DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 5 stycznia 2016 r.

Poz. 34

Elektronicznie podpisany przez:
Jacek Zbigniew Karpiński
Data: 2016-01-05 17:23:20

UCHWAŁA NR XVI/157/2015
RADY MIASTA STAROGARD GDAŃSKI

z dnia 25 listopada 2015 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego - dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański na lata 2015-2025”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1515), art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 12 ust. 1 i ust. 2, oraz art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego - dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Starogard Gdański na lata 2015-2025”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Starogard Gdański.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

Przewodniczący Rady Miasta
Starogard Gdański

Jarosław Czyżewski

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO – DLA SIECI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ ORGANIZOWANEJ PRZEZ GMINĘ MIEJSKĄ STAROGARD GDAŃSKI NA LATA 2015-2025

Załącznik do Uchwały Nr XVI/157/2015
Rady Miasta Starogard Gdański
z dnia 25.11.2015 r.

ptc public transport consulting
marcin gromadzki

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

– DLA SIECI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ ORGANIZOWANEJ PRZEZ GMINĘ MIEJSKĄ STAROGARD GDAŃSKI NA LATA 2015-2025

Reda – Starogard Gdański, kwiecień – listopad 2015 r.

Spis treści

Spis treści 2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego 4
1.1. Wizja transportu publicznego 5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego 5
1.3. Definicje i określenia 8
1.4. Konsultacje społeczne 9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego 11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce 11
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim 17
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim 23
2.4. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Starogardzie Gdańskim na lata 2009-2016 27
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne 29
2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu 37
2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja 43
2.8. Oświata i czynniki społeczne 49
2.9. Czynniki gospodarcze 55
2.10. Ochrona środowiska naturalnego 58
2.11. Źródła ruchu 66
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla 72
3. Ocena potrzeb przewozowych 79
3.1. Struktura podróży 79
3.2. Prognoza popytu 87
3.3. Prognoza podaży 96
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 99
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci 99
4.2. Charakterystyka planowanej sieci 108
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych 111
5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji 120
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 124
6.1. Preferencje pasażerów 124

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych 129
7. Organizacja rynku przewozów 131
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji 131
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego 135
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 139
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów 142
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego 145
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu 151
Spis tabel 154
Spis rysunków 157

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie na lata 2015-2025 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Starogard Gdański i gmin, które zawarły z gminą miejską Starogard Gdański porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego w formie komunikacji miejskiej. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze miasta Starogardu Gdańskiego i gmin ościennych. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa pomorskiego oraz miasta Starogardu Gdańskiego i gmin, które podpisały z gminą miejską Starogard Gdański porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;

- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze miasta Starogardu Gdańskiego oraz gmin, które podpisały z gminą miejską Starogard Gdański porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje gmina licząca co najmniej 50 tys. mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, a także gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 tys. mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze[1].

Gmina miejska Starogard Gdański zawarła z gminą Starogard Gdański – położoną w powiecie starogardzkim, porozumienie komunalne w sprawie powierzenia gminie miejskiej Starogard Gdański realizacji zadań w zakresie zadania publicznego transportu osobowego środkami komunikacji miejskiej na terenie gmin zawierających porozumienie.

Porozumienia przyjmowane są uchwałami rad przez poszczególne gminy. Podpisując porozumienie, gmina ościenna zobowiązuje się do odpowiedniego ponoszenia kosztów związanych z realizacją tego zadania.

[1] *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, art. 9.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar gminy miejskiej Starogard Gdański oraz gminy Starogard Gdański, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście", przedstawioną przez Komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI));
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030";
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym";
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego";
- dokumenty strategiczne, takie jak:
  - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego" (stan na dzień 20 czerwca 2015 r.);
  - „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020";
  - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze";
  - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020";
  - „Program ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 r.";
  - „Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020";
  - „Strategia Rozwoju Powiatu Starogardzkiego 2014-2020";
  - „Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Miasta Starogard Gdański 2013-2020";
  - „Aktualizacja Programu ochrony środowiska na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 dla Powiatu Starogardzkiego";
  - „Strategia Rozwoju Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego", Tom I i II;
  - „Strategia Rozwoju Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Załącznik 1.2 Plan Działania dla Strategicznego Obszaru Rozwojowego Transport";
  - „Strategia Rozwoju Gminy Wiejskiej Starogard Gdański na lata 2012-2022";
  - stan środowiska w województwie pomorskim w 2012 r.;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;

- badania marketingowe popytu, przeprowadzane w sieci starogardzkiej komunikacji miejskiej;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem" – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;

- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być gminnymi, powiatowymi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

Ponadto, w dokumencie użyto następującego skrótowego określenia Miejskiego Zakładu Komunikacji w Starogardzie Gdańskim, ul. Tczewska 20, 83-200 Starogard Gdański, a mianowicie: „**MZK**".

1.4. Konsultacje społeczne

Plan transportowy poddany został konsultacjom społecznym, których celem było poinformowanie społeczności lokalnej o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w jego ramach, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.[2]

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

[2] Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:
- ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

W dniu 1 września 2015 r. projekt planu przesłano do uzgodnienia Gminie Starogard Gdański oraz Starostwu Powiatowemu w Starogardzie Gdańskim. Żaden z tych samorządów nie wniósł uwag do projektu planu.

Projekt planu transportowego został ogłoszony w: Biuletynie Informacji Publicznej gminy miejskiej Starogard Gdański – pod adresem „bip.starogard.pl", w folderze „transport", w podfolderze „Publiczny Transport Zbiorowy". Konsultacje społeczne trwały od 2 września do 2 października 2015 r., przy czym przesyłanie ewentualnych uwag umożliwiono do 7 października 2015 r.

W czasie konsultacji społecznych nie wpłynęła żadna uwaga do projektu planu transportowego.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

W Unii Europejskiej ponad 60% populacji mieszka na obszarach miejskich. Obszary te generują niemal 85% produktu krajowego brutto Unii Europejskiej – miasta są siłą napędową europejskiej gospodarki, przyciągają inwestycje i tworzą miejsca pracy oraz mają zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki. W całej Europie wzmożony ruch na ulicach w centrach miast powoduje stałe zatory drogowe, mające niepożądane skutki, m.in. strata czasu i zanieczyszczenie powietrza. W wyniku tego zjawiska europejska gospodarka traci każdego roku prawie 100 mld EUR lub 1% PKB Unii Europejskiej. Z roku na rok, zanieczyszczenie powietrza i hałas, stają się coraz bardziej uciążliwe. Ruch w miastach odpowiada za 40% emisji CO_2 i 70% emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy[3].

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów poruszania się, takich jak: podróże pieszo, jazda na rowerze, podróże transportem zbiorowym, przy zachowaniu możliwości optymalizacji podróży dla mieszkańców – poprzez efektywne powiązanie różnych środków transportu.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO_2, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO_2. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, określającym coraz niższe limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ru-

[3] *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551, s. 3.

chu[4]. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2011 r. „Biała Księga"[5], przedstawia kierunki europejskiej polityki transportowej, priorytety i sposoby ich osiągania na najbliższe lata (do 2030 r.). W dokumencie tym przedstawiono wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu w ramach polityki wspólnotowej, przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60%. Dla osiągnięcia tego celu nie wystarczy samo ograniczanie emisji zanieczyszczeń przez pojazdy – uznaje się za konieczne m.in. większe wykorzystanie autobusów i autokarów oraz transportu kolejowego i lotniczego w przewozach pasażerów.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemów ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%[6], a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniami pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia pespektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają: promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSI – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągane będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicz-

[4] *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności...*, s. 9.
[5] *Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu"*, Komisja Europejska, 28 marca 2011 r., KOM(2011) 144
[6] Ibidem, s. 13.

nych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

W ramach celu tematycznego promowania zrównoważonego rozwoju transportu wymieniono priorytet inwestycyjny: rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku, w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych systemów transportu w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Warunkiem wsparcia jest opracowanie kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych – zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich, z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym, który wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Rozporządzenie określa, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z EFSI. Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFSI i określa główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów będą przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które określą m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty, instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa[7] określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w niej – niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

[7] *„Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”,* Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Przyczyną występującej niskiej dostępności jest niewystarczający rozwój infrastruktury transportowej oraz niedostateczna oferta systemu transportowego, w tym niedobory w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Efektem są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie, w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich oraz ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez zapewnienie sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla pasażera transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska) oraz stosowanie odpowiedniej polityki parkingowej (np. obiekty „parkuj i jedź"), wprowadzenie priorytetyzacji dla transportu zbiorowego i systemów kierowania ruchem, rozwoju ruchu rowerowego i pieszego oraz ułatwień dla podróży multimodalnych.

Implementacją polityki Unii Europejskiej i OECD do warunków krajowych, uwzględniającą problem mobilności w aglomeracjach, są przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 16 lipca 2013 r., założenia Krajowej Polityki Miejskiej. Jest to dokument opracowywany z uwzględnieniem Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, a także Strategii Europa 2020 oraz Przeglądu Krajowej Polityki Miejskiej Polska 2011 OECD[8].

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich i wzrasta emisja CO_2. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podob-

[8] *OECD Urban Policy Reviews: Poland 2011.*

nie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy następujące cele, odnoszące się do działalności transportowej.

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.
2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych z innymi ośrodkami miejskimi.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie[9] określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1, wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów, a w ramach tego celu – działanie 1.2.1.: zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, a w nim – zwiększenie mobilności wahadłowej. W ramach celu szczegółowego nr 2 – budowania spójności terytorialnej i przeciwdziałania marginalizacji – zdefiniowano działanie 2.2.: wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazanym kierunkiem działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmacnianie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych, powiatowych i obszarów przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków

[9] Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych.

W „Krajowej Strategii...” przewiduje się, że obok rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, podjęte zostaną działania zmierzające do wdrażania zintegrowanych rozwiązań transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne oraz – w jak największym stopniu – obszary wiejskie. Duże znaczenie strategia przywiązuje do uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu oraz wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania – dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)[10], jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych. Priorytetowe kierunki interwencji to:

- rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;
- wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.);
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego – poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy mobilności na poziomie lokalnym i regionalnym;
- rozwój i budowa infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych sys-

[10] Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

temów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;

- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe, itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej, w szczególności w obszarach miejskich, poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach – łącznie z dojazdami podmiejskimi;
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”[11] jako jedno z wyzwań strategicznych (poz. 5) uznaje dostępność transportową, a w tym:

- integrację systemu transportu zbiorowego dla zwiększenia spójności wewnętrznej województwa i mobilności mieszkańców (także w wymiarze miejskim);
- poprawę dostępności drogowej i kolejowej obszarów o najniższej dostępności w regionie.

Jako trzy cele strategiczne określono:

1. Nowoczesną gospodarkę.
2. Aktywnych mieszkańców.
3. Atrakcyjną przestrzeń.

W ramach celu strategicznego „atrakcyjna przestrzeń” wyodrębniony został cel operacyjny: 3.1. Sprawny system transportowy. Oczekiwanymi efektami podjętych działań w wyniku realizacji przyjętej strategii będą:

- rozwinięty transport zbiorowy, cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego – zwłaszcza w obszarze metropolitalnym Trójmiasta;

[11] *„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”* przyjęta uchwałą nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dn. 24.09.2012 r.

- nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego – wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem;
- rozwinięte powiązania drogowe Trójmiasta z ośrodkami regionalnym i subregionalnymi położonymi najdalej od stolicy województwa, a także między miastami powiatowymi i ośrodkami gminnymi;
- węzły multimodalne (np. porty morskie, lotniska, centra logistyczne) dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu;
- mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Jako ukierunkowanie interwencji przewidziano:

- rozwój systemów transportu zbiorowego w całym województwie;
- rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz ich otoczeniem, obejmujący obszary o dostępności drogowej do Trójmiasta ponad 60 minut oraz o dostępności drogowej do miasta powiatowego ponad 30 minut;
- modernizację infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu w gminach w zasięgu infrastruktury regionalnych korytarzy transportowych.

Warunkiem sukcesu realizacji celu operacyjnego 3.1. jest skuteczna promocja alternatywnych wobec samochodu osobowego środków transportu oraz uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie. Oznacza to konieczność wykorzystania potencjałów wszystkich obszarów województwa, z uwzględnieniem jego zróżnicowań terytorialnych. Strategia wyodrębnia obszary funkcjonalne Trójmiasta, ośrodka regionalnego Słupska oraz ośrodków subregionalnych: Chojnic-Człuchowa, Lęborka, Malborka, Starogardu Gdańskiego, Kwidzyna i Bytowa.

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze”[12] jest jednym z narzędzi realizacji „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”. W programie tym skonkretyzowano działania w takich obszarach, jak: transport zbiorowy, dostępność peryferyjnych części regionu i kluczowe węzły multimodalne. Zakres „Regionalnego Programu...” obejmuje cel operacyjny „Strategii Rozwoju...”: 3.1. Sprawny system transportowy i określa trzy kierunki działań – cele szczegółowe:

1. Rozwój systemów transportu zbiorowego.
2. Rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz z ich otoczeniem.

[12] *„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze"* przyjęty uchwałą nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego dn. 13.08.2013 r.

3. Modernizacja infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu.

Jako jedno z najważniejszych wyzwań, które stoją przed województwem pomorskim do 2020 r. w obszarze transportu, program określa zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży.

Zdiagnozowany dla potrzeb „Regionalnego Programu..." system transportu zbiorowego w województwie pomorskim uznano za niewystarczający. Ogranicza on dostęp do ośrodków miejskich i wyższych usług publicznych, cechuje się niskim stopniem integracji i koordynacji przewoźników, względnie niskim poziomem bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług, a także niedopasowaniem oferty do realnych potrzeb mieszkańców. Podejmowane działania mają być ukierunkowane na poprawę stanu technicznego układu drogowego regionu służącego powiązaniom wewnątrzregionalnym, zwłaszcza pomiędzy miastami powiatowymi a Trójmiastem oraz pomiędzy miastami powiatowymi a ich otoczeniem.

Zbudowany system publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwa ma być sprawny, efektywny i zapewniać powinien:

- spójną i bezpieczną liniową i węzłową infrastrukturę transportu zbiorowego;
- koordynację zarządzania transportem zbiorowym pozwalającą na pełne skomunikowanie transportu zbiorowego kolejowego z autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym;
- dopasowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb jego użytkowników (rozkłady jazdy, systemy informacji pasażerskiej itp.);
- ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Jako przedsięwzięcia strategiczne, zdefiniowano w programie m.in. przebudowę dróg dostępowych do autostrady A1, w tym dróg wojewódzkich nr 222, 224, 231 oraz obwodnicy Skórcza.

Rozwiązania poprawiające jakość usług transportu zbiorowego mają przyczynić się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach w stosunku do samochodów osobowych i mają polegać na:

- systematycznej wymianie taboru;
- rozwoju innowacyjnych systemów zarządzania ruchem z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego;
- skoordynowaniu działań organizatorów;
- integracji biletowej;
- promocji transportu zbiorowego;
- propagowaniu mobilności aktywnej.

Działania wzmacniające dostępność i spójność regionu będą polegały na przebudowie i rozwijaniu połączeń drogowych (w tym likwidacji „wąskich gardeł"), wdrażaniu systemów zarządzania ruchem (w tym ITS), poprawie płynności ruchu i bezpieczeństwa oraz na podwyższaniu konkurencyjności transportu publicznego.

Efektem podjętych działań będzie m.in. skrócenie czasu dostępu do miast powiatowych i zwiększenie liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego.

„Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego"[13] wskazuje na brak zrównoważenia w dostępności transportowej poszczególnych jednostek osadniczych w województwie. Starogard Gdański został wskazany jako ośrodek węzłowy I rzędu FOM (Funkcjonalny Obszar Miejski), o charakterze ponadgminnym, obsługujący cały powiat starogardzki.

Koncepcja nakreśla priorytety w prowadzeniu polityki miejskiej województwa pomorskiego, a wśród nich priorytet 1. „policentryczny i zrównoważony system osadniczy", a w nim rekomendowane cele:

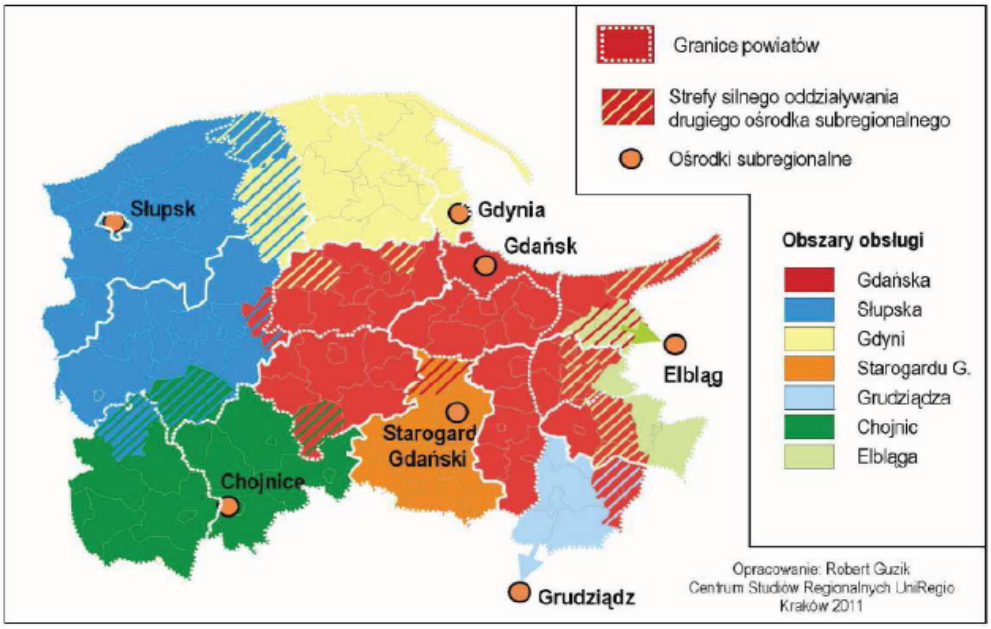
- 1.1. „Poprawa dostępności miast oraz wzrost efektywności systemów transportu drogowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych";
- 1.2. „Rozwój efektywnych systemów transportu zbiorowego".

W ramach celu 1.1. rekomendowanymi kierunkami działań są m.in. modernizacja infrastruktury drogowej pomiędzy układem bipolarnym Chojnice-Człuchów i Trójmiastem, budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22 – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza miasto, poprawa funkcjonalności i bezpieczeństwa krajowej sieci drogowej w Starogardzie Gdańskim.

W ramach działania 1.2. rekomendowane jest dla Starogardu Gdańskiego rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący miasto Starogard Gdański oraz gminy: Starogard Gdański, Zblewo, Lubichowo, Bobowo, Kaliska, miasto i gminę Skarszewy, miasto Skórcz oraz gminę Skórcz – w ramach integracji transportu zbiorowego w oparciu o związki komunikacyjne działające w obszarach funkcjonalnych miast.

Na rysunku 1 zaprezentowano obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym ujęte w Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego.

[13] *„Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego"* przyjęta uchwałą nr 247/226/13 Zarządu Województwa Pomorskiego w dn. 5.03.2013 r.



Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym

Źródło: Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego, Gdańsk 2013, s. 23.

Ponadto, w koncepcji zarekomendowano wprowadzenie nowoczesnych i ekologicznych środków transportu i rozbudowę zaplecza komunikacji zbiorowej – przystanków i dworców – wraz z integracją podsystemów publicznego transportu zbiorowego oraz budową zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym w Starogardzie Gdańskim. W ramach tego celu rekomendowanym kierunkiem działania jest także zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 203.

„Program rozwoju obszarów wiejskich i rolnictwa województwa pomorskiego na lata 2005-2013", jako jeden z problemów określa pogarszający się stan przewozów osobowych na obszarach wiejskich i na trasach łączących je z miastami oraz związany z tym utrudniony dostęp mieszkańców do infrastruktury społecznej.

Narzędziem implementacji przyjętej strategii jest „Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020". Program skupia się na wyznaczonych obszarach interwencji w ramach jedenastu wyznaczonych tematycznych osi priorytetowych.

Interwencja programu w zakresie systemu transportowego ujęta jest w osi priorytetowej nr 9: mobilność. W ramach tej osi realizowane będą działania dotyczące priorytetów inwestycyjnych:

- 4e – promowanie strategii niskoemisyjnych we wszystkich sektorach, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej;
- 7d – rozwój i rehabilitacja wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu;
- 7b – zwiększenie mobilności regionalnej – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

Realizacja priorytetu pozwoli na poprawę sprawności, atrakcyjności i ekoefektywności transportu zbiorowego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, tworząc silną alternatywę dla transportu indywidualnego. Działania te przyczynią się także do unowocześnienia węzłów integracyjnych, poprawiając połączenia wewnątrz miast i w relacji z ich otoczeniem funkcjonalnym. Realizacja działań wpłynie także na poprawę atrakcyjności pasażerskiego transportu kolejowego, skrócenie czasu przejazdów oraz poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróży. Działania poprawią dostępność komunikacyjną miejskich ośrodków funkcjonalnych i jakość ich powiązań z Trójmiastem.

Oczekiwanym rezultatem opisanych działań będzie umocnienie pozycji transportu zbiorowego i ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez transport, zwłaszcza w obszarach funkcjonalnych, a także wzrost mobilności mieszkańców w skali regionalnej (transport kolejowy) i lokalnej (transport w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych). Oczekiwanym efektem będzie również usprawnienie połączeń pomiędzy ważnymi ośrodkami miejskimi oraz pomiędzy nimi a otoczeniem.

Celami szczegółowymi w ramach tej osi będą:

- zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych;
- zwiększone przewozy w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym;
- poprawiona dostępność drogowa miejskich ośrodków funkcjonalnych do Trójmiasta, a także jakość powiązań drogowych pomiędzy nimi.

Dla obszarów wiejskich program wyznaczył dziesięć celów tematycznych, a w ramach nich – określone priorytety inwestycyjne – działania związane z priorytetami: 4e, 7b i 7d.

Interwencja w ramach programu regionalnego realizowana będzie w formie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla większych miast oraz Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych dla obszarów mniejszych miast – m.in. dla obszaru funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim

„Strategia rozwoju powiatu starogardzkiego" opracowana dla trzech scenariuszy rozwoju, dla horyzontu czasowego do 2014-2020 r., definiuje wizję i misję dla powiatu oraz trzy cele strategiczne:

1. Nowoczesna gospodarka.
2. Zapewnienie mieszkańcom ciągłego i stabilnego wzrostu.
3. Spójna i atrakcyjna przestrzeń.

W ramach celu 3 strategia wymienia cel operacyjny 3.1.: „Stworzenie sprawnego i nowoczesnego systemu transportowego". W ramach tego celu operacyjnego przewidziano dwa działania operacyjne:

- działanie 1. – modernizacja sieci dróg powiatowych, w szczególności łączących Starogard Gdański z ośrodkami gminnymi;
- działanie 2. – rozwój transportu zbiorowego, cechującego się wysoką jakością świadczonych usług (poprawa infrastruktury i taboru).

W ramach działania 1. przewiduje się do 2020 r. przebudowę 20 km dróg powiatowych oraz 6 mostów, a w ramach działania 2. – zwiększenie z 20 do 41 jednostek liczby taboru w bardzo dobrym i dobrym stanie. Elementem oczekiwanym dla wsparcia tych działań, którego realizacja wykracza poza kompetencje powiatu, jest budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego i elektryfikacja linii kolejowej Starogard – Tczew.

„Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Miasta Starogard Gdański 2013-2020"[14] wskazuje cztery główne cele rozwojowe Starogardu Gdańskiego:

1. Poprawa warunków osiedleńczych w mieście.
2. Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta.
3. Poprawa infrastruktury miasta.
4. Rozwój społeczny.

Realizacja głównych celów rozwojowych przyczyni się do zahamowania odpływu mieszkańców z miasta, poprawy jego atrakcyjności, rozwoju oferty inwestycyjnej, polepszenia oferty edukacyjnej i zmniejszenia bezrobocia, ale także i do poprawy powiązań komunikacyjnych.

W zakresie transportu zbiorowego strategia przewiduje w ramach celu szczegółowego 3.1 „Budowa dróg oraz wdrażanie usprawnień komunikacyjnych w mieście": budowę, modernizację i utwardzenie dróg, budowę węzła integracyjnego, inicjowanie przedsięwzięć

[14] Przyjęta uchwałą nr XLIV/406/2013 Rady Miasta Starogard Gdański w dniu 25.09.2013 r.

wspierających budowę obwodnicy miasta oraz inne działania zmierzające do wprowadzenia usprawnień komunikacyjnych w mieście.

Gmina miejska Starogard Gdański realizuje projekt pn. „Starogardzki Miejski Obszar Funkcjonalny – nowy wymiar partnerstwa na rzecz rozwoju" współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2007-2013. Projekt realizowany jest w partnerstwie obejmującym cztery jednostki samorządu terytorialnego: powiat starogardzki oraz gminę miejską Starogard Gdański, gminę Starogard Gdański i gminę Bobowo.

Zintegrowane Porozumienie Terytorialne zostało podpisane w dniu 29 czerwca 2015 r. Porozumienie, poza wyżej wymienionymi jednostkami samorządu terytorialnego podpisały lokalni interesariusze: Starogardzki Klub Biznesu, Lokalna Grupa Działania „Chata Kociewia", Powiatowa Rada Organizacji Pozarządowych, Zakłady Farmaceutyczne „Polpharma" S.A. i Lokalna Organizacja Turystyczna „Kociewie".

Celem projektu jest rozwój współpracy i integracji na obszarze Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) – poprzez upowszechnienie partnerskiego podejścia do rozwiązywania problemów oraz podejścia funkcjonalnego w planowaniu przestrzennym. Efektem realizacji projektu będzie określenie zasięgu MOF-u i delimitacja jego granic oraz przeprowadzenie wspólnych inwestycji zmierzających do realizacji celu. Jednym z uzgodnionych przedsięwzięć jest budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim.

W opracowaniu pn. „Strategia Rozwoju Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego" zaproponowano wizję i misję oraz sześć strategicznych obszarów rozwojowych dla obszaru funkcjonalnego, a jako jeden z nich – transport. W ramach strategicznych obszarów rozwojowych w dokumencie zdefiniowano trzy nadrzędne cele rozwojowe:

1. Dobra dostępność i efektywność gospodarcza.
2. Czyste środowisko i atrakcyjna przestrzeń.
3. Aktywne, rozwijające się społeczeństwo.

W ramach celu rozwojowego „dobra dostępność i efektywność gospodarcza" określono trzy cele operacyjne:

1. Rozwój infrastruktury technicznej zwiększającej atrakcyjność gospodarczą MOF.
2. Rozwój sfery usług dla przedsiębiorstw oraz promocja gospodarcza.
3. Sprawna komunikacja i transport publiczny.

Sprawna infrastruktura drogowa jest jednym z kluczowych czynników determinujących rozwój gospodarczy obszaru. Ważnym elementem jest rozwój transportu publicznego, zwięk-

szającego mobilność mieszkańców oraz ułatwiającego przemieszczanie się. Za istotny element strategia uznaje także integrację różnych środków publicznego transportu zbiorowego.

Jako kierunki działań wskazano:

- budowę nowych i przebudowę dróg istniejących;
- rozwój i integrację transportu publicznego;
- poprawę stanu infrastruktury PKS i MZK;
- rozwój sprawnie działającej siatki połączeń komunikacyjnych, łączącej poszczególne miejscowości MOF z głównymi ośrodkami gospodarczymi;
- poprawę infrastruktury kolejowej, w tym przebudowę dworca w Starogardzie Gdańskim oraz rewitalizację linii Chojnice – Tczew;
- zwiększenie liczby połączeń kolejowych z głównymi ośrodkami rozwoju w regionie, w tym z Trójmiastem;
- rozwój infrastruktury rowerowej.

Dla strategicznego obszaru rozwojowego transport opracowano Plan Działania – jako załącznik do strategii. Plan Działania wyróżnia w ramach realizacji celu I.3. „sprawna komunikacja i system drogowy" trzy podobszary: infrastruktury drogowej, transportu zbiorowego i ruchu rowerowego.

W ramach podobszaru infrastruktury drogowej wskazano projekty kluczowe: budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22, w tym jej części wschodniej, modernizacja dróg wojewódzkich nr 222 i 229, modernizacja ul. Lubichowskiej i ciągu ulicznego Kościuszki – Droga Owidzka w Starogardzie Gdańskim oraz budowa drogi asfaltowej Jabłowo – Jabłówko – Smoląg – Bobowo.

W ramach podobszaru transport zbiorowy wskazano projekty kluczowe: budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim oraz rewitalizacja linii kolejowej nr 203. Wśród działań wymieniono: rozwój i integrację transportu publicznego na obszarze MOF, zakup nowoczesnego taboru dla ruchu regionalnego, częściową wymianę taboru autobusowego miejskiego z możliwością wyboru napędu alternatywnego, poprawę dostępu do węzła kolejowego w Tczewie oraz zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń kolejowych z Trójmiastem.

W ramach podobszaru ruch rowerowy wskazano jako projekt kluczowy rozwój komunikacji rowerowej ma obszarze MOF. Wśród działań wymieniono: powiązanie systemu dróg rowerowych z węzłem integracyjnym przy dworcu kolejowym, rozbudowę systemu dróg rowerowych na obszarze miasta i obszarze wiejskim MOF, stworzenie parkingów rowerowych oraz rozbudowę szlaków rekreacyjnych.

Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 dla Powiatu Starogardzkiego, dla priorytetu PA: „jakość powietrza", określa krótkoterminowy cel operacyjny PA 2.: „spełnienie wymagań prawnych w zakresie jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji ze źródeł powierzchniowych, liniowych i punktowych". Dla tego celu ustala się jako ciągłe:

1. Zadanie PA 2.10. – sukcesywna wymiana pojazdów transportu publicznego na pojazdy o niskiej emisji spalin.
2. Zadanie PA 2.11. – budowa dróg umożliwiających zmniejszenie natężenia ruchu, przebudowa, modernizacja lub poprawa stanu technicznego dróg na terenie powiatu.
3. Zadanie PA 2.12. – zintensyfikowanie ruchu rowerowego poprzez likwidację barier technicznych i tworzenie nowych ścieżek rowerowych na terenie powiatu.

Dla priorytetu H: „klimat akustyczny" aktualizacja określa krótkoterminowy cel operacyjny H 1.: „ograniczenie uciążliwości akustycznej dla mieszkańców powiatu", w ramach którego ustalono jako ciągłe:

1. Zadanie H 1.5. – ograniczenie hałasu emitowanego przez środki transportu (transport drogowy i szynowy), m.in. poprzez ich modernizację, naprawę trakcji, nawierzchni dróg.
2. Zadanie H 1.7. – prowadzenie edukacji ekologicznej społeczeństwa powiatu oraz promocja: komunikacji zbiorowej, transportu rowerowego (budowa ścieżek rowerowych), proekologicznego korzystania z samochodów: Eco-driving (ekologiczny, oszczędny styl jazdy).

„Strategia Rozwoju Gminy Wiejskiej Starogard Gdański na lata 2012-2022" określa wizję i misję gminy oraz pięć priorytetów: przestrzeń, gospodarka, infrastruktura, społeczność i ochrona środowiska. W ramach priorytetu infrastruktura przewiduje się trzy cele szczegółowe:

1. Podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Starogard Gdański.
2. Sprzyjanie rozwojowi infrastruktury pro turystycznej i różnych form turystyki.
3. Stwarzanie warunków dla rozwoju infrastruktury technicznej przeciwdziałającej tzw. wykluczeniu cyfrowemu mieszkańców gminy Starogard Gdański.

Dla realizacji celów szczegółowych przyjęto określone kierunki działań, a wśród nich:

- budowę i modernizację infrastruktury drogowej na terenie gminy;
- prowadzenie działań związanych z poprawą komunikacji pomiędzy miejscowościami gminy Starogard Gdański;
- rozbudowę i przebudowę obiektów infrastruktury okołodrogowej (chodniki, ścieżki rowerowe, oświetlenie, przystanki autobusowe).

2.4. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Starogardzie Gdańskim na lata 2009-2016

Determinantami niniejszego planu są także przewidziane, a niezrealizowane dotychczas przedsięwzięcia przewidziane w „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Starogardzie Gdańskim na lata 2009-2016”[15], które zostały zaprezentowane w tabeli 1.

Tab. 1. Projekty przewidziane do realizacji w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Starogardzie Gdańskim na lata 2009-2016 – stan realizacji na 30 czerwca 2015 r.

Nazwa projektu	Koszt realizacji [mln zł]	Rok realizacji	Status zadania
Wprowadzenie wspólnego biletu miesięcznego elektronicznego MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	2,175	2009-2016	nie zrealizowano
Wprowadzenie wspólnej dynamicznej informacji o przyjazdach i odjazdach autobusów PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i autobusów MZK w Starogardzie Gdańskim	-	2009-2016	nie zrealizowano
Podpisanie porozumienia o wprowadzeniu biletu zintegrowanego i dynamicznej informacji pasażerskiej (porozumienie transportowe)	nie dot.	2013-2014	nie zrealizowano
Program zakupu nowych autobusów dla transportu miejskiego w Starogardzie Gdańskim	8,25	2010-2011	zrealizowano – zakup 11 autobusów

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Starogardzie Gdańskim na lata 2009-2016.*

Wprowadzenie wspólnego biletu integrującego komunikację miejską z komunikacją regionalną jest bardzo trudne – z uwagi na odrębny system rozliczania strat z tytułu stosowania ulg ustawowych. W komunikacji regionalnej przewoźnik, po spełnieniu określonych warunków (m.in. wyposażenia punktów sprzedaży biletów i pojazdów w kasy fiskalne) i po podpisaniu umowy z Urzędem Marszałkowskim, może otrzymywać z budżetu państwa rekompensatę z tytułu stosowania ulg ustawowych. Przewoźnik zobowiązany jest do stosowania w całości rozbudowanego systemu ulg ustawowych i dostosowania do niego swojego systemu

[15] Przyjęty uchwałą Rady Miasta Starogard Gdański nr XLII/373/2009 z dnia 24.06.2009 r.

rozliczeń. W komunikacji miejskiej kasy fiskalne nie są wymagane i zwyczajowo rzadko stosowane, a straty przychodów z tytułu stosowania ulg obciążają budżet jednostki samorządowej. Ulgi ustawowe w komunikacji miejskiej są odmienne i znacznie mniej rozbudowane, a samorządy zwyczajowo wprowadzają więc dodatkowe ulgi własne.

Z dniem 1 stycznia 2017 r. przewoźnicy utracą prawo do refundacji strat z tytułu stosowania ulg ustawowych, otrzymają je za to operatorzy komunikacji regionalnej. Do tego czasu wprowadzanie kosztownego wspólnego zintegrowanego systemu biletowego jest ze strony przewoźnika komercyjnego ekonomicznie nieuzasadnione. Po 1 stycznia 2017 r., po wdrożeniu nowych zasad refinansowania ulg, prace nad integracją biletową mogą być wznowione.

2.5. Zagospodarowanie przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z odległością do lokalnego centrum;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 2.

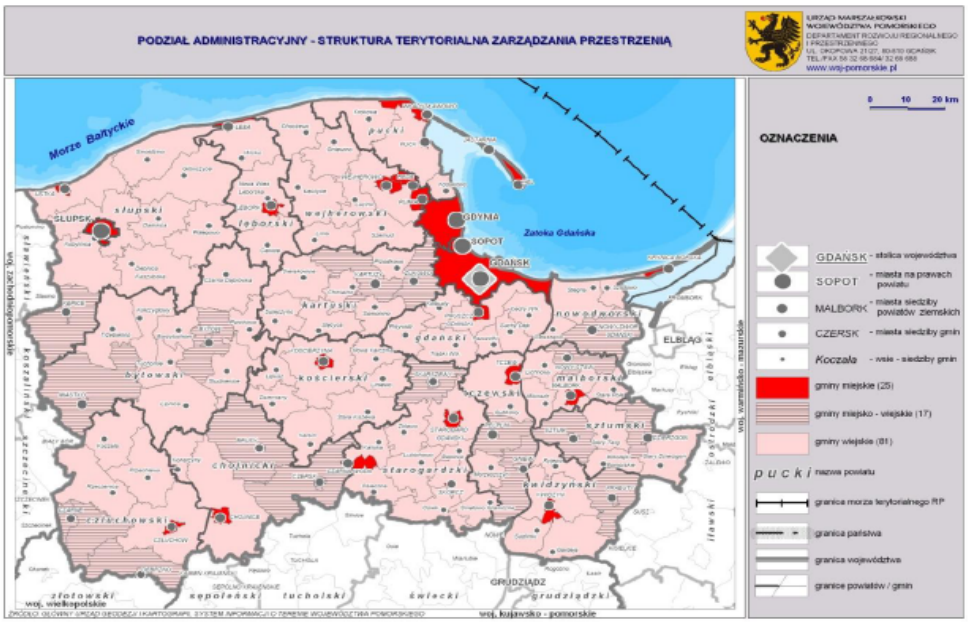
Tab. 2. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne" charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	„Tradycyjne" dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne. European Commission 2003*, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 30.06.2015 r.

Na rysunku 2 zaprezentowano podział administracyjny województwa pomorskiego.



Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego

Źródło: www.pomorskie.eu, dostęp: 30.06.2015 r.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Pomorskiego, sieć osadnicza w województwie pomorskim – poza obszarem Trójmiasta – tworzy pasma południkowe i równoleżnikowe. Na przecięciu jednego z tych pasm zlokalizowany jest Starogard Gdański. Przez Starogard Gdański przebiega pasmo równoleżnikowe w ciągu drogi krajowej nr 22. W paśmie tym wyróżniono południowy regionalny korytarz transportowy województwa pomorskiego: Powiśle – Starogard Gdański – Chojnice – Człuchów. Pomiędzy pasmami określono strefy zagospodarowania – powiat starogardzki znajduje się w strefie pojeziernej, o charakterze rolno-leśnym i rekreacyjnym.

W sieci osadniczej wyróżniono w województwie ośrodek ponadregionalny – obejmujący obszar od Wejherowa, poprzez Kartuzy, do Tczewa – oraz ośrodki regionalne I (Słupsk-Ustka, Chojnice-Człuchów) i II rzędu. Rejon miasta Starogardu Gdańskiego tworzy ośrodek osadniczy II rzędu. Miasta Czarna Woda, Skarszewy i Skórcz w powiecie starogardzkim uznane są w planie zagospodarowania przestrzennego jako ośrodki o znaczeniu lokalnym.

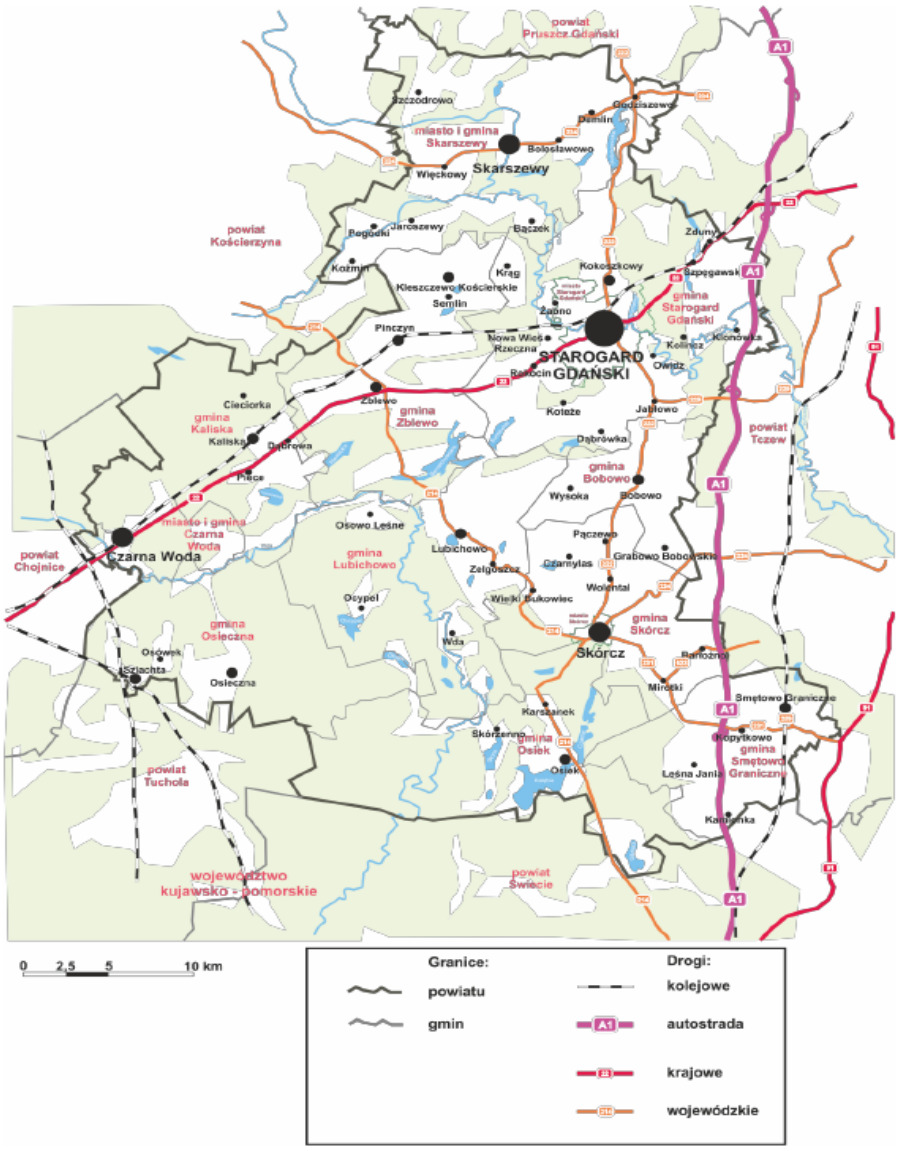
Układ osadniczy w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 3.

Rys. 3. Miejsce Starogardu Gdańskiego w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa pomorskiego

Źródło: *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, Gdańsk 2009.

Powiat starogardzki znajduje się w południowej części województwa pomorskiego i graniczy z powiatami: tczewskim, gdańskim, kościerskim i chojnickim – w województwie pomorskim oraz z tucholskim i świeckim – w województwie kujawsko-pomorskim. Na rysunku 4 przedstawiono mapę powiatu starogardzkiego z podziałem na gminy.

W dalszej części planu opisano jednostki administracyjne nim objęte.



Rys. 4. Podział powiatu starogardzkiego na gminy

Źródło: opracowanie własne.

Gmina miejska Starogard Gdański

Starogard Gdański jest największym miastem powiatu – jego stolicą – położonym we wschodniej części obszaru powiatu starogardzkiego. Starogard Gdański jest ośrodkiem obszaru etniczno-kulturowego Kociewia.

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., miasto Starogard Gdański zajmowało powierzchnię 25,3 km^2. Największą część powierzchni miasta stanowiły użytki rolne – 51% oraz grunty zabudowane i zurbanizowane – 39%. Wg danych GUS na 31.12.2014 r., liczba mieszkańców miasta wynosiła 48,3 tys., co daje gęstość zaludnienia równą 1 912 mieszkańców na km^2.

Miasto położone jest w strefie południowego korytarza transportowego, w pobliżu jego przecięcia z korytarzem nadwiślańskim i stanowi węzeł drogowy i kolejowy o znaczeniu regionalnym. Przez Starogard Gdański prowadzi droga krajowa nr 22, w relacji Gorzów Wielkopolski – Elbląg oraz droga wojewódzka nr 222 Gdańsk – Skórcz. W odległości 11-14 km na wschód od miasta przebiega autostrada A1, z dwoma pobliskimi węzłami – Pelplin i Swarożyn.

Przez miasto przebiega dwutorowa niezelektryfikowana linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, zaliczona na odcinku Tczew – Czersk do linii o znaczeniu krajowym[16], z dworcem kolejowym. Przez miasto przebiega też linia kolejowa nr 243 Skarszewy – Skórcz, nieużywana w ruchu osobowym.

Około 7 km na północ od miasta zlokalizowane jest lądowisko Linowiec.

Odległość Starogardu Gdańskiego od miasta wojewódzkiego – Gdańska – wynosi w linii prostej 43 km (odległość drogowa 54 km). Odległości Starogardu Gdańskiego od sąsiednich miast powiatowych wynoszą odpowiednio: od Tczewa – 22 km (drogowo – 24 km), Malborka – 33 km (37 km), Sztumu – 33 km (50 km), Kościerzyny – 40 km (50 km), Kwidzyna – 37 km (54 km) i Chojnic – 70 km (73 km).

Miasto położone jest nad rzeką Wierzycą, na obszarze mezoregionu Pojezierza Starogardzkiego. Teren miasta jest urozmaicony, o dużym zróżnicowaniu wysokościowym – od 70 do 118 m n.p.m.

Centrum Starogardu Gdańskiego stanowi główną, centralną i najstarszą część zabudowy miejskiej – z rynkiem i większością zabytków. W centrum zlokalizowanych jest wiele urzędów oraz główne centra handlowe i obiekty sportowe. Obszar historycznej części miasta otoczony jest rejonami intensywnej zabudowy wielorodzinnej, a od strony północnej – doliną rzeki Wierzycy.

[16] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z dnia 16.05.2013 r., poz. 569)

Przez centralną część miasta przebiega droga krajowa nr 22 oraz linia kolejowa nr 203, obydwie przedzielają południkowo miasto. W układzie południkowym miasto przecina także dolina meandrującej rzeki Wierzycy, stanowiąca obszar terenów zielonych.

Na północ od doliny rzeki znajduje się rejon zabudowy mieszanej i jednorodzinnej, a wzdłuż torów kolejowych – obszar zabudowy przemysłowo-składowej. Na północnym skraju zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane są dwa dworce: kolejowy i w odległości około 0,5 km od niego – autobusowy. Po północnej stronie torów kolejowych znajdują się obszary przemysłowe – z fabryką Famos, destylarnią Sobieski, a na północ od nich – rejony zabudowy jednorodzinnej, poprzedzielane terenami zielonymi.

Przy ul. Skarszewskiej, na północ od linii kolejowej, zlokalizowany jest duży szpital specjalistyczny. Przy północnej granicy miasta znajduje się także cmentarz komunalny.

Obszar na południe od centrum miasta to duża dzielnica zabudowy jednorodzinnej, przylegająca do obszaru zabudowy wielorodzinnej. Dalej w kierunku południowym znajdują się obszary nieużytków i upraw rolnych z rozproszoną zabudową siedliskową, a przy ul. Lubichowskiej – obszary zwartej zabudowy jednorodzinnej z enklawami przemysłu. Na południowym wschodzie od centrum miasta znajduje się dzielnica przemysłowa z zakładami farmaceutycznymi. Część południowo-wschodniego obszaru miasta, o powierzchni 59,64 ha, należy do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Część wschodnia miasta, to obszar leśno-parkowy, z jeziorem Kochanka. Wśród lasów zlokalizowana jest tu oczyszczalnia ścieków oraz duża stadnina koni. Część południowo-zachodnia miasta to tereny zielone, z zabudową o przewadze jednorodzinnej, wzdłuż drogi krajowej nr 22.

W północno-wschodniej części miasta, pomiędzy torami kolejowymi a jeziorem Kochanka, w rejonie o przeznaczeniu przemysłowo-składowym, utworzona została Strefa Rozwoju Przedsiębiorczości – o powierzchni ok. 35 ha[17].

Starogard Gdański jest znaczącym w powiecie ośrodkiem przemysłowym, z dużymi zakładami pracy. Największym zakładem pracy są: Zakłady Farmaceutyczne Polpharma S.A., Fabryka Mebli Okrętowych Famos Sp. z o.o., Destylarnia Sobieski S.A. i cynkownia Gillmet Sp. z o.o.

Przy zachodniej granicy miasta i gminy wiejskiej Starogard Gdański zlokalizowana jest zapora na rzece Wierzycy, ze zbiornikiem wodnym i niewielką elektrownią.

W obszarze miasta znajduje się wiele zabytków, m.in. zachowane fragmenty murów obronnych z XIV wieku, baszty, rynek, ratusz, kościoły i inne obiekty zabytkowe.

[17] Uchwała Rady Miejskiej nr XVII/179/2000 z dnia 26.01.2000 r.

Gmina Starogard Gdański

Gmina Starogard Gdański jest jednostką samorządu terytorialnego położoną w centralno-wschodniej części powiatu starogardzkiego, wokół miasta Starogardu Gdańskiego. Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., gmina Starogard Gdański zajmowała największą powierzchnię w powiecie – 196,2 km^2. W strukturze powierzchni gminy dominowały użytki rolne – 60%, zaś lasy stanowiły 28% jej powierzchni. Obszar gminy należy do mezoregionu Pojezierze Starogardzkie.

Starogard Gdański jest największym miastem i stolicą powiatu, położonym centralnie w stosunku do miejscowości gminy Starogard Gdański, dlatego znajduje się w nim także siedziba gminy wiejskiej.

Wg danych GUS na 31.12.2014 r., liczba mieszkańców gminy wynosiła 15,9 tys., co oznacza gęstość zaludnienia równą 81,0 mieszkańców na km^2. Największą miejscowością gminy są Kokoszkowy, graniczące ze Starogardem Gdańskim (ok. 1,5 tys. mieszkańców). Znacznej wielkości jednostkami osadniczymi są ponadto: Dąbrówka, Jabłowo, Klonówka, Kolincz, Koteże, Krąg, Nowa Wieś Rzeczna, Owidz, Rokocin, Rywałd, Sucumin, Sumin, Szpęgawsk, Zduny i Żabno. Miejscowości te, poza sąsiadującymi z miastem, są dość równomiernie rozłożone na obszarze gminy. W większości miejscowości w gminie dominuje zabudowa o charakterze jednorodzinnym i siedliskowym, z lokalnie wysokim udziałem zabudowy wielorodzinnej. Rosnącą rolą miejscowości w gminie jest zaplecze mieszkaniowe dla miasta Starogardu Gdańskiego. Część zabudowy mieszkaniowej gminy stanowi kontynuację obszarów zurbanizowanych miasta – dotyczy to w szczególności Nowej Wsi Rzecznej i Koteż oraz miejscowości Kokoszkowy.

Wiodącymi funkcjami gminy są: rolnictwo i funkcja zaplecza mieszkaniowego dla ośrodków miejskich. Z uwagi na bliskie sąsiedztwo ciągów komunikacyjnych, w wielu miejscowościach gminy zlokalizowane są niewielkie zakłady produkcyjne. Bliskie sąsiedztwo autostrady z pobliskimi węzłami, sprzyja rozwojowi działalności gospodarczej i stymuluje rozwój dodatkowych funkcji przemysłowo-składowych.

W kilku miejscowościach występują założenia dworsko-parkowe (Nowa Wieś Rzeczna, Owidz, Rokocin, Sucumin i Szpęgawsk).

Gmina w południowo-zachodniej części znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, a wzdłuż rzeki Wierzycy – w Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Wierzycy.

W miejscowości Linowiec, w północnej części gminy, zlokalizowane jest lądowisko o nawierzchni trawiastej – z pasem startowym o długości 0,5 km.

Przy wschodniej granicy gminy Starogard Gdański zlokalizowana jest zapora na rzece Wierzycy – ze zbiornikiem wodnym i niewielką elektrownią wodną „Wierzyca" w Nowej Wsi Rzecznej. Małe elektrownie znajdują się także w Kolinczu i Owidzu.

W pobliżu wschodniej granicy gminy przebiega autostrada A1 z dwoma pobliskimi węzłami – Pelplin i Swarożyn, znajdującymi się w powiecie tczewskim.

Przez teren gminy, niemal centralnie – równoleżnikowo, przebiega trasa drogi krajowej nr 22, w relacji Gorzów Wielkopolski – Elbląg. Przez gminę przebiega także południkowo droga wojewódzka nr 222, w relacji Gdańsk – Skórcz.

Przez obszar gminy wiejskiej Starogard Gdański prowadzi dwutorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, zaliczona na odcinku Tczew – Czersk do linii o znaczeniu krajowym, ale tylko z jednym przystankiem kolejowym w gminie – Szpęgawsk. Przez teren gminy prowadzi także nieużywana linia kolejowa nr 243 Starogard Gdański – Skórcz.

Do miejscowości Koteże i Nowa Wieś Rzeczna (oraz części miejscowości Rokocin – pętla „Drog-Trans") docierają linie komunikacji miejskiej, organizowanej przez gminę miejską Starogard Gdański. Pozostała część gminy korzysta z bardzo dobrego skomunikowania Starogardu Gdańskiego liniami kolejowymi i połączeniami autobusowymi z Gdańskiem oraz większymi miejscowościami w powiecie, a linie autobusowe na obszarze gminy są rozbudowane i obsługiwane przez wielu przewoźników. Autobusowe linie numerowane 101-108, obsługiwane przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., są dofinansowywane przez gminę Starogard Gdański.

2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Sieć transportową w województwie pomorskim tworzy 19,5 tys. dróg i 1,6 tys. km linii kolejowych oraz drogi wodne, 12 portów morskich, w tym dwa o znaczeniu państwowym i dwa porty lotnicze.

Przez województwo pomorskie przebiega paneuropejski korytarz transportowy bazowej sieci TEN-T: Bałtyk – Adriatyk (odcinek Gdańsk – Katowice, z odgałęzieniem Gdańsk – Warszawa – Katowice)[18]. W ramach tej sieci funkcjonuje autostrada A1, łącząca Gdańsk z Toruniem, Łodzią i aglomeracją śląską. Kolejowa sieć TEN-T obejmuje w południowej części województwa pomorskiego linie kolejowe nr 9, 131 i 204 – jako sieć bazową oraz nr 201 i 203 –

[18] Źródło: tent-t-corridor-map-2013.pdf, dostęp: 30.06.2015 r.

jako sieć kompleksową[19]. Do sieci TEN-T należy też Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie oraz porty morskie w Gdańsku i Gdyni.

Długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie pomorskim wynosi 1 237 km, w tym 457 km jest zelektryfikowanych. Na liniach tych znajduje się 107 dworców i 180 przystanków kolejowych, w tym dworzec w Starogardzie Gdańskim. Przez Starogard Gdański przebiegają dwie linie kolejowe: nr 203 Tczew – Kostrzyn, pierwszorzędna, dwutorowa niezelektryfikowana, o znaczeniu państwowym – wykorzystywana w ruchu pasażerskim oraz linia nr 243 Starogard Gdański – Jabłowo – znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana i wykorzystywana tylko w ruchu towarowym. Na linii nr 203 pociągi pasażerskie mogą poruszać się z prędkością do 120 km/h. Na linii kolejowej nr 203 w gminie Starogard Gdański zlokalizowany jest przystanek Szpęgawsk.

Wg stanu na 30 czerwca 2015 r., Starogard Gdański posiadał połączenia kolejowe liniami regionalnymi z Chojnicami (10 par połączeń na dobę w dniu powszednim, 8,5 par w sobotę i w niedzielę), Gdynią (1 para połączeń na dobę) i Tczewem (11 par połączeń na dobę w dniu powszednim, 8,5 par w sobotę i w niedzielę).

Przez obszar gminy wiejskiej Starogard Gdański przebiega odcinek autostrady A1 z bliskim granicy gminy węzłem Swarożyn oraz odcinek drogi krajowej nr 22 Kostrzyn nad Odrą – Grzechotki, o charakterze międzynarodowym, łączącej Niemcy z obwodem Kaliningradzkim. Przez obszar miasta i gminy Starogard Gdański przebiega tylko jedna droga krajowa – nr 22. Jej trasa obejmuje centrum miasta i poprowadzona jest niemal równolegle do linii kolejowej. Planowane jest wybudowanie obwodnicy miasta, omijającej obszary zurbanizowane przez obszar gminy Starogard Gdański. Droga krajowa łączy Starogard Gdański z Malborkiem i Chojnicami, a poprzez węzeł Swarożyn – także z autostradą A1.

Przez obszar miasta i gminy wiejskiej Starogard Gdański przebiega także południkowo droga wojewódzka nr 222 Gdańsk – Starogard Gdański – Skórcz, a przez gminę wiejską – fragment drogi wojewódzkiej nr 229 Jabłowo – Pelpin, o znaczeniu lokalnym i pełniący funkcję dojazdu do autostrady A1.

Sieć drogową miasta Starogardu Gdańskiego – według stanu na 31 grudnia 2014 r. – stanowiło:

- 5,6 km dróg krajowych;
- 5,1 km dróg wojewódzkich;
- 8,6 km dróg powiatowych;
- 104,6 km dróg gminnych, w tym 64,9 km o nawierzchni twardej.

[19] www.mapa.plk-sa.pl, dostęp: 30.06.2015 r.

Drogi – krajowa i wojewódzkie – mają największe znaczenie w przewozach w regionie, szczególnie tranzytowych i natężenie ruchu jest na nich znaczne, przede wszystkim na drodze krajowej. Pozostałe drogi mają znaczenie lokalne i poza krótkimi odcinkami, natężenie ruchu na nich jest niewielkie.

Drogowy transport publiczny w mieście oparty jest na sieci ulicznej – z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. W mieście urządzony jest dworzec autobusowy – będący własnością i zarządzany przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., zlokalizowany przy ul. Gdańskiej.

Odległość od dworca autobusowego do dworca kolejowego wynosi około 500 m, stanowi więc pewne utrudnienie dla podróżnych przesiadających się.

Funkcję dworca zintegrowanego pełni w Starogardzie Gdańskim przystanek Starogard Gdański PKP. W jego bezpośrednim sąsiedztwie planowana jest budowa samorządowego węzła transportowego, który przejąłby funkcje realizowane obecnie przez dworzec należący do PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. oraz zapewniłby integrację różnych form transportu indywidualnego (rower, samochód) i zbiorowego (autobus, kolej).

Na obszarze Starogardu Gdańskiego znajdują się 84 przystanki autobusowe dla publicznego transportu zbiorowego, zlokalizowane przy drogach gminnych, z których 44 wyposażono w wiaty oraz 62 przystanki zlokalizowane przy drogach: krajowej, wojewódzkiej i powiatowych.

Na obszarze gminy wiejskiej Starogard Gdański zlokalizowanych jest 20 przystanków przy drogach wiejskich, wśród których 4 wyposażone są w wiaty. Ponadto, funkcjonują przystanki przy drodze krajowej i drogach wojewódzkich.

Aktualnie, wszystkie przystanki zarządzane przez gminę miejską Starogard Gdański, są udostępniane według następujących zasad:

- 62 przystanki udostępniono przewoźnikom;
- 84 przystanki udostępniono operatorom w przewozach komunikacji miejskiej;
- 20 przystanków udostępniono operatorom funkcjonującym na zasadzie porozumienia pomiędzy gminami.

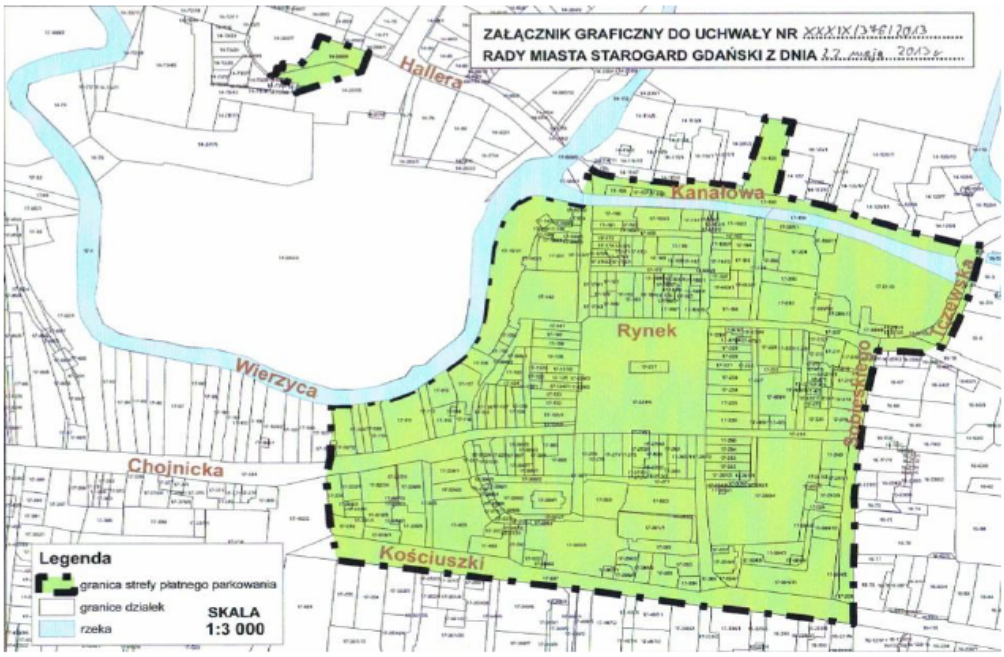
Opłata za jedno zatrzymanie została ustalona na 0,05 zł[20]. Na obszarze miasta znajduje się 209 płatnych miejsc postojowych dla samochodów osobowych, zlokalizowanych w pasach drogowych. Opłaty są pobierane w dni powszednie za postój w godzinach 9-18, a stawka za parkowanie jest bardzo niska – przeciętnie 1,0 zł za godzinę. Obszar strefy płatnego parkowania w Starogardzie Gdańskim przedstawiono na rysunku 5.

[20] Uchwała nr IX/81/2011 z dnia 15.06.2011 r. Rady Miasta Starogard Gdański.

Starogard Gdański jest skomunikowany z innymi polskimi miastami poprzez sieć połączeń autobusowych, obsługiwanych przez różne podmioty. Przewozy w regionalnej komunikacji autobusowej zapewniają przede wszystkim następujący przewoźnicy:

- PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.;
- P.U.P.H. MATEO Sp. J. Marek Teodorczyk, Sławomir Tecław;
- Firma Usługowo-Handlowa MATEOBUS Sławomir Tecław;
- PHU „Owsiak" Wiesław Owsiak:
- Arriva Sp. z o.o. O/Tczew.

Kursy przewoźników regionalnych odbywają się częścią tras linii komunikacji miejskiej na terenie Starogardu Gdańskiego. Jest to rezultat zlokalizowania dworca autobusowego w północnej części miasta, w znacznym oddaleniu od jego centrum i największych skupisk zabudowy wielorodzinnej. Do lat 90. ubiegłego wieku średnicowo przez obszar miasta wyznaczone były trasy linii komunikacji regionalnej z kierunków południowych, kończące się na dworcu autobusowym. Rosnąca konkurencja pomiędzy przewoźnikami autobusowymi i koleją oraz lokalizacja bazy największego przewoźnika regionalnego (PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.) przy ul. Peplińskiej w dzielnicy Hermanowo – skutkująca koniecznością wykonywania kursów technicznych pomiędzy dworcem autobusowym i bazą – spowodowały, że trasy najważniejszych dla tego przewoźnika linii obsługujących kierunek północny (do Gdańska) wydłużono średnicowo do ul. Pelplińskiej, w sąsiedztwo bazy. Analogicznie swoją trasę zaplanował konkurent PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. – Arriva Sp. z o.o. O/Tczew.



Rys. 5. Strefa płatnego parkowania w Starogardzie Gdańskim

Źródło: www.mzk.starogard.pl, dostęp: 30.06.2015 r.

Na przystanku Starogard Gdański PKP zatrzymują się wszystkie autobusy komunikacji zbiorowej ponadgminnej i większość komunikacji gminnej, obsługiwanej przez PKS w Starogardzie Gdańskim oraz pojazdy PHU „Owsiak". Większość linii obsługiwanych przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. rozpoczyna swój bieg na dworcu autobusowym, stanowiącym własność tego przewoźnika, a wybrane linie (w relacji Starogard Gdański – Gdańsk i Starogard Gdański – Tczew) zaczynają swój bieg na przystanku Starogard Pelplińska Polpharma, obejmując swoją trasą większość źródeł ruchu w mieście (w tym także przystanek Starogard Gdański PKP).

Przewoźnik P.U.P.H. MATEO Sp. J. rozpoczyna kursy w różnych częściach miasta i tylko kursy w relacji Starogard Gdański – Tczew korzystają z przystanku Starogard Gdański PKP. Odległości od miejsc zatrzymań pojazdów tego przewoźnika do przystanku Starogard Gdański PKP są znaczne – od 0,5 do ponad 1,5 km.

Przewoźnik Arriva Sp. z o.o. realizuje kursy do Gdańska z przystanku Starogard Gdański Pelplińska Polpharma i zatrzymuje się na przystanku Starogard Gdański Gdańska, w bliskiej odległości od dworca autobusowego, ok. 0,5 km od przystanku Starogard Gdański PKP.

Kursy dalekobieżne pospieszne (do Gdańska i Łeby w okresie wakacji) korzystają z dworca autobusowego lub z przystanku przy ul. Gdańskiej.

Gmina Starogard Gdański jest organizatorem komunikacji obejmującej większość jej obszaru. Realizacją przewozów – w wyniku zamówienia zgodnie z ustawą o publicznym transporcie drogowym – zajmuje się PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.

W Starogardzie Gdańskim jest urządzonych wiele ścieżek rowerowych, o łącznej długości 18,2 km, w tym przy drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych – 9,1 km i gminnych – 9,1 km. Na obszarze gminy wiejskiej Starogard Gdański jest urządzonych 3,8 km ścieżek rowerowych, w tym 3,4 km pod zarządem gminy. Na obszarze centrum Starogardu Gdańskiego wytyczono trasę turystyczną „Korona i krzyż", obejmującą większość zabytków w mieście. W okolicach miasta wytyczono wiele turystycznych szlaków pieszych, konnych i rowerowych, w szczególności w dolinie Wierzycy. Przez miasto przebiegają trasy rowerowe szlaku Jeziornego, Maternów, Joannitów, Starogardzki i Świętego Rocha.

Ścieżki rowerowe na obszarze Starogardu Gdańskiego przedstawiono na rysunku 6.

Rys. 6. Ścieżki rowerowe w Starogardzie Gdańskim

Źródło: dane Urzędu Miasta Starogard Gdański.

2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., obszar miasta i obszar gminy wiejskiej Starogard Gdański zamieszkały był przez około 64 tys. mieszkańców. Zmiany liczby mieszkańców w mieście i gminie Starogard Gdański, wraz ze strukturą ludności wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Struktura ludności miasta i gminy Starogard Gdański w latach 2010-2014

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku					Dynamika 2014:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	
Gmina miejska Starogard Gdański						
Liczba mieszkańców	**49 218**	**49 101**	**48 808**	**48 621**	**48 327**	**98,2**
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	9 789	9 714	9 621	9 497	9 371	95,7
– w wieku produkcyjnym	31 592	31 346	30 897	30 449	29 949	94,8
– w wieku poprodukcyjnym	7 837	8 041	8 290	8 675	9 007	114,9
Gmina Starogard Gdański						
Liczba mieszkańców	**14 800**	**15 007**	**15 338**	**15 627**	**15 898**	**107,4**
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	3 700	3 657	3 669	3 670	3 661	98,9
– w wieku produkcyjnym	9 713	9 897	10 138	10 352	10 527	108,4
– w wieku poprodukcyjnym	1 387	1 453	1 531	1 605	1 710	123,3
Razem obszar objęty planem						
Liczba mieszkańców	**64 018**	**64 108**	**64 146**	**64 248**	**64 225**	**100,3**
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	13 489	13 371	13 290	13 167	13 032	96,6
– w wieku produkcyjnym	41 305	41 243	41 035	40 801	40 476	98,0
– w wieku poprodukcyjnym	9 224	9 494	9 821	10 280	10 717	116,2

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 3 wskazują na stały niewielki spadek liczby mieszkańców w latach 2010-20124 na obszarze miasta Starogardu Gdańskiego, przy istotnym wzroście liczby mieszkańców gminy Starogard Gdański, a w rezultacie – niemal brak zmian liczby mieszkańców całego obszaru. Zwraca uwagę stałe przemieszczanie się osób (na zameldowanie stałe) z miasta Starogardu Gdańskiego do gminy Starogard Gdański. Utrzymywanie się liczby mieszkańców obszaru na stałym poziomie wynika z dodatniego przyrostu naturalnego, który tylko w niewielkim stopniu został zmniejszony ujemną migracją.

Zmiana struktury aktywności zawodowej mieszkańców obszaru na przestrzeni ostatnich lat jest dość niekorzystna – zmalała liczba dzieci i młodzieży oraz mieszkańców w wieku produkcyjnym oraz silnie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym.

W latach 2010-2014 wyraźnie zmalała liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 3,4%), zmalała liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 2,0%), i zdecydowanie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 16,2%). Tendencja ta występuje powszechnie w Polsce.

Przyczyny zmian w stanie ludności w ostatnich pięciu latach w gminach objętych planem przedstawiono w tabeli 4.

Tab. 4. Ruchy naturalne i migracje ludności w powiecie starogardzkim i w gminach objętych planem w latach 2008-2012 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców				
	2010	2011	2012	2013	2014
Gmina miejska Starogard Gdański	**49 218**	**49 101**	**48 808**	**48 621**	**48 327**
w tym na 1 000 mieszkańców:					
▪ urodzenia	11,7	11,4	10,6	10,0	9,7
▪ zgony	8,8	9,8	9,8	8,9	10,3
▪ przyrost naturalny	2,9	1,6	0,8	1,1	-0,6
▪ saldo migracji	-197	-198	-172	-315	b.d.
Gmina Starogard Gdański	**14 800**	**15 007**	**15 338**	**15 627**	**15 898**
w tym na 1 000 mieszkańców:					
▪ urodzenia	13,5	13,2	12,1	11,1	12,3
▪ zgony	6,2	7,3	7,4	7,4	6,0
▪ przyrost naturalny	7,3	5,9	4,8	3,7	6,3
▪ saldo migracji	199	119	145	160	b.d.
Razem obszar objęty planem	**64 018**	**64 108**	**64 146**	**64 248**	**64 225**
w tym na 1 000 mieszkańców:					
▪ urodzenia	12,1	11,8	11,0	10,3	10,3
▪ zgony	8,2	9,2	9,2	8,5	9,2
▪ przyrost naturalny	3,9	2,6	1,8	1,7	1,1
▪ saldo migracji	2	-79	-27	-155	b.d.

Źródło: dane GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatu starogardzkiego, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabeli 5, zakładają utrzymanie i pogłębienie się obecnych tendencji do 2025 r. Liczba ludności powiatu starogardzkiego nie ulegnie istotnej zmianie i w 2025 r. wyniesie 128 758 osób.

Tab. 5. Prognozowana liczba ludności powiatu starogardzkiego w latach 2014-2025

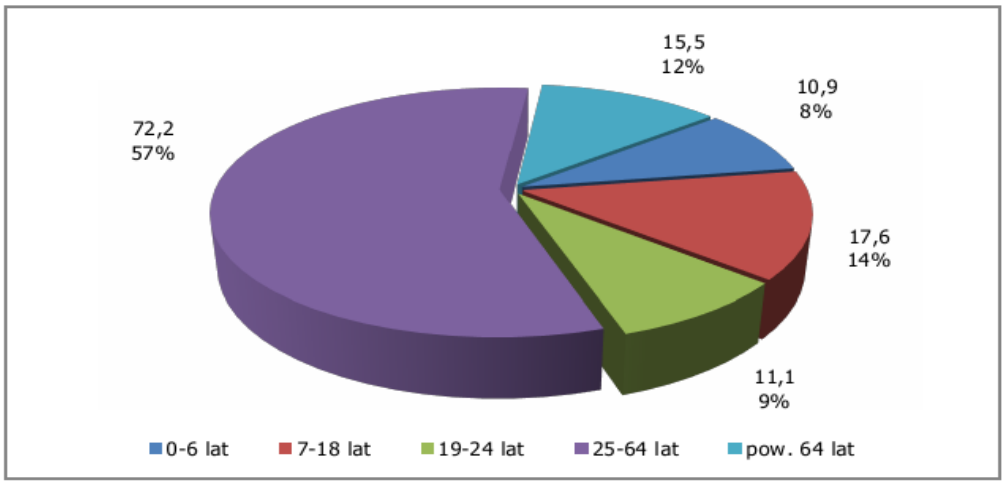
Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2014	2020	2025	2020/2014	2025/2014
Ludność w miastach					
0-6	5 040	4 070	3 841	-19,2	-23,8
7-18	7 735	8 165	7 879	5,6	1,9
19-24	4 896	3 848	3 617	-21,4	-26,1
25-64	35 485	33 718	31 602	-5,0	-10,9
65+	8 644	11 245	12 998	30,1	50,4
Razem	**61 800**	**61 046**	**59 937**	**-1,2**	**-3,0**
Ludność wiejska					
0-6	5 871	5 160	5 062	-12,1	-13,8
7-18	9 905	10 033	9 973	1,3	0,7
19-24	6 204	5 168	4 763	-16,7	-23,2
25-64	36 686	38 067	37 848	3,8	3,2
65+	6 831	8 995	11 175	31,7	63,6
Razem	**65 497**	**67 423**	**68 821**	**2,9**	**5,1**
Ludność ogółem					
0-6	9 230	9 230	8 903	-15,4	-18,4
7-18	18 198	18 198	17 852	3,2	1,2
19-24	9 016	9 016	8 380	-18,8	-24,5
25-64	71 785	71 785	69 450	-0,5	-3,8
65+	15 475	20 240	2 173	30,8	56,2
Razem	**127 297**	**128 469**	**128 758**	**0,9**	**1,1**

Źródło: dane GUS.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców, należy liczyć się z systematycznym zmniejszaniem się do 2025 r. liczby pasażerów uczących się – nabywających bilety ulgowe. Liczba pasażerów w wieku produkcyjnym – wnoszących w

większości pełną opłatę za przejazd – także będzie systematycznie maleć, natomiast znacznie wzrośnie liczba pasażerów w wieku poprodukcyjnym, aczkolwiek z powodu malejącej mobilności takich osób, dynamika wzrostu liczby pasażerów w tym wieku będzie zapewne niższa niż dynamika wzrostu liczby takich mieszkańców.

Strukturę wiekową mieszkańców powiatu starogardzkiego, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., przedstawiono na rysunku 7. Prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców powiatu starogardzkiego dla 2025 r. przedstawiono na rysunku 8.

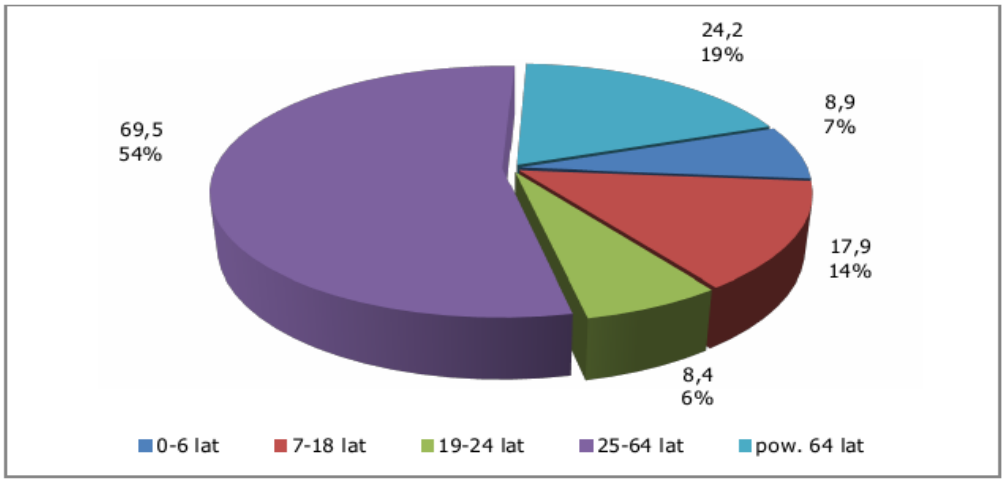


Rys. 7. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego [tys. osób] – stan na 31 grudnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne przewidują, że w latach 2014-2025 zmniejszy się o ok. 2% udział osób w wieku 19-24 lat, zmniejszy się o 1% udział osób w wieku poprodukcyjnym, natomiast wzrośnie udział osób w wieku emerytalnym – o 4%.

Zwraca uwagę potencjalnie korzystny rozmiar segmentu osób z przedziału wiekowego 25-64 lat, który stanowi 57% mieszkańców powiatu starogardzkiego. Jak dowodzą wyniki badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, segment ten tworzą w większości osoby podróżujące własnym samochodem osobowym. Jest to więc segment mieszkańców o dużym potencjale popytu dla transportu zbiorowego, który częściowo można przekształcić w popyt efektywny, kształtując ofertę przewozową zgodnie z preferencjami i oczekiwaniami tych osób.



Rys. 8. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego w 2025 r. [tys. osób]

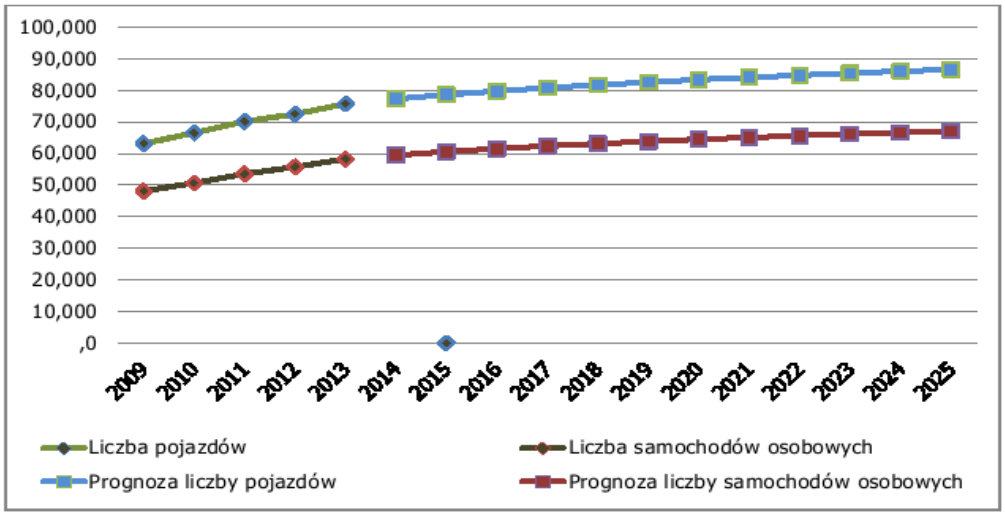
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim w latach 2009-2013 oraz jej prognozę na lata 2014-2020, przedstawiono na rysunku 9.

Wg Banku Danych Lokalnych GUS, w powiecie starogardzkim w 2013 r. zarejestrowanych było ponad 75,7 tys. pojazdów, w tym 58,3 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 458 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców i wzrósł w ciągu pięciu lat o 18%. Ponad 60% dorosłych mieszkańców powiatu starogardzkiego posiada prawo jazdy.

Przygotowana dla powiatu starogardzkiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby pojazdów do 83,4 tys. w 2020 r. i 86,6 tys. w 2025 r., a samochodów osobowych – do 64,5 tys. w 2020 r. i 67,1 tys. w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby pojazdów w kolejnych badanych latach do 2025 r. odpowiednio o 10,0 i 14,3%, a samochodów osobowych – odpowiednio o 10,6 i 15,2%[21], czyli osiągnięcie w 2025 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 513 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

[21] Opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 20.06.2014 r. oraz: *J. Burnewicz, Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r. [w]: Uwarunkowania*



Rys. 9. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim i jej prognoza do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.8. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2013/2014 r. na obszarze objętym planem funkcjonowało łącznie 78 szkół i placówek oświatowych, do których uczęszczało 10,2 tys. uczniów i 2,1 tys. przedszkolaków. Najwięcej szkół (ok. 3/4) zlokalizowanych było w Starogardzie Gdańskim – uczęszczało do nich 87% uczniów. Liczbę szkół, uczniów i przedszkolaków przedstawiono w tabeli 6.

Tab. 6. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich uczniów – stan na 31 grudnia 2013 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba uczniów
Gmina miejska Starogard Gdański	**78**	**12 318**
Przedszkole i placówka przedszkolna	17	1 759
Szkoła podstawowa (dla młodzieży i dla dorosłych)	7	3 325
Gimnazjum	7	1 653

rozwoju systemu transportowego Polski. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba uczniów
Szkoła zasadnicza	3	632
Liceum (dla młodzieży i dla dorosłych)	13	2217
Szkoła policealna	12	1 152
Gmina Starogard Gdański	**19**	**1 508**
Przedszkole i placówka przedszkolna	7	376
Szkoła podstawowa (dla młodzieży i dla dorosłych)	8	745
Gimnazjum	4	459
Gmina Starogard Gdański	**19**	**1 508**

Źródło: dane Bank Danych Lokalnych GUS.

W powiecie starogardzkim jest jedna szkoła wyższa – Pomorska Szkoła Wyższa w Starogardzie Gdańskim, przy ul. Kościuszki 112/114, na której w 2014 r. studiowało 346 studentów – na czterech kierunkach w 7 specjalnościach[22].

Stopa bezrobocia dla powiatu starogardzkiego, wg stanu na 30 kwietnia 2015 r., wynosiła 14,1%, przy 11,2% w skali kraju i 10,9% w województwie pomorskim, spadając od początku roku o 1,6%. Stopa bezrobocia w województwie pomorskim spadła w tym czasie o 0,4%[23].

Liczba bezrobotnych w powiecie starogardzkim – wg stanu na 30 kwietnia 2015 r. – wyniosła 5,8 tys. osób, z czego 87% – bez prawa do zasiłku. Liczba bezrobotnych w powiecie starogardzkim była jedną z wyższych w województwie. Około 57% osób posiadało status długotrwale bezrobotnych.

Przeciętne wynagrodzenie brutto w grudniu 2013 r. kształtowało się w powiecie starogardzkim na poziomie 3 388,99 zł, podczas gdy w województwie pomorskim – na poziomie 3 847,12 zł brutto (przy przeciętne w Polsce 3 877,43 zł)[24].

W tabeli 7 przedstawiono liczbę rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna – w przekroju powiatu starogardzkiego, miasta oraz gminy wiejskiej Starogard Gdański.

[22] Bank Danych Lokalnych GUS i strona internetowa uczelni, dostęp: 30.06.2015 r.
[23] dane GUS i Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku.
[24] dane: Bank Danych Lokalnych GUS

Tab. 7. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystały z pomocy społecznej na obszarze powiatu starogardzkiego oraz gmin objętych planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	osób	gospo-darstw domowych	na 1 tys. mieszkań-ców	osób	rodzin
Powiat starogardzki	15 315	5 223	120,3	11 608	5 749
Miasto Starogard Gdański	4 909	1 890	101,6	3 274	1 699
Gmina Starogard Gdański	1 577	496	99,2	1 404	667

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Transport publiczny jest instrumentem realizacji polityki społecznej władz. Głównym jej celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego przez nich poziomu mobilności, niezależnie od ich statusu społecznego i materialnego.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 8.

Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie starogardzkim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Czynnik	Wielkość
Liczba bezrobotnych w województwie pomorskim	96 672
Liczba długotrwale bezrobotnych w województwie pomorskim	52 382
Liczba bezrobotnych w powiecie starogardzkim	6 567
Liczba długotrwale bezrobotnych w powiecie starogardzkim	4 054
Stopa bezrobocia w powiecie starogardzkim	15,7%
Stopa bezrobocia w województwie pomorskim	11,3%
Stopa bezrobocia w Polsce	11,5%
Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim	283,2 tys.
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce	4 379 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim	4 268 zł

Czynnik	Wielkość
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie starogardzkim*	3 389 zł

* – stan na 31 grudnia 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i WUP w Gdańsku.

W przewozach w starogardzkiej komunikacji miejskiej obowiązują ulgi określone uchwałami Rady Miasta[25].

Ulga gminna w wysokości 100% przysługuje:

- dzieciom do 4. roku życia (ulga dotyczy także wózka, w którym przewożone jest dziecko);
- osobom, które ukończyły 70 lat;
- radnym Młodzieżowej Rady Miasta Starogard Gdański;
- kombatantom;
- uczniom szkół specjalnych i ich opiekunom;
- dzieciom i młodzieży w wieku do lat 18. nieobjętym obowiązkiem szkolnym z powodu choroby lub niepełnosprawności (także ich opiekunom);
- dzieciom i młodzieży do lat 16. dotkniętej inwalidztwem lub niepełnosprawnością otrzymujących zasiłek pielęgnacyjny;
- dzieciom i młodzieży pow. lat 16. do czasu ukończenia nauki, z niepełnosprawnością w stopniu znacznym, umiarkowanym lub lekkim;
- inwalidom zaliczanym do kategorii o znacznym stopniu niepełnosprawności oraz ich przewodnikom;
- ociemniałym i ich przewodnikom;
- inwalidom słuchu o znacznym lub umiarkowanym stopniu niepełnosprawności;
- zasłużonym honorowym dawcom krwi I stopnia zarejestrowanym w Starogardzkim Punkcie Krwiodawstwa;
- umundurowanym funkcjonariuszom Komendy Powiatowej Policji w Starogardzie Gdańskim i strażnikom Straży Miejskiej w Starogardzie Gdańskim;
- pracownikom Miejskiego Zakładu Komunikacji w Starogardzie Gdańskim i członkom ich rodzin;
- członkom Związku Byłych Więźniów Młodocianych i Żołnierzy-Górników Okresu Stalinowskiego;
- wdowom po byłych żołnierzach-górnikach, członkach Związku Represjonowanych Żołnierzy-Górników;

[25] Uchwała Rady Miasta Starogard Gdański nr VIII/60/2011 z dnia 25.05.2011 r. w sprawie ustalenia cen biletów komunikacji miejskiej, zmieniona uchwałą nr VII/43/2015 z dnia 25.02.2015 r.

- członkom Związku Sybiraków należącym do Koła Starogard Gdański;
- członkom Związku Represjonowanych Żołnierzy Batalionów Budowlanych;
- członkom Stowarzyszenia Poszkodowanych przez Trzecią Rzeszę;
- osobom będącym właścicielami lub współwłaścicielami samochodu osobowego – każdego roku w dniu obchodów Europejskiego Dnia bez Samochodu oraz we wszystkie poniedziałki całego roku – na podstawie ważnego dowodu rejestracyjnego pojazdu, którego dana osoba jest właścicielem lub współwłaścicielem – z dokumentem tożsamości (np. prawem jazdy).

Ulga gminna w wysokości 50% przysługuje:

- dzieciom od 4 do 7 lat;
- dzieciom i młodzieży uczącej się w szkołach podstawowych, gimnazjach i szkołach średnich (szkoły dzienne) do ukończenia 24. roku życia;
- emerytom i rencistom oraz ich współmałżonkom otrzymującym dodatki rodzinne;
- młodzieży dotkniętej inwalidztwem oraz niepełnosprawnej w wieku od 18 do 30 lat;
- osobom o umiarkowanym i lekkim stopniu niepełnosprawności;
- osobom objętym Programem, o którym mowa w Uchwale Nr LVIII/548/2014 Rady Miasta Starogard Gdański z dnia 29 października 2014 r. w sprawie wprowadzenia Programu „Starogardzka Karta Dużej Rodziny", zamieszkałym na terenie gminy miejskiej Starogard Gdański, które otrzymują dodatkowo ulgę 50% w stosunku do obowiązującej ceny przy zakupie biletu okresowego sieciowego (ważnego na wszystkie linie obsługiwane przez MZK Starogard Gdański) o nieograniczonej liczbie przejazdów – na podstawie karty z dokumentem potwierdzającym tożsamość użytkownika (dowód osobisty, legitymacja szkolna, legitymacja studencka).

W komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim, w strukturze biletów jednorazowych, w 2014 r. bilety normalne stanowiły 34,5% ogólnej liczby sprzedanych biletów, a bilety z ulgą 50% – 65,5%. W strukturze biletów okresowych bilety normalne stanowiły 30,7% liczby sprzedanych biletów, natomiast bilety ulgowe – 69,3%. Zaskakująco wysoki był udział biletów okresowych ważnych w dni powszednie. Wśród biletów okresowych ulgowych bilety ważne od poniedziałku do piątku stanowiły 43,8% liczby sprzedanych biletów, a wśród biletów okresowych normalnych stanowiły aż 53,9%. Tak wysoki udział biletów ważnych tylko w określone dni tygodnia jest prawdopodobnie efektem relatywnie wysokiej ceny biletów okresowych względem ceny biletu jednorazowego.

Osoby podróżujące na podstawie biletów ulgowych w 2014 r. stanowiły 59,1% wszystkich pasażerów[26]. Podróżujący na podstawie biletów normalnych stanowili 28,4%, a bezpłatnie podróżowało tylko 12,5% ogółu pasażerów. Komunikacja miejska w Starogardzie Gdańskim wypełnia więc zadania przewozowe w większości dla emerytów, uczniów i studentów oraz dzieci – uprawnionych do przejazdów ulgowych.

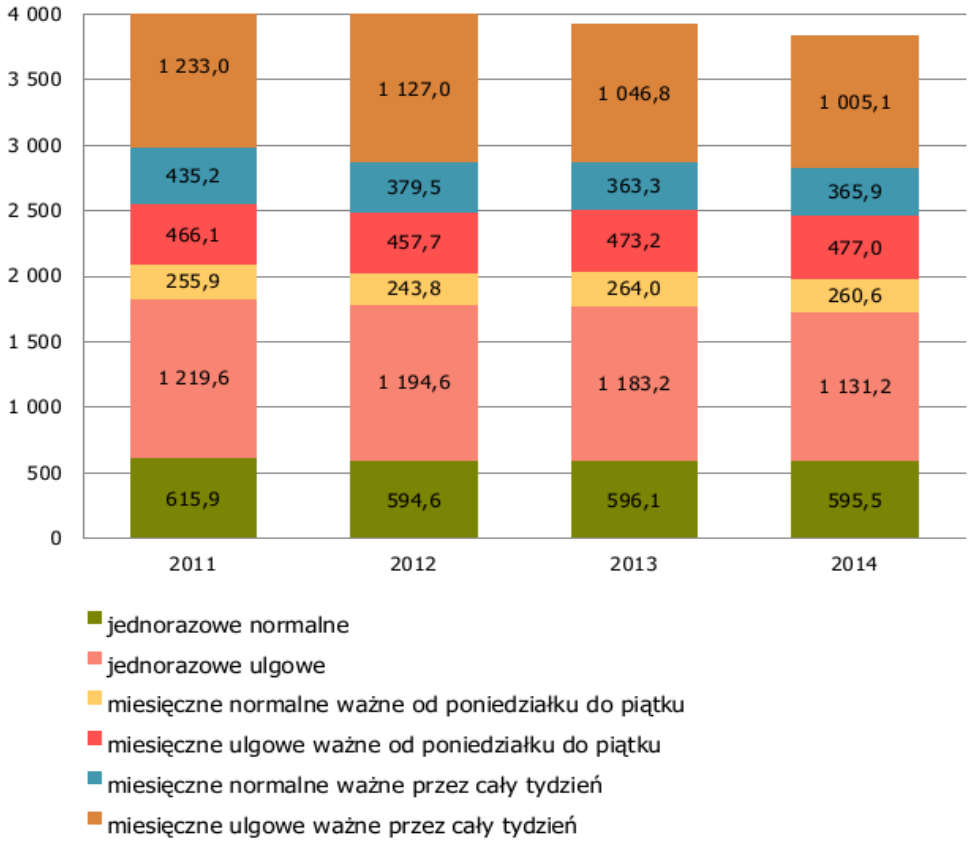
W strukturze wartościowej sprzedanych biletów dominowały bilety jednorazowe, które stanowiły 69,8% całości sprzedanych biletów. Tak wysoki udział biletów jednorazowych jest niekorzystny, bowiem pasażerowie nabywający taki bilet każdorazowo podejmują decyzję o wyborze środka podróży, mogąc z dnia na dzień zrezygnować z korzystania z publicznego transportu zbiorowego na rzecz przejazdu samochodem osobowym. Wśród biletów okresowych, udział biletów ważnych we wszystkie dni tygodnia wynosił 55,6%, a ważnych do poniedziałku do piątku – 44,4% wartości sprzedanych biletów okresowych.

Na rysunku 10 przedstawiono zmiany w strukturze pasażerów podróżujących na podstawie różnych rodzajów biletów w latach 2011-2014.

W podziale na grupy biletów zwraca uwagę stale malejący udział pasażerów podróżujących na podstawie biletów ważnych przez cały tydzień, przy niewielkich zmianach liczby pasażerów korzystających z biletów okresowych ważnych od poniedziałku do piątku. Zwraca także uwagę wyraźnie wyższy spadek liczby pasażerów podróżujących na podstawie biletów ulgowych. Jest to zjawisko bardzo niekorzystne, ponieważ – zgodnie z prognozami GUS – to właśnie ten segment pasażerów będzie w najbliższym okresie istotnie wzrastał. Prognozy wskazują także na utrzymywanie się na zbliżonym poziomie segmentu uczniów. Spowoduje to w przyszłości spadek wskaźnika odpłatności i zmniejszenie średnich wpływów z biletów w przeliczeniu na pasażera.

Jednocześnie, ograniczone zainteresowanie komunikacją miejską segmentu pasażerów nabywających obecnie bilety normalne, wskazuje na pewien potencjał wzrostowy. Odpowiednia polityka marketingowa, wspomagana taryfą zachęcającą do korzystania z komunikacji miejskiej, może wpłynąć na wzrost przewozów w segmencie pasażerów pełnopłatnych i zapewnić poprawę wskaźnika odpłatności. Osiągnięty byłby również wyraźny efekt zmniejszenia liczby poruszających się po mieście samochodów osobowych, wpływający na zmniejszenie poziomu kongestii (zatłoczenia na szlakach transportowych, zatorów drogowych) i zanieczyszczenia środowiska.

[26] Liczba pasażerów nabywających bilety w 2014 r. wyniosła ok. 3,84 mln osób, natomiast liczba pasażerów oszacowana na podstawie badań marketingowych przeprowadzonych wiosną 2015 r. wynosi 4,39 mln osób, co oznacza, że 0,55 mln osób podróżowało w ciągu 2014 r. nie wnosząc opłat za przejazd.



Rys. 10. Liczba i struktura pasażerów starogardzkiej komunikacji miejskiej w latach 2011-2014 [tys. pasażerów]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Starogard Gdański.

2.9. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (80,4% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 97,3%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 9.

Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	osoby prawne i inne	osoby fizyczne
Gmina miejska Starogard Gdański	**5 289**	145	5 144	1 063	4 226
Gmina Starogard Gdański	**1 371**	34	1 337	240	1 131
Razem	**6 660**	**179**	**6 481**	**1 303**	**5 357**

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w gminach objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administra-cyjna	Podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności				
	handel	budownictwo	przetwór-stwo przemysłowe	działalność naukowa i techniczna	pozostała
Gmina miejska Starogard Gdański	1 731	684	471	382	2 021
Gmina Staro-gard Gdański	410	239	137	88	497
Razem	**2 141**	**923**	**608**	**470**	**2 518**

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Ponad 79% podmiotów gospodarczych ogółem i niemal 78% podmiotów gospodarczych prowadzonych przez osoby fizyczne, zlokalizowanych było w Starogardzie Gdańskim, w tym największy – Zakłady Farmaceutyczne Polpharma SA.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze wg wielkości zatrudnienia.

Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2014 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	1000 i więcej	250-999	50-249	10-49	do 9
Gmina miejska Starogard Gdański	**1**	5	49	162	5 072
Gmina Starogard Gdański	**-**	-	10	65	1 296
Razem	**1**	**5**	**59**	**227**	**6 368**

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., ponad 95% przedsiębiorstw stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły tylko 1% wszystkich zarejestrowanych podmiotów.

Znaczące źródła ruchu stanowią duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły). Spośród większych przedsiębiorstw funkcjonujących w powiecie starogardzkim, ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.11.

2.10. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne.

Na obszarze objętym planem występują dwa obszary chronionego krajobrazu:

- Obszar Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, stanowiący jeden z największych w Polsce kompleksów leśnych, obejmujący równiny sandrowe, dolinę rzeki Wdy oraz liczne jeziora wytopiskowe i nieliczne rynnowe;
- Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Wierzycy, obejmujący środkowy odcinek doliny rzeki Wierzycy, z meandrującym korytem, starorzeczami, zróżnicowanymi zbiorowiskami roślinności.

Obszar Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich obejmuje fragment gminy wiejskiej Starogard Gdański. Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Wierzycy obejmuje dolinę rzeki w gminie Starogard Gdański i – we fragmencie – w mieście Starogardzie Gdańskim. Na obszarze objętym planem znajdują się obszary sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 12. Mapę obszarów chronionych na obszarze objętym planem przedstawiono na rysunku 11.

Tab. 12. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze objętym planem – stan na 30 czerwca 2015 r.

Lp.	Kod	Nazwa	Powierzchnia [ha]
1.	PLH 220067	Grądy nad Jeziorami Zduńskim i Szpęgawskim	236,3
2.	PLH 220094	Dolina Wierzycy	4 618,3

Źródło: *www.natura2000.gdos.gov.pl*, dostęp: 30.06.2015 r.

Obszar chroniony Dolina Wierzycy obejmuje dolinę rzeki o charakterze podgórskim – z głęboko wcinającym się korytem, torfowiskami i łąkami o znacznej różnorodności biologicznej.

Bory Tucholskie obejmują wschodnią część makroregionu Pojezierza Południowopomorskiego i są jednym z największych leśnych kompleksów w Polsce. Obszar stanowi równinę sandrową porośniętą głównie borami sosnowymi, z doliną rzeki Brdy, licznymi pagórkami, dolinami i rynnami oraz z licznymi jeziorami przepływowymi. Bory Tucholskie są ostoją ptaków, w której gniazduje 107 ich gatunków, w tym 28 z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej.

Rys. 11. Mapa obszarów chronionych

Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/, dostęp: 30.06.2015 r.

Ochrona powietrza

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. Oceny w województwie pomorskim dokonuje się w określonych strefach, za pomocą 16 automatycznych stacji pomiarowych badania jakości powietrza, w tym stacja w Starogardzie Gdańskim i przez pomiary manualne.

Podstawę oceny jakości powietrza w Polsce stanowią określone w prawie krajowym (rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) i w dyrektywach unijnych (2008/50/WE – CAFE oraz 2004/107/WE), normatywne stężenia dla poszczególnych substancji – w postaci „poziomów dopuszczalnych/docelowych/celu długoterminowego" w powietrzu, ze względu na ochronę zdrowia ludzkiego i ochronę roślin. W województwie pomorskim klasyfikację wykonano w dwóch strefach: strefie trójmiejskiej

PL2201 i w strefie pomorskiej PL2202, stanowiącej obszar województwa z wykluczeniem aglomeracji trójmiejskiej[27].

Klasa wynikowa strefy dla każdego zanieczyszczenia odpowiada najmniej korzystnej spośród klasyfikacji uzyskanych wg parametrów dla tego zanieczyszczenia. Na podstawie klas wynikowych, każdej strefie przypisuje się jedną klasę łączną, ze względu na kryteria dotyczące ochrony zdrowia i ochrony roślin. Łączna klasa strefy odpowiada najmniej korzystnej klasie uzyskanej z klasyfikacji wg zanieczyszczeń.

Oznaczenie klas przyjęto wg instrukcji GIOŚ:

- A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych i poziomów celów długoterminowych;
- B – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne, lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji;
- C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, a w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne, poziomy docelowe i poziomy celów długoterminowych;
- D1 – jeżeli poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego (nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza);
- D2 – jeżeli poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego (należy dążyć do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego do 2020 r.).

Wyniki badań powietrza, przeprowadzonych w 2014 r., pozwalają zaliczyć obszar strefy pomorskiej – w przekroju poszczególnych szkodliwych czynników – do następujących klas:

- SO_2 (dwutlenek siarki) – klasa A;
- NO2 (dwutlenek azotu) klasa A;
- CO (tlenek węgla) – klasa A;
- PM10 (pył zawieszony – wszystkie cząstki o wielkości 10 mikrometrów lub mniejsze) – pod kątem ochrony zdrowia – klasa C;
- PM2,5 – pod kątem ochrony zdrowia – klasa C;
- Pb (ołów) – klasa A;
- C_6H_6 (benzen) – klasa A;
- As (arsen) – klasa A;
- Cd (kadm) – klasa A;
- Ni (nikiel) – klasa A;

[27] Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. 2012 poz. 914).

- B(a)P (benzo-a-piren) – pod kątem ochrony zdrowia – klasa C;
- O_3 (ozon – wg poziomu docelowego) – klasa A, a dla poziomu celu długoterminowego ze względu na ochronę roślin – klasa D2[28].

W stacji w Starogardzie Gdańskim stwierdzono przekroczenie poziomu dopuszczalnego w przypadku pyłu zawieszonego PM10. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza benzo-a-pirenem jest tzw. „niska emisja", czyli emisja komunikacyjna, emisja z lokalnych kotłowni węglowych i domowych pieców grzewczych oraz napływ ponadlokalnych zanieczyszczeń. Z tego powodu, największe przekroczenie stężeń dopuszczalnych występowało w sezonie jesienno-zimowym.

Wody powierzchniowe i podziemne

Stan wód rzeki Wierzycy w rejonie Starogardu Gdańskiego zakwalifikowany został pod względem elementów biologicznych do klasy V, pod względem elementów hydromorfologicznych – do klasy II, a pod względem elementów fizykochemicznych – do klasy II, z przekroczeniem stężeń fosforanów. Potencjał ekologiczny rzeki zaliczono do klasy V, a stan chemiczny uznano za dobry.

Stan wód jeziora Sumińskiego – w wyniku monitoringu przeprowadzonego w 2013 r. – zakwalifikowany został pod względem elementów biologicznych i fizykochemicznych do klasy II. Stan ekologiczny i stan chemiczny oceniono jako dobry.

Stan wód podziemnych na obszarze powiatu starogardzkiego oceniony został przez WIOŚ jako dobry (klasyfikacja w przekroju – II, stan chemiczny – dobry).

Hałas

Dopuszczalne poziomy hałasu określają przepisy prawa, określające normy długookresowego średniego poziomu dźwięku A[29] w decybelach, w zależności od rodzaju zabudowy (nie dotyczy to hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych). Dopuszczalne poziomy hałasu przedstawiono w tabeli 13.

Monitoring oceny klimatu akustycznego dokonuje się tylko dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców oraz przy drogach powyżej 3 mln pojazdów w ciągu roku (8,2 tys. pojazdów

[28] *Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport za rok 2012*, Gdańsk 2013, s.13-29.

[29] Wartość poziomu ciśnienia akustycznego ciągłego ustalonego dźwięku, skorygowanego według charakterystyki częstotliwościowej A, która w określonym przedziale czasu T (16 godzin dla pory dnia oraz 8 godzin dla pory nocy) jest równa średniemu kwadratowi ciśnienia akustycznego analizowanego dźwięku o poziomie zmiennym w czasie.

na dobę) i liniach kolejowych z 30 tys. pojazdów rocznie. Klimat akustyczny charakteryzuje przede wszystkim hałas drogowy, spowodowany ciągle zwiększającą się liczbą pojazdów.

Tab. 13. Dopuszczalne poziomy hałasu – długookresowy średni poziom dźwięku A [dB]

Lp.	Przeznaczenie terenu	Drogi lub linie kolejowe		Instalacje, pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L_{DWN}	L_N	L_{DWN}	L_N
1	a) strefy ochrony „A" uzdrowisk b) tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
2	a) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży c) tereny domów opieki społecznej d) tereny szpitali w miastach	64	59	50	40
3	a) tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) tereny zabudowy zagrodowej c) tereny rekreacyjno-wypoczynkowe d) tereny mieszkaniowo-usługowe	68	59	55	45
4	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców	70	65	55	45

Źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dn. 9.10.2012 r. (Dz. U. 2012, poz. 1109).

W opracowanym na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego „Programie ochrony środowiska przed hałasem na lata 2013-2017 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinka drogi krajowej nr 22 Człuchów – Malbork (przejście 3), której eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} i L_N", stwierdzono przekroczenie tych wskaźników na kilkudziesięciu odcinkach drogi krajowej nr 22 w obrębie powiatu starogardzkiego, w tym w mieście Starogardzie Gdańskim, częściowo z priorytetem wysokim. W opra-

cowaniu zaproponowano działania zapobiegawcze krótko- i długoterminowe dla poprawy klimatu akustycznego.

Pola elektromagnetyczne

Pola elektromagnetyczne, które mogą zagrażać mieszkańcom, są generowane przez sieci elektroenergetyczne oraz przez urządzenia radiolokacyjne i radionawigacyjne. WIOŚ w Gdańsku prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2013 r. w województwie pomorskim w wyniku przeprowadzonych badań poziomu pól elektromagnetycznych nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych dla miejsc dostępnych dla ludności.

Inne źródła

Obecnie obowiązująca ustawa o odpadach[30] określa środki służące ochronie środowiska, życia i zdrowia ludzi – zapobiegające i zmniejszające negatywny wpływ na środowisko oraz zdrowie ludzi, wynikający z wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi. Ustawa ta wprowadza pojęcie regionów gospodarki odpadami. W województwie pomorskim wyznaczono 7 takich regionów, a powiat starogardzki należy do regionu południowego. Regiony obsługiwane są przez regionalne instalacje: funkcję przetworzenia odpadów w tym regionie realizuje RIPOK Stary Las (Zakład Utylizacji Odpadów Komunalnych „Stary Las" w gminie Starogard Gdański), składowisko regionalne znajduje się w powiecie kościerskim, a istniejące składowiska w powiecie starogardzkim przeznaczone są do likwidacji i rekultywacji.

Obowiązek zapobiegania poważnej awarii dotyczy zakładów przemysłowych. Przedsiębiorstwa te są klasyfikowane jako zakłady o dużym lub zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Do zakładów o dużym ryzyku zaliczone są Zakłady Farmaceutyczne Polpharma w Starogardzie Gdańskim. W 2013 r. w województwie pomorskim zanotowano 7 zdarzeń z udziałem substancji niebezpiecznych, w tym dwa w Starogardzie Gdańskim, żadnego jednak nie zakwalifikowano do kategorii poważnej awarii przemysłowej.

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie promowanie rozwoju komunikacji zbiorowej, aby w możliwie największym stopniu ograniczyć emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć promując wykorzystanie autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin. W tabeli 14 zaprezentowano normy zanieczyszczeń EURO dla ciężkich pojazdów użytkowych.

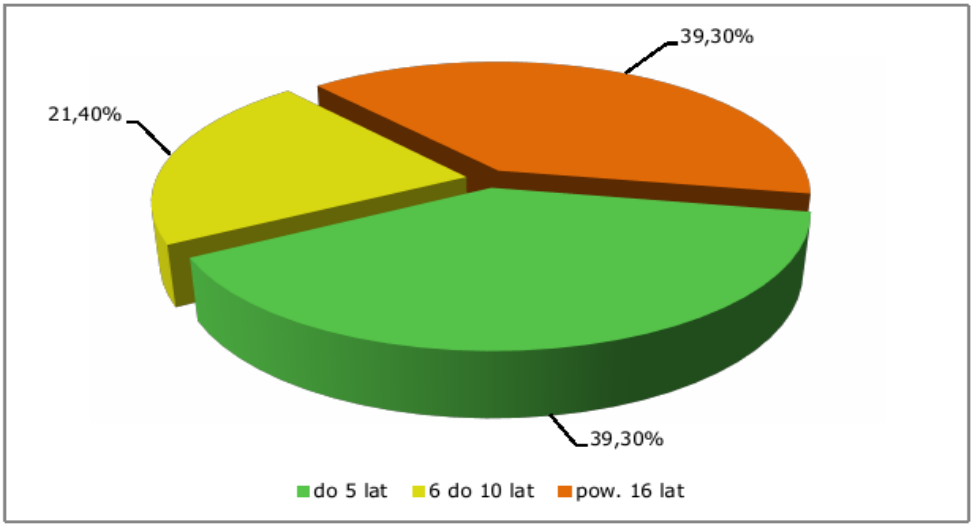
[30] Ustawa o odpadach z dn. 14.12.2012 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 21).

Tab. 14. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych

Norma	Emisja w g/kWh			Emisja w szt./kWh
	CO (tlenek węgla)	**HC** (węglowodory)	**NOx** (tlenki azotu)	**PM** (cząstki pyłu)
EURO-1	4,5	1,1	8,0	612
EURO-2	4,0	1,1	7,0	250
EURO-3	2,1	0,66	5,0	100
EURO-4	1,5	0,46	3,5	20
EURO-5	1,5	0,46	2,0	20
EURO-6	1,5	0,13	0,4	10

Źródło: Rozporządzenia Komisji UE 582/2011, 595/2009, Urszula Kwaśniak, Michał Janicki, Czesław Kolanek, *Emisja CO i NOx pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm EURO*, „Transport Miejski i Regionalny" 2012 nr 8, s. 24.

Strukturę taboru autobusowego eksploatowanego przez MZK wg kryterium wieku przedstawiono na rysunku 12, a ze względu na spełniane normy czystości spalin – na rysunku 13.

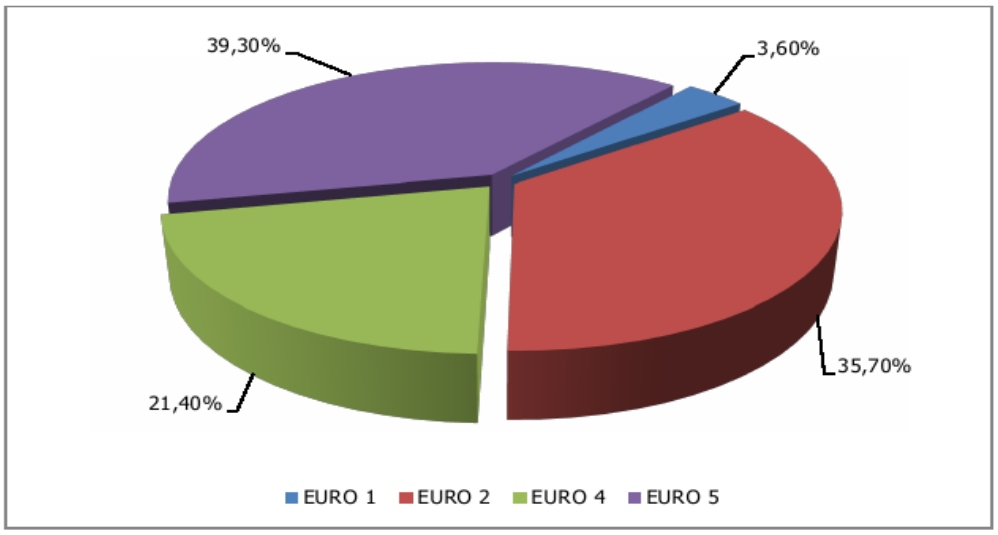


Rys. 12. Struktura wiekowa taboru autobusowego eksploatowanego w starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r.

Źródło: opracowanie własne.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 14 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów) mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin.

Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim dysponuje taborem 28 pojazdów, w tym 11 nowoczesnych autobusów Mercedesów Citaro i Conecto, spełniających normy czystości spalin EURO 5. Średni wiek taboru to 10,6 lat. Jednak 11 pojazdów osiągnęło wiek ponad 15 lat, co oznacza zbliżającą się konieczność wycofania z eksploatacji. W najbliższym czasie wymagana jest ich wymiana na nowe lub nowsze. Gmina miejska Starogard Gdański przewiduje wymianę taboru w ramach projektu pn. „Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim".



Rys. 13. Struktura taboru autobusowego eksploatowanego w starogardzkiej komunikacji miejskiej ze względu na normy czystości spalin – stan na 30 czerwca 2015 r.

Źródło: opracowanie własne.

Pomimo zaawansowanego wieku części pojazdów w inwentarzu MZK, każdy z nich spełnia normę czystości spalin przynajmniej Euro-1.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę miejską Starogard Gdański na lata 2015-2025 nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.11. Źródła ruchu

Przemieszczenia pasażerów komunikacji miejskiej oraz wewnętrzny ruch samochodów osobowych w Starogardzie Gdańskim, koncentrują się w kierunku do dzielnic przemysłowych i do centrum. Natężenie ruchu do centrum charakteryzuje się względną stabilnością, natomiast ruch do i z dzielnic przemysłowych jest silnie zróżnicowany, w zależności od pory dnia. Znaczący udział w generowaniu ruchu pojazdów w mieście ma transport towarowy, obsługujący obszary przemysłowe miasta: południowo-wschodnią strefę przemysłową, w tym obszar PSSE oraz obszar przyległy do torów kolejowych. Rejony usług ponadpodstawowych o zasięgu regionalnym koncentrują się w historycznym centrum miasta. Poza aktualnymi trasami ruchu towarowego i trasami tranzytowymi przebiegającymi przez miasto, ruch pojazdów zmienia się wraz ze zmianami strukturalnymi w ich obszarach, zdeterminowanymi zmianami rodzaju i natężenia prowadzonej tam działalności gospodarczej.

Na głównej trasie komunikacyjnej Starogardu Gdańskiego – drodze krajowej nr 22 – odbywa się ruch tranzytowy, mający swoje źródła poza miastem. Przejazdy pojazdami ciężarowymi w dużej mierze dotyczą tranzytu drogą krajową nr 22 i drogą wojewódzką nr 222. Największe natężenie ruchu tranzytowego dotyczy relacji Malbork – Chojnice.

Przewozy pasażerskie do i ze Starogardu Gdańskiego, realizowane w ramach powiatu starogardzkiego, służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie powiatu i poza nim. Rolę węzła przesiadkowego pełni zespół dworców kolejowego i autobusowego, znajdujących się w pobliżu siebie – w rejonie ul. Kolejowej.

Przemieszczenia pasażerów w komunikacji regionalnej koncentrują się w kierunkach: do Malborka i Trójmiasta, do Kościerzyny i do Chojnic oraz do okolicznych miejscowości w otaczających miasto gminach. Są to w większości dojazdy do i z miejsc pracy w Starogardzie Gdańskim oraz do i ze szkół. W tabeli 15 wyszczególniono największe podmioty gospo-

darcze (wraz z ich lokalizacją) na obszarze objętym planem. Podmioty te stanowią istotne źródła ruchu, szczególnie w okresach szczytów przewozowych.

Tab. 15. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych na obszarze objętym planem

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
Gmina miejska Starogard Gdański	
Zakłady Farmaceutyczne Polpharma S.A.	ul. Pelplińska 19
FMO Famos Sp. z o.o.	ul. Gdańska 37
Destylarnia Sobieski S.A.	ul. Skarszewka 1
Gillmet Sp. z o.o., Cynkownia Ogniowa	ul. Jabłowska 25
Akomex Sp. z o.o.	ul. Jabłowska 71
Starogardzkie Przedsiębiorstwo Budowalne S-BUD S.A.	ul. Ceynowy 27
Przedsiębiorstwo Budowy Dróg S.A.	ul. Pomorska 26a
Biologiczne Technologie Farmaceutyczne Sp. z o.o.	ul. Pelplińska 19
Centrum Innowacji Farmaceutycznych Sp. z o.o.	ul. Pelplińska 19
Centrum Syntezy Molekuł Sp. z o.o.	ul. Pelplińska 19
LHM Poland	ul. Zielona 29
Spółdzielnia Inwalidów „Pomorzanka" ZPCh	ul. Zielna 24
EUROBUD Sp. z o.o.	ul. Skarszewska 5
Innowacyjno-Wdrożeniowe Laboratorium Farmaceutyczne Labofarm	ul. Lubichowska 176b
Paktainer Sp. z o.o.	ul. Kochanki 1a
Systemix Sp. z o. o.	ul. Lubichowska 176a
PPU-H PERFEXIM LTD Sp. z o.o. Sp.k.	ul. Lubichowska 176
PUH PROBE TRANS	ul. Owidzka 41
PKS Starogard Gdański S.A.	ul. Pelplińska 21
Miejski Zakład Komunikacji	ul. Tczewska 20
GPEC Starogard Gdański Sp. z o.o.	ul. Pomorska 26
Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji „Star WiK" Sp. z o.o.	ul. Lubichowska 128
Gmina Starogard Gdański	
GRASO	Krąg 4a
ZPUH „JAWOR"	Linowiec 22
Zakład Usług Szklarskich REFLEX	Biznes Park 2, Linowiec
Zakład Utylizacji Odpadów Komunalnych „Stary Las" Sp. z o.o.	Stary Las 9

Źródło: opracowanie własne.

Większość dużych zakładów przemysłowych zlokalizowana jest w pobliżu obszarów kolejowych i w południowo-wschodniej części Starogardu Gdańskiego. Ważnym obszarem rozwoju przedsiębiorczości są: podstrefa PSSE oraz Strefa Rozwoju Przedsiębiorczości, zlokalizowane we wschodniej części miasta.

W tabeli 16 wymieniono lokalizacje największych szkół i placówek oświatowych na obszarze objętym planem (uwzględniono szkoły i placówki oświatowe liczące powyżej 300 uczniów).

Tab. 16. Lokalizacja placówek oświatowych liczących powyżej 300 uczniów na obszarze objętym planem – stan na 30 września 2014 r.

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów
	miejscowość	ulica i nr budynku	
Publiczna Szkoła Podstawowa nr 4 im. J. Słowackiego	Starogard Gdański	al. Jana Pawła II 4	1 201
Publiczna Szkoła Podstawowa nr 1 im. H. Sienkiewicza	Starogard Gdański	ul. Zblewska 18	823
Technikum Nr 1 im. Noblistów Polskich	Starogard Gdański	ul. Sobieskiego 6	689
Zespół Szkół Zawodowych im. mjr H. Dobrzańskiego – Hubala	Starogard Gdański	ul. Paderewskiego 11	647
Technikum im. gen. J. Hallera	Owidz	ul. Szkolna 6	596
II Liceum Ogólnokształcące im. Ziemi Kociewskiej w Starogardzie Gdańskim	Starogard Gdański	ul. Kościuszki 131	575
Publiczna Szkoła Podstawowa nr 3 im. W. Broniewskiego	Starogard Gdański	ul. Wybickiego 17	570
I Liceum Ogólnokształcące im. Marii Curie-Skłodowskiej w Starogardzie Gdańskim	Starogard Gdański	ul. Gen. J. Hallera 34	566
Publiczne Gimnazjum nr 3 im. S. Staszica	Starogard Gdański	ul. Szwoleżerów Rokitniańskich 4	475
Publiczne Gimnazjum nr 1 im. M. Kopernika	Starogard Gdański	al. Jana Pawła II 10	461
Publiczna Szkoła Podstawowa nr 6 im. Jana Pawła II	Starogard Gdański	ul. B-pa K. Dominika 32	384
Publiczna Szkoła Podstawowa nr 2 im. M. Konopnickiej	Starogard Gdański	ul. Sobieskiego 6a	369
Publiczne Gimnazjum nr 2 im. A. Mickiewicza	Starogard Gdański	ul. Traugutta 2	350

Źródło: www.cie.men.gov.pl, dostęp: 30.06.2015 r.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców miast, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne i instytucje użyteczności publicznej. Sklepy wielkopowierzchniowe oraz główne obiekty sportowe na obszarze objętym planem, oddziałujące na mobilność mieszkańców, przedstawiono odpowiednio w tabelach 17 i 18.

Tab. 17. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe na obszarze objętym planem – stan na 30 czerwca 2015 r.

Nazwa podmiotu	Adres	
	miejscowość	ulica i nr budynku
Galeria Neptun	Starogard Gdański	ul. Pomorska 7
Centrum Handlowe Kociewie	Starogard Gdański	ul. Lubichowska 14
Galeria Szwarc	Starogard Gdański	ul. Rycerska 5
Carrefour Starogard Gdański	Starogard Gdański	al. Niepodległości 2a
Pasaż Tesco	Starogard Gdański	ul. Zblewska 5
Kupiec Centrum Handlowe	Starogard Gdański	al. Niepodległości 4
Intermarche	Starogard Gdański	ul. Pomorska 7/11
Biedronka	Starogard Gdański	ul. Hallera 19, ul. I. Paderewskiego 6, ul. Zblewska 10, ul. Zielona 14, ul. Skarszewska 6
Lidl	Starogard Gdański	ul. Kopernika 18
Netto	Starogard Gdański	ul. Lubichowska 5
Polomarket	Starogard Gdański	ul. Traugutta 30
Bricomarche	Starogard Gdański	ul. Skarszewska 4, ul. Zblewska 20b
Centrum Budowlane PSB Mrówka	Starogard Gdański	ul. Zblewska 9
Hurtownia Budowlana BROKER	Starogard Gdański	ul. Derdowskiego 4
Targowisko Miejskie	Starogard Gdański	al. Niepodległości 2
RSP Koteże	Koteże	ul. Główna 1

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych przedsiębiorstw.

Tab. 18. Główne obiekty sportowe na obszarze objętym planem – stan na 30.06.2015 r.

Nazwa obiektu	Adres

	miejscowość	ulica i ew. nr budynku
Stadion Miejski OSiR im. K. Deyny, Miejska Hala Sportowa im. A. Grubby	Starogard Gdański	ul. Olimpijczyków Starogardzkich 1
Miejska Hala Sportowa	Starogard Gdański	ul. Hallera
Boisko piłkarskie	Starogard Gdański	ul. Harcerska
Sala sportowa w Zespole Szkół Ekonomicznych	Starogard Gdański	ul. Hallera
Sala sportowa w II Liceum	Starogard Gdański	ul. Kościuszki
Pływalnia, boisko piłkarskie, hala sportowa w PSP nr 1	Starogard Gdański	ul. Zblewska
Boisko „Orlik"	Starogard Gdański	ul. Traugutta, ul. Bpa Dominika
Stadion, hala sportowa	Owidz	ul. Szkolna 6
Stadion	Sucumin	-

Źródło: opracowanie własne.

Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców miasta oraz gminy i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- urzędy:
  - Starostwo Powiatowe w Starogardzie Gdańskim, ul. Kościuszki 17;
  - Powiatowy Urząd Pracy w Starogardzie Gdańskim, ul. Kanałowa 3;
  - Powiatowy Zarząd Dróg w Starogardzie Gdańskim, ul. Mickiewicza 9;
  - Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Starogardzie Gdańskim, ul. Paderewskiego 11;
  - Urząd Skarbowy w Starogardzie Gdańskim, ul. Lubichowska 4;
  - Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Starogardzie Gdańskim, ul. Kanałowa 5;
  - Powiatowy Inspektorat Weterynarii w Starogardzie Gdańskim, ul. Tczewska 25;
  - Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Starogardzie Gdańskim, ul. Mickiewicza 9;
  - Komenda Powiatowa Straży Pożarnej w Starogardzie Gdańskim, ul. Lubichowska 1;
  - Komenda Powiatowa Policji w Starogardzie Gdańskim, ul. Bohaterów Getta 2;
  - ZUS Inspektorat w Starogardzie Gdańskim, ul. Piłsudskiego 4;
  - Urząd Miasta w Starogardzie Gdańskim, ul. Gdańska 6;
- ośrodki wypoczynkowe, ośrodki kultury, muzea i inne instytucje:
  - Starogardzkie Centrum Kultury, al. Jana Pawła II 3;

- Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Starogardzie Gdańskim, ul. Hallera 36;
- Muzeum Ziemi Kociewskiej w Starogardzie Gdańskim, ul. Boczna 1;
- Miejska Biblioteka Publiczna im. ks. Bernarda Sychty w Starogardzie Gdańskim, ul. Paderewskiego 1;
- Kino Sokół w Starogardzkim – Centrum Kultury, al. Jana Pawła II 3;
- Grodzisko Owidz, ul. Rycerska 1;
- Cinema City w Galerii Neptun;

▪ szpitale i ośrodki zdrowia:

- Kociewskie Centrum Zdrowia Sp. z o.o. NZOZ Szpital św. Jana w Starogardzie Gdańskim, ul. Balewskiego 1;
- Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych im. S. Kryzana w Starogardzie Gdańskim, ul. Skarszewska 7;
- Samodzielny Publiczny ZOZ Przychodnia Lekarska i Starogardzkie Centrum Rehabilitacji, ul. Hallera 21;
- SPZOZ ul. Bpa Dominika 8;
- POLMED S.A. w Starogardzie Gdańskim, Os. Kopernika 21;
- SPZOZ al. Wojska Polskiego 27a;
- NPZOZ Medpharma w Starogardzie Gdańskim, al. Jana Pawła II 5, ul. Gdańska 11;
- Medpharma Centrum Rehabilitacyjno-Lecznicze w Nowej Wsi Rzecznej, ul. Leśna 1A;
- Samodzielny Publiczny ZOZ Przychodnia Leczenia Uzależnień, ul. Chopina 9;
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Medyk" w Starogardzie Gdańskim, ul. Jurandа ze Spychowa 2.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

1. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”[31];
2. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”[32], zwany dalej planem wojewódzkim;
3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla powiatu starogardzkiego"[33].

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” obejmuje przewozy o charakterze międzywojewódzkim i międzynarodowym organizowane przez ministra właściwego ds. transportu. W województwie pomorskim przewozy o takim charakterze wykonywane są na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (19,3 tys. km) oraz incydentalnie na linii nr 250, zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (31,1 km).

Starogard Gdański wymieniono w tym planie jako potencjalny punkt integracji kolejowych przewozów pasażerskich z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim.

Spośród linii kolejowych w województwie pomorskim, w powiecie starogardzkim objęty planem został jedynie odcinek linii nr 131: Gdańsk – Tczew – Laskowice Pomorskie, na którym zlokalizowana jest stacja Smętowo w gminie Smętowo Graniczne. W przewozach krajowych stacja ta nie jest jednak punktem postojowym, chociaż zatrzymują się na niej wszystkie pociągi regionalne. Na odcinku tym planowane są połączenia w relacji Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna w liczbie 12,786 par pociągów na dobę. Najbliższą stacją przesiadkową dla krajowych kolejowych przewozów pasażerskich jest stacja Tczew.

Pozostali organizatorzy publicznego kolejowego transportu zbiorowego powinni, wg przywołanego planu, zapewnić skomunikowanie pomiędzy miastami wojewódzkimi a wybra-

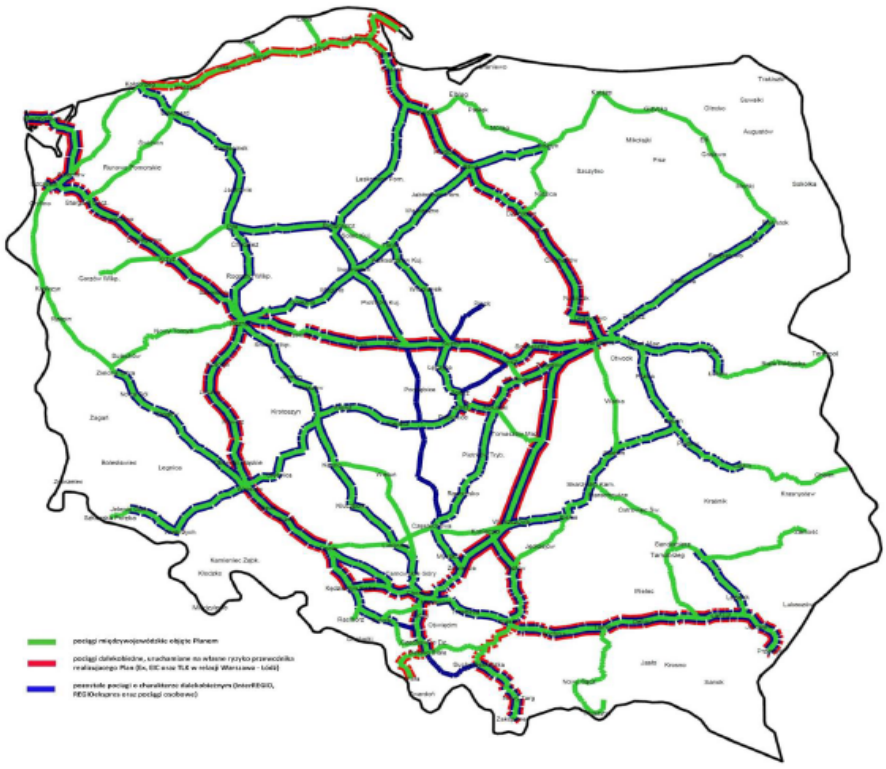
[31] *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”* ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

[32] *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego"* uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, Uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dn. 24.02.2014 r., Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego nr 2014.1122, ogłoszony 13.03.2014 r.

[33] „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla powiatu starogardzkiego" , przyjęty uchwałą nr XXXIX/331/2014 Rady Powiatu Starogardzkiego z dnia 29 sierpnia 2014 r., Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego nr 2014.3123, ogłoszony 19.09.2014 r.

nymi stacjami. W województwie pomorskim organizatorzy ci powinni zapewnić m.in. skomunikowanie stacji Tczew w kierunku Chojnic (linia kolejowa nr 203 przebiegająca przez Szpęgawsk i Starogard Gdański).

W zakresie dystrybucji biletów plan ten zakłada funkcjonowanie kanałów dystrybucji bezpośredniej, w tym sprzedaż biletów w pociągach oraz rozwijanie kanałów elektronicznych (Internet, automaty). Za kluczowe uznaje się zbudowanie do 2016 r. informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów, pozwalającego na wdrożenie biletu wspólnego różnych przewoźników kolejowych.



Rys. 14. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym.* Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22 maja 2012, s. 15.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego", przyjęty przez Sejmik Województwa, określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

Zaplanowana regionalna (międzypowiatowa) sieć połączeń transportowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim podzielona została, przy założeniu transportu kolejowego jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, na trzy kategorie linii kolejowych i autobusowych, obejmujące odpowiednio linie:

- szkieletowe – kolejowe łączące ośrodek wojewódzki z ośrodkami krajowymi i wojewódzkimi I i II rzędu oraz autobusowe pełniące podobną rolę – jako uzupełnienie linii kolejowych;
- dowozowe – kolejowe łączące ośrodki regionalne I i II rzędu z kolejowymi liniami szkieletowymi oraz autobusowe – łączące ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi umożliwiające utworzenie łańcuchów podróży międzypowiatowych;
- uzupełniające – kolejowe sezonowe i o małym ruchu oraz autobusowe – łączące generatory ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi lub tam, gdzie linie kolejowe ze względów technicznych mają zbyt małą przepustowość.

Przewidziano możliwość korekty kwalifikacji linii – przez organizatora wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej – w zależności od wielkości popytu, struktury pasażerów, stopnia zaspokajania potrzeb przewozowych, celów i motywacji podróży, charakterystyki obsługiwanych obszarów i klasyfikacji linii do klas – od A (akceptowalna bez zastrzeżeń) do D2 (nieakceptowana).

W wojewódzkim planie transportowym przyjęto dwa warianty:

- 1 – docelowy dla 2025 r.;
- 2 – bazowy, uwzględniający uwarunkowania 2013 r.

W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane.

W powiecie starogardzkim dworzec w Starogardzie Gdańskim (oznaczony R-6) uznano za regionalny węzeł integracyjny.

Linia kolejowa nr 203 Chojnice – Starogard Gdański – Tczew (i dalej do Gdańska/Gdyni) zaliczona została do kategorii A (akceptowana bez zastrzeżeń) i uznana została za linię szkieletową w obydwu wariantach. Odcinek Chojnice – Starogard Gdański – Tczew zaliczony został do II klasy obsługi.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich za autobusowe linie szkieletowe w obydwu wariantach uznano następujące linie przebiegające przez miasto i gminę Starogard Gdański:

- Starogard Gdański – Pruszcz Gdański – Gdańsk (I klasa obsługi);

- Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork (III klasa obsługi).

Do linii dojazdowych zaliczono:

- Starogard Gdański – Pelplin – Gniew – Kwidzyn (III klasa);
- Starogard Gdański/Zblewo – Kościerzyna (III klasa).

Do linii uzupełniających zaliczono natomiast:

- Starogard Gdański – Skórcz – Kwidzyn/Prabuty (III klasa);
- Człuchów/Chojnice – Starogard Gdański – Tczew (III klasa);

Ostatnią z wymienionych linii autobusowych zdefiniowano jako uzupełniającą interwencyjną.

Na rysunku 15 przedstawiono sieć linii kolejowych i podstawowych linii autobusowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariancie 1, a na rysunku 16 – w wariancie 2.

Rys. 15. Linie kolejowe i podstawowe linie autobusowe użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego

Źródło: *„Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”*, Gdańsk 2014, s. 54.

Rys. 16. Linie kolejowe i podstawowe linie autobusowe użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 planu transportowego

Źródło: *„Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”*, Gdańsk 2014, s. 55.

Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają:

- dla kategorii I – ponad 18 par połączeń na dobę;
- dla kategorii II – od 11 do 18 par połączeń na dobę;
- dla kategorii III – od 4 do 10 par połączeń na dobę.

W przypadku linii autobusowych pokrywających się trasą z linami kolejowymi, przyjęto założenie ich uruchamiania, jeśli w okresach ich funkcjonowania maksymalne zapełnienie pociągów byłoby nie większe niż 50 osób.

Plan transportowy dla województwa pomorskiego zdefiniował standardy dla publicznego transportu zbiorowego. W zakresie dostępności określono, że zalecane godziny funkcjonowania regionalnego transportu publicznego powinny być następujące:

- w dni powszednie i soboty:
  - ze Starogardu Gdańskiego do aglomeracji trójmiejskiej – od 4:00 do 22:00 (minimalny od 5:00 do 22:00);
  - z obszaru ciążenia do stolicy powiatu – od 6:00 do 20:00 (minimalny od 6:00 do 19:00);

- w niedziele i święta:
  - ze Starogardu Gdańskiego do aglomeracji trójmiejskiej – od 5:00 do 22:00 (minimalny od 6:00 do 21:00);
  - z obszaru ciążenia do stolicy powiatu – od 7:00 do 20:00 (minimalny od 8:00 do 20:00).

Zalecana częstotliwość kursów do aglomeracji trójmiejskiej została określona dla Starogardu Gdańskiego jako 30 minut w szczytach w dni robocze i 60 minut poza szczytami oraz w soboty i w niedziele (przy prawdopodobieństwie uzyskania miejsca siedzącego – 90%).

Zamodelowane zachowania w przewozach wojewódzkich, wg trzech scenariuszy rozwoju społeczno-ekonomicznego oraz publicznego transportu zbiorowego – wskazują, że realizacja wariantów rozwojowych zwiększy liczbę podróży odbywanych transportem zbiorowym oraz zwiększy pracę przewozową realizowaną tym transportem o ponad 25%. W planie wojewódzkim założono, że podróże międzywojewódzkie organizowane przez Urząd Marszałkowski realizowane będą w 84% przewozami kolejowymi. W powiecie starogardzkim obsłużone będą głównie miejscowości położone wzdłuż linii kolejowej nr 203, drogi krajowej nr 22 oraz drogi wojewódzkiej nr 222.

Determinantą niniejszego planu transportowego jest również „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014-2020 dla powiatu starogardzkiego", przyjęty uchwałą nr XXXIX/331/2014 Rady Powiatu Starogardzkiego z dnia 29 sierpnia 2014 r.

Z przywołanego dokumentu wynika, że powiat starogardzki zamierza zorganizować sieć połączeń publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich. Planowane są linie obejmujące swoja trasą granice administracyjne co najmniej dwóch gmin i jednocześnie niewykraczające poza granice powiatu. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora w odniesieniu do tych przewozów wykonywać będzie Starosta Powiatu Starogardzkiego.

W planie transportowym dla powiatu starogardzkiego przyjęto, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny mieć miejsce tam, gdzie przewozy wojewódzkie oraz realizowane w ramach komercyjnie, nie zapewniają minimalnej dostępności komunikacyjnej, przy podstawowej zasadzie zapewnienia połączeń centrów gminnych z miastem powiatowym. Dojazd do miasta powiatowego powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie komunikacją zbiorową były w ten sposób zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości leżących pomiędzy ośrodkiem gminnym a

miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. Założono, że niezbędne przewozy o charakterze użyteczności publicznej na obszarze gmin realizowane będą jako przewozy komercyjne albo będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie.

Obecnie powiat starogardzki planuje aktualizację planu transportowego – uchwalenie szczegółowej siatki połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Siatka te obejmie wszystkie linie ponadgminne i niewojewódzkie na obszarze powiatu obsługiwane w pierwszym półroczu 2015 r. przez przewoźników regionalnych. Oznacza to, że powiat zamierza podjąć się zorganizowania przewozów na całym swoim obszarze, umożliwiając w ten sposób mieszkańcom dostęp do usług przewozowych i zapewniając obowiązywanie ulg ustawowych przy zakupie biletów. Ulgi te będą refundowane wybranym przez powiat operatorom przewozów z budżetu państwa, za pośrednictwem urzędu marszałkowskiego. Deklaracja ta oznacza, że żadna z gmin powiatu nie zostanie pozbawiona możliwości korzystania z refundacji ulg ustawowych z budżetu państwa, nie wystąpią zatem przesłanki istotnego rozszerzania zakresu przestrzennego funkcjonowania starogardzkiej komunikacji miejskiej, w której refundacja ulg ustawowych z budżetu państwa nie przysługuje.

3. Ocena potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w czasie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

Badania przeprowadzone jesienią 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studialne dla opracowania planu transportowego dla województwa pomorskiego[34], wykazały, że 28,4% gospodarstw domowych w województwie pomorskim, z wyłączeniem Trójmiasta, nie posiadało dostępu do żadnego samochodu osobowego. Przeciętnie na jedno gospodarstwo domowe w województwie, poza Trójmiastem, przypadał 1 samochód osobowy, w tym w miastach – 0,9 samochodu, a na terenach wiejskich – 1,2 samochodu (w podregionie starogardzkim wskaźnik ten dla stolic powiatów wyniósł 0,80). Badania wykazały, że w stolicach powiatów odsetek gospodarstw domowych bez dostępu do samochodu osobowego wyniósł 32,2%. Prawo jazdy posiadało w Starogardzie Gdańskim i w powiecie starogardzkim 63% mieszkańców.

Ponad 50% mieszkańców województwa zadeklarowało pracę poza domem, a 10% – naukę w szkołach. W podróżach międzypowiatowych 80% badanych w województwie pomorskim korzystało z samochodu osobowego, w tym ponad 50% – jako kierowca. Komuni-

[34] *„Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1."* Gdańsk, 2014.

kację regionalną jako środek transportu wybrało 27% ankietowanych. Wśród pasażerów komunikacji autobusowej, 40% zadeklarowało brak samochodu osobowego.

Więcej niż połowa mieszkańców województwa (59%) odbywała w ciągu typowego tygodnia 1-2 podróże dziennie. Ponad dwie podróże wykonywało 17% mieszkańców województwa.

W przewozach ponadgminnych z wykorzystaniem transportu publicznego odbywano 30% podróży w województwie, a w podróżach ponadpowiatowych – 34%. Transportem kolejowym odbywano 29% podróży ponadgminnych i 36% podróży ponadpowiatowych. Po odliczeniu podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych realizowanych komunikacją miejską (autobus, tramwaj), regionalną komunikacją autobusową odbywano około 1/4 podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych w województwie. Współczynnik ruchliwości określono przeciętnie dla województwa na poziomie 1,9 podróży w czasie jednej doby. Najczęściej podróżowały osoby w wieku 13-17 i 25-39 lat, a najrzadziej – osoby w wieku ponad 55 lat.

W badaniach określano, co skłoniłoby mieszkańców do zamiany samochodu osobowego na transport zbiorowy. W niektórych powiatach województwa pomorskiego większość ankietowanych nie dopuszczała zmiany samochodu osobowego na inny środek transportu (w powiecie starogardzkim było to 41,7%). Pozostali mieszkańcy powiatu jako czynniki zachęcające do zamiany transportu indywidualnego na zbiorowy wskazywali niższy koszt podróży oraz dogodniejsze połączenia i skrócenie czasu podróży.

Na pytanie o brakujące połączenia ponadgminne 36% mieszkańców powiatu wskazało taką potrzebę, w tym najwięcej (7,9%) – połączenia ze Starogardem Gdańskim.

Podróżujący komunikacją miejską wskazywali jako powód wyboru tego środka transportu najczęściej brak innej możliwości realizacji podróży (61% wskazań). Znacznie mniej osób wskazywało na wygodę (19%) oraz krótszy czas podróży i niski koszt (po 13%).

Spośród osób podróżujących w powiecie starogardzkim poza gminę, do przystanku, z którego rozpoczyna podróż, 15% dociera komunikacją miejską (w województwie pomorskim, z wyłączeniem Trójmiasta – 12%).

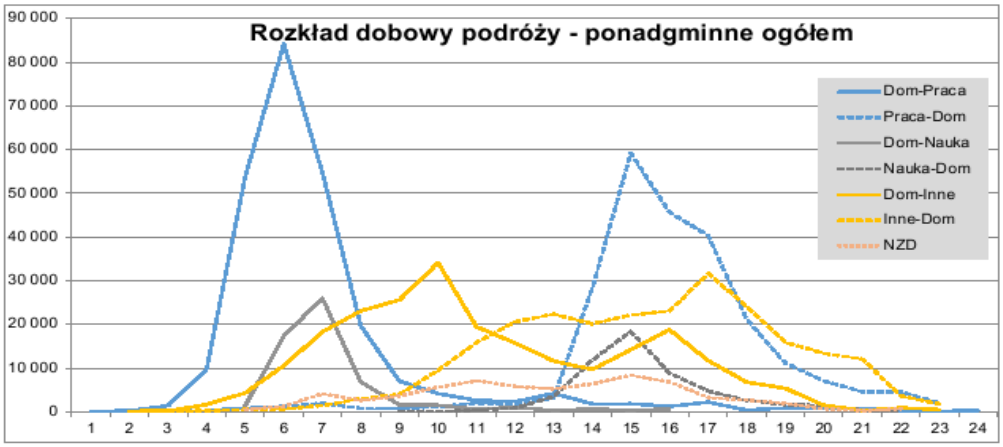
W strukturze motywacji podróży ponadgminnych odbywanych w dniu roboczym w powiecie starogardzkim 35% związane było z nauką, a 31% to wyjazdy i powroty do pracy[35].

Podróżujący komunikacją zbiorową jako powód wyboru tego środka transportu wskazywali najczęściej brak innej możliwości (55% wskazań). Jako przyczynę wyboru danego środka transportu określano dogodną godzinę połączenia (20%), niższy koszt podróży

[35] *„Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1. Część B Badawcza"* Gdańsk, 2014, s. 85.

(17%), dogodną lokalizację przystanku (14%), wygodę, komfort podróży (11%) oraz inne przyczyny (20%). Jako elementy wymagające poprawy wskazywano w powiecie częstotliwość kursowania, komfort na przystanku, i godziny połączeń oraz – w odniesieniu do komunikacji autobusowej – ceny.

Dobowy rozkład podróży, w zależności od typu podróży ponadgminnych w województwie pomorskim, przedstawiono na rysunku 17.



Rys. 17. Rozkład dobowy podróży ponadgminnych w województwie pomorskim

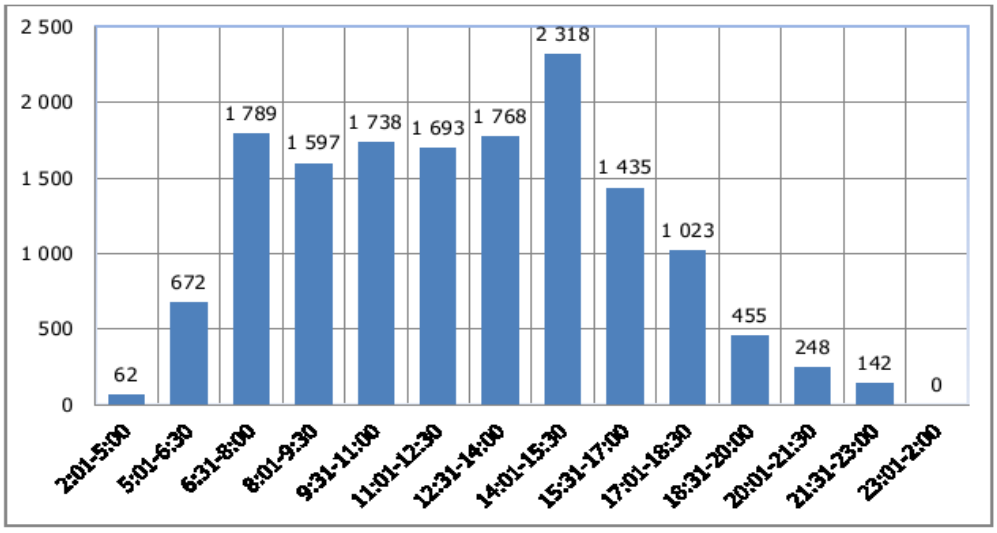
Źródło: *„Analiza potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego, w celu wskazania niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2014-2020 wraz z częścią badawczą. Etap 1."* Gdańsk, 2014, s. 56.

W podróżach ponadgminnych w województwie występowały dwa wyraźnie zaznaczone szczyty przewozowe: poranny i popołudniowy, spowodowane podróżami praca – dom/dom – praca oraz nauka – dom/dom – nauka. Pozostałe typy podróży generują razem dość równy ich poziom w godzinach od 6 do 20. Szczyty przewozowe w województwie pomorskim są szczególnie wyraźne, gdy środkiem transportu jest samochód osobowy, zróżnicowanie w przypadku komunikacji autobusowej i minibusowej jest niższe. Średnie napełnienie samochodu osobowego wyniosło we wszystkich podróżach 1,5 osoby, a w podróżach związanych z pracą – tylko 1,3 osoby.

Wiosną 2015 r., na zlecenie gminy miejskiej Starogard Gdański przeprowadzono kompleksowe, wewnątrzpojazdowe badania marketingowe wielkości popytu na jej usługi. Umoż-

liwiło to określenie napełnień każdego z badanych kursów, poszczególnych linii oraz całej sieci połączeń.

Na rysunku 18 zaprezentowano rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, ustalony na podstawie analizy wyników badań marketingowych z wiosny 2015 r. W dniu powszednim na wszystkich liniach (miejskich i podmiejskich) przewieziono 14,9 tys. pasażerów. Kulminacja przewozów w tym rodzaju dnia tygodnia przypadła na godziny 14:01-15:30, a więc na godziny szczytu popołudniowego, w którym przewieziono 2,3 tys. pasażerów. Drugim kolejnym przedziałem godzinowym, w którym przewieziono najwięcej pasażerów w dniu powszednim, był przedział 6:31-8:00, czyli okres szczytu porannego, w którym przewieziono 1,8 tys. pasażerów. W poszczególnych przedziałach półtoragodzinnych w dniu powszednim liczba przewożonych pasażerów systematycznie rosła do pierwszego szczytu przewozowego, a następnie pozostawała na zbliżonym poziomie 89-99% pierwszego szczytu przewozowego, po czym osiągała największą wielkość w drugim szczycie przewozowym, po którym systematycznie malała do godzin wieczornych.



Rys. 18. Rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – wiosna 2015 r.

Źródło: *Wielkość popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z wiosny 2015 r.*

W Starogardzie Gdańskim w dniu powszednim wystąpiły więc dwa szczyty przewozowe, w tym szczególnie wyraźnie zarysowany popołudniowy. Liczba pasażerów w poszczególnych porach półtoragodzinnych po godzinie 17. była już niższa od średniej w dniu powszednim.

Intensywne przewozy występują więc nie tylko w typowych godzinach dojazdów do pracy, ale w całym okresie od godzin rannych do godzin wczesnopopołudniowych.

Biorąc pod uwagę charakterystyczne dla analiz struktury czasowej popytu na usługi transportu publicznego przedziały półtoragodzinne w dniu powszednim, rozpatrywane w skali całej sieci starogardzkiej komunikacji miejskiej, na podstawie wyników badań marketingowych przeprowadzonych wiosną 2015 r., można stwierdzić, że w dniu powszednim:

- największe przewozy – na poziomie 15,5% ogółu pasażerów dniu powszednim – odnotowano w porze godzinowej 14:01-15:30, odpowiadającej tradycyjnemu popołudniowemu szczytowi przewozowemu;
- drugą pod względem intensywności przewozów porą okazała się pora godzinowa 6:31-8:00, odpowiadająca tradycyjnemu porannemu szczytowi przewozowemu, w której zrealizowano 12,0% dobowego popytu w dniu powszednim i jednocześnie 77,2% wielkości popytu w porze o jego maksymalnym natężeniu;
- względnie intensywne przewozy – na poziomie przeciętnie 10,7-11,8% pasażerów w każdym przedziale półtoragodzinnym – wystąpiły w porze międzyszczytowej;
- w porze godzinowej 15:31-17:00, po południowym szczycie przewozowym przewozy pasażerów były nieznacznie niższe niż w okresie międzyszczytowym – 9,6% dobowego popytu;
- po godzinie 17. nastąpiło znaczne zmniejszenie popytu: w porze godzinowej 17:01-18:30 przewieziono już tylko 6,8% wszystkich pasażerów w dniu powszednim, a więc ponad dwukrotnie mniej niż w porze szczytu popołudniowego;
- przed porannym szczytem przewozowym, w porze godzinowej 5:04-6:30, przewieziono jedynie 4,5% pasażerów, czyli ponad 2,5 razy mniej niż w porannym szczycie przewozowym;
- równie nieznaczna wielkość popytu, na poziomie odpowiednio 3,0, 1,7 i 1,0% wszystkich pasażerów, miała miejsce w kursach w porach wieczornych i późnowieczornych, tj. 18:31-20:00, 20:01-21:30 i 21:31-23:00;
- zupełnie marginalne znaczenie miały przewozy w połączonych nocnych porach godzinowych, od 23:01 do 5:00, w których łącznie przewieziono tylko 0,4% łącznej liczby pasażerów.

Obliczona dla starogardzkiej komunikacji miejskiej struktura czasowa popytu w przedziałach półtoragodzinnych, okazała się odmienna od występującej w innych miastach o podobnej wielkości w kraju. W większości miast średnich przewozy w porze porannego szczytu przewozowego są znacznie wyższe niż w porach międzyszczytowych, w których popyt jest ustabilizowany i bliski poziomowi ze szczytu popołudniowego. Sytuacja ta wynika z handlowego charakteru miasta oraz znacznej oferty przewozowej w okresach międzyszczytowych. Jednocześnie należy zauważyć, że oferta przewozowa w okresach pozaszczytowych jest znacząco ograniczona, co może wpływać na wybór w tym czasie samochodu osobowego jako podstawowego środka realizacji podróży miejskich.

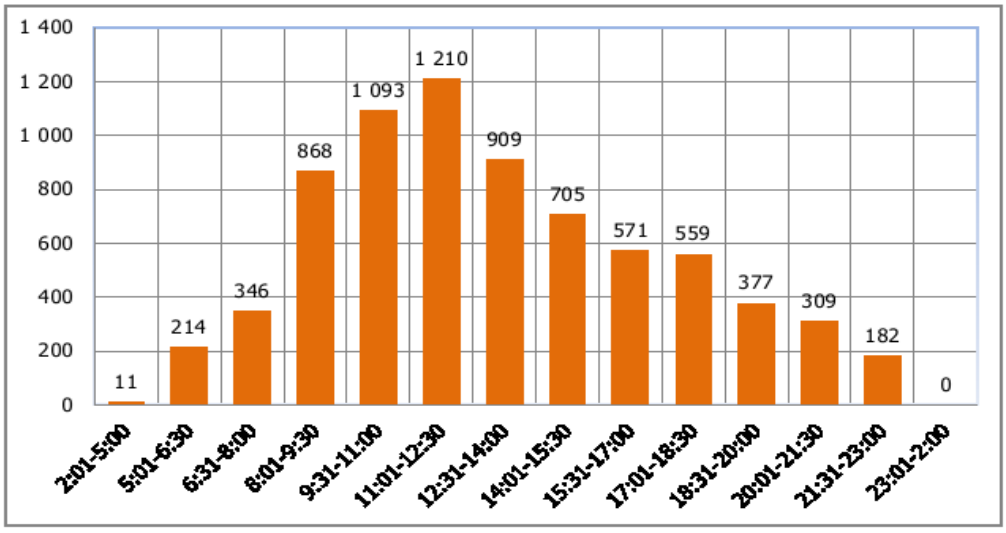
Nieznacznie inaczej wyglądał rozkład czasowy popytu w ciągu dnia powszedniego w trzygodzinnych przedziałach czasowych. Zdecydowanie najwięcej pasażerów podróżowało w porze szczytu popołudniowego (14:01-17:00) – 25,1% dobowej wielkości popytu. W przedziałach międzyszczytowych (8:01-14:00) przewozy były na zbliżonym poziomie – od 22,3 do 23,2% całkowitej liczby pasażerów w dniu powszednim, czyli niewiele niższym niż w okresie szczytu popołudniowego. W okresie porannego 1,5 godzinnego szczytu przewozowego i przedziale go poprzedzającym przewieziono już mniej pasażerów – 16,5% całkowitej liczby pasażerów w dniu powszednim. W pozostałych porach dnia, po godzinie 17., popyt był zdecydowanie niższy.

W dniu powszednim w granicach administracyjnych miasta z komunikacji miejskiej skorzystało 96,8% ogółu pasażerów starogardzkiej komunikacji miejskiej, a poza Starogard Gdański lub poza Starogardem Gdańskim podróżowało tylko 3,2% pasażerów.

W sobotę wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim ukształtował się na poziomie 49% jej wielkości w dniu powszednim. W sobotę największe przewozy wystąpiły w godzinach 11:01-12:30, w których z usług starogardzkiej komunikacji miejskiej skorzystało 16,5% jej sobotnich pasażerów. Na względnie wysokim poziomie – odpowiednio 14,9 i 12,4% łącznej liczby pasażerów w sobotę – ukształtowały się także przewozy w porach godzinowych 9:31-11:00 i 12:31-14:00. Znaczne przewozy – odpowiednio 11,8 i 9,6% ogółu pasażerów w sobotę – odnotowano w porach godzinowych 8:01-9:30 i 14:01-15:30. W kursach w godzinach 15:31-17:00 i 17:01-18:30 przewieziono odpowiednio 7,8 i 7,6% wszystkich pasażerów w sobotę. W pozostałych porach przewozy nie osiągnęły 5% pasażerów, w porze porannej 6:31-8:00 przewieziono 4,7%, a w godzinach 20:01-21:30 i 21:31-23:00 odpowiednio 5,1 i 4,2% z ogólnej liczby pasażerów w sobotę.

W sobotę w granicach miasta Starogard Gdański z komunikacji miejskiej korzystało 97,1% ogółu jej pasażerów, a przejazdy podmiejskie wykonało 2,9% wszystkich pasażerów w sobotę.

Na rysunku 19 zaprezentowano rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w sobotę, ustalony na podstawie analizy wyników badań marketingowych z wiosny 2015 r.



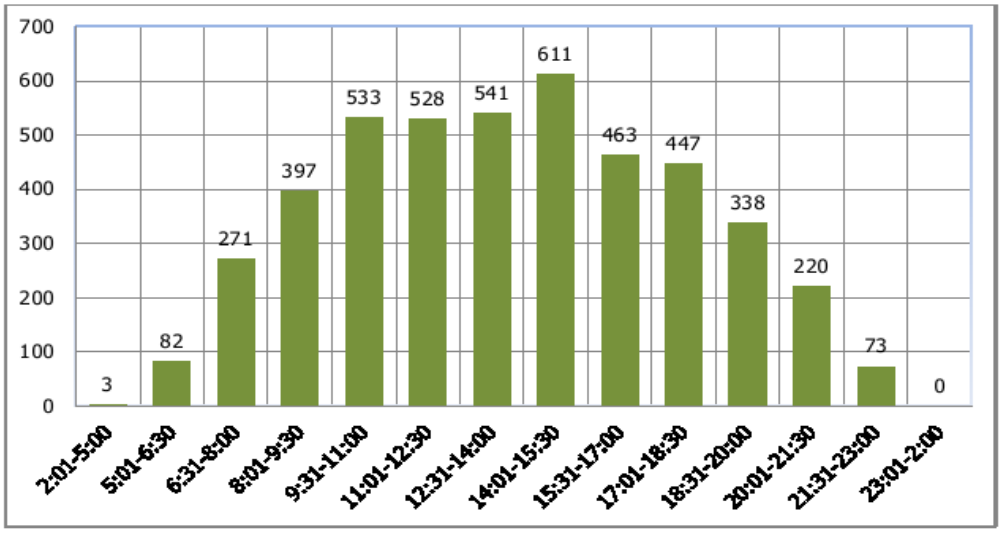
Rys. 19. Rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w sobotę – wiosna 2015 r.

Źródło: *Wielkość popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z wiosny 2015 r.*

W niedzielę wielkość popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej ukształtowała się na poziomie tylko 30,2% jej wielkości w dniu powszednim. W niedzielę najwięcej pasażerów starogardzka komunikacja miejska przewiozła w godzinach przedpołudniowych, w południe i wczesnym popołudniem, ze szczytem w przedziale godzinowym 14:01-15:30, w którym przewieziono 13,6% ogółu pasażerów w niedzielę. Znaczące przewozy starogardzką komunikacją miejską odnotowano także w porze przedpołudniowej – w przedziałach godzinowych 9:31-11:00, 11:01-12:30 i 12:31-14:00, w których z jej usług skorzystało odpowiednio 11,8, 11,7 i 12,0% ogółu niedzielnych pasażerów. Względnie wysokie udziały – odpowiednio 10,3 i 9,9% – miały także przewozy po południu w porach godzinowych 15:31-17:00 i 17:01-18:30 oraz rano w porze 8:01-9:30, kiedy przewieziono 8,8% pasażerów. Znacznie mniej pasażerów odnotowano natomiast w niedzielę w pozostałych porach godzinowych.

W niedzielę tylko w granicach administracyjnych miasta z komunikacji miejskiej skorzystało 97,4% wszystkich pasażerów, a poza Starogard Gdański lub poza Starogardem Gdańskim podróżowało jedynie 2,6% łącznej ich liczby.

Na rysunku 20 zaprezentowano rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w niedzielę, ustalony na podstawie analizy wyników badań marketingowych z wiosny 2015 r.



Rys. 20. Rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w niedzielę – wiosna 2015 r.

Źródło: *Wielkość popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z wiosny 2015 r.*

Jak wynika z przeprowadzonych badań, wielkość popytu w skali przeciętnego miesiąca kalkulacyjnego ukształtowała się na poziomie 365,7 tys. pasażerów. Największe przewozy w przeciętnym miesiącu miały miejsce na linii nr 19, z której usług skorzystało 128,2 tys. osób – co stanowi 35,1% ogółu pasażerów starogardzkiej komunikacji miejskiej. Miesięczne przewozy na pozostałych trzech liniach podstawowych (linie 12, 14 i 16) można określić jako relatywnie wysokie – wyniosły łącznie 218,9 tys. pasażerów, co stanowiło 59,9% wszystkich pasażerów w miesiącu.

Na pozostałych pięciu liniach uzupełniających przewieziono w przeciętnym miesiącu jedynie 18,6 tys. pasażerów, czyli 5,1% ogólnej liczby w miesiącu.

Warunki podróżowania określono w wyniku badań marketingowych jako dość dobre, podczas badań zanotowano tylko jeden przypadek ścisku w pojazdach. Z badań marketingowych wynika, że na większości linii możliwa jest eksploatacja autobusów klasy pojemnościowej midi, o długości ok. 10 metrów. Jedynie na linii 19 – w dniu powszednim i w sobotę – zalecana jest eksploatacja pojazdów o standardowej długości. W procesie optymalizacji kosztów obsługi komunikacyjnej należy uwzględnić zapewnienie wygody podróżowania dla pasażerów (coraz częściej dysponujących alternatywą w postaci samochodu osobowego), której istotnym wyznacznikiem jest możliwość zajęcia miejsca siedzącego w pojeździe komunikacji miejskiej.

Badania wykazały natomiast dość słabe wykorzystanie pojazdów. Średniomiesięczne wykorzystanie pojazdów komunikacji miejskiej na wszystkich liniach wyniosło 3,2 pasażera w przeliczeniu na kilometr (z uwzględnieniem wszystkich pasażerów, a więc także i osób niewnoszących opłat za przejazdy), a na najlepiej wykorzystywanych liniach 16, 19 i 27 – odpowiednio 3,5, 4,2 i 6,2 pasażera na kilometr. Należy jednak podkreślić marginalne znaczenie linii 27 – zarówno pod względem wielkości pracy eksploatacyjnej, jak i realizowanych przewozów.

Najgorsza sytuacja występowała na liniach o małych częstotliwościach kursowania, a zwłaszcza na linii 25, na której średnie wykorzystanie pojazdów wyniosło tylko 0,8 pasażera na kilometr.

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat gmina miejska Starogard Gdański nie wykonywała badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych mieszkańców.

3.2. Prognoza popytu

W czasie ostatnich pięciu lat liczba pasażerów ulegała znacznym wahaniom. Po okresie znacznego spadku liczby pasażerów w latach 2009-2012 r. (o 13,9%) w kolejnych dwóch spadki były wyraźnie mniejsze (łącznie spadek o 3,1%). Łącznie, w czasie pięciu lat liczba pasażerów zmniejszyła się o 16,6%.

W analizowanym okresie występowało także stałe ograniczanie wielkości pracy eksploatacyjnej. W latach 2009-2012 praca eksploatacyjna zmniejszyła się o 12,6%, a w następnych dwóch latach – o kolejne 3,6% (łącznie w ciągu pięciu lat o 15,8%). Współczynnik korelacji wahał się w granicach 0,85-1,1 i wyniósł średnio w tym okresie 0,99. W 2015 r. planowane jest dalsze zmniejszenie pracy eksploatacyjnej, o następne 1,2%.

Wielkość popytu w segmencie pasażerów wnoszących opłaty za przejazd oraz pracy eksploatacyjnej realizowanej w starogardzkiej komunikacji miejskiej w latach 2009-2014 wraz ze skalą ich zmian, przedstawiono w tabelach 19 i 20.

Proces spadku liczby pasażerów wspomagany był przez stale rosnącą liczbę samochodów osobowych – zarówno w ujęciu bezwzględnym, jak i względnym – jako wskaźnik liczby samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców.

Tab. 19. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej realizowanej w starogardzkiej komunikacji miejskiej w latach 2009-2014

Rok	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wielkość popytu [tys. pasażerów]			Wskaźnik [pasażerowie/ wzkm]
		bilety jednorazowe	bilety miesięczne	ogółem	
2009	1 649,7	2 007,5	2 597,7	4 605,2	2,79
2010	1 532,6	1 926,9	2 417,0	4 343,9	2,83
2011	1 466,8	1 835,5	2 334,7	4 170,2	2,84
2012	1 441,1	1 789,2	2 174,9	3 964,1	2,75
2013	1 404,5	1 779,3	2 144,0	3 923,2	2,79
2014	1 388,8	1 726,7	2 113,2	3 839,9	2,76

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Starogard Gdański.

Tab. 20. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej realizowanej w starogardzkiej komunikacji miejskiej w latach 2009-2014

Rok	Zmiana w analizowanym roku w stosunku do roku poprzedniego			
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2010	-261,3	-5,7	-117,1	-7,1
2011	-173,7	-4,0	-65,8	-4,3
2012	-206,1	-4,9	-25,5	-1,7
2013	-40,9	-1,0	-36,8	-2,6
2014	-83,3	-2,1	-15,7	-1,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Starogard Gdański.

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w obszarze objętym planem będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości i gmin objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;

- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie liczby połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie.

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróżach miejskich samochodów osobowych, oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatora transportu publicznego odpowiednich działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach małych i średnich badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji miejskiej zalicza się:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji miejskiej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, informacji i reklamy, gwarantujących jej odpowiednie dostosowanie do potrzeb pasażerów.

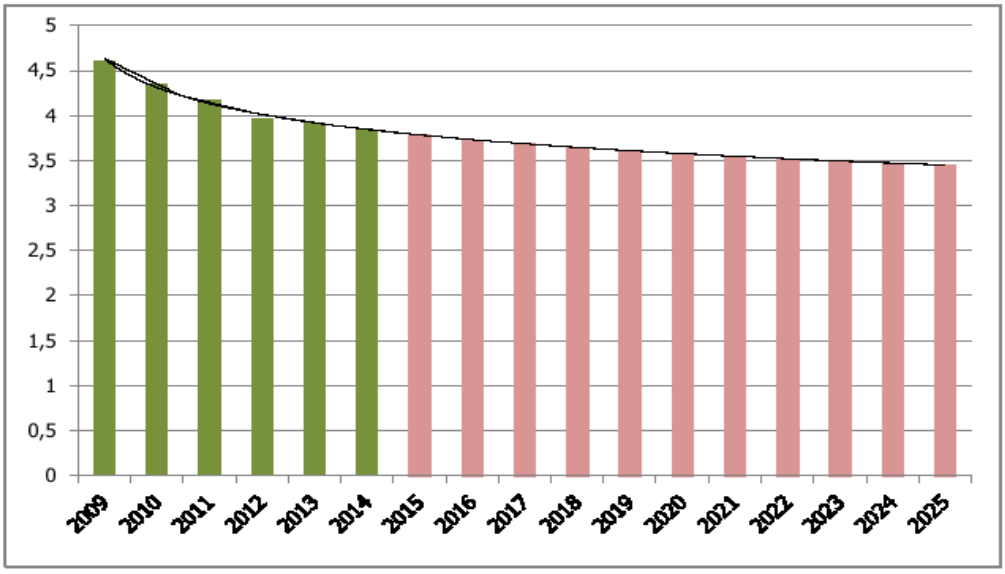
Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych w mniejszych miastach powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny – 70-75% transport indywidualny. Cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów oraz na ograniczenie swobody użytkowania (w tym parkowania) samochodów osobowych.

Obliczenia dotyczące prognozowanej liczby pasażerów oparto na modelu analizy regresji krokowej, polegającej na przyjęciu zespołu zmiennych niezależnych (liczba mieszkańców, wskaźnik bezrobocia, przeciętne wynagrodzenie, wskaźnik motoryzacji i innych), które

w ramach kolejnych sekwencji działań obliczeniowych uznawane są za statystycznie istotne lub nieistotne. Sekwencja działań analitycznych polega na przeprowadzeniu procedur obliczeniowych składających się m.in. z badania zjawiska współliniowości zmiennych, estymacji przedziałowej, badania hipotez o łącznej istotności parametrów strukturalnych, liniowości modelu, normalności rozkładu czynnika losowego, autokorelacji składnika losowego i innych. W rezultacie, otrzymuje się model opisujący wartość szacowanego parametru po podstawieniu określonej wartości zmiennych niezależnych.

Na rysunku 21 przedstawiono prognozę liczby pasażerów starogardzkiej komunikacji miejskiej w segmencie pasażerów wnoszących opłaty za przejazd, do 2025 r. (do 2014 r. zobrazowano wykonanie, a na lata 2015-2025 – prognozę).



Rys. 21. Prognoza popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. [mln osób]

Źródło: opracowanie własne.

W 2014 r. starogardzką komunikacją miejską przewieziono ok. 4 388 tys. pasażerów, w tym 3 840 tys. osób płacących za przejazd[36]. W latach 2010-2012 występowały znaczne

[36] Według badań marketingowych przeprowadzonych wiosną 2015 r. starogardzką komunikacją miejską przewieziono w przeciętnym miesiącu 365 691 pasażerów, co daje ok. 4 388 tys. pasażerów rocznie. Wielkość ta obejmuje także pasażerów podróżujących bezpłatnie oraz „gapowiczów". Według

wahania popytu. Przedstawioną prognozę, zakładającą w stosunku do 2025 r. zmniejszenie obecnego poziomu popytu – do poziomu 3 578 tys. pasażerów w 2020 r. (spadek o 6,8% w stosunku do 2014 r.) i 3 450 tys. pasażerów w 2025 r. (spadek o 10,1%) – należy uznać za prawdopodobną w warunkach stosowania nadal praktyki systematycznego zmniejszania zakresu pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim.

Zarysowana tendencja wynika głównie z danych demograficznych i występujących tendencji w zmianach struktury wiekowej mieszkańców. Największy udział pasażerów komunikacji miejskiej wśród mieszkańców Starogardu Gdańskiego występuje w grupie pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych, a właśnie ten segment będzie w analizowanym okresie najszybciej zmieniał swoją liczebność. Jednocześnie, utrzymanie polityki ponadinflacyjnego wzrostu cen wpływać będzie na zmniejszenie zainteresowania transportem publicznym.

Prognozę tę należy traktować jako punkt wyjścia dla takich działań w zakresie kształtowania oferty przewozowej, które w sposób marketingowy i kompleksowy powinny oddziaływać na popyt efektywny, prowadząc do wzrostu mobilności mieszkańców już korzystających z komunikacji miejskiej oraz na popyt potencjalny – poprzez tworzenie zachęt do korzystania z usług komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim także dla mieszkańców niekorzystających obecnie z transportu zbiorowego – podróżujących głównie samochodami osobowymi.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w powiecie starogardzkim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – stabilizację, w stosunku do 2014 r., liczby mieszkańców obszaru (wzrost o około 1,1% do 2025 r.). Jednocześnie, prognozy GUS przewidują niewielki spadek liczby mieszkańców w mieście (o 3,0%), przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w gminie (o 5,1%).

Niezbyt korzystnie kształtują się natomiast prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (tj. w wieku do 25 lat) mieszkańców obszaru, w stosunku do 2014 r. zmniejszy się w 2025 r. o 11%. Wzrośnie natomiast (o ponad 50%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną. Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 10 we wcześniejszej części planu).

danych wynikających ze sprzedaży biletów za 2014 r. przekazanych przez Urząd Miasta Starogard Gdański, liczba przewiezionych pasażerów w segmencie opłacających przejazd, wyniosła 3 840 tys. osób.

W tabeli 21 przedstawiono prognozę liczby mieszkańców na obszarze objętym planem na 2020 r. i 2025 r.

Tab. 21. Prognoza liczby mieszkańców obszaru objętego planem do 2025 r.

Przedział wiekowy	Prognozowana liczba mieszkańców		
	2013	2020	2025
Gmina miejska Starogard Gdański			
0-6 lat	3 952	3 191	3 012
7-18 lat	6 442	6 800	6 562
19-24 lat	3 143	2 470	2 322
25-64 lat	27 709	26 329	24 677
65 lat i więcej	7 081	9 212	10 648
Razem	**48 327**	**48 003**	**47 220**
Gmina Starogard Gdański			
0-6 lat	1 382	1 215	1 192
7-18 lat	2 779	2 815	2 798
19-24 lat	1 368	1 140	1 050
25-64 lat	9 043	9 383	9 329
65 lat i więcej	1 326	1 746	2 169
Razem	**15 898**	**16 299**	**16 539**
Razem obszar objęty planem			
0-6 lat	5 334	4 406	4 203
7-18 lat	9 221	9 615	9 360
19-24 lat	4 511	3 610	3 372
25-64 lat	36 752	35 713	34 006
65 lat i więcej	8 407	10 958	12 817
Razem	**64 225**	**64 301**	**63 759**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na podstawie zależności statystycznych pomiędzy możliwymi do skwantyfikowania opisanymi wyżej czynnikami zewnętrznymi, w tabeli 22 przedstawiono prognozę popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. w wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej. W tym wariancie nie przewiduje się podejmowania działań związanych z poprawą jakości usług ani też budowy węzła integracyjnego przy ul. Kolejowej. Wariant ten odpowiada prognozie przedstawionej na rysunku 21.

Tab. 22. Prognoza popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. w wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	bilety ulgowe	bilety normalne	ogółem
2014	548,4	2 594,2	1 245,7	**4 388,3**
2020	568,4	2 471,7	1 105,9	**4 146,0**
2025	610,2	2 436,1	1 014,2	**4 060,4**

Źródło: opracowanie własne.

Przy kontynuacji dotychczasowej polityki zmniejszania liczby wozokilometrów i utrzymywaniu wysokiego wskaźnika liczby biletów jednorazowych odpowiadających jednemu biletowi miesięcznemu, przy dalszym ograniczaniu oferty przewozowej oraz bez realizacji inwestycji, do 2025 r. przewidywany jest spadek wielkości popytu, który spowoduje, że pod koniec okresu objętego prognozą wielkość popytu przyjmie wartości o 7,5% niższe niż w 2014 r.

W segmencie nabywców biletów pełnopłatnych przewiduje się do 2025 r. zmniejszenie wielkości popytu o 18,6%, zaś wśród pasażerów posiadających prawa do ulg – zmniejszenie o 6,1%. Jednocześnie, zakłada się znaczący (o 11,3%) wzrost popytu w segmencie pasażerów podróżujących nieodpłatnie – na mocy stosownych uprawnień. Założone zmiany w strukturze popytu są m.in. rezultatem prognozowanej zmiany struktury wiekowej społeczności Starogardu Gdańskiego.

W tabeli 23 przedstawiono prognozę popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. w wariancie minimalnym, tj. bez zwiększania oferty przewozowej, natomiast z realizacją budowy węzła integracyjnego – zespołu dworców kolejowego i autobusowego przy ul. Kolejowej.

Realizacja inwestycji polegającej na ułatwieniu przesiadania się pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego oraz poprawa standardu podróżowania komunikacją miejską wynikająca z odnowy taboru, wpłyną na zwiększone zainteresowanie mieszkańców podróżami autobusami MZK. Zwieszone zainteresowanie pasażerów wpłynie także na ograniczenia stopnia redukcji wozokilometrów, w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego/ograniczania oferty przewozowej. W wariancie minimalnym zakłada się utrzymanie wskaźnika liczby wozokilometrów przypadających na statystycznego mieszkańca Starogardu

Gdańskiego. W wariancie tym przewidywany jest do 2025 r. mniejszy spadek wielkości popytu – pod koniec okresu objętego prognozą wielkość popytu przyjmie wartości o 2,2% niższe niż w 2014 r.

Tab. 23. Prognoza popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie minimalnym

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	bilety ulgowe	bilety normalne	ogółem
2014	548,4	2 594,2	1 245,7	**4 388,3**
2020	568,4	2 588,5	1 158,2	**4 315,1**
2025	610,2	2 600,1	1 082,5	**4 292,8**

Źródło: opracowanie własne.

W segmencie nabywców biletów pełnopłatnych przewiduje się w tym wariancie do 2025 r. zmniejszenie wielkości popytu o 13,1%, zaś wśród pasażerów posiadających prawa do ulg – utrzymanie obecnego poziomu (zmniejszenie tylko o 0,2%). Jednocześnie, zakłada się wzrost popytu w segmencie pasażerów podróżujących nieodpłatnie jak dla wariantu bezinwestycyjnego/ograniczania oferty przewozowej. Wzrost liczby pasażerów w segmencie osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, wynikający z przyczyn zmian demograficznych, powinien spowodować równoważne zwiększenie pracy eksploatacyjnej, dla zapewnienia niepogorszonej dostępności do transportu publicznego, szczególnie dla osób starszych. Skutkuje to jednak istotnym wzrostem wydatków dla organizatora przewozów.

W wariancie optymalnym zakłada się realizację inwestycji budowy węzła integracyjnego – centrum przesiadkowego, wraz z wymianą taboru oraz nie tylko utrzymanie wskaźnika liczby wozokilometrów przypadających na statystycznego mieszkańca Starogardu Gdańskiego na poziomie z 2014 r. (21,2 wzkm/mieszkańca miasta oraz gminy Starogard Gdański), lecz nawet wzrost tego wskaźnika – o około 10% do 2025 r.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i dążenie do przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Oznacza to potrzebę podjęcia działań prowadzących do zwiększenia do 2025 r. liczby pasażerów o dalsze 5-15%. Działania te będą wymagały jednak poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba wozokilometrów), jakościowym (prefe-

rencje w ruchu drogowym dla transportu zbiorowego, rozbudowana informacja pasażerska), jak i jej odpowiedniej dostępności kosztowej.

W celu osiągnięcia założonego efektu, niezbędne będą również określone działania z zakresu oddziaływania na użytkowników samochodów osobowych, w tym przede wszystkim w zakresie parkowania, zwłaszcza w centrum miasta i w obszarach przemysłowych.

Przy modernizacjach dróg objętych intensywnym ruchem komunikacji zbiorowej, należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego, takie jak krótkie odcinki buspasów przy dworcach i węzłach przesiadkowych czy śluzy ułatwiające wyjazd z najbardziej obciążonych przystanków położonych przy ruchliwych drogach.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%[37]. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Prognozę popytu przedstawiono także w wariancie optymalnym, zakładającym realizację szeregu działań poprawiających komfort podróży i dostępność komunikacji miejskiej, utrzymanie obecnego poziomu kosztu oraz wprowadzenie określonych restrykcji dla samochodów osobowych, wskutek czego do 2025 r. nastąpi wzrost liczby pasażerów o około 13%. W tabeli 24 przedstawiono prognozę popytu dla wariantu optymalnego.

Tab. 24. Prognoza popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie optymalnym

Rok	Liczba pasażerów w zależności od posiadanych rodzajów biletów [tys.]			
	przejazdy bezpłatne (uprawnienia)	bilety ulgowe	bilety normalne	ogółem
2014	548,4	2 594,2	1 245,7	**4 388,3**
2020	593,3	2 824,2	1 263,6	**4 681,1**
2025	637,0	2 890,1	1 203,3	**4 730,4**

Źródło: opracowanie własne.

[37] Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

W wariancie optymalnym przedstawiona prognoza zakłada wzrost liczby wozokilometrów o około 9% w stosunku do 2014 r.

Dla każdego z wariantów przyjęto zakres przestrzenny funkcjonowania starogardzkiej komunikacji miejskiej wg stanu na 30 czerwca 2015 r. – bez obsługi dodatkowych miejscowości w gminie Starogard Gdański ani w innych gminach ościennych. Wprawdzie w „Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego" rekomendowane jest dla Starogardu Gdańskiego rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący miasto Starogard Gdański oraz gminy: Starogard Gdański, Zblewo, Lubichowo, Bobowo, Kaliska, miasto i gminę Skarszewy, miasto Skórcz oraz gminę Skórcz, aktualnie takiego rozszerzenia – wymagającego odpowiedniej partycypacji finansowej poszczególnych gmin w funkcjonowaniu i rozwoju starogardzkiej komunikacji miejskiej – nie przewiduje się.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej starogardzkiej komunikacji miejskiej i – w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej oraz poprawy warunków życia mieszkańców w mieście.

3.3. Prognoza podaży

W wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej przyjęto prowadzenie polityki ograniczania pracy przewozowej, z możliwą likwidacją niektórych linii. Wariant ten zakłada także niezrealizowanie inwestycji węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim. W wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej przyjęto zmniejszenie pracy eksploatacyjnej w korelacji ze spadkiem liczby pasażerów – jej spadek o 6,8% do 2025 r.

W wariancie minimalnym projektu planu transportowego założono, że sieć połączeń komunikacji miejskiej nie będzie podlegać istotnym zmianom, ale liczba wozokilometrów będzie nadal nieznacznie ograniczana. W wariancie tym działania i inwestycje zmierzające do poprawy jakości usług starogardzkiej komunikacji miejskiej, poza budową węzła integracyjnego, będą realizowane w dość ograniczonym zakresie. Przyjęto także kontynuację obecnej polityki utrzymywania względnie wysokich cen biletów miesięcznych.

W wariancie minimalnym prognozuje się utrzymanie wielkości pracy eksploatacyjnej na zbliżonym poziomie jej dostępności dla pasażerów – zakłada się do 2025 r. utrzymanie wskaźnika liczby wozokilometrów na mieszkańca miasta w obecnej wysokości 21,2 wozokilometra w przeliczeniu na mieszkańca miasta i gminy.

W wariancie optymalnym przyjęto wzrost pracy eksploatacyjnej o 9,2% do 2025 r., co pozwoli na osiągnięcie jej poziomu z lat 2010-2011. Prognozowany wzrost podaży wynika

z planowanego zwiększenia zakresu obsługi mieszkańców oraz z czynników demograficznych, skutkujących rosnącym popytem na usługi przewozowe. Założono również, że docelowe standardy jakościowe starogardzkiej komunikacji miejskiej będą osiągnięte już w 2020 r. Jednocześnie, wprowadzone zostaną określone restrykcje w swobodzie ruchu i parkowania samochodów osobowych w centrum miasta (strefa rynku będzie obszarem preferencji ruchu pieszego, rowerowego i proekologicznych pojazdów komunikacji miejskiej). W wariancie optymalnym przyjęto działania zmierzające do zmniejszenia stosunku ceny biletu miesięcznego na wszystkie dni tygodnia do ceny biletu jednorazowego – do proporcji nie wyższej niż 1:30.

W tabeli 25 przedstawiono prognozowaną wielkość podaży usług przewozowych w wariantach: bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej, minimalnym oraz optymalnym.

Tab. 25. Prognoza wielkości podaży usług starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej, minimalnym i optymalnym

Rok	Liczba wozokilometrów w poszczególnych wariantach [tys.]		
	bezinwestycyjny/ ograniczania oferty przewozowej	minimalny	optymalny
2014	1 362,2	1 362,2	1 362,2
2020	1 304,9	1 363,8	1 430,3
2025	1 270,0	1 352,3	1 487,5

Źródło: opracowanie własne.

Systematyczne uatrakcyjnianie i unowocześnianie systemu komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim oraz uatrakcyjnienie cen biletów miesięcznych, skutkować będzie w 2025 r. wzrostem w stosunku do 2014 r.:

- liczby wozokilometrów – o 9,2% (o 125,3 tys. wozokilometrów rocznie);
- liczby pasażerów – o 7,8%.

Przywołane założenia determinują sposób kształtowania oferty przewozowej, której wielkość powinna wykazywać się wyższą dynamiką wzrostu niż przewidywane do 2025 r. zwiększanie się popytu.

Zmiany demograficzne, które są w zasadzie niezależne od działań organizatora transportu publicznego, będą skutkowały spadkiem udziału pasażerów wnoszących pełną opłatę za przejazd i jednoczesnym wzrostem udziału pasażerów posiadających prawo do przejaz-

dów bezpłatnych. Niestety, zmiany struktury demograficznej mieszkańców miasta będą skutkowały zmniejszeniem wpływów z biletów i spadkiem współczynnika odpłatności.

W Starogardzie Gdańskim osoby wnoszące pełną opłatę za przejazd w nieznacznym stopniu korzystają z komunikacji miejskiej. Prognozy demograficzne wskazują na spadek liczby mieszkańców w tym segmencie pasażerów, przy bardzo znacznym wzroście udziału mieszkańców starszych, posiadających prawo do ulg lub przejazdów bezpłatnych. Bez podjęcia działań zmierzających do uatrakcyjnienia komunikacji miejskiej i wzrostu zainteresowania mieszkańców korzystaniem z niej – w miejsce codziennego używania samochodów osobowych – spadek współczynnika odpłatności może być dość znaczący.

W celu utrzymania do 2025 r. wskaźnika odpłatności usług starogardzkiej komunikacji miejskiej na poziomie powyżej 40%, konieczne będą – poprzedzone kompleksowymi badaniami wielkości popytu – okresowe optymalizacje układu sieci komunikacyjnej (nie rzadziej niż raz na 5-7 lat) i modyfikacje systemu taryfowego – w celu zapewnienia stabilizacji przychodów ze sprzedaży biletów w długim okresie czasu. Bez istotnej poprawy dostępności komunikacji miejskiej, a także konkurencyjności cenowej w porównaniu do samochodu osobowego, osiągnięcie tego celu nie będzie możliwe.

4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Sieć transportu publicznego, stanowiąca przedmiot planowania, obejmuje wszystkie linie funkcjonujące w ramach starogardzkiej komunikacji miejskiej. Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym jej organizatorem jest Prezydent Miasta Starogard Gdański.

Wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r., starogardzka komunikacja miejska obsługiwała dwie jednostki samorządu terytorialnego – gminę miejska Starogard Gdański oraz gminę Starogard Gdański. Sieć linii starogardzkiej komunikacji miejskiej tworzyło 9 dziennych linii autobusowych:

- 6 linii całotygodniowych, w tym 4 funkcjonujące z relatywnie wysoką częstotliwością;
- 2 linie całoroczne, szczytowe funkcjonujące od poniedziałku do piątku;
- 1 linia szczytowa funkcjonująca od poniedziałku do piątku z wyłączeniem okresu wakacji.

Kryterium przebiegu terytorialnego pozwala podzielić sieć starogardzkiej komunikacji miejskiej na cztery linie miejskie (14, 17, 19 i 27) o trasach w całości zawierających się w granicach administracyjnych Starogardu Gdańskiego oraz pięć linii podmiejskich (7, 12, 15, 16 i 25) o trasach wykraczających poza granice administracyjne miasta.

Linie 7 i 25 poza Starogardem Gdańskim obsługiwały miejscowości Rokocin (tylko jeden przystanek poza granicami administracyjnymi miasta – „Drog-Trans") i Nowa Wieś Rzeczna w gminie Starogard Gdański. Nową Wieś Rzeczną obsługiwała również linia 15 oraz wybrane kursy linii 16. Obsługę miejscowości Koteże w gminie Starogard Gdański zapewniała natomiast wybranymi kursami linia 12.

Sieć linii starogardzkiej komunikacji miejskiej obsługiwała obszar zamieszkały przez 51,2 tys. osób. Poza samym miastem Starogard Gdański, linie komunikacji miejskiej obsługiwały tylko trzy miejscowości w gminie Starogard Gdański, zamieszkałe przez 2,9 tys. osób, czyli 5,7% mieszkańców całego obsługiwanego obszaru.

Obsługa gminy Starogard Gdański realizowana była na mocy porozumienia międzygminnego z dnia 14 lutego 2014 r., którego przedmiotem jest powierzenie gminie miejskiej Starogard Gdański przez gminę Starogard Gdański wykonywania zadań własnych w zakresie prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego na terenie gminy Starogard Gdański, na wskazanych w porozumieniu liniach komunikacyjnych.

Porozumienie obejmuje następujące linie:

- Starogard Gdański – Koteże (całoroczna);
- Starogard Gdański – Nowa Wieś Rzeczna (całoroczna);
- Starogard Gdański – Płaczewo (sezonowa).

Wykaz miejscowości, obsługiwanych liniami starogardzkiej komunikacji miejskiej, wraz z liczbą mieszkańców oraz oznaczeniami linii i liczbą połączeń w skali doby, wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r., przedstawiono w tabeli 26.

Tab. 26. Miejscowości w gminie Starogard Gdański obsługiwane liniami starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r.

Miejscowość	Liczba mieszkań-ców	Linia	Dzienna liczba par kursów do/z danej miejscowości		
			w dni powszednie	w soboty	w niedziele
Koteże	870	**12**	17	14	10
Rokocin	1052	**7, 25**	14	9	9
Nowa Wieś Rzeczna	976	**7, 15, 16, 25**	25	12	9
Razem:	**2 898**	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

W latach 2012-2014 praca eksploatacyjna na obszarze gminy Starogard Gdański wynosiła od 25,9 do 26,6 tys. wozokilometrów rocznie, co stanowiło 1,83-1,92% całości pracy eksploatacyjnej starogardzkiej komunikacji miejskiej.

Przeciętna prędkość eksploatacyjna pojazdów starogardzkiej komunikacji miejskiej, wg stanu na 30 czerwca 2015 r., wynosiła 21,91 km/h, natomiast prędkość eksploatacyjna – 15,68 km/h.

W tabeli 27 porównano podstawowe parametry sieci starogardzkiej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami sieci komunikacyjnych w innych, wybranych miastach o podobnej wielkości w kraju. Do porównania wykorzystano dane statystyczne publikowane w Biuletynie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja Miejska w Liczbach", dotyczące 2013 r., wybierając sieci komunikacyjne w miastach o liczbie ludności zbliżonej do Starogardu Gdańskiego.

Jak wynika z danych przedstawionych w tabeli 27, polityka poszczególnych miast odnośnie sposobu realizacji zadań przewozowych jest odmienna. Niektóre z poddanych analizie miast charakteryzuje znaczna długość linii (Puławy, Skarżysko Kamienna), a komunikacja miejska obsługuje znaczną liczbę gmin. W niektórych z miast utrzymuje się rozbudowaną

ofertę przewozową, zapewniającą wiele połączeń bezpośrednich lub o trasach obejmujących sąsiedztwo wszystkich istotniejszych celów ruchu, ale o niskich częstotliwościach, w innych zaś – przy podobnej liczbie wozokilometrów – wymaga się od pasażerów akceptacji konieczności przesiadania się i mniejszej dostępności przestrzennej sieci komunikacyjnej, przy większej częstotliwości kursów na poszczególnych liniach. Starogard Gdański wypada w tym zestawieniu dość dobrze, wielkość pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej należy do przeciętnych spośród wszystkich porównywanych miast, pomimo jednej z najmniejszych liczb obsługiwanych gmin. Rozpatrując intensywność obsługi obszaru samego miasta-organizatora sieci komunikacji miejskiej należy zauważyć, że tak duża oferta przewozowa jest rzadko spotykana.

Liczba linii należy do niższych w tej grupie wielkości miast, natomiast liczba wozokilometrów przypadająca na jedną linię jest największa w tej grupie miast, co wynika z wysokiej częstotliwości kursowania autobusów na liniach podstawowych.

W świetle zaprezentowanego porównania, wielkość oferty przewozowej starogardzkiej komunikacji miejskiej nie powinna ulegać dalszemu zmniejszaniu, dla utrzymania oferowanych standardów w wysokości porównywalnej do innych miast o podobnej liczbie mieszkańców i powierzchni.

Tab. 27. Porównanie parametrów starogardzkiej komunikacji miejskiej oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2014 r.

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba		Długość linii [km]	Liczba linii	Liczba obsługiwanych gmin
		wozokm [tys.]	wozów w ruchu			
Wejherowo	50,3	2 098	26	197,5	17	5
Puławy	49,7	2 330	29	526,8	26	7
Radomsko	49,5	1 275	24	224,0	16	7
Skierniewice	48,7	752	20	125,0	9	3
Starogard Gdański	**48,3**	**1 389**	**21**	**82,6**	**9**	**2**
Skarżysko Kamienna	48,1	1 385	28	311,7	22	8
Krosno	47,3	1 457	33	244,7	16	6
Dębica	47,2	959	18	192,0	12	5
Kołobrzeg	47,1	1 052	18	72,8	8	2

Źródło: *„Komunikacja Miejska w Liczbach”*, 2015 nr 2/14. IGKM Warszawa, s. 18-23.

Wielkość podaży usług przewozowych komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim, na tle innych miast o podobnej liczbie mieszkańców, determinuje także przeciętna gęstość zaludnienia. Jak wynika z publikacji GUS pn. „Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2013 r.", wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., w rankingu miast Starogard Gdański zajmował w kraju 90. miejsce pod względem liczby ludności i zarazem 221. miejsce pod względem powierzchni. Starogard Gdański charakteryzował się więc względnie wysoką gęstością zaludnienia w segmencie miast o podobnej liczbie ludności.

Wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r., poza sezonem letnim w ramach publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez gminę miejską Starogard Gdański, wykonywano 558 kursów w dni powszednie (także w wakacje), 376 kursów w soboty i 312 kursów w niedziele. W soboty i niedziele wykonywano odpowiednio 63,5 i 52,7% liczby kursów oferowanych w dniu powszednim. Dla dnia powszedniego poza wakacjami zaplanowano 4 442 wozokilometrów, z czego na obszarze gminy wiejskiej – 83 wozokilometry. Dla soboty zaplanowano 2 892 wozokilometrów (65,3% pracy eksploatacyjnej zaplanowanej dla dnia powszedniego), z czego na obszarze gminy wiejskiej 54 wozokilometry, a dla niedzieli – 2 383 wozokilometrów (54,8% pracy eksploatacyjnej dla dnia powszedniego), z czego 40 wozokilometrów w gminie Starogard Gdański.

Komunikacja miejska w Starogardzie Gdańskim oparta jest o wspólny takt częstotliwości, tzw. częstotliwości modułowej, obowiązującej na liniach podstawowych. Wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r., takt częstotliwości modułowej wynosił odpowiednio:

- 15 minut – w dniu powszednim w godzinach 6-18;
- 20 minut – w dniu powszednim w godzinach 5-6 i 18-19 oraz w sobotę w godzinach 9-14;
- 30 minut – w dniu powszednim w godzinach 19-23, w sobotę w godzinach 5-9 i 14-23 oraz w niedzielę w godzinach 5-23.

W całej sieci komunikacyjnej starogardzkiej komunikacji miejskiej funkcjonowały dwie kategorie połączeń, wyróżnione wg kryterium obowiązującej częstotliwości kursów autobusów, na które składały się odpowiednio:

- cztery linie podstawowe: 12, 14, 16, 19;
- pięć linii uzupełniających: 7, 15, 17, 25 i 27.

Trasy linii starogardzkiej komunikacji miejskiej charakteryzowały się niewielką wielowariantowością. Dodatkowe warianty, stanowiące zazwyczaj przedłużenie trasy poza jeden z podstawowych krańców, służyły zazwyczaj obsłudze peryferyjnych obszarów miasta bądź obszarów podmiejskich.

Cechą charakterystyczną oferty przewozowej starogardzkiej komunikacji miejskiej jest bardzo niewielkie zróżnicowanie podaży na liniach podstawowych w okresie szczytów komunikacyjnych, w okresie międzyszczytowym oraz poza szczytami porannym i popołudniowym. Redukcja wielkości podaży występuje dopiero w godzinach wieczornych. Pozostałe linie funkcjonują tylko w okresie szczytu przewozowego – dojazdów i powrotów z pracy albo rytmicznie w ciągu całego dnia (linie 17, 25). W tabeli 28 przedstawiono częstotliwość kursowania autobusów na poszczególnych liniach starogardzkiej komunikacji miejskiej.

Tab. 28. Częstotliwość kursowania autobusów na liniach starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r.

Nr linii	Dzień powszedni [min]		Sobota [min]	Niedziela [min]
	w szczycie	poza szczytem		
7	60	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
12	15	20/30	20/30	30
14	15	20/30	20/30	30
15	60	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
16	15	20/30	20/30	30
17	60	60	60	120
19	15	20/30	20/30	30
25	nie funkcjonuje	60	60	120
27	60	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje

Źródło: opracowanie własne.

Trasy wszystkich linii starogardzkiej komunikacji miejskiej obejmują centrum miasta. Ważną cechą oferty przewozowej starogardzkiej komunikacji miejskiej jest kilka wspólnych przystanków dla większości linii. Autobusy niemal wszystkich linii, poza liniami 7 i 17, zatrzymują się na przystankach Rynek i Hallera. Przystanki te pełnią ważną rolę jako przesiadkowe. Większość korzysta także z przystanku Lubichowska-Netto, w tym wszystkie linie podstawowe.

Rejon regionalnego węzła komunikacyjnego – dworca kolejowego – jest obsługiwany pięcioma liniami, w tym dwoma podstawowymi. Jest to jednocześnie główny węzeł przesiadkowy dla autobusowej i kolejowej komunikacji regionalnej i dalekobieżnej.

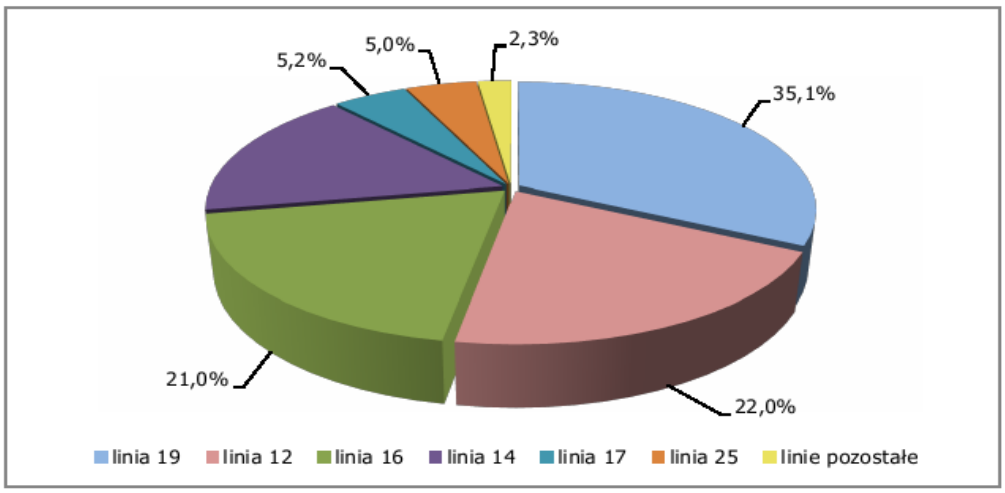
Dworzec autobusowy PKS obsługiwany jest czterema liniami, w tym trzema podstawowymi, ale korzystającymi z dwóch zespołów przystanków, odległych od siebie – przy ul. Kolejowej i przy ul. Gdańskiej.

Kolejną ważną cechą oferty przewozowej jest wyznaczenie tras linii w taki sposób, że obejmują większość głównych celów i źródeł ruchu w mieście. Trasy kilku linii poprowadzono południkowo, kilka linii ma przebieg równoleżnikowy, ale są także linie meandrujące po obszarze miasta. Efektem takiego wyznaczenia trasy linii jest wyjątkowo rozbudowana oferta przewozowa, rzadko spotykana w innych miastach o podobnej wielkości.

Obsługa najważniejszych osiedli w porach szczytów przewozowych realizowana jest wieloma liniami, zapewniających połączenia bezpośrednie z najważniejszymi źródłami i celami ruchu, w tym ze ścisłym centrum miasta.

Linie o niskiej częstotliwości kursowania pojazdów nie są postrzegane przez mieszkańców miast jako atrakcyjne, dlatego mając wybór, we wspólnie obsługiwanej relacji, przeważnie decydują się na skorzystanie z linii o wyższej częstotliwości – o lepiej znanej trasie i przystankach. Skutkuje to ograniczonym wykorzystaniem pojazdów na liniach o niewielkiej liczbie kursów. W Starogardzie Gdańskim linie te dedykowane są w większości dojazdom do i z pracy lub (i) obsługą obszarów peryferyjnych, o ekstensywnej zabudowie.

Strukturę pracy eksploatacyjnej w dniu powszednim, z podziałem na poszczególne linie, przedstawiono na rysunku 22. Przeważający udział w pracy eksploatacyjnej starogardzkiej komunikacji miejskiej mają linie podstawowe.



Rys. 22. Struktura pracy eksploatacyjnej starogardzkiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – w podziale na linie

Źródło: *Wielkość popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z wiosny 2015 r.*

Trasy poszczególnych linii starogardzkiej komunikacji miejskiej – wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r. – przedstawiono w tabeli 29.

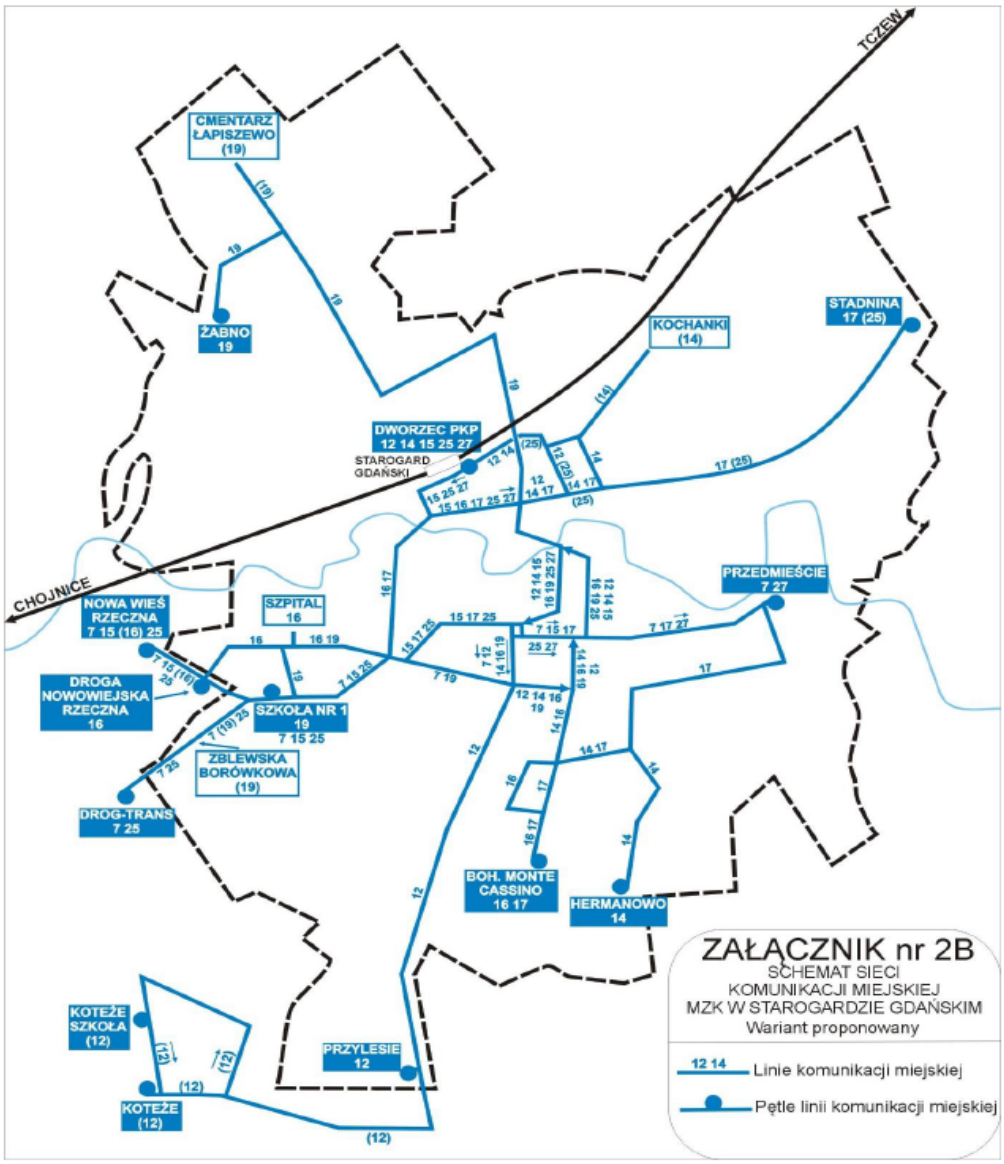
Tab. 29. Trasy poszczególnych linii starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r.

Nr linii	Przebieg trasy
7	**PRZEDMIEŚCIE** – Droga Owidzka – Kościuszki – Lubichowska – Chojnicka – 2 Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich – al. Niepodległości – Jagiełły – Zblewska – Drog-Trans – Zblewska – Wiejska – **NOWA WIEŚ RZECZNA**
12	**PKP** – Kolejowa – Traugutta – Mickiewicza – Hallera – Rynek – Chojnicka /z powrotem: Pomorska – al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna/ – Lubichowska – **PRZYLESIE** (wybranymi kursami: **KOTEŻE – PĘTLA / KOTEŻE – SZKOŁA**)
14	**PKP** – Kolejowa – Krasickiego (wybranymi kursami: Kochanki) – Zielona – Mickiewicza – Hallera – Rynek – Chojnicka /z powrotem: Pomorska – al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna/ – Lubichowska – Pomorska – al. Jana Pawła II – Kopernika – Pelplińska – Prusa – **HERMANOWO**
15	**NOWA WIEŚ RZECZNA** – Wiejska – Zblewska – Jagiełły – al. Niepodległości – 2 Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna /z powrotem: Rynek – Chojnicka – 2 Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich/ – Hallera – Sikorskiego – Skarszewska – Kolejowa – **PKP**
16	**BOHATERÓW MONTE CASSINO** – al. Armii Krajowej – Reymonta – Kopernika – al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna /z powrotem: Lubichowska – Pomorska – Rynek – Chojnicka – Lubichowska – al. Jana Pawła II/ – Hallera – Sikorskiego – Jagiełły – Nowowiejska – Balewskiego – Nowowiejska – **DROGA NOWOWIEJSKA – RZECZNA** (wybranymi kursami: Wiejska – **NOWA WIEŚ RZECZNA**)
17	**BOHATERÓW MONTE CASSINO** – al. Jana Pawła II – Kopernika – Pomorska – Jabłowska – Kościuszki – Piłsudskiego – Jagiełły – Sikorskiego – Mickiewicza – **STADNINA**
19	**ŻABNO** – Bp. Dominika (wybranymi kursami: Cmentarz Łapiszewo) – Skarszewska – Derdowskiego – Gdańska – Hallera – Rynek – Chojnicka /z powrotem: Pomorska – al. Jana Pawła II – Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna/ – Lubichowska – al. Niepodległości – Nowowiejska – Juranda – Zblewska – **SZKOŁA NR 1** (wybranymi kursami: Zblewska – **ZBLEWSKA BORÓWKOWA**)

Nr linii	Przebieg trasy
25	(wybranymi kursami: **STADNINA** – Mickiewicza – Traugutta – Kolejowa –) **PKP** – Kolejowa – Skarszewska – Sikorskiego – Hallera – Rynek – Chojnicka /z powrotem: Kościuszki – Paderewskiego – Rynek – Podgórna – Hallera/ – 2 Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich – al. Niepodległości – Jagiełły – Zblewska – Drog-Trans – Zblewska – Wiejska – **NOWA WIEŚ RZECZNA**
27	**PKP** – Kolejowa – Skarszewska – Sikorskiego – Hallera – Rynek – Chojnicka – Kościuszki – Droga Owidzka – **PRZEDMIEŚCIE**

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.mzk.starogard.pl, dostęp: 30.06.2015 r.

Na rysunku 23 przedstawiono schemat tras linii komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim.



Rys. 23. Schemat linii starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r.

Źródło: dane Urzędu Miasta Starogard Gdański.

Linie o charakterze dedykowanym, mają na obszarze miasta z reguły niższą przychodowość. Z tej przyczyny, decydujące znaczenie w utrzymaniu obecnych i pozyskaniu nowych pasażerów, mają linie o największej intensywności funkcjonowania. W Starogardzie Gdańskim jest to linia nr 19 i pozostałe linie podstawowe.

W okresie wakacyjnym zmniejszana jest oferta przewozowa w dniu powszednim oraz uruchamiana jest dodatkowa linia P – do kąpieliska nad jeziorem w Płaczewie – o 9 parach kursów w ciągu doby, w takcie godzinnym. Jej kursowanie zależne jest od bieżących warunków atmosferycznych.

Uruchomienie analogicznej linii sezonowej do Borówna w gminie Skarszewy (w formie linii komunikacji miejskiej) – postulowane przez mieszkańców Starogardu Gdańskiego – wymaga podpisania stosownego porozumienia z gminą Skarszewy. Ze względu na niewielki popyt w tej relacji w kursach komunikacji regionalnej (obsługiwanych przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.), należy spodziewać się wysokiego dofinansowania do takiej linii z budżetu miasta.

Ewentualna obsługa Grodziska Owidz w gminie Starogard Gdański, ze względu na przyjętą formę porozumienia z tą gminą – określającego relacje objętych nim linii, wymaga odpowiedniego rozszerzenia porozumienia. Zmodyfikowane zapisy powinny jednak umożliwić jednoznaczne rozróżnienie linii komunikacji miejskiej od połączeń komunikacji regionalnej wykonywanych na analogicznych trasach na zlecenie gminy Starogard Gdański, z refundacją strat przewoźnika z tytułu honorowania ulg ustawowych obowiązujących w tej komunikacji, przyznawaną z budżetu państwa, za pośrednictwem urzędu marszałkowskiego.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć komunikacyjna publicznego miejskiego transportu zbiorowego w ramach

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę miejską Starogard Gdański na lata 2015-2025, obejmuje cały obszar miasta Starogardu Gdańskiego i gminy wiejskiej Starogard Gdański. Nie wyklucza się jednak, że w okresie planowania gmina miejska Starogard Gdański zawrze porozumienia z innymi okolicznymi gminami w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Wówczas obszar planowanej sieci transportu publicznego obejmie także te gminy sąsiadujące z miastem, które takie porozumienia podpiszą – wymagać to będzie jednak aktualizacji planu.

Zgodnie z § 5 ust. 4 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 r., wydanego

na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., z uwagi na to, że przewozy objęte niniejszym planem mają charakter przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej, odstępuje się od sporządzenia części graficznej planu transportowego. Ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające się specyficzne wymagania pasażerów, odstępuje się również od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Określony zostaje jedynie obszar, na którym w okresie planowania funkcjonowała będzie sieć komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim.

Granice obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej w ramach starogardzkiej komunikacji miejskiej, stanowią zatem granice gminy miejskiej Starogard Gdański i gminy wiejskiej Starogard Gdański.

Można założyć, że wielkość podaży usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim w warunkach 2014 r. (scharakteryzowana przez takie parametry, jak liczba wozokilometrów i częstotliwość kursowania pojazdów na głównych trasach) odpowiada występującemu popytowi efektywnemu. W tej sytuacji, obecne parametry podaży usług można przyjąć jako wyjściowe do założeń wariantowego ich rozwoju w 2020 r. i 2025 r.

Przewidywane zmiany demograficzne w Starogardzie Gdańskim i otaczającej miasto gminie wiejskiej, wpłyną na potrzebę zwiększenia wielkości pracy eksploatacyjnej komunikacji miejskiej w kolejnych latach – w zakresie obsługi mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. W wariancie optymalnym planuje się zwiększenie zakresu pracy przewozowej, a w wariancie minimalnym – co najmniej utrzymanie obecnego zakresu oferty przewozowej, mierzonej roczną liczbą wozokilometrów w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców. W wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej planuje się natomiast jej zmniejszanie – wraz ze spadkiem przychodowości, spowodowanej zmianą struktury pasażerów, przy utrzymaniu wysokiej ceny biletów miesięcznych względem cen biletów jednorazowych.

Komunikacja miejska w Starogardzie Gdańskim wymaga dostosowywania oferty do faktycznego popytu, ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż dwa razy w roku.

Należy mieć również na uwadze, że każde rozszerzenie zakresu obsługi komunikacyjnej, spowoduje wzrost niezbędnej kwoty jednostkowej dopłaty do świadczonych usług. W szczególności dotyczy to wprowadzenia komunikacji miejskiej na obszary peryferyjne, o eks-

tensywnej zabudowie jednorodzinnej lub na obszary podmiejskie. W identyczny sposób na wzrost kwoty dopłaty oddziałuje zwiększanie liczby połączeń bezpośrednich – nawet pomiędzy obszarami o intensywnej zabudowie.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej;
- utrzymanie przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, itd.

Finansowanie usług komunikacji miejskiej w ramach publicznego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim, realizowane jest z wpływów z biletów i środków z budżetu miasta, przeznaczanych na rekompensatę dla operatora – zakładu budżetowego miasta oraz ze środków z budżetów gmin ościennych.

W modelu zarządzania komunikacją miejską obowiązującym w Starogardzie Gdańskim, to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie dopłatę do świadczonych usług, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów – pokrycie kosztów ich realizacji (aczkolwiek niepełnych, gdyż w zakładzie budżetowym nie jest kalkulowana pełna amortyzacja).

W modelu, w którym funkcjonuje wyodrębniony instytucjonalnie organizator usług (zarząd transportu), przychody z biletów stanowią przychód tego organizatora (kiedy organizator działa w formie organizacyjno-prawnej spółki z o.o. lub zakładu budżetowego) albo wpływają bezpośrednio do budżetu miasta (kiedy organizator jest jednostką budżetową gminy lub wydziałem urzędu – najczęściej spotykane rozwiązanie). W modelu tym, który już

obowiązuje lub do którego – w świetle zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – dąży się obecnie w większości dużych i średnich miast w Polsce, finansowanie usług komunikacji miejskiej odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu miasta lub z budżetu organizatora (do którego spływają także ewentualne dopłaty z gmin ościennych). Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury;
- sprzątanie przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, budowę systemu informacji pasażerskiej, itd.

Sposobem finansowania publicznej komunikacji zbiorowej może też być udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W Starogardzie Gdańskim taka sytuacja nie występuje – z powodu wykonywania przewozów przez własny zakład budżetowy.

Ponieważ przewozy w Starogardzie Gdańskim wykonywane są obecnie siłami własnymi miasta – poprzez utworzony w tym celu zakład budżetowy – nie wystąpiła dotychczas potrzeba umowy pomiędzy organizatorem a operatorem (podmiotem wewnętrznym). Prezydent Miasta przekazuje Dyrektorowi MZK informację o kwotach przychodów i kosztów przyjętych w projekcie uchwały budżetowej – o szczegółowości określonej przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego – w celu opracowania projektów planów finansowych. Następnie, projekt planu finansowego, zapewniający zgodność kwot przychodów i kosztów z projektem uchwały budżetowej, jest zatwierdzany przez Dyrektora MZK i przekazywany Prezydentowi Miasta do weryfikacji. Zweryfikowany projekt planu finansowego zakładu budżetowego stanowi podstawę gospodarki zakładu od 1 stycznia danego roku do dnia uchwalenia uchwały budżetowej.

Przychodami Miejskiego Zakładu Komunikacji w Starogardzie Gdańskim są przychody ze sprzedaży biletów oraz z wykonywania innych usług dla ludności i przedsiębiorstw. Wszystkie te wpływy nie pokrywają w całości ponoszonych wydatków. Konieczne stają się więc dopłaty z budżetu miasta i budżetu gminy wiejskiej, na której terenie realizowane są przewozy. Dopłaty te są elementem polityk: socjalnej, ekologicznej i transportowej władz

samorządowych, ukierunkowanych na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym.

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają efektywności ekonomicznej;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów.

Gmina miejska Starogard Gdański, analogicznie jak inne gminy z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszona jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim oraz w gminie ościennej jest finansowane z trzech źródeł.

Pierwsze z tych źródeł stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – dopłaty z budżetu gminy miejskiej Starogard Gdański i gminy ościennej, a trzecie – wpływy z innych usług realizowanych przez zakład budżetowy i ewentualne jego inne dochody.

MZK w Starogardzie Gdańskim – zakład budżetowy pełniący funkcje operatora starogardzkiej komunikacji miejskiej – prowadzi szeroką działalność dodatkową (zarządzanie starogardzką Strefą Płatnego Parkowania, usługi serwisowe autobusów i samochodów ciężarowych, a także reklama wewnątrz- i zewnątrz-pojazdowa oraz na wiatach przystankowych), z której zyski są także przeznaczane na finansowanie komunikacji miejskiej.

Dodatkowym źródłem finansowania, w szczególności inwestycji, są środki pomocowe, w tym z Unii Europejskiej.

Wielkość zrealizowanych w latach 2012-2014 i planowanych w 2015 r. kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przychodów ze sprzedaży biletów i sumy dopłat budżetowych, przedstawiono w tabeli 30.

W 2014 r. osiągnięto 47,5% wskaźnika odpłatności usług, obrazującego stopień pokrycia kosztów realizacji usług publicznego transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży biletów. Jest to odpłatność dość wysoka, jak na sieć komunikacyjną w mieście do 50 tys. mieszkańców.

Zmiany w wysokości wskaźnika odpłatności usług zdeterminowane są w największym stopniu zmianą struktury demograficznej społeczeństwa oraz ciągłym wzrostem motoryzacji indywidualnej – skali użytkowania samochodów osobowych w codziennych podróżach. Czynniki te wpływają na systematyczny spadek udziału pasażerów wnoszących pełną opłatę za przejazd – ponieważ pasażerowie nieuprawnieni do ulg lub zwolnień z opłat w coraz większym stopniu decydują się na korzystanie z samochodów osobowych w codziennych podró-

żach miejskich – i jednocześnie wzrost udziału pasażerów niewnoszących pełnej opłaty. Szczególnie istotny jest wzrost liczby pasażerów posiadających prawo do przejazdu bezpłatnego, uwarunkowany względami demograficznymi, wpływający na systematyczne obniżanie się wskaźnika odpłatności usług komunikacji miejskiej we wszystkich miastach w Polsce.

Tab. 30. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim w latach 2012-2014 i plan na 2015 r. [tys. zł]

Rok	Koszty (bez amortyzacji)	Wpływy		Dopłaty z budżetów		Wskaźniki odpłatności [%] 4/2
		ze sprzedaży biletów	z działalności dodatkowej	miasta	gminy ościennej	
1	2	4	5	6	8	9
2012	7 579	3 559	782	3 327	47	47,0
2013	8 058	3 527	1 737	3 196	60	43,8
2014	7 288	3 461	760	3 301	60	47,5
2015 – plan	7 732	3 730	784	3 156	62	48,2

Źródło: dane MZK oraz Urzędu Miasta Starogard Gdański.

Nadmierna ingerencja w dobrze funkcjonujący system taryfowy i wysokość opłat może więc spowodować efekty odwrotne od zamierzonych, np. związane z elastycznością cenową popytu. Z tej przyczyny, wszelkie zmiany w systemie taryfowym i wysokości opłat należy podejmować bardzo rozważnie, poprzedzając je poszerzonymi analizami skutków ich wprowadzenia.

Zwiększenie liczby pasażerów bez zwiększania wielkości oferty przewozowej (czyli poprzez pobudzenie dodatkowego popytu – wzrost napełnień w poszczególnych kursach), jest – przy rosnącej liczbie samochodów osobowych – w większości miast polskich nierealne.

Przedstawiona we wcześniejszych rozdziałach zmiana struktury demograficznej mieszkańców obszaru objętego planem do 2020 r. – wzrost udziału pasażerów posiadających prawo do przejazdów bezpłatnych – także wpłynie na spadek wskaźników odpłatności usług w najbliższych latach.

Elementem finansowania starogardzkiej komunikacji miejskiej jest partycypacja gminy wiejskiej Starogard Gdański w kosztach usług przewozowych na ich terenie. Wysokość dopłat gmin zależy zatem zarówno od wielkości pracy eksploatacyjnej (liczby tras i długości tras oraz intensywności ich obsługi), jak i od faktycznych podróży realizowanych na ich obszarze. Wysokość dopłat z gminy wiejskiej Starogard Gdański w latach 2012-2014 i plan na 2015 r. przedstawiono w tabeli 31.

Tab. 31. Wysokość dopłat do usług starogardzkiej komunikacji miejskiej z budżetu gminy ościennej w latach 2012-2015 r.

Wysokość dopłaty w poszczególnych latach [tys. zł]				Zmiana 2015/2012 [%]
2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. [plan]	
47,0	60,0	60,0	62,0	31,9%

Źródło: www.bip.starogard.ug.pl.

W tabeli 32 zaprezentowano porównanie finansowania komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim do jej finansowania w 2014 r. w innych, wybranych miastach o podobnej wielkości w kraju.

Na tle innych miast o zbliżonej liczbie mieszkańców, wskaźnik liczby wozokilometrów przypadających na jednego mieszkańca oraz wskaźnik odpłatności osiągał w Starogardzie Gdańskim w 2014 r. wartości przeciętne wśród porównywalnej grupy miast.

Wysoki wskaźnik odpłatności jest korzystny z punktu widzenia budżetu miasta i gmin, gdyż pozwala ograniczyć udział dopłat do komunikacji miejskiej w wydatkach bieżących i tym samym bezpieczniej zachować niezbędną równowagę finansową budżetu. Świadczy też o racjonalnym prowadzeniu gospodarki przez organizatora i operatora (operatorów), w szczególności, gdy usługi przewozowe świadczą podmioty wewnętrzne.

Wysokość wydatków z budżetu miasta w przeliczeniu na liczbę wozokilometrów, w starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2014 r. ukształtowała się na niższym poziomie niż średnia w tej grupie miast. Średnie, jednostkowe wydatki bieżące z budżetu na komunikację miejską w Starogardzie Gdańskim w 2014 r. wyniosły 2,42 zł w przeliczeniu na wozokilometr, wobec 3,10 zł – przeciętnie dla analizowanej grupy miast. Dane te świadczą o racjonalnej gospodarce finansowej operatora.

W każdym wariancie rozwoju oferty przewozowej planu transportowego zakłada się, że w związku z przewidywanymi zmianami demograficznymi, w okresie planowania wskaźnik odpłatności usług będzie spadać. Organizator miejskiego publicznego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim musiałby podjąć bardzo zdecydowane działania, aby udział przychodów ze sprzedaży biletów w kosztach świadczenia usług, nie spadł poniżej progu 40%.

W okresie planowania zakłada się utrzymanie zasady pokrywania kosztów organizowania i świadczenia usług przewozowych przychodami z biletów i dopłatami z budżetów samorządów, a finansowania inwestycji, zakupów i modernizacji taboru – ze środków gminy miejskiej Starogard Gdański, przy wykorzystaniu środków pomocowych z Unii Europejskiej.

Tab. 32. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2014 r.

Miasto	Ludność miasta	Przychody ze sprzedaży biletów	Wydatki bieżące z budżetu miasta na komunikację miejską	Liczba wozokilometrów	Wskaźnik odpłatności	Wydatki bieżące z budżetu miasta na wozokilometr	Liczba wozokilometrów na mieszkańca
	[tys.]	[tys. zł]	[tys. zł]	[tys.]	[%]	[zł/ wozokm]	[wozokm /mieszk.]
Wejherowo	50,3	6 046	7 803	2 098	42,3	3,72	155,1
Puławy	49,7	5 286	7 063	2 330	41,0	3,03	142,1
Radomsko	49,5	2 117	3 038	1 275	34,3	2,38	61,4
Skierniewice	48,7	1 268	3 370	752	23,8	4,48	69,2
Starogard Gdański	**48,3**	**3 461**	**3 361**	**1 389**	**38,2**	**2,42**	**69,6**
Skarżysko Kamienna	48,1	3 552	3 873	1 385	36,9	2,80	80,5
Krosno	47,3	3 374	2 450	1 457	57,9	1,68	51,8
Dębica	47,2	2 012	1 078	959	38,5	1,12	22,8
Kołobrzeg	47,1	3 774	4 986	1 052	24,4	4,74	105,9

Źródło: *„Komunikacja Miejska w Liczbach"* nr 2/14. IGKM, Warszawa 2015, s. 18-29.

Aktualne finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w starogardzkiej komunikacji miejskiej polega na pobieraniu przez zakład budżetowy opłat za przejazdy – w związku z realizacją przewozów w ramach tej komunikacji – oraz na przekazywaniu z budżetu dopłat dla zakładu budżetowego – ze względu na ustalone ceny biletów i wielkość popytu skutkujące niepokryciem całości kosztów usług.

Sposób ustalania wysokości dopłat jest arbitralny – zależny od bieżącej sytuacji budżetowej miasta. W skali kraju, permanentnie napięta sytuacja budżetowa miast i dokonywanie dopłat w wysokości niższej niż optymalna, jest jednym z powodów systematycznego zmniejszania się zakresu pracy eksploatacyjnej w komunikacji miejskiej. Podobna sytuacja występuje w Starogardzie Gdańskim: brak ustaleń zobowiązujących miasto do wnoszenia opłat

w określonej wysokości – co powinno mieć miejsce w przypadku operatora o odrębności prawnej i przy zawarciu wieloletniej umowy – wpływa na niestabilność sytuacji zakładu budżetowego i ogranicza możliwości planowania długofalowego rozwoju operatora.

W okresie planistycznym gmina miejska Starogard Gdański powinna rozważyć możliwość zmiany sposobu finansowania komunikacji miejskiej. W przypadku gdyby zakład budżetowy przekształcony został w spółkę z o.o. (będącą operatorem – podmiotem wewnętrznym, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym), to pomiędzy wyodrębnioną spółką a gminą miejską zawarta zostałaby umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Umowa określałaby zakres, warunki i wymogi wykonywania tych usług oraz sposób ich finansowania.

W takim przypadku podstawą do obliczenia rekompensaty mogłaby być wysokość stawek zapłaty za 1 wozokilometr wykonanych usług przewozowych, przy uwzględnieniu odpłatnego wykonywania innych usług, na przykład obsługi strefy parkowania. Wysokości stawek dla danego okresu mogą być obliczane wg rozbudowanych formuł, uwzględniających udział kosztów stałych w kosztach ogółem przedsiębiorstwa, osiągane prędkości eksploatacyjne, strukturę eksploatowanego taboru, udział przewozów w porach o niewielkim popycie, wiek taboru, specyficzne wymogi jakościowe, itp. Stała umowa i z góry określone wielkości zamawianych przez miasto wozokilometrów, zapobiegłyby systematycznemu zmniejszaniu oferty przewozowej, co obecnie ma miejsce. Umowa taka stanowiłaby dla spółki gwarancję zakresu zlecanej pracy przewozowej, dając jej możliwość prowadzenia racjonalnej gospodarki finansowej w długim okresie czasu. Dla pasażerów takie rozwiązanie także byłoby korzystne, gdyż zagwarantowałoby z góry określony zakres funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy ewentualnej modyfikacji taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie zdecydowanie niższym od zapewniającego pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, przewyższać będą wysokość wpływów ze sprzedaży biletów.

Przyszła struktura taryfy powinna zapewniać możliwie największą liczbę pasażerów starogardzkiej komunikacji miejskiej i – jednocześnie – możliwie wysoką przychodowość. Jednym z ważnych aspektów w polityce taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (duża sieć

punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji miejskiej.

Cena sieciowego biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie 25-30 biletów jednorazowych. Obecnie w Starogardzie Gdańskim cena biletu miesięcznego ważnego od poniedziałku do piątku bez limitu przejazdów stanowi 30-krotność ceny biletu jednorazowego, a cena biletu miesięcznego ważnego we wszystkie dni tygodnia bez limitów przejazdów stanowi równowartość cen aż ponad 35 biletów jednoprzejazdowych. Są to ceny wysokie, mało zachęcające do korzystania z tej formy biletów, stąd wysoki udział biletów ważnych tylko od poniedziałku do piątku. Osoby podróżujące na podstawie biletów miesięcznych stanowią grupę najbardziej lojalnych pasażerów, preferujących podróże transportem publicznym. Względnie wysoka cena biletu miesięcznego nie zachęca do zakupu biletu okresowego i mieszkańcy korzystają wówczas w znacznie większym stopniu z biletów jednorazowych. To z kolei oznacza każdorazowo podejmowanie decyzji o wyborze środka transportu do realizacji podróży, co przekłada się na większe wykorzystanie samochodów osobowych, większą kongestię i zanieczyszczenie środowiska.

W planowanej polityce taryfowej powinno zmierzać się do promowania biletów okresowych – dążąc do osiągnięcia stosunku cen biletu jednorazowego i sieciowego miesięcznego (całotygodniowego) zbliżonego do 1:25.

Prognozę finansową dla starogardzkiej komunikacji miejskiej sporządzono dla trzech wariantów:

- dla wariantu bezinwestycyjnego/ograniczania oferty przewozowej, w którym założono brak realizacji inwestycji i dalsze systematyczne ograniczanie pracy przewozowej;
- dla wariantu minimalnego, w którym założono budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego i wielkość pracy eksploatacyjnej wynikającą ze stałego współczynnika liczby wozokilometrów na mieszkańca obsługiwanego obszaru (21 wozokilometrów na mieszkańca);
- dla wariantu optymalnego, w którym przyjęto wybudowanie zintegrowanego węzła przesiadkowego oraz zwiększenie pracy eksploatacyjnej o 10% – do poziomu zbliżonego do jej wielkości w 2011 r.

Wartość kosztu realizacji wozokilometra pracy eksploatacyjnej przyjęto w wysokości planowanej dla 2015 r., tj. 5,74 zł/wozokm. Jest ona wyższa o 7,4% od osiągniętej w 2014 r. (5,35 zł/wozokm). Wyższy koszt wozokilometra wpływa istotnie na zmniejszenie wskaźnika odpłatności we wszystkich wariantach.

Prognozowane kwoty przychodów ze sprzedaży biletów, kosztów, rekompensaty oraz wskaźnika odpłatności w okresie planistycznym, przedstawiono w następujących tabelach:

- 33 – dla wariantu bezinwestycyjnego/ograniczania oferty przewozowej;
- 34 – dla wariantu minimalnego;
- 35 – dla wariantu optymalnego.

Tab. 33. Finansowanie usług starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. – w wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej [tys. zł]

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów	Inne dochody	Koszty (bez amortyzacji)	Rekompensata		Wskaźnik odpłatności [%] [2/4]
				ogółem	w tym dopłata gminy	
1	2	3	4	5	6	7
2014	**3 461**	760	**7 288**	**3 361**	60	**47,5**
2020	**3 185**	784	**7 496**	**3 527**	63	**42,5**
2025	**3 035**	784	**7 296**	**3 478**	62	**41,6**

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 34. Finansowanie usług starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. – w wariancie minimalnym [tys. zł]

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów	Inne dochody	Koszty (bez amortyzacji)	Rekompensata		Wskaźnik odpłatności [%] [2/4]
				ogółem	w tym dopłata gminy	
1	2	3	4	5	6	7
2014	**3 461**	760	**7 288**	**3 361**	60	**47,5**
2020	**3 336**	784	**7 835**	**3 715**	66	**42,6**
2025	**3 239**	784	**7 769**	**3 746**	67	**41,7**

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 35. Finansowanie usług starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. – w wariancie optymalnym [tys. zł]

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów	Inne dochody	Koszty (bez amortyzacji)	Rekompensata		Wskaźnik odpłatności [%] [2/4]
				ogółem	w tym dopłata gminy	
1	2	3	4	5	6	7

Rok	Przychody ze sprzedaży biletów	Inne dochody	Koszty (bez amortyzacji)	Rekompensata		Wskaźnik odpłatności [%] [2/4]
				ogółem	w tym dopłata gminy	
1	2	3	4	5	6	7
2014	**3 461**	760	**7 288**	**3 361**	60	**47,5**
2020	**3 640**	784	**8 217**	**3 794**	68	**44,3**
2025	**3 600**	784	**8 546**	**4 161**	74	**42,1**

Źródło: opracowanie własne.

Założona dla 2025 r. wyższa kwota rekompensaty w wariancie optymalnym jest wynikiem poniesienia kosztów związanych ze zwiększeniem oferty przewozowej oraz szerokiego zestawu działań inwestycyjnych w celu uatrakcyjniania komunikacji miejskiej i zmniejszania kongestii w ruchu drogowym – zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju i w efekcie – zahamowania obserwowanej w ostatnich latach tendencji spadku liczby pasażerów.

Podjęte kompleksowe działania wpłyną na zmianę postrzegania komunikacji miejskiej przez mieszkańców i zachęcą do codziennego korzystania z niej coraz większą liczbę osób. Wzrost zainteresowania mieszkańców podróżami komunikacją miejską wpłynie na potrzebę uatrakcyjniania oferty i powrót do trendu systematycznego zwiększania pracy przewozowej i liczby pasażerów.

W wariantach minimalnym i optymalnym uwzględniono w okresie planistycznym wymianę taboru na nowe, energooszczędne i niskopodłogowe autobusy, w pełni wyposażone w informację pasażerską, GPS i automaty biletowe.

5.1. Źródła i formy finansowania inwestycji

Elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego są nakłady inwestycyjne z nim związane. W starogardzkiej komunikacji miejskiej – z uwagi na jej wykonywanie przez gminę, w ramach samorządowego zakładu budżetowego – inwestycje w tabor i infrastrukturę realizuje gmina miejska Starogard Gdański.

W latach 2009-2014 gmina miejska Starogard Gdański zrealizowała następujące projekty inwestycyjne z wykorzystaniem środków pomocowych:

- „Zakup 11 niskopodłogowych autobusów dla komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim" – dofinansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2007-2013;

- „Remont ul. Juranda ze Spychowa w Starogardzie Gdańskim", o wartości 1,0 mln zł, dofinansowany w 50% z budżetu państwa – w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011;
- „Przebudowa ul. Kochanki-Zielona w Starogardzie Gdańskim", o wartości 6,050 mln zł, dofinansowany w 50% z budżetu państwa w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011;
- „Przebudowa ul. Zielonej w Starogardzie Gdańskim", o wartości 2 871,3 tys. zł, dofinansowany w 50% z budżetu państwa w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój".

Gmina miejska Starogard Gdański zakupiła także mikrobus dla potrzeb przewozu osób niepełnosprawnych – podopiecznych Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej – ze wsparciem finansowym Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Wartość projektu wyniosła 141,0 tys. zł, przy dofinansowaniu w wysokości 57%.

Program pn. „Zakup 11 niskopodłogowych autobusów dla komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim" zrealizowany został w latach 2010-2011. W ramach tego programu przeprowadzono także kampanię edukacyjno-informacyjną, zachęcającą mieszkańców miasta do korzystania z komunikacji miejskiej – jako ekologicznego środka przemieszczania się po mieście. Wartość projektu wyniosła 9,425 mln zł, a udział własny sfinansowany był przez gminę miejską Starogard Gdański oraz gminę Starogard Gdański. W wyniku rozstrzygniętego przetargu zakupiono 5 fabrycznie nowych autobusów Mercedes Citaro oraz 6 fabrycznie nowych autobusów Mercedesów Conecto. Wszystkie autobusy są niskopodłogowe, przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnością, wyposażone w silniki spełniające aktualną normę czystości spalin EURO i w system informacji pasażerskiej, w tym głosowy system zapowiedzi przystanków oraz w biletomaty.

W ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego gmina miejska Starogard Gdański zamierza zrealizować projekt pn. „Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim" – jako element realizacji strategii dla Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Liderem tego projektu jest gmina miejska Starogard Gdański, a partnerami – powiat starogardzki i gmina Starogard Gdański.

Celem przedsięwzięcia jest rozwinięty i efektywnie funkcjonujący zintegrowany publiczny transport zbiorowy w skali powiatowej i regionalnej. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się następujące zadania inwestycyjne:

- budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego;
- zakup 11 szt. taboru dla publicznego transportu zbiorowego – komunikacji miejskiej (autobusy będą wyposażone w biletomaty i system identyfikacji GPS);

- doposażenie pozostałych pojazdów w biletomaty i system identyfikacji GPS;
- budowa obiektu parkuj i jedź;
- budowa lub modernizacja 1,5 km dróg rowerowych.

Dodatkowym efektem realizacji przedsięwzięcia ma być osiągnięcie liczby przewiezionych pasażerów komunikacji miejskiej w wysokości 3,85 mln osób w 2023 r.

W zakres przedsięwzięcia budowy multimodalnego węzła integrującego podsystemy publicznego transportu zbiorowego wchodzić będzie budowa:

- ciągu peronów przystankowych komunikacji miejskiej i regionalnej;
- miejsc postojowych dla taksówek;
- systemów parkingów P&R, B&R i K&R;
- dróg rowerowych;
- bezkolizyjnych ciągów pieszych

oraz przebudowa układu drogowego.

Nastąpi przebudowa dworca kolejowego z nadaniem mu nowych funkcji społecznych. Wszystkie elementy węzła zostaną przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych (windy, brak progów).

Zakupione w ramach projektu pojazdy będą fabrycznie nowe, niskopodłogowe, wyposażone w urządzenia dla osób niepełnosprawnych, wyświetlacze wewnętrzne i zewnętrzne, zapowiedzi głosowe, automaty biletowe i system GPS. W ramach projektu w automaty biletowe i system GPS doposażone będą także pozostałe pojazdy MZK.

W ramach projektu podany rewitalizacji zostanie także zabytkowy budynek dworca kolejowego, w którym zlokalizowane będą pomieszczenia obsługi pasażerów i pracowników węzła, usługi publiczne i usługi komercyjne przydatne pasażerom komunikacji publicznej.

Przewiduje się także przeprowadzenie kampanii informacyjno-edukacyjnych promujących transport zbiorowy.

Szacunkowa wartość projektu wynosi 30 mln zł, z planowanym dofinansowaniem w wysokości 21,75 mln zł ze środków pomocowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, w ramach Osi Priorytetowej 9. Mobilność.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i przystanki przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Zakłada się, że w okresie planowania węzły i przystanki integracyjne i przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące komunikację miejską powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników oraz utwardzony peron o długości rów-

nej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

Przynajmniej dwa najważniejsze przystanki węzłowe zostaną wyposażone w automaty do sprzedaży biletów miesięcznych i jednorazowych.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski. Wysokość peronu przystanku będzie dopasowywana do poziomu podłogi w autobusie niskopodłogowym.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Preferencje pasażerów

Reguły funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze gminy miejskiej Starogard Gdański wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

W mniejszych miastach i gminach wiejskich, udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%. Zrealizowane do tej pory dla Starogardu Gdańskiego opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Podział zadań przewozowych na obszarze miasta i gminy powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności – zarówno w skali sieci komunikacyjnej jak i poszczególnych linii. Usługi komunikacji miejskiej powinny również spełniać postulat racjonalnego kosztu.

W badaniach ankietowych mieszkańców miasta i gminy wiejskiej Starogard Gdański oraz gminy Bobowo, przeprowadzonych latem 2014 r. na potrzeby opracowania „Strategia Rozwoju Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Tom I. Diagnoza", dokonano oceny publicznego transportu zbiorowego na badanym obszarze. Respondenci oceniali stan techniczny pojazdów i infrastruktury, sieć połączeń w ramach Starogardzkiego MOF oraz z Trójmiastem, dostępność transportu publicznego, częstotliwość kursowania, czas podróży i jej bezpieczeństwo. We wszystkich kategoriach opinia respondentów była dość dobra, oceny złe i bardzo złe stanowiły jedynie 5 do 11%, podczas gdy oceny dobre i bardzo dobre – od 42 do 49%. Ankietowani wskazali potrzebę poprawy jakości połączeń i częstotliwości kursowania publicznego transportu zbiorowego jako ważną lub bardzo ważną (od 64 do 68% wskazań). Jako główne postulaty wskazywano konieczność rewitalizacji obszaru dworca kolejowego oraz zwiększenie liczby połączeń pomiędzy miastem i okolicznymi miejscowościami.

W Starogardzie Gdańskim nie prowadzono innych badań marketingowych satysfakcji i preferencji komunikacyjnych mieszkańców czy osób przyjeżdżających do miasta. Badania

takie powinny być okresowo prowadzone w celu zdefiniowania rzeczywistych potrzeb i preferencji pasażerów, aby na podstawie ich wyników maksymalnie dostosować funkcjonowanie komunikacji miejskiej do potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych.

Celem badań preferencji i zachowań komunikacyjnych jest ocena starogardzkiej komunikacji miejskiej przez jej użytkowników oraz poznanie głównych preferencji komunikacyjnych pasażerów komunikacji miejskiej, w tym:

- ustalenie hierarchii postulatów przewozowych;
- wyznaczenie obszarów wymagających poprawy;
- poznanie oczekiwanego standardu wygody w podróżach komunikacją miejską;
- ustalenie, jakie środki transportu są najczęściej wykorzystywane w codziennych podróżach miejskich;
- poznanie innych opinii, postulatów i uwag.

W trakcie badania respondenci powinni wyrazić swoje opinie o pożądanych przez nich nowych połączeniach komunikacją miejską, zakresie wykonywania podróży z przesiadkami, częstotliwości korzystania z komunikacji miejskiej, motywacji wyboru środka transportu, itp.

Wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych przy planowaniu oferty przewozowej jest bardzo ważne, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatu dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale też pośrednio oznacza, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

W tabeli 36 przedstawiono autorską ocenę realizacji przez starogardzką komunikację miejską poszczególnych postulatów przewozowych – wraz z zaleceniami dotyczącymi ich poprawy. Przyjęto skalę tradycyjnych ocen szkolnych: bardzo dobra, dobra, dostateczna i niedostateczna.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o całym mieście. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę miasta dla mieszkańców oraz osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

Tab. 36. Ocena stopnia spełniania postulatów przewozowych przez starogardzką komunikację miejską – z zaleceniami dotyczącymi jej poprawy

Postulat	Ocena	Zalecenia
Bezpośredniość	**Dobra** – obecne trasy linii zapewniają powiązania pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródła i cele podróży, w niektórych relacjach niezbędna jest przesiadka w centrum miasta	▪ utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi przez komunikację autobusową poszczególnych osiedli ▪ uruchomienie nowych połączeń bezpośrednich, o ile taką potrzebę wykażą badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców ▪ budowa węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego, pod kątem integracji z pozostałym transportem publicznym
Częstotliwość	**Bardzo dobra** – w zakresie linii 12, 14, 16 i 19 (częstotliwości modułowe, akceptowalny wspólny takt) **Dostateczna** – dla pozostałych linii	▪ utrzymanie obecnych standardów częstotliwości kursowania pojazdów ▪ utrzymanie zasady modułowego, powtarzalnego taktu częstotliwości kursowania autobusów głównych linii ▪ oparcie planowania podaży usług na analizie wyników badań marketingowych wielkości popytu

Postulat	Ocena	Zalecenia
Dostępność	**Dobra** – w zakresie ogólnej dostępności do infrastruktury transportu publicznego **Dobra –** w zakresie informacji pasażerskiej **Dobra –** w zakresie dostępu do zakupu biletów jednoprzejazdowych **Dostateczna** – w zakresie dostępu do zakupu biletów okresowych **Bardzo dobra** – w zakresie dostosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych – 100% pojazdów jest niskopodłogowych	▪ budowa węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego ▪ obejmowanie komunikacja miejską nowych ulic, przystosowanych do ruchu autobusów ▪ systematyczne weryfikowanie lokalizacji przystanków w zależności od lokalnych potrzeb pasażerów ▪ systematyczna modernizacja zatok z zastosowaniem ułatwień dla pasażerów (krawężniki prowadzące), szczególnie dla osób z ograniczoną mobilnością (wysokość peronu) ▪ zakupy taboru wyłącznie niskopodłogowego ▪ rozbudowa systemu sprzedaży biletów z wykorzystaniem kanałów elektronicznych
Informacja	**Dobra** – w zakresie informacji internetowej **Dobra** – w zakresie informacji przystankowej – czytelna i funkcjonalna informacja drukowana, ale brak nazwy przystanku na wiacie/słupku i brak planów sieci komunikacyjnej nawet na wybranych przystankach	▪ rozbudowanie informacji internetowej o nowe funkcjonalności (rozkład dla kursu, przyjaźniejsza nawigacja) ▪ wprowadzenie nazw na przystankach oraz map i schematów sieci na przystankach węzłowych
Koszt	**Bardzo dobra** – akceptowalna cena biletu jednoprzejazdowego **Dostateczna** – wysoka cena biletu okresowego sieciowego w stosunku do ceny biletu jednoprzejazdowego	▪ utrzymanie obecnego poziomu cen biletów z uatrakcyjnianiem korzystania z sieciowych biletów okresowych ▪ dążenie do osiągnięcia stosunku ceny biletu sieciowego na wszystkie dni tygodnia do ceny biletu jednoprzejazdowego mieszczącego się w zakresie 25-30 (docelowo 25)
Rytmiczność	**Bardzo dobra** – dla wszystkich linii	▪ utrzymanie konstrukcji rozkładów jazdy dla całej sieci komunikacyjnej w oparciu o wspólne częstotliwości modułowe

Postulat	Ocena	Zalecenia
Wygoda	**Bardzo dobra** – w zakresie standardu eksploatowanego taboru zakupionego w ciągu ostatnich 10 lat **Dostateczna** – w zakresie standardu wyposażenia pozostałych pojazdów **Dostateczna** – w zakresie integracji różnych środków transportu	▪ budowa węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego ▪ wyposażenie większości przystanków w wiaty i miejsca do siedzenia ▪ systematyczne wyposażanie autobusów w automaty biletowe ▪ systematyczne remonty zatok i peronów, budowa nowych z ułatwieniami dla pasażerów (krawężniki prowadzące, wysokość peronu, brak barier w dojściu do przystanków)

Źródło: opracowanie własne.

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.7 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Cel ten można zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą przynajmniej bez progów poprzecznych wewnątrz – wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa dostępność komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych, dlatego wszystkie pojazdy powinny być niskopodłogowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi starogardzkiej komunikacji miejskiej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę – na całej długości pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

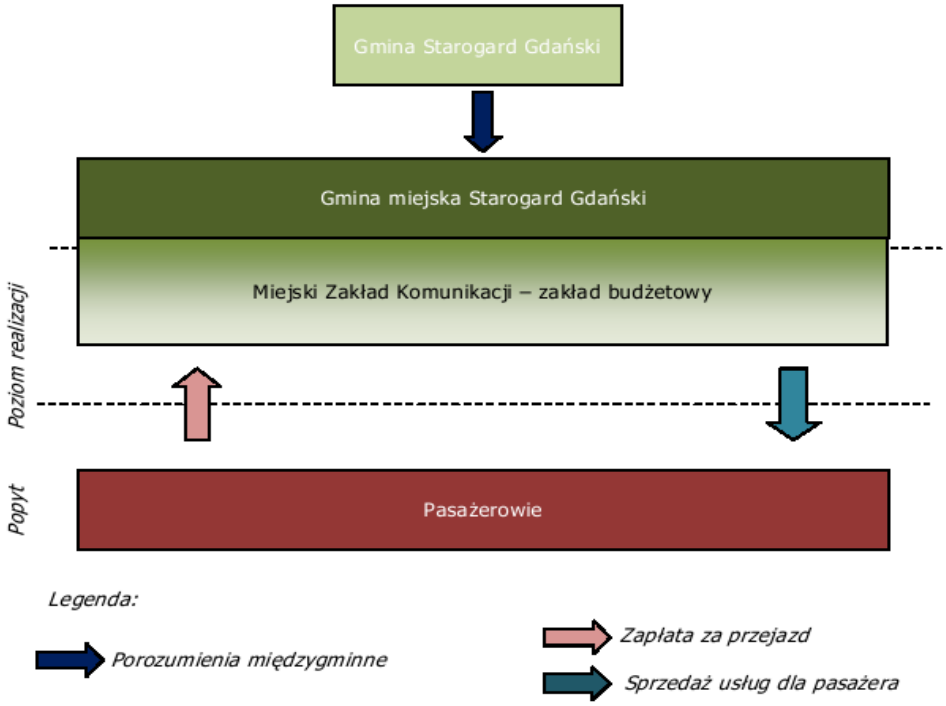
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Schemat organizacji rynku transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim i gminach ościennych obsługiwanych starogardzką komunikacją miejską, przedstawiono na rysunku 24.



Rys. 24. Schemat organizacji i realizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym w Starogardzie Gdańskim – stan na 30 czerwca 2015 r.

Źródło: opracowanie własne.

Wg stanu na dzień 30 czerwca 2015 r., starogardzka komunikacja miejska obsługiwała dwie jednostki samorządu terytorialnego należące do powiatu starogardzkiego – gminę miejską Starogard Gdański i gminę Starogard Gdański.

Organizatorem starogardzkiej komunikacji miejskiej jest Prezydent Miasta Starogard Gdański, którego zadania w zaspokajaniu potrzeb zbiorowych z zakresu publicznego transportu zbiorowego wykonuje Miejski Zakład Komunikacji – zakład budżetowy miasta.

Jednostką organizacyjną wykonującą zadania w imieniu Prezydenta jest Urząd Miasta Starogard Gdański. Strukturę organizacyjną i zasady funkcjonowania urzędu określa Regulamin Organizacyjny Urzędu Miasta Starogard Gdański wprowadzony Zarządzeniem Prezydenta Miasta nr 87/02/2015 z dnia 26.02.2015 r.

Zadania związane z prowadzeniem dokumentacji i sprawowaniem nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej, w tym nad Miejskim Zakładem Komunikacji oraz nadzór nad zarządzaniem i eksploatacją dróg wraz z infrastrukturą, zadaniami z zakresu organizacji ruchu drogowego, oczyszczania miasta i innych potrzeb komunalnych, ochrony środowiska, realizacji inwestycji, wykonuje Wydział Techniczno-Inwestycyjny.

Gmina miejska Starogard Gdański wykonuje zadania przewozowe siłami własnymi – poprzez zakład budżetowy. Samorządowa jednostka organizacyjna – Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim – powstał w dniu 1 stycznia 1992 r. w wyniku przekształcenia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Starogardzie Gdańskim. Podstawowym przedmiotem działania zakładu jest zaspakajanie potrzeb mieszkańców – poprzez świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy miejskiej Starogard Gdański oraz gmin, które zawarły porozumienie międzygminne w sprawie wspólnej realizacji komunikacji miejskiej[38]. Zadania te zakład wykonuje jako operator publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowym zakresem działania zakładu jest udostępnianie środków transportowych oraz wiat przystankowych i eksponowanie reklam, wynajmowanie pojazdów, udostępnianie miejsc parkingowych, naprawy, przeglądy i mycie pojazdów, pobór i windykacja opłaty parkingowej oraz opłaty dodatkowej i inne.

Podmiotem uprawnionym statutowo do emisji i sprzedaży biletów jest MZK. Przychody z biletów stanowią przychód zakładu.

Aktualnie, większość zadań związanych z organizacją usług starogardzkiej komunikacji miejskiej także pełni MZK, w tym w szczególności:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych;
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w komunikacji miejskiej;
- planowanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji;

[38] Uchwała nr XXIV/205/2012 Rady Miasta Starogard Gdański z dn. 24.04.2012 r. w sprawie zmiany statutu Miejskiego Zakładu Komunikacji w Starogardzie Gdańskim (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 – tekst jednolity z późn. zm.).

- opiniowanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej;
- budowa, rozbudowa i modernizacje obiektów oraz urządzeń, a także zakupy inwestycyjne związane z publicznym transportem zbiorowym – w ramach zarządzanego majątku;
- pozyskiwanie środków na finansowanie projektów inwestycyjnych w zakresie transportu publicznego;
- druk i sprzedaż biletów komunikacji miejskiej, ustalanie sposobu dystrybucji biletów, w tym ciągłej sprzedaży w pojazdach;
- kontrola biletów i posiadania przez pasażerów dokumentów uprawniających do przejazdów bezpłatnych i ulgowych oraz pobieranie opłat dodatkowych;
- prowadzenie ewidencji dochodów z tytułu sprzedaży biletów (należności, wpływów, zaległości);
- zamieszczanie informacji pasażerskiej – rozkładów jazdy na przystankach;
- informowanie o realizowanych przewozach, prowadzenie działalności marketingowej, reklamowej, promocyjnej i innej – w celu uzyskania dochodów;
- zapewnienie standardów bezpieczeństwa przewozów pasażerskich;
- rozpatrywanie skarg i wniosków oraz udzielanie informacji dotyczących komunikacji miejskiej.

Urząd Miasta Starogard Gdański wykonuje niektóre zadania związane z organizacją usług i funkcjonowaniem komunikacji miejskiej. Zadania te realizują odpowiednio:

- Wydział Techniczno-Inwestycyjny – w zakresie:
  - utrzymywania dróg i chodników, w tym porządku i czystości;
  - wykonywania uprawnień zarządcy dróg;
  - zarządzania ruchem i inżynierii ruchu;
  - nadzoru nad działalnością MZK i oceny efektywności wykorzystania środków z budżetu gminy przeznaczonych na realizację zadań MZK;
  - przygotowywania dla Prezydenta informacji niezbędnych dla podjęcia decyzji dotyczących wniosków MZK;
- Wydział Inicjatyw Gospodarczych – w zakresie:
  - pozyskiwania środków unijnych na finansowanie projektów inwestycyjnych dotyczących transportu publicznego;
  - monitorowania, prowadzenie sprawozdawczości i rozliczanie projektów inwestycyjnych współfinansowanych przez fundusze europejskie i inne środki pozabudżetowe.

Ponadto, spółka komunalna, ze 100% udziałem miasta – STARKOM Sp. z o.o. w Starogardzie Gdańskim – wykonuje zadania związane z zarządzaniem utrzymania w czystości gminy oraz budowy, remontów i konserwacji dróg.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów realizujących te zadania w odniesieniu do przewozów organizowanych przez gminę miejską Starogard Gdański, przedstawiono w tabeli 37.

Tab. 37. Podmioty realizujące zadania organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym w Starogardzie Gdańskim – stan na 30 czerwca 2015 r.

Zadanie organizatorskie	Podmiot realizujący zadanie
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	**Urząd Miasta Starogard Gdański** **MZK w Starogardzie Gdańskim**
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji planu transportowego i jego aktualizacji	**Urząd Miasta Starogard Gdański** **MZK w Starogardzie Gdańskim**
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: 1) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców 2) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców 3) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych 4) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego 5) funkcjonowania systemu informacji dla pasażera	**Urząd Miasta Starogard Gdański** **MZK w Starogardzie Gdańskim**
Określanie sposobu oznakowania przystanków wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	**MZK w Starogardzie Gdańskim**
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	**MZK w Starogardzie Gdańskim**
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest gmina miejska Starogard Gdański	**Rada Miasta Starogard Gdański**

Zadanie organizatorskie	Podmiot realizujący zadanie
Negocjacje 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	**Urząd Miasta Starogard Gdański**
Określanie 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	**Rada Miasta Starogard Gdański**
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	**Rada Miasta Starogard Gdański**
1. Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego 2. Dystrybucja biletów	**MZK w Starogardzie Gdańskim**
Wyznaczanie i urządzanie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników i operatorów	**Urząd Miasta Starogard Gdański** **MZK w Starogardzie Gdańskim**

Źródło: opracowanie własne.

Poza gminą miejską Starogard Gdański, w gminie Starogard Gdański realizowane są otwarte przewozy dzieci do szkół, a na całym obszarze objętym planem – przewozy pasażerskie transportem kolejowym organizowane przez ministra właściwego do spraw transportu oraz przez samorząd województwa pomorskiego, opisane w punkcie 2.12. Przewozy te nie są przedmiotem niniejszego planu.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów i przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy i taryf – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego.

W województwie pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego (planowany do utworzenia). Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową i wojewódzką komunikacją kolejową. Organizator transportu regionalnego wprowadzi bilety zintegrowane (traktowane jako minimalny zakres integracji taryfowo-biletowej), umożliwiające realizowanie podróży w dowolnych relacjach i wszystkimi środkami transportu, które będą obsługiwać te relacje w ramach sieci użyteczności publicznej. Z tytułu honorowania biletów zintegrowanych operatorzy będą otrzymywać dopłatę do usług.

W celu zapewnienia możliwości realizacji podróży na podstawie jednego zintegrowanego biletu, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej przystąpi Prezydent Miasta Starogard Gdański, jako organizator starogardzkiej komunikacji miejskiej, stanowiącej przewozy o charakterze użyteczności publicznej, o ile wystąpi taka potrzeba społeczna wśród mieszkańców miasta.

Od dnia 1 stycznia 2017 r. ulegają zmianie zasady przekazywania z budżetu państwa dopłat na pokrycie strat przychodów przewoźników i operatorów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych w przewozach pasażerskich publicznym transportem zbiorowym. Prawo do takich dopłat utracą całkowicie przewoźnicy, możliwość refundacji strat z budżetu państwa będzie możliwa wyłącznie w przewozach realizowanych przez operatorów. Wyłączenie komunikacji miejskiej z tego prawa zostanie utrzymane. Różne traktowanie w przepisach prawa organizatorów komunikacji miejskiej i pozostałego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej utrudnia efektywne prowadzenie procesu integracji biletowej.

Obecnie występuje okres przejściowy – samorządy województwa są organizatorami przewozów kolejowych i dopiero przystępują do działań zmierzających do zorganizowania publicznego transportu zbiorowego autobusowego, a samorządy powiatowe z reguły jeszcze nie ogłosiły nawet zamiaru zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Z kolei przewoźnicy prywatni do końca 2016 r. będą otrzymywali dopłaty i nie są zainteresowani podjęciem negocjacji dotyczących integracji taryfowej. Do czasu wdrożenia nowego systemu rozliczeń, wdrożenie integracji taryfowej jest więc niemal niemożliwe. Nie oznacza to jednak, że nie należy rozpocząć prac koncepcyjnych zmierzających do wprowadzenia w życie rozwiązań integracyjnych dotyczących transportu regionalnego na obszarze Starogardu Gdańskiego i gminy wiejskiej Starogard Gdański.

Miejski transport zbiorowy oraz regionalny autobusowy i kolejowy transport pasażerski muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych autobusowych i kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu miejskiego (mają charakter komplementarny). W rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Integracja transportu miejskiego i regionalnego wymaga podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym. Podstawowym zadaniem inwestycyjnym w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będzie budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją obszaru dworca kolejowego – jako centrum przesiadkowego, integrującego transport pasażerski kolejowy, autobusowy dalekobieżny i regionalny oraz komunikację miejską.

Intermodalny zintegrowany dworzec będzie skupiał wszystkich przewoźników regionalnych i międzyregionalnych, stanowić też będzie istotny punkt startowy dla komunikacji lokalnej oraz miejsce dogodnych przesiadek dla pasażerów do i z pojazdów komunikacji miejskiej. Lokalizacja dworców kolejowego i autobusowego oraz ich skomunikowanie z komunikacją miejską, zapewniać będzie przesiadkę w możliwie najkrótszym czasie i w dogodnych warunkach, a także szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się pasażerów do i z dworca kolejowego. Dworzec intermodalny, wyposażony w pełną informację pasażerską, dotyczącą wszystkich rodzajów transportu publicznego, stanowić będzie znaczne ułatwienie w podróżach do i z miasta oraz pobliskich miejscowości.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy będzie zapewniał bezpośrednie i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz bez barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

Uzupełnieniem działań inwestycyjnych, prowadzących do integracji podsystemów transportowych, będzie wyposażenie intermodalnych przystanków komunikacji miejskiej w pełną informację pasażerską i dogodne warunki do oczekiwania na przesiadki. Szczególne ważne jest wspólne zamieszczanie informacji o funkcjonowaniu różnych środków transportu nie tylko na przystankach, ale i w Internecie.

W okresie planowania zakłada się ciągłe zamieszczanie w serwisie internetowym miasta, a także operatora (MZK) pełnej informacji o komunikacji miejskiej – wraz z rozkładami jazdy, mapami i schematami sieci komunikacyjnej, cennikami, zakresem uprawnień do ulg,

wykazem miejsc sprzedaży biletów oraz wyszukiwarką połączeń. System informacji będzie zapewniał dostępność do niej z telefonów komórkowych wraz z możliwością pobrania rozkładu jazdy.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług, jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Gmina miejska Starogard Gdański, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyć, aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców miasta były jak najwyższy, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 38.

Tab. 38. Pożądany docelowy poziom realizacji usług starogardzkiej komunikacji miejskiej w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Bezpośredniość	▪ zapewnienie statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów
Częstotliwość	▪ pełna koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej ▪ utrzymanie standardów częstotliwości kursowania pojazdów na liniach poszczególnych kategorii ▪ praktyka zapewniania pełnej rytmiczności odjazdów pojazdów różnych linii, obsługujących wspólnie ciągi komunikacyjne, pełna koordynacja rozkładów jazdy różnych przewoźników na substytucyjnie obsługiwanych trasach ▪ stworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węźle integracyjnym i przystankach przesiadkowych
Dostępność	▪ funkcjonowanie zintegrowanego, intermodalnego dworca kolejowego i autobusowego ▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km^2 ▪ eksploatacja wyłącznie taboru niskopodłogowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej ▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące dla osób oczekujących ▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Informacja	▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków ▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) oraz na dworcach, przystankach węzłowych i przesiadkowych ▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węźle integracyjnym
Punktualność	▪ stała kontrola zgodności realizowanych przez operatora kursów z rozkładem jazdy ▪ zapewnianie adekwatnych do rzeczywistości rozkładowych czasów przejazdów autobusów ▪ wykorzystywanie systemu GPS do kontroli punktualności i nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej
Koszt	▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w komunikacji miejskiej ▪ wprowadzenie zasady wzrostu cen biletów komunikacji miejskiej nieprzekraczającego poziomu inflacji ▪ utrzymanie co najwyżej obecnego poziomu cenowego biletów jednorazowych komunikacji miejskiej w porównaniu do przeciętnego wynagrodzenia
Niezawodność	▪ stała kontrola realizacji kursów i punktualności ▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej ▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% ▪ systematyczna wymiana taboru na nowy
Prędkość	▪ zwiększenie prędkości komunikacyjnej autobusów ▪ wprowadzenie odcinkowych lub miejscowych priorytetów dla transportu publicznego
Rytmiczność	▪ utrzymanie zasady rytmicznej obsługi ciągów komunikacyjnych – jako nadrzędnej wytycznej uzgadniania rozkładów jazdy

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Wygoda	▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru ▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego do 10 lat ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ eksploatacja wyłącznie pojazdów niskopodłogowych ▪ uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Do 2025 r. pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego powinny spełniać następujące wymogi jakościowe (większość z tych wymogów jest już obecnie spełniana – należy je utrzymać):

- niska podłoga – bez progów poprzecznych wewnątrz;
- platforma ułatwiająca wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich;
- system przyklęku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- system elektronicznej informacji pasażerskiej;
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek i trasę jazdy wewnętrzne i zewnętrze (dotyczy wyłącznie pojazdów nowo nabywanych);
- głosowe zapowiedzi przystanków;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizator przewozów dokonywać będzie systematycznej kontroli jakości wykonywanych usług i stosowania przyjętych standardów.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 poz. 451) oraz w związku z zmianami wprowadzonymi w art. 73, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, poz. 13), od dnia 1 stycznia 2017 r. zarządzający przystankami i dworcami, zobowiązani będą do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także informacja w pojazdach, a zwłaszcza powszechnie już dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2017 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu, którego gmina jest właścicielem lub zarządzającym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, gmina ma prawo pobierać opłaty.

Do końca 2016 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (dotychczasowe brzmienie

art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31.12.2016 r. – Dz. U. 2013 poz. 1414).

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez miasto:
  - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
  - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez miasto, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
  - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
  - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portale pasażera na stronie internetowej miasta i gmin, które z miastem podpisały porozumienia – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

Informacje zamieszczone na stronach internetowych muszą docelowo obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego na danym obszarze.

W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów, przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki GPS zamontowane w pojazdach.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanym z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego, miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim i obsługiwanych starogardzką komunikacją miejską gminach ościennych, będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu oraz osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Miasto, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyło, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom jego mieszkańców.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi również znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w mieście wielkości Starogardu Gdańskiego, w godzinach szczytu uśrednione napełnienie w autobusie wynosi 40 osób i że w jednym samochodzie osobowym podróżuje średnio 1,2 osoby, można założyć, że na jeden autobus w ruchu przypada potok aż 33 samochodów osobowych.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego – komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim i gminie wiejskiej Starogard Gdański – są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska, dostęp do infrastruktury (p. 2.7. – 2.11. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.5 planu transportowego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- dostęp do infrastruktury transportowej (p 2.6. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5.1. planu transportowego).

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku liczby i udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie – działań promujących jego rozwój.

Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, powiatowe przewozy autobusowe, komunikację miejską i przewozy komercyjne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim i gminach ościennych obsługiwanych starogardzką komunikacją miejską, będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w krajowych i wojewódzkich dokumentach strategicznych. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, niedostateczna częstotliwość kursów, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- przebudowę rejonu dworca PKP i stworzenie regionalnego węzła integracyjnego dla różnych środków transportu;
- zakup nowego taboru – niskopodłogowego, z przyklękiem, wyposażonego w monitoring wewnętrzny i zewnętrzny;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardów ich wyposażenia;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej miasta, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do kongestii układu drogowego miasta wskutek niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Znaczne zmniejszanie poziomu usług przewozowych w transporcie publicznym o charakterze użyteczności publicznej poza okresami szczytów przewozów prowadzi zwykle do znacznego wzrostu kosztów jednostkowych organizatora (kosztów wozokilometra). Także znaczny wzrost cen biletów w komunikacji miejskiej wpływa na zmniejszenie atrakcyjności podróży odbywanych transportem publicznym wobec podróży samochodem osobowym i często powoduje efekt odwrotny od zamierzonego – spadek wpływów z biletów, zamiast oczekiwanego wzrostu. Skutkiem ubocznym jest wzrost kongestii na drogach i zanieczyszczenia środowiska – poprzez zwiększenie udziału podróży odbywanych samochodami osobowymi.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras i częstotliwości kursowania będą konstruowane z zastosowaniem zasady rytmiczności kursowania w dostosowaniu do wyników rytmicznie prowadzonych badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych kursów i linii.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie realizacja zadania inwestycyjnego – budowa intermodalnego węzła integracyjnego jako centrum przesiadkowego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego.
4. Drugim ważnym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych środków transportu publicznego, a docelowo – także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.

5. Działania organizatora w okresie planowania nakierowane będą na co najmniej utrzymanie liczby pasażerów komunikacji miejskiej na obecnym obszarze jej funkcjonowania, w porównaniu do liczby pasażerów w 2014 r.
6. Polityka taryfowa realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania utrzymanie odpłatności na poziomie przynajmniej 40%, ze zwiększeniem preferencji dla pasażerów stale korzystających z komunikacji miejskiej – nabywających bilety okresowe.
7. Istotnym zadaniem w zakresie polityki taryfowej będzie uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
8. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych, będą poprawiać warunki oczekiwania na przystankach oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
9. Polityka realizowana przez organizatora starogardzkiej komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania osiągnięcie udziału komunikacji miejskiej w podróżach na poziomie nie mniejszym niż 25%.
10. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 4 lata przeprowadzane będą kompleksowe badania wielkości popytu na usługi przewozowe w całej sieci starogardzkiej komunikacji miejskiej. Badania wielkości popytu planuje się prowadzić w przekrojowych okresach, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.
11. Równocześnie z badaniami wielkości popytu prowadzone będą badania rentowności linii obsługujących rejon podmiejski – w celu określenia poziomu partycypacji budżetów gmin ościennych w kosztach funkcjonowania starogardzkiej komunikacji miejskiej na ich obszarze.

W celu zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, podczas prac nad rozkładami jazdy, liczba kursów w poszczególnych relacjach będzie wyznaczana w taki sposób, aby rzeczywiste zapełnienia pojazdów nie przekraczały 70% ich pojemności nominalnej.

Na podstawie analizy wyników badań marketingowych wytypowane zostaną węzły przesiadkowe, integrujące wewnętrznie komunikację miejską. Węzły te w pierwszej kolejności będą wyposażane w odpowiednią infrastrukturę.

Realizacja wymienionych zamierzeń ma służyć integracji transportu zbiorowego. Zamierzenia te są zgodne ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej, tj. politykami:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

Obowiązująca taryfa opłat, w której wysokości ulg ustalone zostały uchwałą Rady Miasta Starogard Gdański w maju 2011 r., stanowi wypadkową akceptowalnego przez mieszkańców obsługiwanego poziomu cen i zasad taryfowych oraz możliwości budżetowych miasta. W dłuższym okresie, w celu uniknięcia dalszego spadku liczby pasażerów, struktura cen biletów powinna ulegać postępującej modyfikacji – aby podstawowym biletem był bilet miesięczny, o atrakcyjnej relacji cenowej w stosunku do ceny biletu jednoprzejazdowego, a cena biletu jednorazowego była konkurencyjna wobec codziennego używania samochodu osobowego. Należy stale dążyć do zwiększania udziału biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży, w tym poprzez łatwy dostęp pasażerów do punktów ich dystrybucji.

Wszelkie zmiany w taryfie powinny mieć na celu przede wszystkich pobudzenie dodatkowego popytu – poprzez jego wygenerowanie w segmencie osób korzystających w realizacji potrzeb przewozowych przede wszystkim z samochodów osobowych i rezygnujących z usług transportu publicznego ze względu na nieatrakcyjne ceny.

Ze względu na konieczność zapewnienia określonej przychodowości systemu miejskiego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim, należy przyjąć założenie niezwiększania w okresie planowania (lub nawet zmniejszenia) zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Planowane zmiany w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności starogardzkiej komunikacji miejskiej. Jak już wcześniej zasygnalizowano, za optymalne należy uznać utrzymanie do 2025 r. wskaźnika odpłatności na poziomie przynajmniej 40%. Wysokość wskaźnika odpłatności zależeć będzie od przyjętej polityki taryfowej oraz działań uatrakcyjniających komunikację miejską.

Młodzieżowa Rada Miasta postuluje uruchomienie w Starogardzie Gdańskim linii nocnej. Ewentualna realizacja tego postulatu wpłynie na zmniejszenie wskaźnika odpłatności usług, ponieważ linie nocne, charakteryzujące się trasa o znaczącym wydłużeniu wskaźnika drogi, cechuje z reguły najniższa przychodowość. Podobnie, założone wydłużanie tras poszczególnych linii w ich peryferyjnych odcinkach w sąsiedztwie zabudowy – w związku z oddawaniem do użytku nowej infrastruktury drogowej, przystosowanej do ruchu autobusów

(np. ul. Heweliusza w Hermanowie) – również wpłynie na obniżenie wskaźnika odpłatności usług starogardzkiej komunikacji miejskiej w okresie planowania.

Planowane wydatki inwestycyjne, związane z realizacją opisanych wcześniej projektów, zostały oszacowane dla węzła integracyjnego na kwotę 30 mln zł. Przewiduje się, że koszt wszystkich inwestycji związanych z transportem publicznym wyniesie dla Starogardu Gdańskiego w okresie planistycznym ok. 50 mln zł.

Zestawiając prognozowane koszty i przychody ze sprzedaży biletów (w cenach z 2015 r.), w tabeli 39 określono prognozowaną dla 2020 r. i dla 2025 r. efektywność ekonomiczno-finansową starogardzkiej komunikacji miejskiej, przyjmując kwoty rocznej rekompensaty dla operatora określone dla każdego z wariantów dla 2020 r. i 2025 r. odpowiednio w tabelach: 33, 34 i 35. W tabeli 39 nie uwzględniono dodatkowych nakładów na inwestycje infrastrukturalne.

Tab. 39. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. (w cenach z 2015 r.)

Parametr	Wariant					
	bezinwestycyjny/ ograniczania oferty przewozowej		minimalny		optymalny	
	2020	2025	2020	2025	2020	2025
Praca eksploatacyjna [tys. wozokm]	1 305	1 270	1 364	1 352	1 430	1 488
Liczba pasażerów [tys.]	4 146	4 060	4 315	4 293	4 681	4 730
– *w tym płacących za przejazd*	*3 578*	*3 450*	*3 747*	*3 682*	*4 088*	*4 093*
Koszty świadczenia usług [tys. zł]	7 497	7 296	7 835	7 769	8 217	8 546
Przychody z biletów [tys. zł]	3 185	3 035	3 336	3 239	3 640	3 600
Wskaźnik odpłatności [%]	42,5	41,6	42,6	41,7	44,3	42,1
Kwota rekompensaty [tys. zł]	3 527	3 478	3 715	3 746	3 794	4 161

Źródło: opracowanie własne.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport zbiorowy narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także – przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk, związanych z realizacją usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, można zaliczyć ryzyka:

- odpływu pasażerów z komunikacji miejskiej – spowodowanego jej nieatrakcyjnością cenową w porównaniu do realizacji podróży samochodem osobowym;
- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych – spowodowanego niewielkim popytem;
- niedostatecznego zaangażowania samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć takie aspekty funkcjonowania transportu zbiorowego w powiecie, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

Zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy powinien być poddawany okresowej weryfikacji a następnie aktualizacji.

Aktualizacja planu może być podjęta przez gminę miejską Starogard Gdański w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Jej uzasadnieniem mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu.

Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów planu transportowego dla gminy miejskiej Starogard Gdański i gmin ościennych obsługiwanych starogardzką komunikacją miejską i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 40 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 40. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę miejską Starogard Gdański

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km^2
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez gminę miejską Starogard Gdański ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez miasto: wpływy z biletów / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej
Integracja transportu	▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport miejski z transportem regionalnym kolejowym i autobusowym ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ struktura i wielkość popytu i ich zmiany

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.

Spis tabel

Tab. 1. Projekty przewidziane do realizacji w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Starogardzie Gdańskim na lata 2009-2016 – stan realizacji na 30 czerwca 2015 r. 27
Tab. 2. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)..... 29
Tab. 3. Struktura ludności miasta i gminy Starogard Gdański w latach 2010-2014 44
Tab. 4. Ruchy naturalne i migracje ludności w powiecie starogardzkim i w gminach objętych planem w latach 2008-2012 – dane GUS 45
Tab. 5. Prognozowana liczba ludności powiatu starogardzkiego w latach 2014-2025..... 46
Tab. 6. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich uczniów – stan na 31 grudnia 2013 r. 49
Tab. 7. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystały z pomocy społecznej na obszarze powiatu starogardzkiego oraz gmin objętych planem – stan na 31 grudnia 2013 r. 51
Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie starogardzkim – stan na 31 grudnia 2014 r. 51
Tab. 9. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2014 r. 56
Tab. 10. Struktura podmiotów gospodarczych w gminach objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2014 r..... 56
Tab. 11. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w gminach objętych planem – stan na 31 grudnia 2014 r. 57
Tab. 12. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze objętym planem – stan na 30 czerwca 2015 r..... 58
Tab. 13. Dopuszczalne poziomy hałasu – długookresowy średni poziom dźwięku A [dB] 62
Tab. 14. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych 64
Tab. 15. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych na obszarze objętym planem 67
Tab. 16. Lokalizacja placówek oświatowych liczących powyżej 300 uczniów na obszarze objętym planem – stan na 30 września 2014 r. 68
Tab. 17. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe na obszarze objętym planem – stan na 30 czerwca 2015 r..... 69

Tab. 18. Główne obiekty sportowe na obszarze objętym planem – stan na 30.06.2015 r. ... 69
Tab. 19. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej realizowanej w starogardzkiej komunikacji miejskiej w latach 2009-2014 88
Tab. 20. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej realizowanej w starogardzkiej komunikacji miejskiej w latach 2009-2014 88
Tab. 21. Prognoza liczby mieszkańców obszaru objętego planem do 2025 r..... 92
Tab. 22. Prognoza popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. w wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej 93
Tab. 23. Prognoza popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie minimalnym..... 94
Tab. 24. Prognoza popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie optymalnym..... 95
Tab. 25. Prognoza wielkości podaży usług starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. – w wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej, minimalnym i optymalnym 97
Tab. 26. Miejscowości w gminie Starogard Gdański obsługiwane liniami starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r. 100
Tab. 27. Porównanie parametrów starogardzkiej komunikacji miejskiej oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2014 r. 101
Tab. 28. Częstotliwość kursowania autobusów na liniach starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r. 103
Tab. 29. Trasy poszczególnych linii starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r. 105
Tab. 30. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim w latach 2012-2014 i plan na 2015 r. 114
Tab. 31. Wysokość dopłat do usług starogardzkiej komunikacji miejskiej z budżetu gminy ościennej w latach 2012-2015 r..... 115
Tab. 32. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2014 r. 116
Tab. 33. Finansowanie usług starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. – w wariancie bezinwestycyjnym/ograniczania oferty przewozowej 119
Tab. 34. Finansowanie usług starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. – w wariancie minimalnym 119
Tab. 35. Finansowanie usług starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. – w wariancie optymalnym 119

Tab. 36. Ocena stopnia spełniania postulatów przewozowych przez starogardzką komunikację miejską – z zaleceniami dotyczącymi jej poprawy 126
Tab. 37. Podmioty realizujące zadania organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym w Starogardzie Gdańskim – stan na 30 czerwca 2015 r. 134
Tab. 38. Pożądany docelowy poziom realizacji usług starogardzkiej komunikacji miejskiej w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych 139
Tab. 39. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa starogardzkiej komunikacji miejskiej w 2020 r. i w 2025 r. (w cenach z 2015 r.) 150
Tab. 40. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę miejską Starogard Gdański 152

Spis rysunków

Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym 21
Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego 31
Rys. 3. Miejsce Starogardu Gdańskiego w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa pomorskiego 32
Rys. 4. Podział powiatu starogardzkiego na gminy 33
Rys. 5. Strefa płatnego parkowania w Starogardzie Gdańskim 41
Rys. 6. Ścieżki rowerowe w Starogardzie Gdańskim 43
Rys. 7. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego – stan na 31 grudnia 2014 r. 47
Rys. 8. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego w 2025 r. 48
Rys. 9. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim i jej prognoza do 2025 r. 49
Rys. 10. Liczba i struktura pasażerów starogardzkiej komunikacji miejskiej w latach 2011-2014 55
Rys. 11. Mapa obszarów chronionych 59
Rys. 12. Struktura wiekowa taboru autobusowego eksploatowanego w starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r. 64
Rys. 13. Struktura taboru autobusowego eksploatowanego w starogardzkiej komunikacji miejskiej ze względu na normy czystości spalin – stan na 30 czerwca 2015 r. 65
Rys. 14. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej 73
Rys. 15. Linie kolejowe i podstawowe linie autobusowe użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego 75
Rys. 16. Linie kolejowe i podstawowe linie autobusowe użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 planu transportowego 76
Rys. 17. Rozkład dobowy podróży ponadgminnych w województwie pomorskim 81
Rys. 18. Rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – wiosna 2015 r. 82
Rys. 19. Rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w sobotę – wiosna 2015 r. 85
Rys. 20. Rozkład czasowy popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej w niedzielę – wiosna 2015 r. 86

Rys. 21. Prognoza popytu na usługi starogardzkiej komunikacji miejskiej do 2025 r. 90
Rys. 22. Struktura pracy eksploatacyjnej starogardzkiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim – w podziale na linie 104
Rys. 23. Schemat linii starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2015 r. 107
Rys. 24. Schemat organizacji i realizacji przewozów w publicznym transporcie zbiorowym w Starogardzie Gdańskim – stan na 30 czerwca 2015 r. 131