 25% obecnej pracy przewozowej.

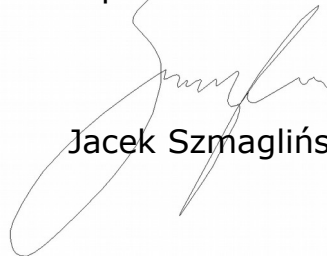
Oprócz braku wariantu zakładającego pracę przewozową na obecnym poziomie, nie stworzono również wariantu z większą niż obecnie podażą miejsc w autobusach. Większość miejscowości w których ograniczono liczbę kursów, nie posiada dogodnego dojazdu do stacji PKM, a wśród ankietowanych wiele osób posiadających ulgi na przejazd autobusami, nie posiada podobnych przywilejów w transporcie kolejowym. Dla tych mieszkańców, zwiększenie pracy przewozowej na liniach kolejowych nie przełoży się bezpośrednio na zwiększenie dostępności transportowej.

Można nie zgadzać się z metodologią prowadzenia ankiet, jednak dotarła ona do osób rzeczywiście korzystających z transportu zbiorowego. Skoro takie osoby w olbrzymiej większości domagają się działań prowadzących

do zwiększenia podaży, jest dla nas całkowicie niezrozumiałe, dlaczego nie pojawił się przynajmniej jeden wariant, spełniający ten postulat?

**Brak stworzenia wariantów polegających na zwiększeniu obecnej pracy, wykonania jakiegokolwiek analizy porównawczej lub wielowariantowej, dotyczącej przedstawionych rozwiązań, oraz rezygnacja z wskazania opcji preferowanej (w punktach 6-9), stanowi według naszej opinii, czwarty powód dyskwalifikujący propozycje Planu Transportowego.**

Z poważaniem



Jacek Szmagliński

---

otrzymują:

1. Urząd Gminy Chmielno, ul. Gryfa Pomorskiego 22, 83-333 Chmielno
2. Urząd Miasta Kartuzy, ul. Hallera 1, 83-300 Kartuzy
3. Urząd Gminy Przdokowo, ul. Kartuska 21, 83-304 Przdokowo
4. Urząd Gminy Sierakowice, ul. Lęborska 30, 83-340 Sierakowice
5. Urząd Gminy Somonino, ul. Ceynowy 21, 83-314 Somonino
6. Urząd Gminy Stężyca, ul. 9 Marca 7, 83-322 Stężyca
7. Urząd Gminy Sulęczyno, ul. Kaszubska 26, 83-320 Sulęczyno
8. Urząd Gminy Żukowo, ul. Gdańska 52, 83-330 Żukowo
9. PKS Bytów S.A., ul. Wybickiego 2, 77-100 Bytów
10. PKS Słupsk S.A., ul. Boh. Warszawy 30, 76-214 Smołdzino
11. PKS Starogard Gdański S.A., ul. Pelplińska 21, 83-200 Starogard Gdański
12. Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o., ul. Hryniewickiego 6C/43, 81-340 Gdynia
13. Przewozy Autobusowe GRYF Sp. z o.o. s.k., ul. Armii Krajowej 1D, 83-330 Żukowo
14. Gminne Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o., ul. J. III Sobieskiego 31, 83-322 Stężyca
15. Boguś Bus Przewóz Osób Bogusław Andrzejczak, ul. Słoneczna 6, 84-300 Lębork
16. Firma ALBATROS Mieczysław Tryba, Mojusz 12B, 83-334 Miechucino
17. WIOLKA Przewóz Osób Wiesław Adam Jażdżewski, Parchowo-Wiślany 1B, 77-124 Parchowo
18. Portal Kartuzy.info
19. Dziennik Bałtycki
20. Gazeta Wyborcza