



# DZIENNIK URZĘDOWY

## WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

---

Gdańsk, dnia 23 lutego 2017 r.

Poz. 736

### UCHWAŁA NR XXVI/204/2017 RADY POWIATU STAROGARDZKIEGO

z dnia 27 stycznia 2017 r.

#### **w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2016 - 2025 dla powiatu starogardzkiego (aktualizacja)**

Na podstawie art. 12 pkt. 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 814 ze zm.), w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2016. 1867 ze zm.) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2016 – 2025 dla powiatu starogardzkiego - aktualizacja, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Starogardzkiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego i podlega ogłoszeniu w Biuletynie Informacji Publicznej.

Przewodniczący Rady

**Wiesław Brzoskowski**



**PLAN**  
**ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU**  
**PUBLICZNEGO TRANSPORTU**  
**ZBIOROWEGO**  
**NA LATA 2016-2025**  
**DLA POWIATU STAROGARDZKIEGO**

**AKTUALIZACJA**

Wersja z dnia 10.11.2016 r.

## Spis treści

Spis treści .....	2
1. Wstęp .....	4
1.1. Podstawa prawna i cele planu transportowego .....	4
1.2. Wizja transportu publicznego .....	5
1.3. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.4. Definicje i określenia .....	8
1.5. Konsultacje społeczne .....	10
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego .....	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim.....	17
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim .....	24
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne .....	30
2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu .....	47
2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja .....	56
2.7. Czynniki społeczne.....	70
2.8. Czynniki gospodarcze.....	73
2.9. Ochrona środowiska naturalnego .....	77
2.10. Dostęp do infrastruktury transportowej.....	87
2.11. Źródła ruchu .....	90
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	96
3. Ocena potrzeb przewozowych .....	107
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	130
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	146
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	152
7. Organizacja rynku przewozów .....	156
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji.....	156
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	160
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	163

---

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów .....	166
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	169
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu .....	174
Spis tabel .....	178
Spis rysunków.....	181

# 1. Wstęp

## 1.1. Podstawa prawna i cele planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich: powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców, powiat któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców, a także związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców. Plan transportowy w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich opracowuje także związek powiatowo-gminny, obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców<sup>1</sup>.

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego. 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 powiatu starogardzkiego. 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 rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

---

<sup>1</sup>Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa pomorskiego oraz powiatu starogardzkiego. 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.

### **1.2. Wizja transportu publicznego**

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatu starogardzkiego jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu, realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

### **1.3. 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.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu starogardzkiego, 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Białą Księgę „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasoboszczędnego systemu transportu” (KOM(2011) 144 wersja ostateczna);
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2015 poz. 1440 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);
- Ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2012 poz. 1138 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2015poz. 1297 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2015poz. 915)

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”;
  - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”;
  - „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”;
  - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze”;
  - „Program Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa Województwa Pomorskiego na lata 2005-2013”;
  - „Strategia Rozwoju Powiatu Starogardzkiego 2014-2020”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w ramach powiatu starogardzkiego;
- plany transportowe dla powiatów sąsiadujących z powiatem starogardzkim oraz dla sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Starogard Gdański;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju gmin w ramach powiatu starogardzkiego;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- stan środowiska w województwie pomorskim i 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 w publicznych przewozach pasażerskich przeprowadzane na obszarze powiatu starogardzkiego;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, opisujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- 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.

#### 1.4. 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” lub „planem transportowym” – 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, uprawniające 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 przewozami pasażerskimi, powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi, międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub – od 1 stycznia 2016 r. – także gminno-powiatowymi przewozami pasażerskimi;
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej (obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą), objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjności oraz spójności różnych systemów transportu;
- **P&R (Park&Ride lub Parkuj i Jedź)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych przez często kursującą komunikację zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na ten parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;

- **K&R (Kiss&Ride)** – system parkingów lokalizowanych przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalający na pozostawienie pasażera pojazdu indywidualnego w celu kontynuowania przez niego podróży transportem zbiorowym;
- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów lokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym.

### 1.5. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy dla powiatu starogardzkiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym<sup>2</sup>. Ich celem będzie poinformowanie społeczności powiatu starogardzkiego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych przez odbiorcę. Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla powiatu starogardzkiego, zostanie opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Starogardzkiego. Informacja ta zostanie przesłana również gminom z terenu powiatu oraz lokalnym mediom. Tekst planu wyłożony zostanie również do publicznego wglądu w formie papierowej, w siedzibie Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.

Zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych opinie, zostaną niezwłocznie rozpatrzone, a w przypadku uznania ich za zasadne – dokona się stosownych zmian w niniejszym projekcie aktualizacji planu transportowego.

---

<sup>2</sup> 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.

## 2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

### 2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, mającym ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności będący efektem motoryzacji indywidualnej, skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku), czy inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem 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<sub>2</sub>, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO<sub>2</sub>. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO<sub>2</sub> i tlenków azotu. Dzięki unijnym rozwiązaniom prawnym, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Warto dodać, że nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu<sup>3</sup>. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miast.

Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO<sub>2</sub>. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i technika jazdy w mieście (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się) stanowią coraz większe źródło emisji CO<sub>2</sub> i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, określającym coraz niższe limity emisji szkodliwych substancji dla

---

<sup>3</sup> *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności...*, s. 9.

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 ruchu<sup>4</sup>. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2011 r. „Biała Księga”<sup>5</sup>, przedstawia kierunki europejskiej polityki transportowej, priorytety i sposoby ich osiągnięcia 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 CO<sub>2</sub> o 60%, a co wiązać się będzie z koniecznością częstszego wykorzystywania autobusów i autokarów oraz transportu kolejowego i lotniczego, w przewozach pasażerów.

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

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy 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.

Rozporządzenie 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 strukturalnych i inwestycyjnych, że wszelkie cele osiągnane będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym

---

<sup>4</sup> *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności...*, s. 9.

<sup>5</sup> *Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”*, Komisja Europejska, 28.3.2011, KOM(2011) 144

<sup>6</sup> *Ibidem*, s. 13.

wspieraniem celu zachowania ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych 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 określono priorytet inwestycyjny, tj. 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. Planowane inwestycje powinny wspierać rozwój infrastruktury oraz poprawiać łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

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

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

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa<sup>7</sup>, określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z tą 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 oraz identyfikację podstawowo-

---

<sup>7</sup> „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

wych problemów dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz do miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Efektem niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportowej oraz niedostatecznej oferty systemu transportowego (w tym niedoboru w zakresie publicznego transportu zbiorowego) 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 i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – przez wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”).

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 oraz wzrasta emisja CO<sub>2</sub>. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego oraz ich integracji, coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie<sup>8</sup> 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

---

<sup>8</sup> Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

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.

Wskazaniem kierunkiem działań jest m.in. stworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich, czyli na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmocnienie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych i powiatowych oraz w obszarach przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy nimi. Planuje się także 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, czyli 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.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy 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, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatu starogardzkiego oraz z innymi ośrodkami w ich sąsiedztwie.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)<sup>9</sup> przyjmuje się jako misję, tworzenie optymalnych warunków przewozu osób i rzeczy – zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Celem głównym strategii jest zwiększanie dostępności terytorialnej w wymiarze regionalnym i lokalnym, dla lepszego wykorzystania potencjału obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi.

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 systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników (działania w skali regionów);

<sup>9</sup> Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

- 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 komunikacyjnego w województwie pomorskim

W skali województwa opracowano kilka dokumentów wyznaczających kierunki rozwoju i ramy do realizacji różnych projektów, w tym transportowych. Pierwszym z nich jest **„Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego”<sup>10</sup>**, który określa, że zapewnienie spójności rozwoju i planowania przestrzennego województwa z polityką transportową państwa oznacza potrzebę m.in. ukierunkowania modernizacji infrastruktury transportowej na eliminowanie „wąskich gardeł” i poprawę bezpieczeństwa, zapewnienia wysokiego poziomu usług transportowych ukierunkowanych na usprawnienie i lepsze wykorzystanie transportu publicznego, w tym miejskiego oraz poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i alternatywnych form transportu. Zwraca również uwagę na wzmocnienie roli ochrony środowiska w regionalnej polityce transportowej.

Diagnoza systemu transportowego w skali województwa pokazuje, że integracja wewnętrzzgałęziowa tego systemu jest na bardzo niskim poziomie. Brakuje koordynacji miejskiego i regionalnego transportu autobusowego z transportem kolejowym oraz transportowych węzłów integracyjnych, zarówno o znaczeniu metropolitalnym, regionalnym, jak i lokalnym.

Wśród zadań polityki przestrzennej wyznaczone zostało zadanie: „Poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, polskimi aglomeracjami miejskimi i stolicą.”

---

<sup>10</sup>uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

Dokument określa także zasady zagospodarowania przestrzennego, a wśród nich m.in.:

- rozwój infrastruktury transportu – stwarzający warunki dla skutecznego podnoszenia konkurencyjności transportu zbiorowego i zaspokajania potrzeb transportowych ludności niemotoryzowanej i atrakcyjnej alternatywy dla ludności zmotoryzowanej – zwłaszcza w podróżach do miejsc pracy i usług;
- planowanie rozwoju transportu w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- dokonywanie analiz wykorzystania transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej w dokumentach planistycznych gmin w odniesieniu do nowych obszarów rozwojowych;
- rozwój regionalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, służący uzyskiwaniu bezpośrednich powiązań z obszarem metropolitalnym i powiązań lokalnych oraz wzmocnieniu funkcji dowozowej do linii kolejowych;
- rozwijanie transportowych węzłów integracyjnych.

W dokumencie wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego, w których w zakresie regionalnego transportu zbiorowego wyznaczono dwa cele. Pierwszym z nich jest rozwój kolejowego transportu zbiorowego, obejmującego m.in. kolej regionalną (modernizacja lub rewitalizacja linii kolejowych łączących obszar aglomeracji Trójmiasta z ośrodkami regionalnymi, m.in. ze Starogardem Gdańskim). Drugim celem jest integracja systemu transportu zbiorowego, która ma funkcjonować w oparciu o dworce kolejowe w czterech zespołach węzłów przesiadkowych (Gdańsk, Gdynia, Słupsk i Tczew) oraz w dziesięciu miastach węzłowych o regionalnym lub metropolitalnym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej (wśród tych miast wymieniono Starogard Gdański).

**„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”<sup>11</sup>** 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.

<sup>11</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020” przyjęta uchwałą nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dn. 24.09.2012 r.

W ramach celu strategicznego „atrakcyjna przestrzeń” wyodrębniony został cel operacyjny: 3.1. Sprawny system transportowy. Oczekiwany 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;
- 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 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 różnicowań terytorialnych.

Strategia wyodrębnia obszary funkcjonalne Trójmiasta, ośrodka regionalnego Słupska oraz ośrodków subregionalnych: Chojnic-Człuchowa, Kwidzyna, Malborka, Starogardu Gdańskiego, Kościerzyny i Bytowa.

**„Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”<sup>12</sup>** jest strategią szczegółową, odnoszącą się do obszaru transportu. Wyznaczono w niej cele cząstkowe służące do realizacji celu strategicznego, którym jest stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu, a mianowicie:

- poprawa dostępności transportowej;
- poprawa jakości systemu transportowego (w tym podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz węzły przesiadkowe);
- zmniejszenie zatłoczenia dróg (w tym modernizacja taboru transportu miejskiego i podniesienie efektywności i sprawności jego wykorzystania oraz tworzenie transportowych węzłów krajowych, regionalnych i lokalnych);
- integracja systemu transportu;
- poprawa bezpieczeństwa;
- ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko.

Wśród priorytetowych kierunków działań wymienia się: rozbudowę transportu miejskiego ulicznego w ośrodkach miejskich w województwie, podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz usprawnienie form zarządzania transportem w województwie.

W podsystemie pasażerskiego transportu miejskiego i regionalnego wyznaczono następujące cele strategiczne:

- poprawa dostępności transportowej i poprawa jakości transportu – jako elementu rozwoju ośrodków osadniczych;
- poprawa dostępności transportowej i poprawa jakości transportu – jako czynników podnoszących poziom życia mieszkańców regionu i usuwających bariery rozwojowe gospodarki regionu;
- poprawa infrastruktury transportowej w dostosowaniu do nowych potrzeb transportowych mieszkańców;
- zapobieganie wzrostowi ruchu drogowego – poprzez stworzenie zintegrowanej struktury organizacyjnej, funkcjonalnej i przestrzennej systemu transportowego;
- poprawa spójności regionu – poprzez zwiększenie dostępności czasowej do centrów subregionalnych;
- zwiększenie dostępności transportowej obszarów turystycznych województwa;
- zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska naturalnego.

---

<sup>12</sup>uchwała nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

W dalszej części dokumentu przyjęto założenia związane z wyznaczeniem racjonalnej sfery substytucji i komplementarności transportu zbiorowego i indywidualnego. Ustalono, że w horyzoncie 2020 r. podział zadań pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym poza aglomeracją trójmiejską powinien kształtować się w proporcjach 50:50 dla miast o liczbie mieszkańców powyżej 35 tys. oraz 25:75 – dla pozostałego obszaru.

W województwie pomorskim obowiązuje również drugi strategiczny dokument transportowy, którym jest **„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze”**<sup>13</sup>. Program ten jest jednym z narzędzi realizacji „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”, w którym 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, czyli tzw. cele szczegółowe:

1. Rozwój systemów transportu zbiorowego.
2. Rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz ich otoczeniem.
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, gdyż 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 powinien zapewniać:

- spójną i bezpieczną liniową i węzłową infrastrukturę transportu zbiorowego;

---

<sup>13</sup> „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze” przyjęty uchwałą nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego dn. 13.08.2013 r.

- 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 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.

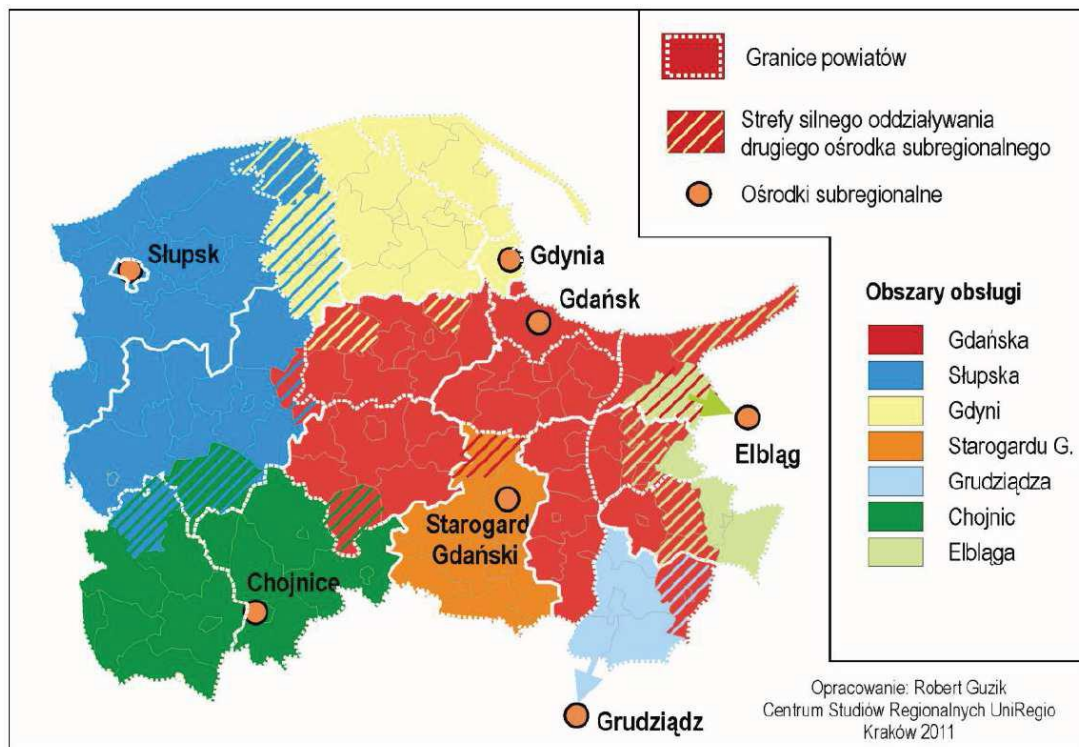
Działania wzmacniające dostępność i spójność regionu będą polegały na przebudowie i rozwijaniu połączeń drogowych (w tym likwidacji „wąskich gardeł”), wdrażaniu systemów zarządzania ruchem (w tym ITS), poprawie płynności ruchu i bezpieczeństwa oraz na podwyższeniu konkurencyjności transportu publicznego.

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

**„Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego”<sup>14</sup>** wskazuje na brak zrównoważenia w dostępności transportowej poszczególnych jednostek osadniczych w województwie. Starogard Gdański został wskazany jako ośrodek subregionalny II rzędu oraz węzłowy FOM (Funkcjonalny Obszar Miejski) I rzędu, o wysokiej pozycji lokalnej, obsługujący cały powiat starogardzki. Jedynie gminę Skarszewy określono jako będącą jednocześnie pod wpływem Starogardu Gdańskiego oraz ośrodka wojewódzkiego – Gdańska. Jako formułujący się wspomagający ośrodek węzłowy FOM III rzędu, wskazano dodatkowo miasto Skórcz.

---

<sup>14</sup> „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.

Koncepcja określa priorytety w prowadzeniu polityki miejskiej województwa pomorskiego, a wśród nich priorytet nr 1 „policentryczny i zrównoważony system osadniczy”, a w jego ramach 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:

- budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22;
- modernizacja dróg wojewódzkich nr 214, 224 i 234;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Starogardzie Gdańskim, Skarszewach i Skórczu.

W ramach działania 1.2. rekomendowane jest:

- modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Chojnice (w drugiej kolejności) oraz zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń;
- rozszerzenie obsługi starogardzkiego miejskiego transportu autobusowego na okoliczne gminy;
- wprowadzenie nowoczesnych i ekologicznych środków transportu;

- rozbudowa zaplecza komunikacji zbiorowej – przystanków i dworców – wraz z integracją podsystemów publicznego transportu zbiorowego oraz budową zintegrowanych węzłów przesiadkowych (m.in. w Starogardzie Gdańskim).

**„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 łączących je z miastami oraz związany z tym utrudniony dostęp mieszkańców do infrastruktury społecznej.

### **2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim**

**„Strategia rozwoju powiatu starogardzkiego 2014-2020”<sup>15</sup>** uznaje za istotne bariery rozwojowe powiatu w dostępie komunikacyjnym do stolicy powiatu i ośrodków wojewódzkich, szczególnie dla miejscowości w południowej i zachodniej części powiatu (Ocypla, Osiecznej, Kasparusa, Klanin, Szlachty).

Strategię opracowano dla trzech scenariuszy rozwoju: optymistycznego – zakładającego intensywny rozwój gospodarczy powiatu z wykorzystaniem położenia w transeuropejskim korytarzu transportowym oraz obszarów PSSE w powiecie, neutralnego – umiarkowanego rozwoju z koncentracją działań skierowaną na poprawę dostępności komunikacyjnej oraz pesymistycznego – ograniczeń rozwojowych związanych z konkurencyjnością Trójmiasta i odpływu mieszkańców z powiatu.

Jako wyzwanie dla powiatu określono w strategii między innymi poprawę infrastruktury drogowej i transportowej oraz zapewnienie spójnego systemu komunikacyjnego powiatu, opartego na spójnych systemach transportowych, z uwzględnieniem powiązań z powiatami sąsiednimi.

Strategia definiuje trzy cele strategiczne:

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

W ramach celu 3 przyjęto cel operacyjny 3.1. – „stworzenie sprawnego i nowoczesnego systemu transportowego”, a w nim:

- działanie 1 – „modernizacja sieci dróg powiatowych, w szczególności łączących Starogard Gdański z ośrodkami gminnymi”;

---

<sup>15</sup>„Strategia rozwoju powiatu starogardzkiego 2014-2020” przyjęta uchwałą nr XLI/352/2014 Rady Powiatu Starogardzkiego w dn. 7.11.2014 r.

- działanie 2 – „rozwój transportu zbiorowego cechującego się wysoką jakością świadczonych usług (poprawa infrastruktury i taboru).

W ramach działania 1. przewiduje się przebudowę od 22 do 42 km dróg powiatowych, a także od 6 do 12 obiektów mostowych. Z kolei w ramach działania 2. przewiduje się osiągnięcie od 20 do 41 jednostek taborowych, w bardzo dobrym stanie technicznym.

**„Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 dla Powiatu Starogardzkiego”<sup>16</sup>**, dla priorytetu PA – „jakość powietrza”, określono krótkoterminowy cel operacyjny PA 2 – „spełnienie wymagań prawnych w zakresie jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji ze źródeł powierzchniowych, liniowych i punktowych”. Dla tego celu ustalono wśród tzw. zadania 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/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 tego celu ustalono wśród zadań, jako zadania 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 Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego”<sup>17</sup> opracowana została dla obszaru obejmującego dla miasto Starogard Gdański, gminę Starogard Gdański oraz gminę Bobowo. Misję Starogardzkiego MOF-u zdefiniowano jako: „Tworzenie warunków

<sup>16</sup> „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020 dla Powiatu Starogardzkiego” przyjęta uchwałą nr XXIII/179/2012 Rady Powiatu Starogardzkiego w dn. 21.12.2012 r.

<sup>17</sup> „Strategia Rozwoju Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego” opracowana w ramach projektu „Starogardzki Miejski Obszar Funkcjonalny – nowy wymiar partnerstwa na rzecz rozwoju”, ze wsparciem finansowym ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013.

zapewniających wysoką jakość życia mieszkańców poprzez zrównoważony rozwój lokalnej gospodarki przy aktywnym wsparciu społecznym w tym m.in. pobudzanie lokalnej przedsiębiorczości, tworzenie sprzyjających warunków inwestycyjnych, poprawę dostępności komunikacyjnej oraz efektywne wykorzystanie walorów przyrodniczych i kulturowych obszaru z poszanowaniem środowiska naturalnego”. W opracowaniu wskazano sześć strategicznych obszarów rozwojowych:

- Rozwój gospodarczy, tworzenie miejsc pracy;
  - Transport;
  - Ochrona środowiska i infrastruktura;
  - Rewitalizacja;
  - Edukacja i ochrona środowiska;
  - Aktywność zawodowa i społeczna.
- oraz trzy cele rozwojowe:

I. Dobra dostępność i efektywność gospodarcza.

II. Czyste środowisko i atrakcyjna przestrzeń.

III. Aktywne, rozwijające się społeczeństwo.

W ramach pierwszego z celów rozwojowych wymieniono trzy cele operacyjne, a wśród nich cel I.3 – „sprawna komunikacja i system transportowy”. Kierunkami działań w ramach tego celu są między innymi:

- budowa i modernizacja dróg, w tym obwodnicy Starogardu;
- rozwój i integracja transportu publicznego;
- poprawa stanu infrastruktury (taboru) PKS i MZK;
- rozwój sprawnie działającej siatki połączeń komunikacyjnych;
- poprawa infrastruktury kolejowej, w tym przebudowa dworca w Starogardzie Gdańskim;
- rozwój infrastruktury rowerowej.

Jako projekty kluczowe wskazano w podobszarze infrastruktury drogowej budowę obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22 i wojewódzkiej nr 222 oraz rozbudowę dróg w mieście i na obszarach wiejskich. W podobszarze transportu zbiorowego jako projekty kluczowe wskazano budowę węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim oraz rewitalizację linii kolejowej nr 203. Wśród działań w tym podobszarze wymieniono także zakup taboru autobusowego dla ruchu regionalnego (PKS), wymianę taboru miejskiego oraz integrację taryfową przewoźników samorządowych działających na obszarze MOF.

„Strategia Rozwoju Gminy Bobowo na lata 2015-2024”<sup>18</sup> wskazuje wśród słabych stron analizy jakościowej SWOT gminy: słabe zainteresowanie i słaby rozwój transportu publicznego. W analizie tej wskazano komunikację publiczną zarówno jako słabą stronę jak i zagrożenie.

Wśród czterech celów strategicznych problematyka transportu zbiorowego i rozwoju sieci dróg została uwzględniona w ramach celu strategicznego 2 – „doskonalenie infrastruktury technicznej, transportowej i informatycznej” oraz w ramach celu strategicznego 3 – „mądrzy i zdrowi mieszkańcy żyjący w zdrowym środowisku”. Dla realizacji celu strategicznego 2. przewidziano program operacyjny 2.3 – „oprawa komunikacji drogowej”. Dla realizacji celu operacyjnego 3. w programie operacyjnym 3.2 – „rozwiązywanie problemów zdrowotnych i społecznych mieszkańców Gminy Bobowo”, przewidziano działanie 3.2.4 – „dostosowanie rozkładu jazdy komunikacji autobusowej do potrzeb mieszkańców i turystów”, natomiast w programie operacyjnym 3.4. – „poprawa jakości w obszarze edukacji i oświaty” przewidziano działanie 3.4.3 – „wsparcie zajęć sportowych z uwzględnieniem realizacji dowozów”.

Program operacyjny „Poprawa komunikacji drogowej” przewiduje działania: rozbudowy, naprawy i modernizacji istniejącej sieci drogowej, budowy oraz naprawy chodników, remontu mostów, współpracy innymi zarządcami dróg w zakresie modernizacji infrastruktury drogowej przebiegającej przez teren gminy oraz budowy drogi łączącej Jabłowo, Jabłówko, Grabowiec, Smoląg, Bobowo we współpracy z gminą wiejską Starogard Gdański.

W ramach celu strategicznego 1 – „rozwój infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej” przewidziano natomiast realizację programu operacyjnego 1.1 – „zapewnienie wysokiego poziomu infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej”, a w nim działanie 1.1.3 – „budowa ścieżek rowerowych”.

Gmina Kaliska posiada uchwalony „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Gminie Kaliska na lata 2015-2025”<sup>19</sup>. Plan zakłada uruchomienie połączeń w gminnych przewozach pasażerskich organizowanych przez Wójta Gminy na czterech liniach komunikacyjnych, w dwóch wariantach: zachowawczym i rozwojowym. Przewidywana częstotliwość kursowania tych linii to 3 -4 kursy w dniu powszednim w obydwu wariantach oraz w wariantcie rozwojowym dodatkowo po 2 kursy na każdej linii w soboty i w niedziele. Każda z tych linii łączy poszczególne miejscowości w gminie z węzłami integracyjnymi: kolejowo-autobusowym w Kaliskach (centrum gminne) i autobusowym w miejscowości Frank, umożliwiając przesiadki na krajowe, wojewódzkie i powiatowe linie komunikacyjne. Przewidywana

---

<sup>18</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Bobowo na lata 2015-2024” przyjęta uchwałą nr IV/22/15 Rady Gminy Bobowo w dn. 27.02.2015 r.

<sup>19</sup> „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Gminie Kaliska na lata 2015 – 2025” przyjęty uchwałą nr XVIII/150/2016 Rady Gminy Kaliska z dn. 31.03.2016 r.

roczna praca przewozowa to 76 tys. wozokilometrów w wariantie zachowawczym oraz 123 tys. wozokilometrów w wariantie rozwojowym. Wariant zachowawczy zakłada brak dopłat ze strony organizatora, poza wykupem biletów dla uczniów, natomiast wariant rozwojowy zakłada dopłaty z budżetu gminy w skali 170 tys. zł rocznie. Przedstawiona w planie transportowym dla gminy Kaliska roczna liczba kursów wskazuje na uruchamianie komunikacji gminnej użyteczności publicznej wyłącznie w dni nauki szkolnej.

„Strategia Rozwoju Gminy Lubichowo na lata 2015-2022”<sup>20</sup> wyznacza trzy cele strategiczne dotyczące odpowiedniej jakości życia mieszkańców, walorów turystycznych gminy oraz zrównoważonego rozwoju gminy.

W ramach celu strategicznego 3. „Zrównoważony rozwój poprzez poprawę stanu infrastruktury i racjonalną gospodarkę zasobami” określono między innymi cele operacyjne 3.1. – „rozbudowa i modernizacja dróg i chodników” oraz 3.2. – „budowa systemu ścieżek rowerowych – sieci tras rowerowych”. Natomiast wśród ponad 110 działań wymienione są dotyczące budowy, przebudowy, poprawy nawierzchni i remontów dróg, budowy chodników, oświetlenia i remontu przystanków autobusowych oraz budowy ścieżek rowerowo-piesznych i urządzeń rekreacyjnych.

„Strategia Rozwoju Gminy Osiek na lata 2015-2022”<sup>21</sup> wskazuje wśród słabych stron analizy SWOT gminy: zły stan dróg, słabo rozwiniętą infrastrukturę drogową i sieć komunikacji. W strategii zdefiniowano cztery cele strategiczne, a wśród nich cel 3 – „poprawa warunków życia mieszkańców poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury technicznej oraz tworzenie funkcjonalnej przestrzeni publicznej”, w którym cel operacyjny 3.1 – to „modernizacja i rozwój infrastruktury drogowej”. W ramach tego celu operacyjnego przewiduje się budowę i utwardzenie dróg, remonty chodników i ulic oraz likwidację barier dla niepełnosprawnych.

„Strategia Rozwoju Gminy Skarszewy na lata 2014-2022”<sup>22</sup> określa cztery cele strategiczne, a wśród nich cel 1 – „infrastruktura i przestrzeń publiczna odpowiadająca potrzebom mieszkańców, przedsiębiorców i turystów”, w którym ujęto cele operacyjne: 1.1 – „wysoka jakość infrastruktury drogowej” oraz 1.2 – „budowa nowoczesnej i ogólnodostępnej sieci infrastruktury technicznej”. Pierwszy z nich wśród priorytetowych działań rozwojowych zawiera modernizację i remont dróg istniejących, rozbudowę sieci drogowej, utwardzanie gminnych

---

<sup>20</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Lubichowo na lata 2015-2022” przyjęta uchwałą nr XVI/102/2016 Rady Gminy Lubichowo z dn. 16.02.2016 r.

<sup>21</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Osiek na lata 2015-2022” przyjęta uchwałą nr XI/50/2015 Rady Gminy Osiek z dn. 29.12.2015 r.

<sup>22</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Skarszewy na lata 2014-2022” przyjęta uchwałą nr IV/38/15 Rady Miejskiej w Skarszewach w dn. 23.03.2015 r.

dróg gruntowych, odpowiednią konserwację i utrzymanie dróg gminnych, natomiast drugi zawiera priorytetowe działanie: rozbudowa sieci komunikacji publicznej.

„Strategia Rozwoju Gminy Skórcz na lata 2016-2024”<sup>23</sup> wśród słabych stron w analizie jakościowej SWOT wymienia komunikację publiczną oraz likwidację trakcji kolejowej, natomiast w analizie ilościowej sieć komunikacyjna znalazła się zarówno wśród słabych stron, jak i wśród zagrożeń.

Wśród trzech celów strategicznych problematykę rozwoju sieci dróg ujmuje cel strategiczny 2 – „poprawa stanu infrastruktury technicznej, i społecznej”, w ramach którego przewidziano program operacyjny 2.1 – „rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej”. Na program ten składają się działania 2.1.1 – „modernizacja dróg gminnych”, 2.1.2 – „udrożnienie przepustów oraz budowa i modernizacja rowów przydrożnych”, 2.1.3 – „podnoszenie bezpieczeństwa dróg” oraz 2.1.4 – „budowa i modernizacja chodników”. Ponadto w programie operacyjnym 2.4 – „wyposażenie sołectw w niezbędną infrastrukturę rekreacyjno-sportową” przewidziano działanie 2.4.3 – „budowa ścieżek rowerowych”.

Działanie w zakresie modernizacji i budowy dróg dojazdowych ujęte zostało także w działaniu 1.1.3 – „zapewnienie sprawnego połączenia komunikacyjnego z terenami inwestycyjnymi” w ramach programu operacyjnego 1.1 – „stworzenie stref aktywności gospodarczej poprzez kompleksowe przygotowanie terenów pod inwestycje” (cel strategiczny 1 – „wzmocnienie potencjału gospodarczego”).

„Strategia Rozwoju Gminy Smętowo Graniczne do roku 2020”<sup>24</sup> w ramach nadrzędnego celu rozwojowego 1 – „poprawa przestrzeni i środowiska” określa cel operacyjny 2.1 – „rozwój infrastruktury technicznej i drogowej” jako kierunki działań wskazuje między innymi rozbudowę infrastruktury towarzyszącej drogom lokalnym (chodniki + ścieżki rowerowe) oraz budowę parkingów.

„Strategia Rozwoju Gminy Wiejskiej Starogard Gdański na lata 2012-2022”<sup>25</sup> w ramach priorytetu 3 – „infrastruktura” definiuje cel szczegółowy 3.1 – „podejmowanie działań w kierunku polepszenia standardu i jakości komunikacyjnej na terenie gminy Starogard Gdański”, a w nim kierunki działań: 3.1.1 – „budowa i modernizacja infrastruktury drogowej” oraz 3.1.2 – „rozbudowa i przebudowa obiektów infrastruktury okołodrogowej (chodniki, ścieżki rowerowe, oświetlenie, przystanki autobusowe)”. Ideą tych kierunków działań jest między innymi

---

<sup>23</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Skórcz na lata 2016-2024” przyjęta uchwałą nr IX/58/2016 Rady Gminy w Skórczu w dn. 29.01.2016 r.

<sup>24</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Smętowo Graniczne do roku 2020” przyjęta uchwałą nr XV/101/2016 rady Gminy Smętowo Graniczne z dn. 17.02.2016 r.

<sup>25</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Wiejskiej Starogard Gdański na lata 2012-2022” przyjęta uchwałą nr XXIV/290/2012 Rady Gminy Starogard Gdański e dn. 29.11.2012 r.

poprawa systemu komunikacji drogowej w gminie oraz podwyższenie standardów infrastruktury.

„Strategia Rozwoju Gminy Zblewo na lata 2014-2020”<sup>26</sup> określa cztery cele strategiczne dla rozwoju gminy.

W ramach celu strategicznego 1. „Stworzenie warunków do zrównoważonego i efektywnego rozwoju społeczno-gospodarczego z uwzględnieniem mechanizmów ekonomii społecznej” wyznacza pięć celów operacyjnych, a wśród nich cel 1.2 – „zwiększanie atrakcyjności inwestycyjnej gminy” w którym jednym z działań jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej gminy.

Strategia w ramach celu strategicznego 4 – „funkcjonalne zagospodarowanie przestrzeni wraz z rozwojem infrastruktury” definiuje między innymi cel operacyjny 4.1 – „poprawa stanu układu drogowego w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej gminy”, w ramach którego przewiduje się podejmowanie szeregu działań zmierzających do poprawy stanu dróg w gminie: budowy nowych, modernizacji istniejących, utwardzanie dróg gruntowych, rozbudowa infrastruktury, poprawa jakości obsługi transportu zbiorowego, budowa i modernizacja chodników, zwiększanie płynności ruchu i inne. Modernizacja dróg dojazdowych do ośrodków wypoczynkowych oraz do terenów turystyczno-rekreacyjnych oraz rozbudowa sieci dróg rowerowych przewidziane są ponadto w ramach realizacji celu operacyjnego 4.3 – „zagospodarowanie terenów rekreacyjnych”. Natomiast w ramach celu operacyjnego 4.5 – „modernizacja obiektów użyteczności publicznej” przewiduje się remont budynku dworca kolejowego w Pinczynie.

Strategii rozwoju pozostałych miast i gmin, poza problematyką budowy i rozbudowy dróg, nie podnoszą problemu niedostatecznej sieci i częstotliwości połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami w ramach gmin oraz pomiędzy gminami a miastem Starogard Gdański. Oznacza to, że aktualna oferta sieci komunikacji publicznej i komunikacji komercyjnej, w okresie opracowywania strategii była dla ich mieszkańców wystarczająca i co najmniej w zakresie minimalnym, zgodna z występującymi potrzebami.

## 2.4. 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.

---

<sup>26</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Zblewo na lata 2014-2020” przyjęta uchwałą nr XXXVII/329/2014 Rady Gminy Zblewo w dn. 26.03.2014 r.

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 1.

**Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)**

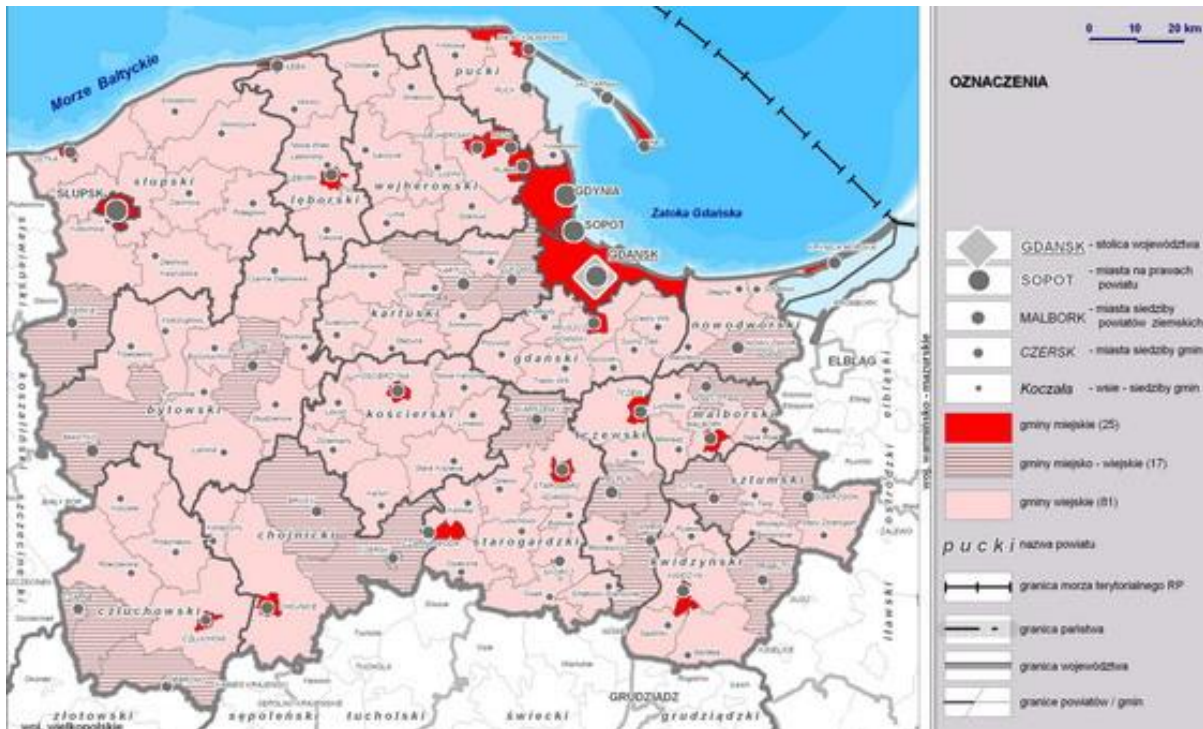
Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
Gęstość zaludnienia	Częstość podróży	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
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

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
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](http://www.eu-portal.net), dostęp: 31.01.2016 r.

Na rysunku 2 zaprezentowano podział administracyjny województwa pomorskiego, uwzględniający poszczególne powiaty i gminy.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Pomorskiego, sieć osadnicza w województwie pomorskim – poza obszarem Trójmiasta – tworzy pasma południkowe i równoleżnikowe, na przecięciu których zlokalizowany jest Starogard Gdański. Przez powiat starogardzki 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 wyróżniono strefy zagospodarowania – powiat starogardzki znajduje się w strefie pojeziernej, o charakterze rolno-leśnym i rekreacyjnym.



**Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego**

Źródło: pomorskie.eu/podzial-administracyjny, dostęp 10.05.2016r.

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 Starogard Gdański tworzy ośrodek osadniczy II rzędu. Miasta Czarna Woda, Skarszewy i Skórcz uznane są w planie zagospodarowania przestrzennego jako ośrodki o znaczeniu lokalnym. Układ osadniczy w województwie przedstawiono na rysunku 3.

Powiat Starogardzki znajduje się w południowej części województwa pomorskiego i graniczy z powiatami: tczewskim, gdańskim, kościerskim i chojnickim – w województwie pomorskim oraz tucholskim i świeckim – w województwie kujawsko-pomorskim. W skład powiatu starogardzkiego wchodzi trzynaście podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- miasta: Skórcz i Starogard Gdański;
- gminy miejsko-wiejskie: Czarna Woda i Skarszewy;
- gminy wiejskie: Bobowo, Kaliska, Lubichowo, Osieczna, Osiek, Skórcz, Smętowo Graniczne, Starogard Gdański i Zblewo.



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

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

Obszar powiatu kościerskiego przynależy do regionu kulturowo-etnicznego Kaszuby, obejmującego ponadto powiat tczewski w województwie pomorskim oraz część powiatu świeckiego w województwie kujawsko-pomorskim.

Powierzchnia zajmowana przez powiat wynosi 1 345,3 km<sup>2</sup> i jest to obszar średniej wielkości w skali województwa pomorskiego. Wg danych GUS na 31.12.2015 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 127,3 tys., co daje gęstość zaludnienia w wysokości 94,6 mieszkańców na km<sup>2</sup>. Jest to gęstość zaludnienia znacznie niższa niż średnia w województwie (126 mieszkańców/km<sup>2</sup>). Najmniej zaludnione są gminy w części południowej powiatu, a najbardziej, gminy w zasięgu oddziaływania autostrady A1 (i drogi krajowej nr 91). Powierzchnie gmin i miast wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia, przedstawiono w tabeli 2.

**Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie starogardzkim – stan na 31 grudnia 2014 r.**

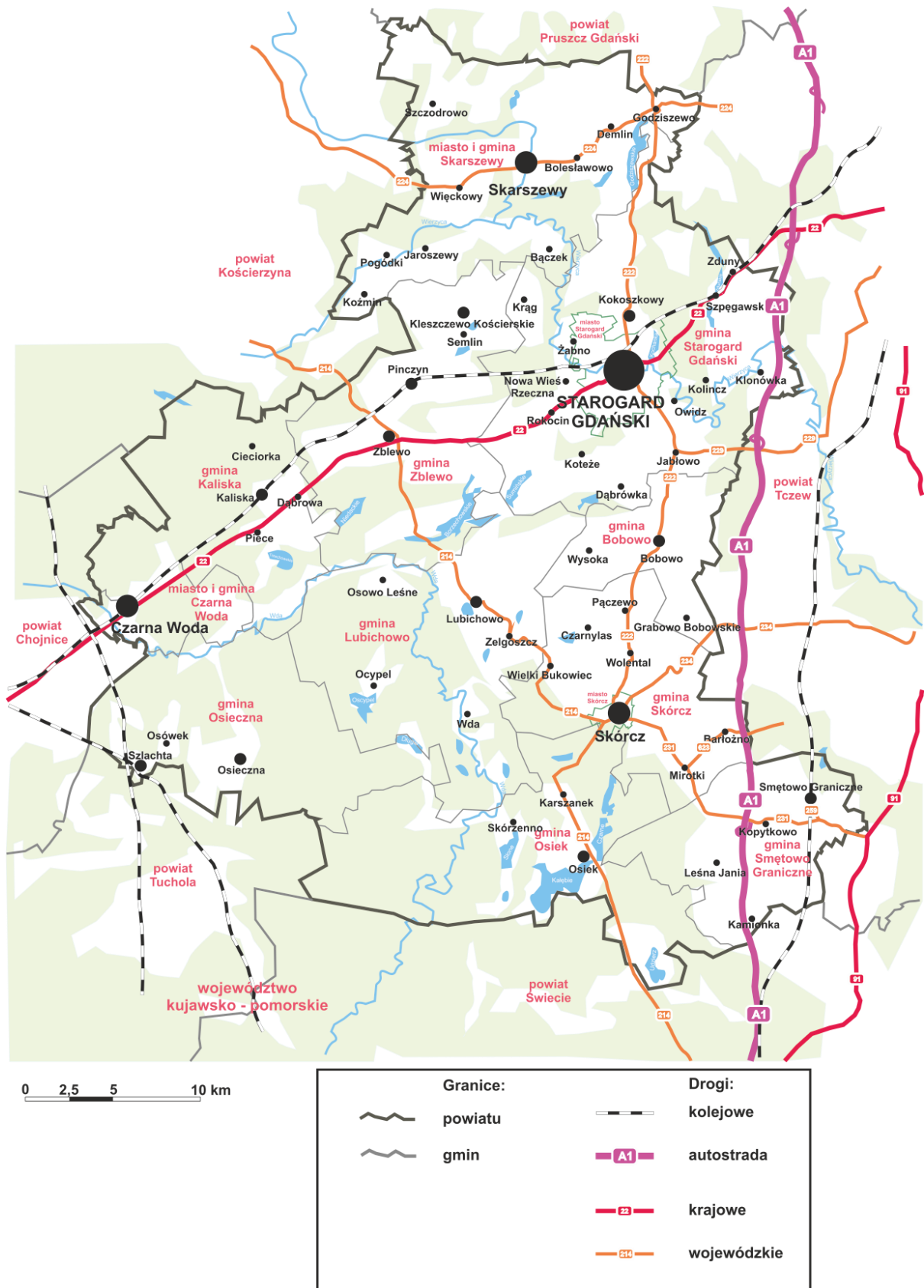
Lp.	Jednostka administracyjna	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Liczba mieszkańców [tys.]	Gęstość zaludnienia [osób/km <sup>2</sup> ]	Liczba miejscowości
1	Miasto Skórcz	3,63	3,55	978	1
2	Miasto Starogard Gdański	25,28	48,33	1 912	1
3	Miasto i gmina Czarna Woda	27,73	3,27	118	6
4	Miasto i gmina Skarszewy	169,58	14,71	87	31
5	Gmina Bobowo	51,63	3,07	60	10
6	Gmina Kaliska	110,58	5,28	48	17
7	Gmina Lubichowo	160,90	6,34	39	24
8	Gmina Osieczna	122,98	2,88	23	17
9	Gmina Osiek	156,16	2,50	16	39
10	Gmina Skórcz	96,86	4,67	48	19
11	Gmina Smętowo Graniczne	86,01	5,31	62	18
12	Gmina Starogard Gdański	196,21	15,90	81	40
13	Gmina Zblewo	137,79	11,50	84	27
<b>Razem</b>		<b>1 345,34</b>	<b>127,3</b>	<b>95</b>	<b>250</b>

Źródło: GUS, dostęp: 20.08.2016 r.

Na terenie powiatu starogardzkiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 47,2% oraz lasy – 43,7%. Pozostałe grunty to 9,1% powierzchni powiatu.

Na rysunku 4 przedstawiono mapę powiatu starogardzkiego z ośrodkami gminnymi i najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich.

Północna i wschodnia część powiatu stanowi region o przewadze funkcji rolniczych, z lokalizacją funkcji przemysłowych w mieście Starogard Gdański i tylko lokalnie – w obszarze przyległym do autostrady A1. Część południowa i zachodnia obejmuje rejon zwartych obszarów leśnych z licznymi jeziorami polodowcowymi i z dominującą funkcją obsługi ruchu turystycznego i letniskowego. Obszar ten objęty jest ochroną zasobów przyrodniczych i krajobrazowych.



**Rys. 4. Podział powiatu starogardzkiego na gminy**

Źródło: opracowanie własne.

Zagospodarowanie przestrzenne poszczególnych jednostek administracyjnych objętych planem, opisano poniżej.

### **Miasto Skórcz**

Skórcz jest niewielkim miastem i gminą położonym w południowo-wschodniej części powiatu starogardzkiego. Miasto położone jest nad rzeką Szorycą, na pograniczu mezoregionów – Borów Tucholskich i Pojezierza Starogardzkiego.

Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., miasto Skórcz zajmowało powierzchnię 3,63 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni miasta stanowiły użytki rolne – 55%.

Cały obszar miasta Skórcza należy do Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich. Miasto jest punktem startowym dla turystów odwiedzających ten obszar. Zespół urbanistyczny miasta jest wpisany do rejestru zabytków z dobrze zachowaną, nie zmienioną strukturą przestrzenną XIV-wiecznej wsi.

Miasto Skórcz łączy ze Starogardem Gdańskim linia kolejowa nr 243, obecnie niewykorzystywana w ruchu pasażerskim. Miasto jest natomiast ważnym lokalnym węzłem drogowym: przez Skórcz przebiega droga wojewódzka nr 214 w relacji Łeba – Warlubie, kończą w nim swój bieg ponadto drogi wojewódzkie nr 222 Gdańsk – Skórcz, nr 231 Kolonia Ostrowicka – Skórcz oraz nr 234 Gniew – Skórcz. Droga nr 231 łączy miasto z węzłem Kopytkowo autostrady A1.

Miasto Skórcz jest bardzo dobrze skomunikowane połączeniami autobusowymi ze Starogardem Gdańskim oraz z okolicznymi miejscowościami. Linie obsługuje kilku przewoźników.

### **Miasto Starogard Gdański**

Starogard Gdański jest największym miastem powiatu – jego stolicą – położonym we wschodniej części obszaru powiatu starogardzkiego. Miasto położone jest nad rzeką Wierzycą, na obszarze mezoregionu Pojezierza Starogardzkiego.

Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., miasto Starogard Gdański zajmowało powierzchnię 25,28 km<sup>2</sup>. Miasto jest podzielone na osiem dzielnic. Największą część powierzchni miasta stanowiły użytki rolne – 50%, natomiast grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią 40% powierzchni miasta.

Część obszaru miasta o powierzchni 59,64 ha, należy do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Starogard Gdański jest znaczącym w powiecie ośrodkiem przemysłowym, z dużymi zakładami pracy. Największym zakładem pracy są Zakłady Farmaceutyczne POLPHARMA S.A., poza tym: Fabryka Mebli Okrętowych FAMOS Sp. z o.o., Destylarnia Sobieski S.A., cynkownia Gillmet Sp. z o.o. i Huta Szkła Gospodarczego.

Na obszarze miasta znajduje się wiele zabytków, m.in. zachowane fragmenty murów obronnych z XIV wieku, z basztami, rynkiem, ratuszem, kościołami i innymi obiektami zabytkowymi.

Przez Starogard Gdański przebiega droga krajowa nr 22, w relacji Gorzów Wielkopolski – Elbląg oraz droga wojewódzka nr 222 Gdańsk – Skórcz. Przez miasto przebiega dwutorowa niezelektryfikowana linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, zaliczona na odcinku Tczew – Czersk do linii o znaczeniu krajowym<sup>27</sup>, z dworcem kolejowym. Przez miasto przebiega też linia kolejowa nr 243 Starogard Gdański – Jabłowo (dawniej: Skarszewy – Skórcz), nieużywana w ruchu osobowym. Około 7 km na północ od miasta zlokalizowane jest lądowisko Linowiec. W odległości 11-14 km na wschód od miasta przebiega autostrada A1, z dwoma pobliskimi węzłami – Pelplin i Swaróżyn.

Miasto Starogard Gdański jest bardzo dobrze skomunikowane nie tylko z okolicznymi miejscowościami, ale także z Gdańskiem i Tczewem. Liczba połączeń jest bardzo duża. Linie obsługuje kilku przewoźników. Miasto Starogard Gdański jest także dobrze skomunikowane pasażerskimi przewozami kolejowymi z Tczewem, Chojnicami, Gdańskiem i Gdynią.

### **Miasto i gmina Czarna Woda**

Czarna Woda jest niewielkim miastem i gminą położonym na południowo-wschodnim skraju powiatu starogardzkiego. Miasto powstało poprzez odłączenie od gminy wiejskiej Kaliska od 1 stycznia 1993 r. i zostało powiększone od 1 stycznia 1995 r. o sołectwa Huta Kalna oraz Lubiki. Miasto i gmina położone jest na rzece Wda, na skraju Borów Tucholskich, na pograniczu borowiacko-kociewskim. Według podziału na mezoregiony, miasto leży na obszarze Borów Tucholskich.

Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., miasto i gmina Czarna Woda zajmowało powierzchnię 27,73 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni miasta stanowiły lasy – 56%. Na obszarze miasta zlokalizowany jest zakład produkcji płyt pilśniowych.

Cały obszar gminy, z wyjątkiem zurbanizowanej części miasta Czarna Woda, należy do Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich.

Największą atrakcją turystyczną gminy jest rzeka Wda i szlak kajakowy o całkowitej długości 198 km, uznawany za jeden z najatrakcyjniejszych nizinnych szlaków kajakowych w Polsce. Zróżnicowany charakter rzeki, z odcinkami przełomowymi i wartkim nurtem meandrującym, jest atrakcyjny dla turystów krajowych i zagranicznych. Ze względu na łatwość dojazdu,

---

<sup>27</sup> 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)

trasa z Czarnej Wody do Tlenia – o długości 94 km – jest najbardziej uczęszczana (w skali roku ok. 12 tys. osób).

Przez miasto i gminę Czarna Woda przebiega droga krajowa nr 22 oraz dwutorowa niezelektryfikowana linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, zaliczona na odcinku Tczew – Czersk do linii o znaczeniu krajowym<sup>28</sup>, ze stacją kolejową.

Miasto Czarna Woda jest dobrze skomunikowane pasażerskimi przewozami kolejowymi z Tczewem (poprzez Starogard Gdański), Chojnicami, Gdańskiem i Gdynią. Połączenia autobusowe są natomiast nieliczne (ze Starogardem Gdańskim i Czerskiem), autobusy nie kursują w święta.

### **Miasto i gmina Skarszewy**

Skarszewy są niewielkim miastem i gminą położonym w północnej części powiatu starogardzkiego. Miasto Skarszewy posiada prawa miejskie od 1320 r. i położone jest nad meandrującą rzeką Wietcisą. Głównym walorem turystycznym tej miejscowości jest dawny układ architektoniczny, z do dziś czytelnym średniowiecznym założeniem grodu obronnego. Według podziału na mezoregiony, miasto leży na obszarze Pojezierza Starogardzkiego.

Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., miasto i gmina Skarszewy zajmowało powierzchnię 169,58 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni miasta stanowiły użytki rolne – 65%, zaś lasy – 25%.

Największą miejscowością w gminie jest miasto Skarszewy (według stanu na 31.12.2015 r. – 7 057 mieszkańców), które stanowi jej centrum administracyjne. Inne obszary zurbanizowane rozmieszczone są dość równomiernie na obszarze gminy, a największe z nich to miejscowości: Bączek, Bolesławowo, Demlin, Godziszewo, Jaroszewy, Koźmin, Pogódki, Szczodrowo i Więckowy.

Część powierzchni gminy, stanowiąca doliny rzek, objęta jest Obszarem Chronionego Krajobrazu Doliny Wierzycy oraz Obszarem Chronionego Krajobrazu Doliny Wietcisy.

Dominującą funkcją gminy jest rolnictwo i rosnące znaczenie obszarów w pobliżu jezior – jako ośrodki rekreacyjne. Z uwagi na pochodzenie polodowcowe ukształtowania terenu i nanieśiony materiał skalny, obszar gminy jest zagłębieniem kruszyw naturalnych.

Przez gminę Skarszewy przebiega droga wojewódzka nr 224 Sopieszyno – Tczew oraz – niewielkim fragmentem we wschodniej części – droga wojewódzka nr 222 Gdańsk – Skórcz. Linie kolejowe na terenie gminy, łączące Skarszewy ze Starogardem Gdańskim, Pszczółkami i Kościerzyną, zostały rozebrane.

---

<sup>28</sup> 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).

Miasto Skarszewy jest dobrze skomunikowane połączeniami autobusowymi ze Starogardem Gdańskim, Gdańskiem i Tczewem oraz z okolicznymi miejscowościami. Linie obsługuje kilku przewoźników.

### **Gmina Bobowo**

Gmina Bobowo jest niewielką jednostką samorządu terytorialnego (jedną z najmniejszych powierzchniowo gmin województwa pomorskiego) położoną we wschodniej części powiatu i graniczy z powiatem tczewskim. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., gmina Bobowo zajmowała powierzchnię 51,63 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni miasta stanowiły użytki rolne – 81%, a lasy 13%. Gmina pod względem geograficznym położona jest w obszarze mezoregionu Pojezierza Starogardzkiego.

Wiodącą funkcją gminy jest rolnictwo, ale na jej obszarze intensywnie rozwija się także budownictwo jednorodzinne, będące zapleczem miast: Starogard Gdański, Skórcz i Pelplin.

Największymi jednostkami osadniczymi w gminie są: Bobowo (1,3 tys. mieszkańców), Grabowo Bobowskie i Wysoka.

Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 222 w relacji Gdańsk – Skórcz, a na niewielkim odcinku – południowym skrajem obszaru gminy – także droga wojewódzka nr 234 Skórcz – Gniew. Ponadto, przez teren gminy prowadziła jednotorowa linia kolejowa nr 243 Starogard Gdański – Skórcz, obecnie użytkowana tylko do Jabłowa i częściowo rozebrana.

Centrum gminy – miejscowość Bobowo – jest bardzo dobrze skomunikowana połączeniami autobusowymi ze Starogardem Gdańskim i Skórczem. Linie autobusowe obsługuje kilku przewoźników.

### **Gmina Kaliska**

Gmina Kaliska jest jednostką samorządu terytorialnego położoną w zachodniej części powiatu starogardzkiego. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., gmina Kaliska zajmowała powierzchnię 110,58 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni gminy stanowiły lasy – 73%, zaś użytki rolne – 20%. Gmina położona jest na obszarze mezoregionu Bory Tucholskie. Duże zalesienie gminy determinuje niewielką gęstość zaludnienia na jej obszarze.

Największą miejscowością w gminie są Kaliska (ok. 2,3 tys. mieszkańców), stanowiące jej centrum administracyjne. Inne obszary zurbanizowane to położone przy drodze krajowej nr 22 miejscowości: Dąbrowa i Piece, a w północnej części gminy – znajdująca się w kompleksach leśnych Cieciorka. Na pozostałym obszarze, porośniętym lasami, znajdują się pojedyncze obszary osadnictwa. Ponad połowa powierzchni gminy objęta jest Obszarem Chronionego Krajobrazu Bory Tucholskie.

Wiodącą funkcją gminy jest w części zalesionej leśnictwo i produkcja drzewna, rekreacja i turystyka, a w części południowo-wschodniej – także rolnictwo. Gmina jest ważnym ośrodkiem lokalnej turystyki, z rozległymi kompleksami leśnymi, doliną rzeki Wdy i licznymi jeziorami polodowcowymi. Jednym z celów głównych strategii rozwoju gminy jest podniesienie atrakcyjności turystycznej gminy i rozwój turystyki.

Przez gminę Kaliska przebiega droga krajowa nr 22 oraz dwutorowa niezelektryfikowana linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, zaliczona na odcinku Tczew – Czerniewice do linii o znaczeniu krajowym, ze stacją Kaliska i przystankiem Kamienna Karczma.

Miejscowość Kaliska jest bardzo dobrze skomunikowana pasażerskimi przewozami kolejowymi z Tczewem (poprzez Starogard Gdański), Chojnicami, Gdańskiem i Gdynią. Połączenia autobusowe są w gminie mniej rozbudowane, głównie dotyczą trasy do Starogardu Gdańskiego. Linie autobusowe obsługuje tylko PKS Starogard Gdański S.A.

### **Gmina Lubichowo**

Gmina Lubichowo jest jednostką samorządu terytorialnego położoną w centralnej części powiatu starogardzkiego. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., gmina Lubichowo zajmowała powierzchnię 161,90 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni gminy stanowiły lasy – 60%, zaś użytki rolne – 33%. Gmina położona jest na skraju mezoregionów Pojezierze Starogardzkie i Bory Tucholskie. Duże zalesienie gminy determinuje niewielką gęstość zaludnienia na jej obszarze.

Największą miejscowością w gminie jest Lubichowo (ok. 2,3 tys. mieszkańców), która stanowi centrum administracyjne i w pełni wykształcony ośrodek gminny. Inne obszary zurbanizowane to w północno-wschodniej części gminy miejscowości: większy – Zelgoszcz oraz mniejsze – Bietowo i Zielona Góra. Na pozostałym obszarze, porośniętym lasami, znajdują się pojedyncze obszary osadnictwa, a największe miejscowości to: Ocypel, Wda i Osowo Leśne. Miejscowości te pełnią funkcje ośrodków turystycznych, z których największym jest wieś Ocypel.

Gmina w zachodniej części znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, z licznymi występującymi tu jeziorami.

Wiodącą funkcją gminy jest w części zalesionej leśnictwo, rekreacja i turystyka, a w części północno-wschodniej – rolnictwo.

Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 214w relacji Łeba – Skórcz – Warlubie. Przez teren gminy przebiega także nieużywana linia kolejowa Myślice – Szlachta.

Miejscowość Lubichowo jest bardzo dobrze skomunikowana połączeniami autobusowymi ze Starogardem Gdańskim. Połączenia autobusowe na obszarze gminy są dość rozbudowane, z wyjątkiem rejonów leśnych w południowej części gminy.

### **Gmina Osieczna**

Gmina Osieczna jest jednostką samorządu terytorialnego położoną na południowo-zachodnim krańcu powiatu starogardzkiego. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., gmina Osieczna zajmowała powierzchnię 122,98 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni gminy stanowiły lasy – 78%, zaś użytki rolne – 17%. Obszar gminy należy do mezoregionu Bory Tucholskie. Duże zalesienie gminy determinuje bardzo niską gęstość zaludnienia na jej obszarze.

Największymi miejscowościami w gminie są: Szlachta (ok. 1,2 tys. mieszkańców), Osieczna i Osówek. Miejscowość Osieczna stanowi centrum administracyjne gminy. W przeważającej części gmina znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, z lasami i jeziorami typu rynnowego. Wiodącą funkcją gminy jest leśnictwo, rekreacja i turystyka oraz w niewielkiej części rolnictwo i produkcja silikatów.

Przez gminę nie przebiegają żadne odcinki dróg krajowych i wojewódzkich. W miejscowości Szlachta krzyżują się linie kolejowe: nr 201 w relacji Nowa Wieś Wielka – Gdynia Portoraz nr 215 w relacji Laskowice Pomorskie – Bąk, ze stacją Szlachta. Przez teren gminy przebiega także zamknięta, nieużywana linia kolejowa Myślice – Szlachta.

Miejscowość Szlachta jest bardzo dobrze skomunikowana pasażerskimi połączeniami kolejowymi z Czerskiem, Laskowicami Pomorskimi i Wierzchucinem. Połączenia autobusowe w gminie są natomiast bardzo słabo rozwinięte, występują tylko pojedyncze kursy (np. centrum gminy – Osieczna ma tylko jedno połączenie autobusowe ze Starogardem Gdańskim – z czasem przejazdu około 60 minut).

### **Gmina Osiek**

Gmina Osiek jest jednostką samorządu terytorialnego położoną na południowym krańcu powiatu starogardzkiego. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., gmina Osiek zajmowała powierzchnię 156,16 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni gminy stanowiły lasy – 74%, użytki rolne – 16%, a wody – 7%. Obszar gminy należy do mezoregionu Bory Tucholskie. Duże zalesienie gminy determinuje wyjątkowo niską gęstość zaludnienia. Pomimo dość znacznego obszaru gminy, jej liczba ludności jest najniższa w powiecie.

Największą miejscowością w gminie jest ośrodek gminny Osiek (ok. 1,0 tys. mieszkańców), pozostałe miejscowości są już dość małe. Siedziba gminy Osiek to atrakcyjne i popularne letnisko, usytuowane nad największym jeziorem Kałębie (zwanym „Morzem Kociewskim”), o pow. 4,66 km<sup>2</sup>. Osiek często nazywany jest turystyczną stolicą powiatu starogardzkiego.

Gmina w całości znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, z doliną rzeki Wdy, lasami i licznymi dużymi jeziorami typu rynnowego. Obszar gminy w całości objęty jest także obszarem ochrony Natura 2000.

Wiodącą funkcją gminy jest rekreacja i turystyka, a także leśnictwo, a tylko w niewielkiej części – rolnictwo. Najbardziej atrakcyjne turystycznie rejony to okolice jezior (Kałębie, Słone i Czarne) oraz dolina rzeki Wdy. Na obszarach tych dominuje zabudowa letniskowa.

Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 214 w relacji Łeba – Skórcz – Warlubie.

Gmina Osiek jest słabo skomunikowana połączeniami autobusowymi z pozostałym obszarem powiatu, w tym ze Starogardem Gdańskim. Szczególnie słabo skomunikowany jest obszar wschodni gminy (np. miejscowość Kasparus).

### **Gmina Skórcz**

Gmina Skórcz jest jednostką samorządu terytorialnego położoną w południowej części powiatu starogardzkiego. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., gmina Skórcz zajmowała powierzchnię 96,86 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni gminy stanowiły użytki rolne – 76%, zaś lasy – 18%. Obszar gminy należy do mezoregionu Bory Tucholskie.

Największymi miejscowościami w gminie są: Barłożno, Czarny Las, Mirotki, Pączewo, Wielki Bukowiec i Wolental. Miejscowości z zabudową mieszkaniową, o dominującym charakterze siedliskowym, są dość równomiernie rozproszone po obszarze gminy. Centrum administracyjne gminy znajduje się w mieście Skórcz.

Gmina w niewielkiej, południowej części, znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich. Wiodącą funkcją gminy jest rolnictwo.

Przez gminę przebiegają liczne odcinki dróg wojewódzkich: nr 214 w relacji Łeba – Skórcz – Warlubie, nr 222 w relacji Gdańsk – Skórcz, nr 231 w relacji Skórcz – Kolonia Ostrowicka, nr 234 w relacji Skórcz – Gniew oraz nr 623 w relacji Rakowiec – Mirotki. Po terenie gminy, niemal przy jej wschodniej granicy, przebiega ponadto trasa autostrady A1.

Przez obszar gminy Skórcz przebiegają także nieużywane, częściowo rozebrane linie kolejowe – nr 243 Starogard Gdański – Skórcz oraz Myślice – Szlachta.

Miejscowość Skórcz jest bardzo dobrze skomunikowana połączeniami autobusowymi ze Starogardem Gdańskim i dobrze z okolicznymi miejscowościami. Linie obsługuje kilku przewoźników.

### **Gmina Smętowo Graniczne**

Gmina Smętowo Graniczne jest jednostką samorządu terytorialnego położoną na południowo-wschodnim krańcu powiatu starogardzkiego. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., gmina zajmowała powierzchnię 86,01 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni miasta stanowiły użytki rolne – 74%, zaś lasy – 19%. Obszar gminy należy do mezoregionu Pojezierze Starogardzkie.

Największą miejscowością w gminie jest Smętowo Graniczne (ok. 1,6 tys. mieszkańców). Znaczej wielkości jednostkami osadniczymi są ponadto: Kamionka, Kopytkowo i Leśna Jania.

Smętowo Graniczne jest centrum gminy o funkcjach ponadpodstawowych, z intensywną zabudową mieszkaniową, także wielorodzinną. W pozostałych miejscowościach dominuje zabudowa o charakterze jednorodzinny i siedliskowym, ale z lokalnie dużym udziałem zabudowy wielorodzinnej. Rosnącą rolą miejscowości w gminie jest zaplecze mieszkaniowe dla okolicznych ośrodków miejskich: Kwidzyna, Starogardu, Tczewa.

Wiodącą funkcją gminy jest – z uwagi na wysoką wartość bonitacyjną gleb – rolnictwo oraz funkcja mieszkaniowa.

W kilku miejscowościach występują założenia dworsko-parkowe (Stara Jania, Leśna Jania, Kopytkowo, Smętowo Graniczne i Smarzewo).

Gmina w niewielkiej, zachodniej części, znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich.

Przez teren gminy, niemal centralnie południkowo, przebiega trasa autostrady A1 – z węzłem Kopytkowo, położonym w centrum gminy. Przez gminę przebiega także droga wojewódzka nr 231w relacji Skórcz – Kolonia Ostrowicka (kończy bieg przy granicy gminy) oraz krótka droga wojewódzka nr 234,w relacji droga nr 231 – stacja kolejowa Smętowo.

Przez obszar gminy Smętowo Graniczne przebiega dwutorowa, zelektryfikowana linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew, zaliczona do linii o znaczeniu krajowym<sup>29</sup>, ze stacją Smętowo. Przez teren gminy przebiega także nieużywana linia kolejowa Myślice – Szlachta.

Smętowo, dzięki stacji kolejowej, posiada bardzo dobre skomunikowanie z Gdańskiem i Gdynią (poprzez Tczew) oraz Laskowicami Pomorskimi i Bydgoszczą.

Miejscowość Smętowo, poprzez Skórcz (połączenia autobusowe) oraz Tczew (połączenia kolejowe), jest dobrze skomunikowana ze Starogardem Gdańskim.

### **Gmina Starogard Gdański**

Gmina Starogard Gdański jest jednostką samorządu terytorialnego położoną w centralno-wschodniej części powiatu starogardzkiego, wokół miasta Starogard Gdański. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., gmina Starogard Gdański zajmowała największą powierzchnię w powiecie – 196,21 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni gminy stanowiły użytki rolne – 60%, zaś lasy – 30%. Obszar gminy należy do mezoregionu Pojezierze Starogardzkie.

Starogard Gdański jest największym miastem i stolicą powiatu, położonym centralnie w gminie Starogard Gdański, dlatego znajduje się tu także siedziba gminy wiejskiej.

---

<sup>29</sup> 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)

Największą miejscowością w gminie są graniczące z miastem Starogardem Gdańskim Kokoszkowy (ok. 1,7 tys. mieszkańców). Znaczej wielkości jednostkami osadniczymi są ponadto: Dąbrówka, Jabłowo, Kolincz, Koteże, Krąg, Nowa Wieś Rieczna, Owidz, Rokocin, Rywałd, Sucumin, Sumin, Szpęgawsk i Zduny. Miejscowości te, poza sąsiadującymi z miastem, są dość równomiernie rozłożone wokół centrum gminy. W większości miejscowości w gminie dominuje zabudowa o charakterze jednorodinnym i siedliskowym, z lokalnie wysokim udziałem zabudowy wielorodzinnej. Rosnącą rolą miejscowości w gminie jest zaplecze mieszkaniowe dla miasta Starogardu Gdańskiego.

Wiodącą funkcją gminy jest rolnictwo oraz 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, sprzyjając rozwojowi działalności gospodarczej, będzie stymulować w najbliższym okresie rozwój dodatkowych funkcji przemysłowo-składowych.

W kilku miejscowościach występują założenia dworsko-parkowe (Nowa Wieś Rieczna, 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.

W pobliżu wschodniej granicy gminy przebiega autostrada A1 z dwoma pobliskimi węzłami – Pelplin i Swarozyn, 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 Starogard Gdański przebiega dwutorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, zaliczona na odcinku Tczew – Czersk do linii o znaczeniu krajowym, ale tylko z jednym przystankiem kolejowym – Szpęgawsk. Przez teren gminy przebiega także linia kolejowa nr 243 Starogard Gdański – Skórcz, czynna tylko do Jabłowa, bez ruchu osobowego.

Do miejscowości Koteże i Nowa Wieś Rieczna (oraz części miejscowości Rokocin – pętla „Drogtrans”) docierają linie komunikacji miejskiej miasta Starogard Gdański. Pozostała część gminy korzysta z bardzo dobrego skomunikowania Starogardu Gdańskiego liniami kolejowymi i połączeniami autobusowymi z Gdańskiem i 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.

### **Gmina Zblewo**

Gmina Zblewo jest jednostką samorządu terytorialnego położoną w zachodniej części powiatu starogardzkiego. Wg stanu na 31 grudnia 2015 r., gmina Zblewo zajmowała powierzchnię 137,79 km<sup>2</sup>. Największą część powierzchni gminy stanowiły użytki rolne – 61%, zaś lasy – 29%. Obszar gminy leży na granicy trzech mezoregionów: Borów Tucholskich oraz Pojezierza Starogardzkiego na styku z Pojezierzem Kaszubskim.

Największą miejscowością w gminie jest Zblewo (ok. 3,3 tys. mieszkańców). Innymi dużymi jednostkami osadniczymi są: położony w pobliżu Zblewa Pinczyn (ok. 2,3 tys. mieszkańców) oraz znajdujące się w północnej części gminy Kleszczewo Kościerskie (ok. 1,1 tys. mieszkańców). Znacznymi jednostkami osadniczymi są ponadto: Borzechowo, Bytonia, Miradowo, Radziejewo i Semlin. Obszar największej urbanizacji to rejon położony w centrum gminy – wzdłuż drogi krajowej nr 22 – oraz część północna gminy. Gmina Zblewo posiada największą gęstość zaludnienia spośród gmin wiejskich powiatu starogardzkiego. W północnym obszarze gminy dominuje funkcja rolnicza, w rejonie centralnym – funkcja osadnicza i rolnicza, a w południowym, obejmującym kompleksy leśne – funkcje rolnicze, osadnictwa letniskowego i turystyczne.

W miejscowości Miradowo znajduje się zespół dworsko-parkowy, a w miejscowości Wirty – arboretum (ogród dendrologiczny), stanowiący istotną atrakcję turystyczną. Na obszarze gminy występują liczne jeziora, z największym jeziorem Borzechowskim.

Gmina w południowo-zachodniej części znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich.

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 214, w relacji Łeba – Skórcz – Warlubie.

Przez obszar gminy Zblewo przebiega dwutorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, zaliczona na odcinku Tczew – Czersk do linii o znaczeniu krajowym, z przystankami Pinczyn, Zblewo i Bytonia.

Miejscowości Zblewo i Pinczyn są bardzo dobrze skomunikowane pasażerskimi połączeniami kolejowymi z Tczewem (poprzez Starogard Gdański), Chojnicami, Gdańskiem i Gdynią. Połączenia autobusowe są w gminie mniej rozbudowane i głównie dotyczą trasy do Starogardu Gdańskiego. Trasy obsługuje dwóch przewoźników.

## 2.5. 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.

Długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie pomorskim wynosi 1 237 km, w 457 km zelektryfikowanych. Na liniach tych znajduje się 107 dworców i 180 przystanków kolejowych, w tym w powiecie starogardzkim wykorzystywane w ruchu pasażerskim są dwa dworce: Starogard Gdański i Smętowo oraz przystanki: Szpęgawsk, Piesienice i Pinczyn, Kalińska, Kamienna Karczma i Czarna Woda. Przez obszar powiatu starogardzkiego przebiegają dwie linie kolejowe wykorzystywane w ruchu pasażerskim: nr 131 Chorzów Batory – Tczew i nr 203 Tczew – Kostrzyn.

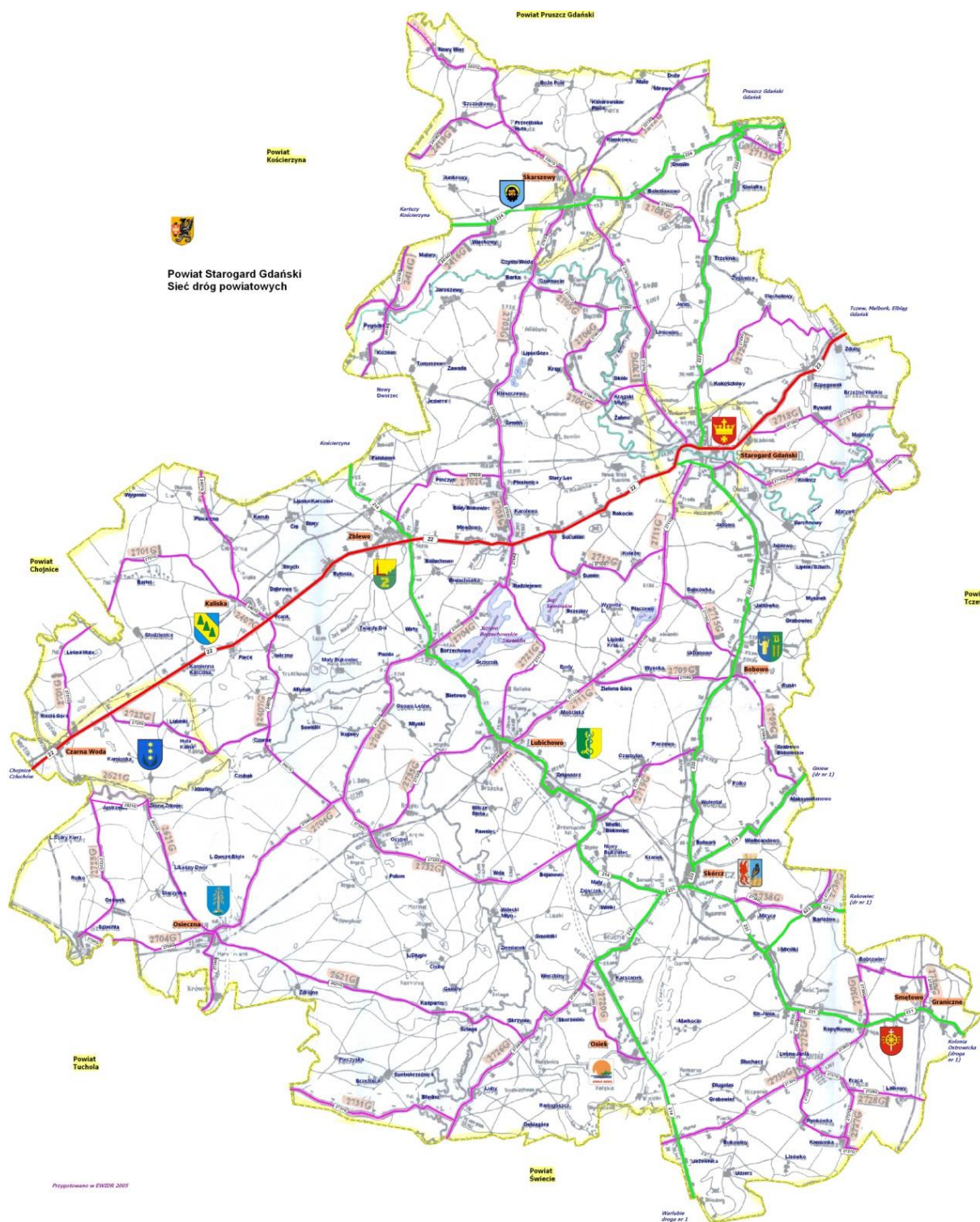
Przez obszar powiatu starogardzkiego przebiega odcinek autostrady A1 z węzłem Kopytkowo oraz odcinek drogi krajowej nr 22.

Sieć drogową powiatu – według stanu na 31 grudnia 2014 r. – stanowi:

- 44 km dróg krajowych;
- 134 km dróg wojewódzkich;
- 373 km dróg powiatowych, w tym 323 km o nawierzchni twardej i 310 km o nawierzchni twardej ulepszonej;
- 1 519 km dróg gminnych, w tym 291 km o nawierzchni twardej i 251 km o nawierzchni twardej ulepszonej.

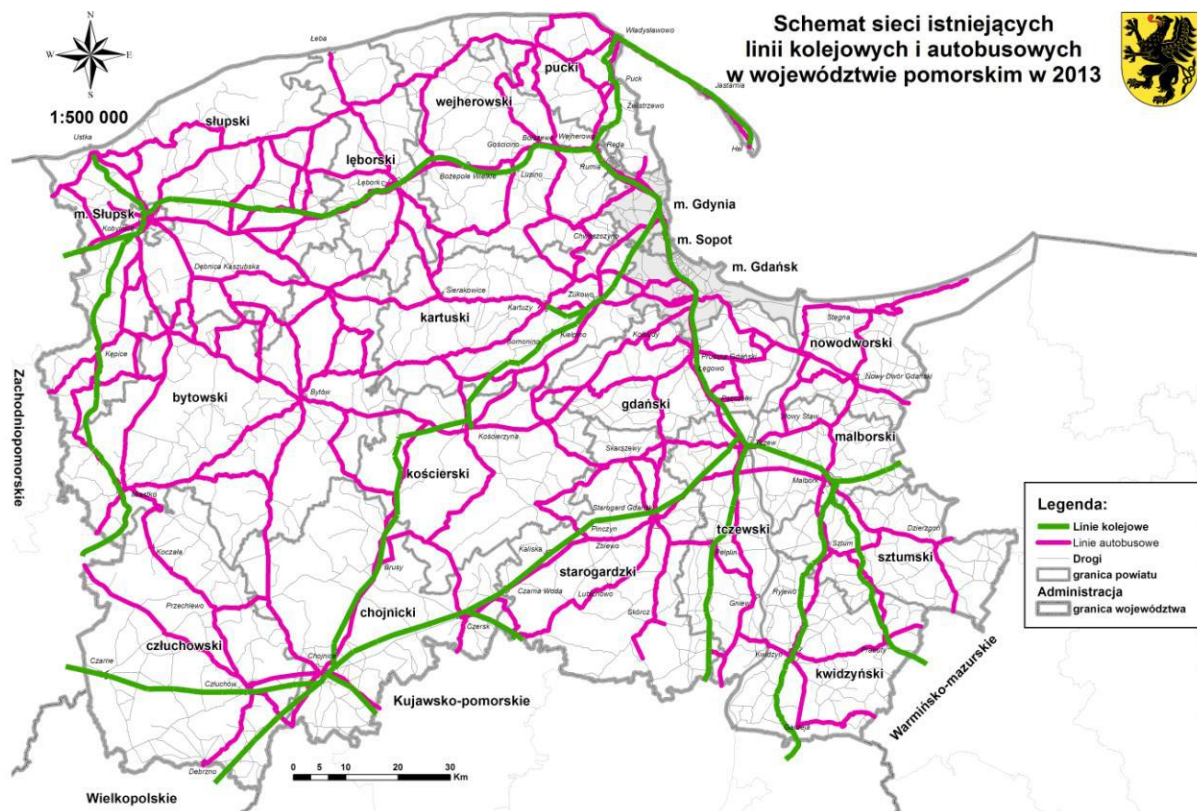
Na obszarze powiatu znajduje się ponad 200 płatnych miejsc postojowych dla samochodów osobowych, zlokalizowanych w pasach drogowych. Opis przebiegu dróg wojewódzkich przez poszczególne gminy przedstawiono w punkcie 3.4, a przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych – na rysunku 5.

Na rysunku 6 przedstawiono schemat linii kolejowych i autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w województwie pomorskim. Przez obszar powiatu starogardzkiego przebiegają dwie linie kolejowe z ruchem pasażerskim oraz ponad 10 linii autobusowych.



Rys. 5. Mapa sieci dróg na obszarze powiatu starogardzkiego

Źródło: [www.pzdstg.pl](http://www.pzdstg.pl), dostęp: 20.08 2016 r.



**Rys. 6. Schemat linii autobusowych i kolejowycho charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa pomorskiego**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, Gdańsk2014, s. 19.

Podróże międzypowiatowe z powiatu starogardzkiego odbywają się głównie w kierunkach: Trójmiasta (7,0% mieszkańców powiatu), Tczewa (6,2%) i powiatu kościerskiego.

W badaniach przeprowadzonych dla potrzeb sporządzenia planu transportowego dla województwa pomorskiego wykazano, że największa intensywność podróży międzypowiatowych występuje w godzinach 4-9 oraz 14-18, a udział podróży obligatoryjnych stanowi tylko 53%. W okresach międzyszczytowym i do godziny 21 także realizowana jest duża liczba podróży, ale o mniejszej intensywności.

Wśród badanych podróży, aż 73% odbywało się transportem indywidualnym, a 27% – transportem zbiorowym (w tym 11,5% pociągiem i 9,3% autobusem regionalnym i mikrobusem). Najmniejszy udział transportu zbiorowego w odbywanych podróżach międzypowiatowych w województwie pomorskim, występował w powiatach: starogardzkim, bytowskim i kościerskim.

Powiatowymi przewozami pasażerskimi są, zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 10, przewozy w granicach co najmniej dwóch gmin odbywane w ramach jednego powiatu oraz na obszarze kilku powiatów – zorganizowane w ramach porozumienia między nimi lub w ramach związku powiatów, które nie są przewozami gminnymi, powiatowo-gminnymi, metropolitalnymi, wojewódzkimi i międzywojewódzkimi.

Gminnymi przewozami pasażerskimi w publicznym transporcie zbiorowym są nie tylko przewozy w ramach jednej gminy, ale także przewozy na obszarze kilku gmin – zorganizowane w ramach porozumienia między nimi lub w ramach związku gmin.

Wojewódzkie przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym obejmują przewozy na trasach przekraczających obszar jednego powiatu, ale w granicach jednego województwa, a dla przewozów kolejowych – także do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej odwrócenie biegu pociągu lub dogodną przesiadkę, pod warunkiem, że nie są to przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie.

Przewozy metropolitalne nie dotyczą obszaru powiatu starogardzkiego, a przewozy międzywojewódzkie zorganizowane są przez ministra ds. transportu jedynie jako przewozy kolejowe.

Powiatowymi przewozami pasażerskimi w powiecie starogardzkim będą więc przewozy w granicach powiatu starogardzkiego oraz w granicach powiatu starogardzkiego i powiatu sąsiedniego, odbywane w ramach tych porozumień.

Na obszarze powiatu starogardzkiego poza powiatowymi przewozami pasażerskimi odbywają się także przewozy pasażerskie publicznym transportem zbiorowym o charakterze gminnym, w tym w komunikacji miejskiej, wojewódzkim i międzywojewódzkim.

Honorując prawo pasażerów do ulg ustawowych, przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy publicznym transportem zbiorowym mogą do dnia 31 grudnia 2017 r. otrzymywać refundację udzielonych ulg z budżetu państwa, na podstawie umów podpisanych z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego.

Łączna wysokość dopłat z tego tytułu zrealizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w 2015 r. przekraczała 154,5 mln zł, w tym dla transportu kolejowego 107,06 mln zł, a dla transportu autobusowego 47,46 mln zł.

Przewozy takie w transporcie autobusowym na terenie powiatu starogardzkiego realizowały następujące podmioty:

- PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.;
- P.U.P.H. MATEO Sp. J. Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw, Kokoszowy;
- F.U.H. MATEOBUS Sławomir Teclaw, Starogard Gdański;
- PHU „Owsiak” Wiesław Owsiak, Pelplin;

- P.U.-H. „LATOCHA” Tomasz Latocha, Wielogłowy;
- Przewóz Osób „ROBUS” Robert Synak, Karsin.

Uzgodnienia zasad korzystania z przystanków będących w zarządaniu starostwa powiatowego posiadają:

- PKS Gdańsk Sp. z o.o.;
- PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.;
- P.H.U. „Owsiak” Wiesław Owsiak, Pelplin
- Firma Usługowo – Handlowa P.U.P.H. MATEO Sp. J. Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw, Kokoszowy;
- MATEOBUS Sławomir Teclaw, Starogard Gdański;
- Przewóz Osób Robus Robert Synak, Karsin;
- Przewozy Autobusowe 2014 Gryf Sp. z o.o. Sp.k., Żukowo

W tabeli 3 zestawiono przewoźników realizujących w 2015 r. przewozy wykonywane liniami autobusowymi na obszarze powiatu starogardzkiego, którzy otrzymywali dopłaty z Urzędu Marszałkowskiego.

**Tab. 3. Przewoźnicy autobusowi obsługujący w 2016 r. powiat starogardzki, którzy otrzymali za 2015 r. dofinansowanie z tytułu honorowania ulg ustawowych**

Przewoźnik	Wysokość dopłat w 2015 r. [tys. zł]
PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	3 707,7
Arriva Sp. z o.o. Toruń	1 623,3
PHU „Owsiak” Wiesław Owsiak, Pelplin	722,0
P.U.P.H. MATEO Sp. J. Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw, Kokoszowy	472,7
F.U.H. MATEOBUS Sławomir Teclaw, Starogard Gdański	221,2
P.U.-H. LATOCHA Tomasz Latocha, Wielogłowy	2 677,9
Przewóz Osób ROBUS Robert Synak, Karsin	378,0
Transport – Przewóz Osób Prabucki Andrzej, Frank	30,2

Źródło: *Sprawozdanie z wykonania budżetu Województwa Pomorskiego za 2015 r.*, załącznik 9.

W powiecie starogardzkim występują także gminne przewozy pasażerskie w komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Starogard Gdański. Przewozy wykonuje Miejski Zakład

Komunikacji w Starogardzie Gdańskim, który jest zakładem budżetowym. W ramach komunikacji miejskiej funkcjonuje 9 linii, które obsługują miasto oraz okoliczne wsie: Koteże, Nową Wieś Rzeczną i Rokocin (fragment). Roczna liczba wozokilometrów wynosi ok. 1,4 mln.

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 pozostałych gminach występuje komunikacja gminna – jako linie szkolne.

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie pomorskim są umowy o świadczeniu usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób, zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych.

Przewoźnikami kolejowymi realizującymi przewozy osób na obszarze powiatu, są:

- na liniach nr 131 i 203 – Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Warszawa;
- na liniach nr 201 i 215 oraz ze stacji Szlachta – Arriva RP Sp. z o.o. Warszawa.

Odjazdy i przyjazdy pociągów odbywają się dość regularnie w ciągu całego dnia. W tabeli 4 przedstawiono liczbę pociągów na liniach kolejowych przebiegających przez powiat starogardzki.

**Tab. 4. Liczba pociągów pasażerskich w dniu powszednim w powiecie starogardzkim – stan na 5września 2016 r.**

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie starogardzkim	Kierunek	Liczba odjazdów	
		poniedziałek -piątek	soboty/niedziele
Szpegawsk, Starogard Gdański Piesienice, Pinczyn, Zblewo, Bytonia, Kaliska, Czarna Woda	Gdynia Główna	1	1/1
	Tczew	10	8/8
	Chojnice	10	8/8
Smętowo	Gdynia Chylonia	5	2/2
	Gdynia Główna	12	10/10
	Gdańsk Główny	12	10/10
	Tczew	12	10/10
	Laskowice Pomorskie	7	6/6
	Bydgoszcz Główna	5	5/5

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie starogardzkim	Kierunek	Liczba odjazdów	
		poniedziałek -piątek	soboty/niedziele
Szlachta	Czersk	7	4/3
	Laskowice Pomorskie	1	2/-
	Wierzchucin	9	6/2
	Sliwice	1	1/-

Źródło: [www.rozklad-pkp.pl](http://www.rozklad-pkp.pl), dostęp: 5.09.2016 r.

Część z funkcjonujących linii autobusowych na obszarze powiatu ma charakter przewozów wojewódzkich, a funkcję przewozów powiatowych wypełnia na krótkich odcinkach pomiędzy miejscowościami w granicach powiatu.

Najwięcej połączeń autobusowych występuje pomiędzy stolicą powiatu – Starogardem Gdańskim – a głównymi ośrodkami gminnymi. W dniu powszednim nauki szkolnej jest to odpowiednio:

- do Bobowa, Lubichowa i Skórcza – 40 i więcej par kursów;
- do Skarszew, Smętowa Granicznego i Zblewa – od 15 do 25 par kursów;
- do Czarnej Wody, Kalisk i Osieka – od 5 do 10 par kursów.

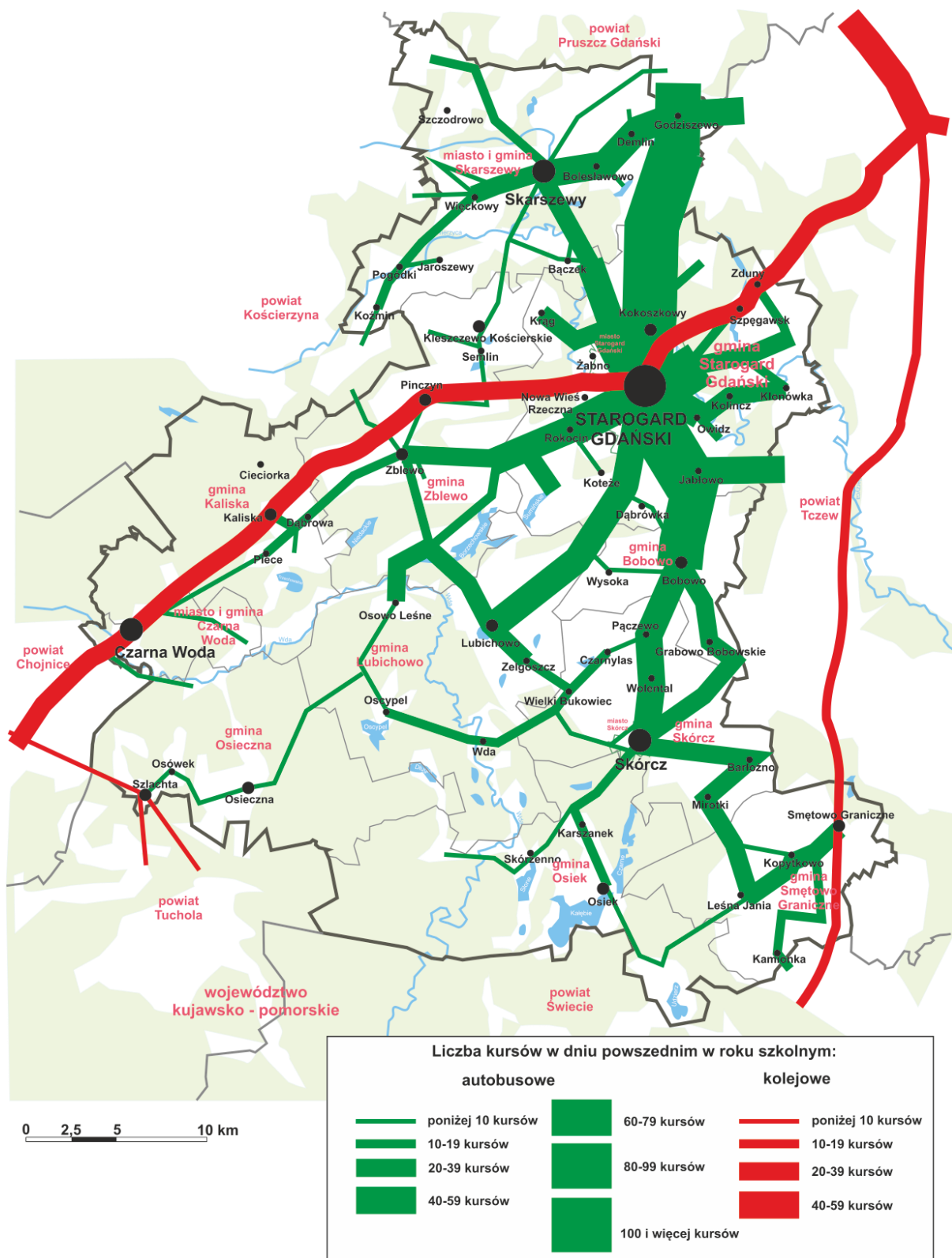
Najgorsze połączenie liniami autobusowymi ze stolicą powiatu ma ośrodek gminny w Osiecznej (1 para kursów). Ponadto, czas dojazdu z tej miejscowości do Starogardu Gdańskiego sięga 60 minut. Gmina położona jest na południowo-zachodnim krańcu powiatu, a większość jej powierzchni stanowią kompleksy leśne.

Z gmin Czarna Woda i Kaliska dodatkowe połączenia ze stolicą powiatu zapewnia kolej (10 par kursów w dniu powszednim w roku szkolnym – czas przejazdu ok. 33 i 22 minuty).

Dla gminy Osieczna dodatkowym połączeniem ze stolicą powiatu jest połączenie kolejowe ze stacji Szlachta z przesiadką w Czersku. W tej relacji możliwe jest w dniu powszednim pięć par połączeń, z sumarycznym czasem przejazdu 60-140 minut. Poważnym utrudnieniem w podróży w tych relacjach jest realizacja przewozów przez dwóch przewoźników, finansowanych przez dwa województwa: pomorskie i kujawsko-pomorskie. Ponadto, odległość stacji kolejowej Szlachta od ośrodka gminnego w Osiecznej wynosi ponad 7 km.

Na rysunku 7 przedstawiono graficznie intensywność funkcjonowania linii komunikacji publicznej na poszczególnych trasach na obszarze powiatu starogardzkiego.

Odległości od miejsc zatrzymań pojazdów przewoźników do przystanku Starogard Gdański PKP są znaczne – od 0,5 do ponad 1,5 km.



**Rys. 7. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu powszednim nauki szkolnej na obszarze powiatu starogardzkiego – stan na 31 marca 2014 r.**

Źródło: opracowanie własne.

Na obszarze powiatu starogardzkiego znajduje się 725 przystanków autobusowych oraz 9 stacji i przystanków kolejowych. Spośród nich kilka pełni funkcję węzłów integracyjnych (przesiadkowych). Są to przystanki:

- Starogard Gdański PKP – integrujący pasażerski transport kolejowy (linia nr 203), linie autobusowej komunikacji regionalnej oraz komunikację miejską;
- Starogard Gdański Dworzec Autobusowy – oddalony o około 500 m od przystanku Starogard Gdański PKP;
- Skarszewy – przystanki U.P.T. oraz dworzec kolejowy;
- Zblewo UPT;
- Pinczyn;
- Kaliska;
- Czarna Woda;
- Smętowo.

Na przystanku Starogard Gdański Dworzec Kolejowy zatrzymują się wszystkie autobusy komunikacji zbiorowej ponadgminnej i większość komunikacji gminnej, obsługiwanej przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. 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) zaczynają swój bieg na przystanku Starogard Pelplińska Polpharma, obejmując swoją trasą także przystanek Starogard Gdański PKP.

Przewoźnik P.U.P.H. MATEO Sp. J. rozpoczyna kursy w różnych częściach miasta Starogard Gdański i tylko kursy w relacji Starogard Gdański – Tczew korzystają z przystanku Starogard Gdański PKP.

Kursy dalekobieżne pospieszne realizowane aż dworca autobusowego do Warszawy i Darłówka oraz z przystanku przy Polpharmie (do Gdańska) z zatrzymywaniem się na przystanku przy ul. Gdańskiej, w sąsiedztwie dworca autobusowego.

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 dworca autobusowego komunikacji miejskiej i regionalnej, który przejąłby funkcje realizowane obecnie przez dworzec należący do PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.

W miejscowości Zblewo głównym przystankiem dla komunikacji autobusowej jest Zblewo UPT. Odległość tego przystanku od przystanku kolejowego jest jednak znaczna – wynosi ok. 2,5 km.

W miejscowości Pinczyn przystanek komunikacji autobusowej znajduje się w bliskiej odległości od przystanku kolejowego, lecz oferta przewozowa komunikacji autobusowej jest dość ograniczona.

W miejscowości Kaliska przystanek autobusowy zlokalizowany jest na wydzielonym placu i w bliskiej odległości od przystanku kolejowego – może zatem stanowić dogodne miejsce na przesiadkę.

W Czarnej Wodzie główny przystanek autobusowy znajduje się w centrum miasta, a przystanek kolejowy na jego skraju. Odległość pomiędzy nimi wynosi ok. 1,0 km.

Na linii kolejowej nr 203, funkcję węzła integrującego różne środki transportu zbiorowego, oprócz Starogardu Gdańskiego, pełnić może również przystanek Kaliska.

W miejscowości Smętowo Graniczne, przystanki Smętowo i Smętowo D.K. znajdują się w pobliżu stacji kolejowej. Miejscowość ta stanowi punkt integrujący publiczny transport kolejowy i drogowy z południowej części powiatu.

W Skarszewach przystankiem integrującym zbiorową komunikację publiczną jest przystanek Skarszewy D.K. przy byłym dworcu kolejowym, na tym przystanku zatrzymują się wszystkie autobusy PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. Kolejnym punktem przesiadkowym jest przystanek Skarszewy Poczta, z którego korzysta przewoźnik P.U.P.H. MATEO Sp. J. oraz wszystkie autobusy PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.. Odległość pomiędzy tymi przystankami jest znaczna – ok. 0,9 km.

## 2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Czynnikiem determinującym popyt na usługi komunikacji miejskiej w powiecie starogardzkim, są:

- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa mieszkańców;
- aktywność zawodowa i edukacyjna mieszkańców, w tym liczba uczniów i studentów;
- wielkość i kierunki migracji;

oraz czynniki pochodne, takie jak liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., obszar powiatu starogardzkiego był zamieszkały przez około 127 tys. mieszkańców. Zmiany liczby mieszkańców w powiecie starogardzkim oraz gminach powiatu, wraz ze strukturą ludności wg kryterium aktywności zawodowej przedstawiono w tabeli 5.

**Tab. 5. Struktura ludności gmin i powiatu starogardzkiego w latach 2010-2015**

Segment miesz- kańców	Liczba mieszkańców w roku						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Miasto Skórcz</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>3 575</b>	<b>3 593</b>	<b>3 605</b>	<b>3 599</b>	<b>3 551</b>	<b>3 536</b>	<b>- 1,09</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	816	810	805	787	746	751	- 7,97
– w wieku produkcyjnym	2 337	2 348	2 338	2 337	2 303	2 274	- 2,70
– w wieku poprodukcyjnym	422	435	462	475	502	511	21,09
<b>Miasto Starogard Gdański</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>49 218</b>	<b>49 101</b>	<b>48 808</b>	<b>48 621</b>	<b>48 327</b>	<b>48 309</b>	<b>- 1,85</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	9 789	9 714	9 621	9 497	9 371	9 350	- 4,48
– w wieku produkcyjnym	31 592	31 346	30 897	30 449	29 949	29 593	- 6,33
– w wieku poprodukcyjnym	7 837	8 041	8 290	8 675	9 007	9 366	19,51
<b>Miasto i gmina Czarna Woda</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>3 319</b>	<b>3 300</b>	<b>3 303</b>	<b>3 284</b>	<b>3 270</b>	<b>3 264</b>	<b>- 1,66</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	667	659	642	613	591	577	- 13,49
– w wieku produkcyjnym	2 116	2 100	2 108	2 098	2 095	2 062	- 2,55
– w wieku poprodukcyjnym	536	541	553	573	584	625	16,60

Segment mieszkańców	Liczba mieszkańców w roku						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Miasto i gmina Skarszewy</b>							
<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>14 582</b>	<b>14 658</b>	<b>14 582</b>	<b>14 677</b>	<b>14 712</b>	<b>14 720</b>	<b>0,95</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	3 449	3 443	3 449	3 723	3 463	3 439	- 0,29
– w wieku produkcyjnym	9 409	9 436	9 409	9 422	9 367	9 339	- 0,74
– w wieku poprodukcyjnym	1 724	1 779	1 724	1 832	1 882	1 942	12,65
<b>Gmina Bobowo</b>							
<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>3 051</b>	<b>3 052</b>	<b>3 033</b>	<b>3 069</b>	<b>3 066</b>	<b>3 112</b>	<b>2,00</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	776	774	747	737	730	736	- 5,15
– w wieku produkcyjnym	1 927	1 925	1 928	1 954	1 942	1 967	2,08
– w wieku poprodukcyjnym	348	353	358	378	394	409	17,53
<b>Gmina Kaliska</b>							
<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>5 232</b>	<b>5 272</b>	<b>5 286</b>	<b>5 279</b>	<b>5 277</b>	<b>5 294</b>	<b>1,19</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	1 209	1 192	1 169	1 151	1 120	1 102	- 8,85
– w wieku produkcyjnym	3 335	3 384	3 393	3 399	3 400	3 407	2,16
– w wieku poprodukcyjnym	688	696	721	729	757	785	14,10

Segment miesz- kańców	Liczba mieszkańców w roku						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Gmina Lubichowo</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>6 147</b>	<b>6 191</b>	<b>6 221</b>	<b>6 299</b>	<b>6 343</b>	<b>6 408</b>	<b>4,25</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	1 467	1 470	1 449	1 448	1 430	1 441	- 1,77
– w wieku produkcyjnym	3 877	3 895	3 929	3 976	4 008	4 040	4,20
– w wieku poprodukcyjnym	803	826	843	875	905	927	14,10
<b>Gmina Osieczna</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>2 944</b>	<b>2 936</b>	<b>2 934</b>	<b>2 907</b>	<b>2 878</b>	<b>2 868</b>	<b>- 2,58</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	706	675	669	642	616	600	- 15,01
– w wieku produkcyjnym	1 839	1 847	1 847	1 840	1 826	1 823	- 0,87
– w wieku poprodukcyjnym	399	414	418	425	436	445	11,53
<b>Gmina Osiek</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>2 459</b>	<b>2 477</b>	<b>2 475</b>	<b>2 483</b>	<b>2 502</b>	<b>2 457</b>	<b>- 0,08</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	458	455	445	436	446	418	- 8,73
– w wieku produkcyjnym	1 569	1 580	1 585	1 590	1 576	1 548	- 1,34
– w wieku poprodukcyjnym	432	442	445	457	480	491	13,66

Segment miesz- kańców	Liczba mieszkańców w roku						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Gmina Skórcz</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>4 655</b>	<b>4 671</b>	<b>4 659</b>	<b>4 641</b>	<b>4 666</b>	<b>4 618</b>	<b>- 0,79</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	1 110	1 088	1 074	1 047	1 052	1 015	- 8,56
– w wieku produkcyjnym	2 968	2 982	2 983	2 965	2 954	2 940	- 0,94
– w wieku poprodukcyjnym	577	601	602	629	660	663	14,90
<b>Gmina Smętowo Graniczne</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>5 362</b>	<b>5 346</b>	<b>5 354</b>	<b>5 327</b>	<b>5 309</b>	<b>5 262</b>	<b>- 1,86</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	1 184	1 174	1 171	1 148	1 102	1 078	- 8,95
– w wieku produkcyjnym	3 492	3 460	3 440	3 410	3 401	3 355	- 3,92
– w wieku poprodukcyjnym	686	712	743	769	806	829	20,85
<b>Gmina Starogard Gdański</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>14 800</b>	<b>15 007</b>	<b>15 338</b>	<b>15 627</b>	<b>15 898</b>	<b>15 934</b>	<b>7,66</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	3 700	3 657	3 669	3 670	3 661	3 549	- 4,08
– w wieku produkcyjnym	9 713	9 897	10 138	10 352	10 527	10 551	8,63
– w wieku poprodukcyjnym	1 387	1 453	1 531	1 605	1 710	1 834	32,23

Segment miesz- kańców	Liczba mieszkańców w roku						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Gmina Zblewo</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>11 220</b>	<b>11 288</b>	<b>11 426</b>	<b>11 466</b>	<b>11 498</b>	<b>11 507</b>	<b>2,56</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	2 697	2 667	2 654	2 678	2 630	2 576	- 4,49
– w wieku produkcyjnym	7 249	7 311	7 417	7 407	7 428	7 437	2,59
– w wieku poprodukcyjnym	1 274	1 310	1 355	1 381	1 440	1 494	17,27
<b>Razem powiat starogardzki</b>							
<b>Liczba miesz- kańców</b>	<b>126 538</b>	<b>126 816</b>	<b>127 097</b>	<b>127 279</b>	<b>127 297</b>	<b>127 289</b>	<b>0,59</b>
w tym:							
– w wieku przedprodukcyjnym	28 874	27 784	27 558	27 277	26 958	26 632	- 7,76
– w wieku produkcyjnym	81 369	81 484	81 439	81 199	80 776	80 336	- 1,27
– w wieku poprodukcyjnym	17 091	17 548	18 100	18 803	19 563	20 321	18,90

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 5 wskazują na stały niewielki wzrost liczby mieszkańców w latach 2010-2015 na obszarze powiatu starogardzkiego. Wzrost ten wynika z dodatniego przyrostu naturalnego, który tylko w niewielkim stopniu został zmniejszony ujemną migracją. Zwraca uwagę natomiast stałe przemieszczanie się osób (na zameldowanie stałe) z miasta Starogard Gdański do gminy Starogard Gdański i w mniejszym stopniu do gmin Lubichowo, Bobowo i Zblewo.

Zmiana struktury aktywności zawodowej mieszkańców powiatu na przestrzeni ostatnich lat jest dość niekorzystna – co prawda liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym zmniejsza się w niewielkim stopniu, ale maleje liczba dzieci i młodzieży oraz silnie wzrasta liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. W latach 2010-2015 wyraźnie zmalała liczba mieszkańców

w wieku przedprodukcyjnym (o 7,8%) i zdecydowanie wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 18,9%). Tendencja wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym występuje w powiecie powszechnie – we wszystkich miastach i gminach.

Prognozy demograficzne dla powiatu starogardzkiego, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabeli 7, zakładają utrzymanie i pogłębienie się tych tendencji do 2025 r. Liczba ludności powiatu starogardzkiego nie ulegnie istotnej zmianie i w 2020 r. wyniesie 128 469 osób, natomiast w 2025 r. będzie to 128 758 osób. Prognozę opracowano wg prognoz GUS na podstawie stanu liczby ludności na dzień 31.12.2014 r.

Przyczyny zmian w stanie ludności w ostatnich trzech latach w powiecie starogardzkim i w poszczególnych gminach przedstawiono w tabeli 6.

**Tab. 6. Ruchy naturalne i migracje ludności w powiecie starogardzkim i w gminach w latach 2010-2014 – dane GUS**

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Miasto Skórcz</b>	<b>3 575</b>	<b>3 593</b>	<b>3 605</b>	<b>3 599</b>	<b>3 551</b>	<b>3 536</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	11,7	12,8	11,4	10,8	8,7	14,7
– zgony	6,4	8,1	7,5	7,5	7,0	12,4
– przyrost naturalny	5,3	4,7	3,9	3,3	1,7	2,3
– saldo migracji	5	1	-28	-3	-39	-99*
<b>Miasto Starogard Gdański</b>	<b>49 218</b>	<b>49 101</b>	<b>48 808</b>	<b>48 621</b>	<b>48 327</b>	<b>48 309</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	11,7	11,4	10,6	10,0	9,7	11,1
– zgony	8,8	9,8	9,8	8,9	10,3	8,9
– przyrost naturalny	2,9	1,6	0,8	1,1	-0,6	2,2
– saldo migracji	-197	-198	-172	-315	-177	-107*
<b>Miasto i gmina Czarna Woda</b>	<b>3 319</b>	<b>3 300</b>	<b>3 303</b>	<b>3 284</b>	<b>3 270</b>	<b>3 264</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	14,5	10,0	8,8	7,9	10,0	9,5
– zgony	8,8	9,8	9,8	7,6	10,7	8,6
– przyrost naturalny	2,9	1,6	0,8	0,3	-0,6	0,9
– saldo migracji	-12	-7	-13	-10	-13	-19*

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Miasto i gmina Skarszewy</b>	<b>14 556</b>	<b>14 582</b>	<b>14 658</b>	<b>14 677</b>	<b>14 712</b>	<b>14 720</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	12,9	13,3	14,8	11,3	14,0	12,0
– zgony	7,3	9,9	7,7	7,6	9,0	8,6
– przyrost naturalny	5,6	3,4	7,1	3,7	5,0	3,4
– saldo migracji	-23	-23	-50	-30	-49	-22*
<b>Gmina Bobowo</b>	<b>3 051</b>	<b>3 052</b>	<b>3 033</b>	<b>3 069</b>	<b>3 066</b>	<b>3 112</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	15,4	11,1	9,6	12,2	12,4	11,0
– zgony	8,8	7,9	7,6	9,9	7,5	8,8
– przyrost naturalny	6,6	3,3	2,0	2,3	4,9	2,3
– saldo migracji	5	-9	-24	5	-7	22*
<b>Gmina Kaliska</b>	<b>5 232</b>	<b>5 272</b>	<b>5 283</b>	<b>5 279</b>	<b>5 277</b>	<b>5 294</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	13,6	12,9	13,6	12,3	10,8	8,9
– zgony	8,0	8,2	9,5	9,1	8,5	8,7
– przyrost naturalny	5,5	4,7	4,2	3,2	2,3	0,2
– saldo migracji	3	15	3	-8	-24	28*
<b>Gmina Lubichowo</b>	<b>6 147</b>	<b>6 191</b>	<b>6 221</b>	<b>6 299</b>	<b>6 343</b>	<b>6 408</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	15,1	13,9	10,9	14,4	12,2	12,9
– zgony	9,9	9,4	10,0	8,2	10,3	8,5
– przyrost naturalny	5,2	4,5	1,0	6,2	1,9	4,4
– saldo migracji	48	16	48	38	29	28*
<b>Gmina Osieczna</b>	<b>2 944</b>	<b>2 936</b>	<b>2 934</b>	<b>2 907</b>	<b>2 878</b>	<b>2 868</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	9,2	6,5	9,5	10,9	10,7	9,0
– zgony	10,2	8,5	10,2	8,9	10,3	10,8
– przyrost naturalny	-1,0	-2,0	-0,7	2,0	0,3	-1,7
– saldo migracji	-15	-2	0	-19	-6	6*

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Gmina Osiek</b>	<b>2 459</b>	<b>2 477</b>	<b>2 475</b>	<b>2 483</b>	<b>2 502</b>	<b>2 457</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	8,9	8,5	12,1	8,9	6,4	6,8
– zgony	8,9	8,5	12,9	15,0	8,5	10,1
– przyrost naturalny	0,0	0,0	-0,8	-6,1	-2,0	-3,2
– saldo migracji	8	18	-9	8	11	-20*
<b>Gmina Skórcz</b>	<b>4 655</b>	<b>4 671</b>	<b>4 659</b>	<b>4 641</b>	<b>4 666</b>	<b>4 618</b>
w tym:						
– urodzenia	15,3	12,6	13,5	9,9	14,6	6,9
– zgony	9,5	6,6	9,0	7,9	6,9	11,0
– przyrost naturalny	5,8	6,0	4,5	1,9	7,7	-3,0
– saldo migracji	-6	-12	-14	-31	-37	-20*
<b>Gmina Smętowo Graniczne</b>	<b>5 362</b>	<b>5 346</b>	<b>5 354</b>	<b>5 327</b>	<b>5 309</b>	<b>5 262</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	14,7	12,3	12,5	9,6	9,0	8,3
– zgony	7,1	8,8	9,9	9,9	9,4	11,4
– przyrost naturalny	7,6	3,6	2,6	-0,4	-0,4	-3,0
– saldo migracji	-14	-35	-19	-26	-4	-43*
<b>Gmina Starogard Gdański</b>	<b>14 800</b>	<b>15 007</b>	<b>15 338</b>	<b>15 627</b>	<b>15 898</b>	<b>15 934</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	13,5	13,2	12,1	11,1	12,3	8,0
– zgony	6,2	7,3	7,4	7,4	6,0	7,3
– przyrost naturalny	7,3	5,9	4,8	3,7	6,3	0,6
– saldo migracji	199	119	145	160	134	61*
<b>Gmina Zblewo</b>	<b>11 220</b>	<b>11 288</b>	<b>11 426</b>	<b>11 466</b>	<b>11 498</b>	<b>11 507</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	13,6	12,0	15,1	11,4	12,0	10,9
– zgony	7,2	7,5	7,8	8,4	8,4	7,9
– przyrost naturalny	6,4	4,4	7,3	3,0	3,7	3,0
– saldo migracji	2	18	64	9	35	0*

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Razem powiat starogardzki</b>	<b>126 538</b>	<b>126 816</b>	<b>127 097</b>	<b>127 279</b>	<b>127 297</b>	<b>127 289</b>
w tym na 1 000 mieszkańców:						
– urodzenia	12,8	12,0	11,9	10,7	11,0	10,5
– zgony	8,1	9,0	9,0	8,6	9,0	8,9
– przyrost naturalny	4,6	3,0	3,0	2,1	2,0	1,6
– saldo migracji	3	-99	-69	-222	-147	-99*

\* wewnętrzne

Źródło: dane GUS.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców powiatu starogardzkiego należy liczyć się z niewielkim zmniejszeniem do 2025 r., liczby pasażerów uczących się i kupujących bilety ulgowe. Liczba pasażerów w wieku produkcyjnym wnoszących pełną opłatę za przejazd ulegać będzie także niewielkim spadkom, natomiast znacznie wzrośnie liczba pasażerów w wieku pozaprodukcyjnym, choć zapewne z powodu malejącej mobilności takich osób, dynamika wzrostu liczby pasażerów w tym wieku będzie niższa, niż dynamika wzrostu liczby takich mieszkańców.

**Tab. 7. Prognozowana liczba ludności powiatu starogardzkiego w latach 2014-2020**

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2014	2020	2025	2020/2014	2025/2014
<b>Ludność w miastach</b>					
0-6	5 040	4 070	3 841	80,8	76,2
7-18	7 770	8 165	7 879	105,1	101,4
19-24	4 861	3 848	3 617	79,2	74,4
25-64	35 485	33 718	31 602	95,0	89,1
65+	8 644	11 245	12 998	130,1	150,4
<b>Razem</b>	<b>61 800</b>	<b>61 046</b>	<b>59 937</b>	<b>98,8</b>	<b>97,0</b>

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2014	2020	2025	2020/2014	2025/2014
<b>Ludność wiejska</b>					
0-6	5 871	5 160	5 062	87,9	86,2
7-18	9 870	10 033	9 973	101,7	101,0
19-24	6 239	5 168	4 763	82,8	76,3
25-64	36 686	38 067	37 848	103,8	103,2
65+	6 831	8 995	11 175	131,7	163,6
<b>Razem</b>	<b>65 497</b>	<b>67 423</b>	<b>68 821</b>	<b>102,9</b>	<b>105,1</b>
<b>Ludność ogółem</b>					
0-6	10 911	9 230	8 903	84,6	81,6
7-18	17 640	18 198	17 852	103,2	101,2
19-24	11 100	9 016	8 380	81,2	75,5
25-64	72 171	71 785	69 450	99,5	96,2
65+	15 475	20 240	24 173	130,8	156,2
<b>Razem</b>	<b>127 297</b>	<b>128 469</b>	<b>128 758</b>	<b>100,9</b>	<b>101,2</b>

Źródło: dane GUS.

Stopa bezrobocia dla powiatu starogardzkiego, wg stanu na 30 czerwca 2016 r., wynosiła 9,6 przy 8,8% w skali kraju i 7,8% w województwie pomorskim, spadając od początku roku o 2,1%. Stopa bezrobocia w województwie pomorskim zmalała w tym czasie o 1,2%<sup>30</sup>.

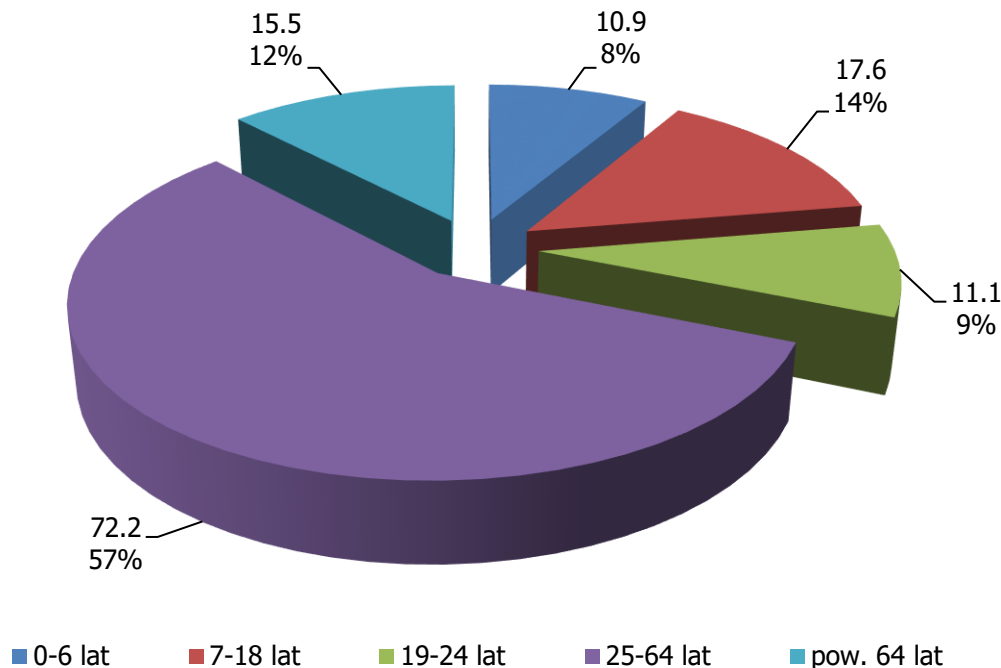
Liczba bezrobotnych w powiecie starogardzkim – wg stanu na 31 marca 2016 r. – wyniosła 4,0 tys. osób, z czego ok. 88% – bez prawa do zasiłku. Liczba bezrobotnych w powiecie starogardzkim była jedną z wyższych w województwie. Około 54% zarejestrowanych osób było długotrwale bezrobotne.

Średnie wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2015 r. kształtowało się w województwie pomorskim na poziomie 4 466,91 zł brutto (przy przeciętnej w Polsce 4 515,28 zł w sektorze przedsiębiorstw). Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto

<sup>30</sup> dane Powiatowego Urzędu Pracy w Starogardzie Gdańskim.

w 2014 r. wyniosło w Polsce 4 003,99 zł, w województwie pomorskim – 4 011,59 zł, a w powiecie starogardzkim – 3 443,68 zł, co stanowiło 86,0% średniej krajowej<sup>31</sup>.

Strukturę wiekową mieszkańców powiatu starogardzkiego, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., przedstawiono na rysunku 8. Prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców powiatu starogardzkiego dla 2020 r. przedstawiono na rysunku 9.



**Rys. 8. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego [tys. osób] – stan na 31 grudnia 2014 r.**

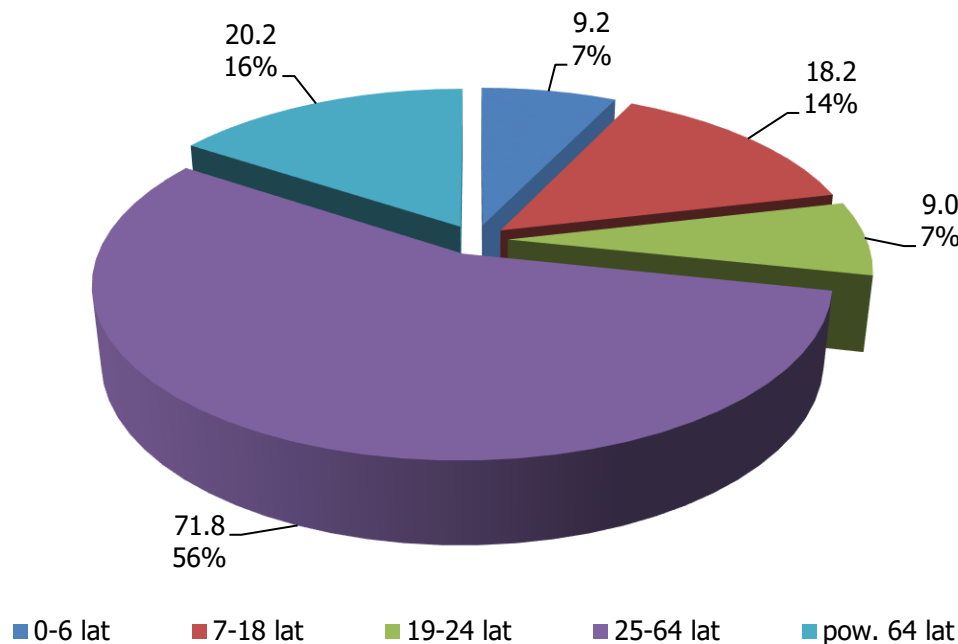
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne przewidują, że w latach 2014-2020 w strukturze mieszkańców zmniejszy się o ok. 2% udział osób w wieku 19-24 lat, wzrośnie natomiast o 3% udział osób w wieku poprodukcyjnym.

Zwraca uwagę potencjalnie korzystny rozmiar segmentu osób z przedziału wiekowego 25-64 lat, który stanowi 56% 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

<sup>31</sup> danewww.stat.gov.pl/BDL.

przekształcić w popyt efektywny, kształtując ofertę przewozową zgodnie z preferencjami i oczekiwaniami tych osób.



**Rys. 9. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego w 2020 r. [tys. osób]**

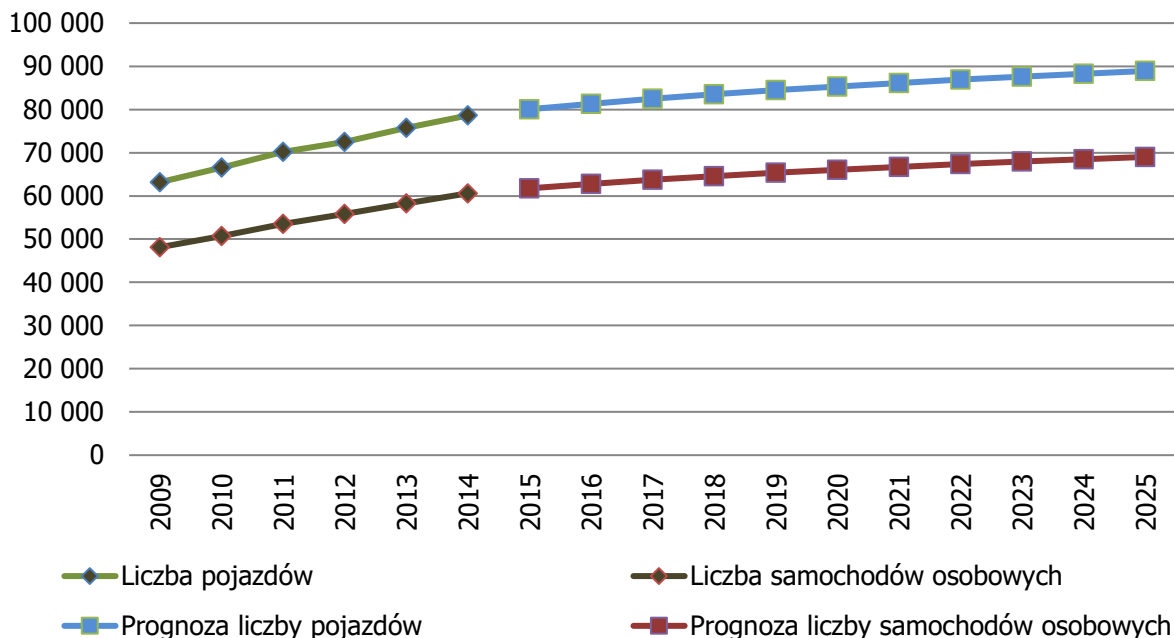
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim w latach 2009-2014 oraz jej prognozę na lata 2015-2025, przedstawiono na rysunku 10.

Wg Banku Danych Lokalnych GUS, w powiecie starogardzkim w 2014 r. zarejestrowanych było ponad 78,6 tys. pojazdów, w tym 60,6 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 482 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców i wzrósł w ciągu pięciu lat o 23%. Ponad 60% dorosłych mieszkańców powiatu starogardzkiego posiada prawo jazdy.

Przygotowana dla powiatu starogardzkiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby pojazdów do 85,3 tys. w 2020 r. i 88,9 tys. w 2025 r., a samochodów osobowych – do 66,1 tys. w 2020 r. i 69,0 tys. w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby pojazdów w kolejnych

badanych latach do 2025 r. odpowiednio o 8,5 i 13,1%, a samochodów osobowych – odpowiednio o 9,0 i 13,9%<sup>32</sup>, czyli osiągnięcie w 2025 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 536 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.



**Rys. 10. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim i jej prognoza do 2025 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 2015 r. w powiecie starogardzkim funkcjonowało łącznie 40 szkół zawodowych i ponadgimnazjalnych wszelkich typów, do których uczęszczało 6,4 tys. uczniów. Najwięcej szkół (72%) zlokalizowanych było w mieście i gminie Starogard Gdański – uczęszczało do nich 73% uczniów.

W powiecie starogardzkim jest jedna szkoła wyższa – Pomorska Szkoła Wyższa w Starogardzie Gdańskim, przy ul. Kościuszki 112/114, na której w 2015 r. studiowało 362 studentów<sup>33</sup>. Uczelnia oferuje naukę na pięciu kierunkach dla studiów stacjonarnych i niestacjonarnych oraz kilkunastu dla studiów podyplomowych.

Liczbę szkół przedstawiono w tabeli 8, a rozmieszczenie terytorialne szkół – w tabeli 9.

<sup>32</sup> Opracowanie własne na podstawie danych GUS – [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl), dostęp: 20.05.2016r. oraz: J. Burnewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r. [w]: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.

<sup>33</sup> Bank Danych Lokalnych GUS.

**Tab. 8. Liczba szkół ponadgimnazjalnych i zawodowych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz liczba uczęszczających do nich uczniów – stan na 31 grudnia 2014 r.**

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba placówek	Liczba uczniów
<b>Powiat starogardzki</b>	<b>40</b>	<b>6 386</b>
Liceum	3	1 069
Liceum dla dorosłych	9	967
Technikum	6	2 013
Szkoła artystyczna	1	84
Policealna	2	111
Policealna dla dorosłych	13	1 186
Zasadnicza zawodowa i przysposabiająca do pracy	6	956

Źródło: dane Bank Danych Lokalnych GUS.

**Tab. 9. Szkoły średnie ponadgimnazjalne w powiecie starogardzkim i w poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2015 r.**

Jednostka terytorialna	Liczba szkół	Liczba uczniów
<b>Powiat starogardzki</b>	<b>40</b>	<b>6 386</b>
Miasto Skórcz	3	296
Miasto Starogard Gdański	29	4 657
Miasto i gmina Czarna Woda	2	100
Miasto i gmina Skarszewy	4	667
Gmina Lubichowo	1	105
Gmina Starogard Gdański	1	561

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

## 2.7. Czynniki społeczne

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej, przedstawiono w tabeli 10.

**Tab. 10. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie starogardzkim – stan na 31 grudnia 2015 r.**

Czynnik	Wielkość
Liczba bezrobotnych w województwie pomorskim	77 662
Liczba długotrwale bezrobotnych w województwie pomorskim	40 010
Stopa bezrobocia w województwie pomorskim	9,0%
Liczba bezrobotnych w powiecie starogardzkim	4 904
Liczba długotrwale bezrobotnych w powiecie starogardzkim	2 750
Stopa bezrobocia w powiecie starogardzkim	11,7%
Stopa bezrobocia w Polsce	9,8%
Liczba pracujących w powiecie starogardzkim	24 095
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Polsce	4 151 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w województwie pomorskim	4 132 zł
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie starogardzkim	3 560 zł

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

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

Status materialny rodzin i związana z tym zdolność do mobilności charakteryzuje zakres pomocy społecznej udzielanej mieszkańcom powiatu. W tabeli 11 przedstawiono liczbę rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna – w przekroju poszczególnych gmin.

**Tab. 11. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej w powiecie starogardzkim i poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r.**

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	Osób	Gospodarstw domowych	Osób na 10 tys. mieszkańców	Osób	Rodzin
<b>Powiat starogardzki</b>	<b>14 339</b>	<b>4 973</b>	<b>1 126</b>	<b>10 618</b>	<b>5 239</b>
Miasto Skórcz	397	128	1 118	259	127

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	Osób	Gospodarstw domowych	Osób na 10 tys. mieszkańców	Osób	Rodzin
Miasto Starogard Gdański	<b>4 696</b>	1 809	972	3 038	1 558
Miasto i gmina Czarna Woda	<b>534</b>	164	1 633	314	154
Miasto i gmina Skarszewy	<b>1 490</b>	504	1 013	1 462	708
Gmina Bobowo	<b>260</b>	773	847	301	138
Gmina Kaliska	<b>627</b>	185	1 188	631	329
Gmina Lubichowo	<b>1 112</b>	374	1 754	762	363
Gmina Osieczna	<b>653</b>	192	2 267	359	183
Gmina Osiek	<b>279</b>	110	1 116	206	104
Gmina Skórcz	<b>779</b>	237	1 668	447	200
Gmina Smętowo Graniczne	<b>665</b>	228	1 252	348	179
Gmina Starogard Gdański	<b>1 475</b>	472	928	1 261	602
Gmina Zblewo	<b>1 424</b>	503	1 270	1 270	612

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, w strukturze pasażerów komunikacji zbiorowej na liniach, które są objęte dopłatami z tytułu honorowania ulg ustawowych<sup>34</sup>, udział pasażerów kupujących jednorazowe bilety ulgowe był zróżnicowany. W skali 2012 r. dla przewoźników minibusowych (Mateo i Owsiak) udział ten wynosił poniżej 5%, a dla PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. – ok. 15%. Znacznie wyższy był udział pasażerów korzystających z ulgowych biletów miesięcznych szkolnych – od 19% na liniach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. do 28-36% na liniach przewoźników minibusowych. Zróżnicowanie wy-

<sup>34</sup> Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego z dn. 20.06.1992 r., Dz. U. z 1992 r., nr 54, poz. 254, z późn. zm.

nika z odmiennego charakteru linii – linie PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. łączą miejscowości powiatu z jego stolicą oraz z Gdańskiem, a linie minibusowe w większym stopniu mają znaczenie lokalne (w tym dowozy dzieci i młodzieży do szkół).

Spośród przewoźników uzyskujących refundacje udzielanych ulg, związaną z przewozami na terenie powiatu starogardzkiego, jedynie Arriva Sp. z o.o. prezentowała pełną informację dla pasażerów o ich prawach do ulg w swoim serwisie internetowym. Pozostali przewoźnicy na swoich stronach internetowych nie publikowali katalogu pasażerów uprawnionych do ulg, a często nawet wysokości tych ulg.

Taryfy stosowane przez przewoźników są niezwykle proste. Występują jedynie bilety jednorazowe (pozwalające na zrealizowanie jednego przejazdu) oraz bilety miesięczne. Taryfy mają charakter odcinkowy przestrzenny – wysokość opłaty zależy od długości przejechanej trasy. Opłaty za bagaż nie jest zwykle pobierana.

Sprzedaż biletów miesięcznych prowadzona jest przez każdego z przewoźników w odrębnych punktach, przez Internet ze stron przewoźnika, albo poprzez portal e-podróżnik. Bilety jednorazowe sprzedawane są z zastosowaniem kasy fiskalnej przez kierowców autobusów, w momencie zajmowania przez pasażerów miejsca w pojeździe.

## 2.8. Czynniki gospodarcze

W 2015 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (79,3% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 96,3%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 12.

**Tab. 12. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie starogardzkim i w poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2015 r.**

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	Ogółem	Sektor publiczny	Sektor prywatny	Osoby prawne i inne	Osoby fizyczne
<b>Powiat starogardzki</b>	<b>11 541</b>	<b>399</b>	<b>11 111</b>	<b>2 390</b>	<b>9 151</b>
Miasto Skórcz	<b>361</b>	28	332	103	258
Miasto Starogard Gdański	<b>5 391</b>	144	5 236	1 121	4 270
Miasto i gmina Czarna Woda	<b>270</b>	18	251	76	194

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	Ogółem	Sektor publiczny	Sektor prywatny	Osoby prawne i inne	Osoby fizyczne
Miasto i gmina Skarszewy	<b>1 134</b>	65	1 064	274	860
Gmina Bobowo	<b>212</b>	9	202	33	179
Gmina Kaliska	<b>438</b>	13	425	72	366
Gmina Lubichowo	<b>434</b>	12	421	71	363
Gmina Osieczna	<b>167</b>	13	153	49	118
Gmina Osiek	<b>208</b>	9	199	42	166
Gmina Skórcz	<b>257</b>	8	247	54	203
Gmina Smętowo Graniczne	<b>308</b>	15	293	75	233
Gmina Starogard Gdański	<b>1 406</b>	34	1 369	241	1 165
Gmina Zblewo	<b>955</b>	31	919	179	776

Źródło: dane GUS.

Niemal 60% podmiotów gospodarczych ogółem i niemal 60% podmiotów gospodarczych prowadzonych przez osoby fizyczne, zlokalizowanych było w mieście i gminie Starogard Gdański, w tym największy: Zakłady Farmaceutyczne Polpharma SA. Drugi ważny obszarem aktywności gospodarczej stanowiła miasto i gmina Skarszewy.

W tabeli 13 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

**Tab. 13. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie starogardzkim i w poszczególnych gminach wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2015 r.**

Jednostka administracyjna	Podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności				
	Handel G	Budownictwo F	Przetwórstwo przemysłowe C	Transport H	Inne
<b>Powiat starogardzki</b>	<b>3 239</b>	<b>1 987</b>	<b>1 216</b>	<b>738</b>	<b>4 361</b>
Miasto Skórcz	87	58	34	39	40
Miasto Starogard Gdański	1 722	735	491	350	972

Jednostka administracyjna	Podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności				
	Handel G	Budownictwo F	Przetwórstwo przemysłowe C	Transport H	Inne
Miasto i gmina Czarna Woda	55	63	23	11	42
Miasto i gmina Skarszewy	240	267	146	68	139
Gmina Bobowo	73	42	25	9	30
Gmina Kaliska	98	104	54	28	82
Gmina Lubichowo	113	87	41	24	98
Gmina Osieczna	30	30	31	7	20
Gmina Osiek	32	30	24	10	70
Gmina Skórcz	60	50	45	17	31
Gmina Smętowo Graniczne	75	50	39	18	51
Gmina Starogard Gdański	405	264	138	106	252
Gmina Zblewo	249	207	125	51	144

Źródło: dane GUS.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne w gospodarstwa rolne. Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu – niemal 28% oraz budownictwa – ponad 17% i przemysłu – ponad 10%.

W tabeli 14 przedstawiono podmioty gospodarcze wg wielkości zatrudnienia.

**Tab. 14. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie starogardzkimi w poszczególnych gminach– stan na 31 grudnia 2014 r.**

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	Ogółem	Powyżej 250	50-249	10-49	do 9
<b>Powiat starogardzki</b>	<b>11 541</b>	<b>9</b>	<b>82</b>	<b>411</b>	<b>11 039</b>
Miasto Skórcz	361	1	5	13	342

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	Ogółem	Powyżej 250	50-249	10-49	do 9
Miasto Starogard Gdański	<b>5 391</b>	6	47	168	5 170
Miasto i gmina Czarna Woda	<b>270</b>	1	1	9	259
Miasto i gmina Skarszewy	<b>1 134</b>	1	9	58	1 066
Gmina Bobowo	<b>212</b>	-	-	3	209
Gmina Kaliska	<b>438</b>	-	2	19	417
Gmina Lubichowo	<b>434</b>	-	2	14	418
Gmina Osieczna	<b>167</b>	-	-	7	160
Gmina Osiek	<b>208</b>	-	-	7	201
Gmina Skórcz	<b>257</b>	-	1	10	246
Gmina Smętowo Graniczne	<b>308</b>	-	2	11	295
Gmina Starogard Gdański	<b>1 406</b>	-	11	64	1 331
Gmina Zblewo	<b>955</b>	-	2	28	925

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., ponad 95% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły tylko 0,8% wszystkich zarejestrowanych podmiotów. Na obszarze powiatu starogardzkiego – w Starogardzie Gdańskim – funkcjonował jeden podmiot gospodarczy, zatrudniających powyżej tysiąca osób. W pozostałych jednostkach administracyjnych powiatu, takie podmioty nie występowały.

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.

## 2.9. 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 powiatu starogardzkiego występują trzy obszary chronionego krajobrazu:

- Obszar Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, o powierzchni w powiecie starogardzkim 523 km<sup>2</sup>, 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, o powierzchni w powiecie starogardzkim 41,9 km<sup>2</sup>, obejmujący środkowy odcinek doliny rzeki Wierzycy, z meandrującym korytem, starorzeczami, zróżnicowanymi zbiorowiskami roślinności;
- Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Więcisy, o powierzchni w powiecie starogardzkim 0,8 km<sup>2</sup>, obejmujący środkowy odcinek doliny rzeki Więcisy, z terenami podmokłymi i zróżnicowanymi zbiorowiskami roślinności.

Obszar Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich obejmuje znaczną część gmin: Czarna Woda, Kaliska, Lubichowo, Osiek, Osieczna, Skórcz, Smętowo Graniczne, Starogard Gdański i Zblewo.

Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Wierzycy obejmuje dolinę rzeki w gminach Skarszewy i Starogard Gdański, a Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Więcisy obejmuje niewielki fragment obszaru gminy Skarszewy.

Rezerваты przyrody obejmują obszary zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze, a także siedliska roślin, zwierząt i siedliska grzybów oraz twory i składniki przyrody nieożywionej, wyróżniające się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi lub walorami krajobrazowymi.

W powiecie starogardzkim występuje pięć rezerwatów przyrody:

- Rezerwat leśny Brzęczek, znajdujący się na obszarze gminy Skarszewy, o powierzchni 8,2 ha, stanowiący zbiorowisko kwaśnej buczyny i rzadkich roślin, położony nad jeziorem Brzęczek;
- Rezerwat Czapli Wierch, znajdujący się na obszarze gminy Osiek, o powierzchni 5,0 ha, stanowiący kolonię czapli siwej nad jeziorem Słonym;
- Rezerwat Jezioro Udzierz, znajdujący się na obszarze gminy Osiek, o powierzchni 229,99 ha, stanowiący obszar jeziora Udzierz z częścią otaczających je szuwarów i torfowisk;

- Rezerwat Krzywe Koło w pętli Wdy, znajdujący się na obszarze gminy Osiek, o powierzchni 10,0 ha, stanowiący grąd subkontynentalny nad rzeką Wdą z okazałym drzewostanem;
- Rezerwat Zdrojno, znajdujący się na obszarze gminy Osiek, o powierzchni 167,6 ha, stanowiący odcinek dopływu Wdy – rzeki Brzeziańki z występującymi tu łąkami i grądami.

Na obszarze objętym planem znajdują się obszary sieci Natura 2000: obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) – wyznaczone do ochrony populacji dziko występujących ptaków i specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO), chroniące siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt. Obszary te wymieniono w tabeli 15.

**Tab. 15. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze powiatu starogardzkiego – stan na 31 sierpnia 2016 r.**

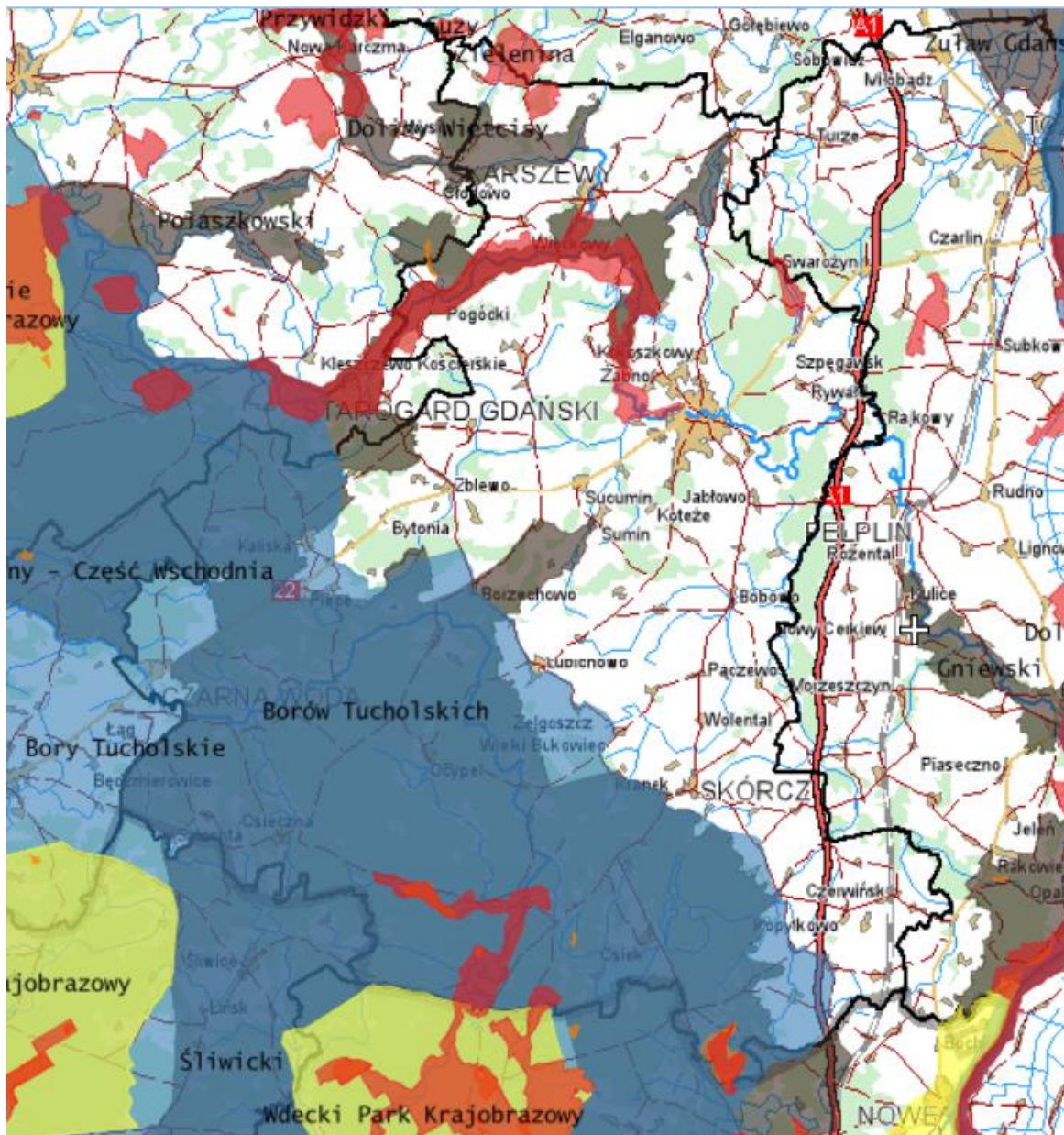
Lp.	Kod	Nazwa	Powierzchnia [ha]
1.	PLH 220065	Zielenina	643,8
2.	PLH220067	Grądy nad Jeziorami Zduńskim i Szpegawskim	236,3
3.	PLH 220094	Dolina Wierzycy	4 618,3
4.	PLH 220101	Szczodrowo	223,6
5.	PLB 220009	Bory Tucholskie	322 535,9
6.	PLH 040022	Krzewiny	499,0
7.	PLH 040017	Sandr Wdy	6320,7

Źródło: [www.natura2000.gdos.gov.pl](http://www.natura2000.gdos.gov.pl), dostęp: 31.08.2016 r.

Mapę obszarów chronionych Natura 2000 w powiecie starogardzkim przedstawiono na rysunku 11.

Obszar chroniony Zielenina to lasy iglaste i liściaste, siedliska łąkowe i zaroślowe oraz siedliska rolnicze. Są to wyrobiska otoczone przez pastwiska i pola oraz kompleksy leśne z siedliskami buczyny.

Obszar chroniony Grądy nad Jeziorami Zduńskim i Szpegawskim, to lasy grądowe porastające zbocza rynny szpegawsko-rywałdzkiej oraz fragmenty wierzchowiny morenowej z dojrzałym drzewostanem. Otaczają one całe jezioro Zduńskie i część jeziora Szpegawskiego Północnego.



**Rys. 11. Mapa obszarów chronionych w powiecie starogardzkim**

Źródło: maps.geoportal.gov.pl, dostęp: 10.03.2014r.

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

Obszar chroniony Szczodrowo to lasy iglaste i liściaste, siedliska rolnicze, niekiedy potorfowiskowa oraz jezioro Czarne. Jest jednym z nielicznych, znacznych powierzchniowo torfowisk przejściowych i wysokich.

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 i licznymi jeziorami przepływowymi. W ostoi gniazduje 107 gatunków ptaków, w tym 28 z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej.

Obszar chroniony Krzewiny obejmuje najcenniejsze florystycznie polskie torfowisko przejściowe z elementami torfowiska wysokiego, zarastające jezioro Rumacz oraz torfowisko z borem bagiennym. Do obszaru chronionego należy też jezioro Udzierz.

Obszar chroniony Sandr Wdy obejmuje równinę sandrową z dolinami rzeki Wdy i jej dopływów. Jest to obszar torfowisk porośniętych w większości lasem iglastym i częściowo łąkami i jest miejscem występowania cennych siedlisk z Załącznika do I Dyrektywy Ptasiej.

### **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 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<sup>35</sup>.

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;

---

<sup>35</sup>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 – 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 2015 r., pozwalają zaliczyć obszar strefy pomorskiej – w przekroju poszczególnych szkodliwych czynników – do następujących klas:

- SO<sub>2</sub> (dwutlenek siarki) – klasa A;
- NO<sub>2</sub> (dwutlenek azotu) – klasa A;
- CO (tlenek węgla) – klasa A;
- PM<sub>10</sub> (pył zawieszony – wszystkie cząstki o wielkości 10 mikrometrów lub mniejsze) ze względu na ochronę zdrowia – klasa C;
- PM<sub>2,5</sub> – klasa A, a pod kątem ochrony zdrowia poziom dopuszczalny faza II – klasa C1;
- Pb (ołów) – klasa A;
- C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> (benzen) – klasa A;
- As (arsen) – klasa A;
- Cd (kadm) – klasa A;
- Ni (nikiel) – klasa A;
- B(a)P (benzo(a)piren) – pod kątem ochrony zdrowia – klasa C
- O<sub>3</sub> (ozon – wg poziomu docelowego) – klasa A, a dla poziomu celu długoterminowego ze względu na ochronę zdrowia i roślin – klasa D2<sup>36</sup>.

Modelowanie emisji zanieczyszczeń wskazuje, że przekroczenia pyłu zawieszonego występują w rejonie Starogardu Gdańskiego. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym i 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.

---

<sup>36</sup>Roczna ocena jakości powietrza. Raport za rok 2015, Gdańsk kwiecień 2016, s.13-29.

### **Wody powierzchniowe i podziemne**

Stan wód rzeki Wdy w 2014 r. w rejonie powiatu starogardzkiego, zakwalifikowany został pod względem elementów biologicznych, hydromorfologicznych i fizykochemicznych – do klasy II. Potencjał ekologiczny rzeki uznano także za klasy II, a stan chemiczny – za dobry.

Stan wód rzeki Wierzycy w rejonie powiatu starogardzkiego, na odcinku do ujścia rzeki Wietcisy do Wisły, zakwalifikowany został pod względem elementów biologicznych do klasy I, pod względem elementów hydromorfologicznych – do klasy II, a pod względem elementów fizykochemicznych – poniżej potencjału dobrego, z powodu przekroczenia stężeń fosforanów. Potencjał ekologiczny rzeki uznano klasy II, a stan chemiczny – za dobry.

Stan wód rzeki Janka w rejonie powiatu starogardzkiego zakwalifikowany został pod względem elementów biologicznych i hydromorfologicznych – do klasy II, a pod względem elementów fizykochemicznych – poniżej stanu dobrego z uwagi na przekroczenie stężeń fosforanów. Potencjał ekologiczny rzeki uznano klasy III, a stan chemiczny – za dobry.

Stan wód jezior w powiecie starogardzkim (Borzechowskie Wielkie, Sumińskie) został w wyniku monitoringu przeprowadzonego w 2014 r. zakwalifikowany pod względem elementów biologicznych i fizykochemicznych – do klasy II. Stan ekologiczny i chemiczny oceniono jako dobry. Stan wód jeziora Ocypel Wielki został zakwalifikowany pod względem elementów biologicznych – do klasy III, a fizykochemicznych jako stan poniżej dobrego, natomiast stan ekologiczny uznano za umiarkowany, a stan chemiczny jako dobry.

Stan wód podziemnych na obszarze powiatu starogardzkiego oceniony został w 2014 r. przez WIOŚ w Gdańsku jako dobry i zadowalający (klasy II-III).

### **Hałas**

Dopuszczalne poziomy hałasu określają przepisy prawa, określające normy długookresowego średniego poziomu dźwięku  $A^{37}$  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 16.

Monitoring oceny klimatu akustycznego dokonuje się tylko dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców oraz przy drogach powyżej 3 mln pojazdów w ciągu roku (8,2 tys. pojazdów na dobę) i liniach kolejowych z 30 tys. pojazdów rocznie. Klimat akustyczny charakteryzuje

---

<sup>37</sup> 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.

przede wszystkim hałas drogowy, spowodowany ciągle zwiększającą się liczbą pojazdów w ruchu na drogach.

**Tab. 16. Dopuszczalne poziomy hałasu – długookresowy średni poziom dźwięku A [dB]**

Lp.	Przeznaczenie terenu	Drogi lub linie kolejowe		Instalacje, pozostałe obiekty i grupy źródeł hałasu	
		L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>	L <sub>DWN</sub>	L <sub>N</sub>
1	a) strefy ochrony „A” uzdrowisk	50	45	45	40
	b) tereny szpitali poza miastem				
2	a) tereny zabudowy mieszkaniowej jedno-rodzinnej	64	59	50	40
	b) tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży				
	c) tereny domów opieki społecznej				
	d) tereny szpitali w miastach				
3	a) tereny zabudowy mieszkaniowej wielo-rodzinnej i zamieszkania zbiorowego	68	59	55	45
	b) tereny zabudowy zagrodowej				
	c) tereny rekreacyjno-wypoczynkowe				
	d) tereny mieszkaniowo-usługowe				
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<sub>DWN</sub> i L<sub>N</sub>”, 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 opracowaniu

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 2014 r. w województwie pomorskim przeprowadzono badania poziomu pól elektromagnetycznych w 45 punktach pomiarowych. Wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych dla miejsc dostępnych dla ludności.

### **Inne źródła**

Obecnie obowiązująca ustawa o odpadach<sup>38</sup> 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. Firmy te są klasyfikowane jako zakłady o dużym lub zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Do zakładów o dużym ryzyku zaliczane są Zakłady Farmaceutyczne Polpharma w Starogardzie Gdańskim.

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest także 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 17 zaprezentowano normy zanieczyszczeń EURO dla ciężkich pojazdów użytkowych.

---

<sup>38</sup> Ustawa o odpadach z dn. 14.12.2012 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 21).

**Tab. 17. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin według europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych**

Norma	Emisja wg/kWh			Emisja w szt./kWh
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NO <sub>x</sub> (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

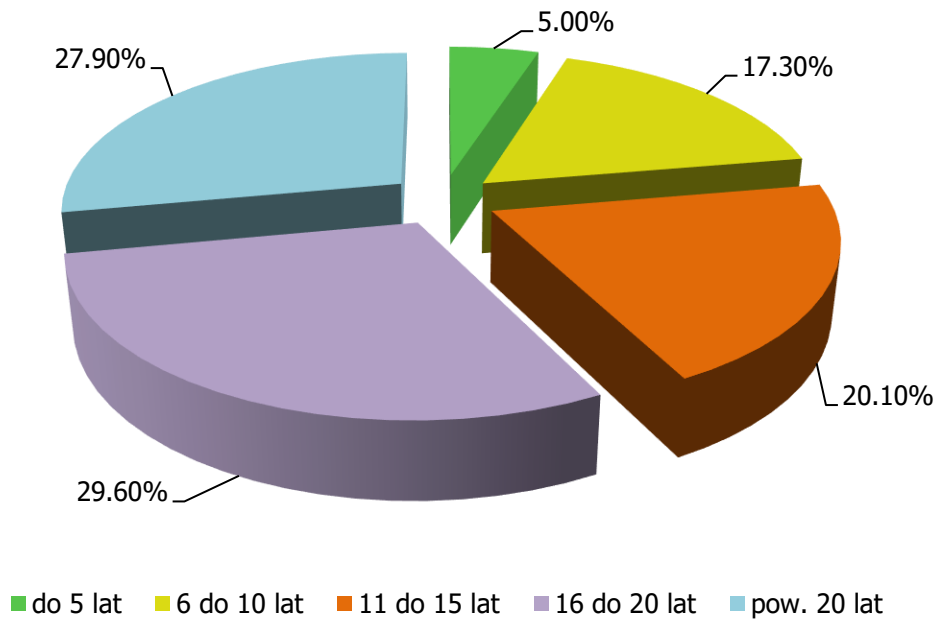
Źródło: Rozporządzenia Komisji UE 582/2011, 595/2009, Urszula Kwaśniak, Michał Janicki, Czesław Kolanek, *Emisja CO i NO<sub>x</sub> pochodzących z silników spalinowych pojazdów samochodowych na tle norm EURO*, „Transport Miejski i Regionalny” 2012 nr 8, s. 24.

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 – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Wg stanu na 31 grudnia 2012 r., przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze powiatu starogardzkiego: PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., P.U.P.H. MATEO Sp. J. Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw oraz PHU „Owsiak” Wiesław Owsiak, wykorzystywali łącznie ponad 220 pojazdów, wśród których tylko dwa (niskopodłogowe Setry S215NR eksploatowane przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.), były dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Średni wiek taboru wyniósł ponad 16 lat. Niewielka liczba eksploatowanych pojazdów spełniała na koniec 2012 r. jakąkolwiek normę czystości spalin EURO, a 73% autobusów nie spełniało żadnej z nich.

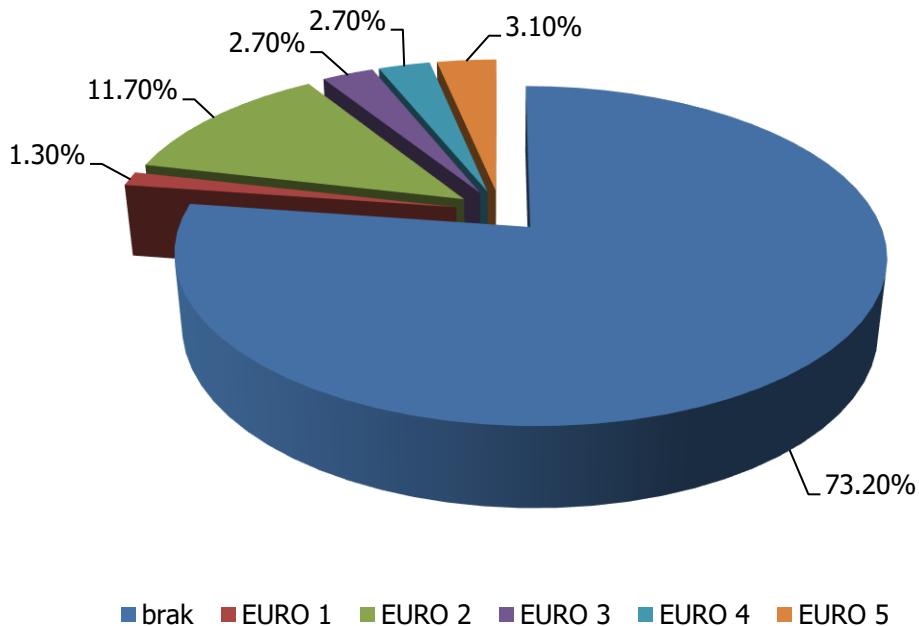
Strukturę wiekową taboru eksploatowanego na liniach komunikacji zbiorowej w powiecie starogardzkim należy uznać za niekorzystną: dominują pojazdy wyeksploatowane, niedostosowane do potrzeb pasażerów niepełnosprawnych i niespełniające norm czystości spalin.

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



**Rys. 12. Struktura wiekowa taboru autobusowego przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie w powiecie starogardzkim – stan na 31 grudnia 2012 r.**

Źródło: opracowanie własne.



**Rys. 13. Struktura taboru autobusowego przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie w powiecie starogardzkim ze względu na normy czystości spalin – stan na 31 grudnia 2012 r.**

Źródło: opracowanie własne.

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 na lata 2014-2020 dla powiatu starogardzkiego, 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).

## **2.10. Dostęp do infrastruktury transportowej**

W województwie pomorskim rozpoczyna swój bieg jeden z dziewięciu paneuropejskich korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T – korytarz Bałtyk – Adriatyk. Korytarz przebiega z Gdańska przez Katowice w kierunku Triestu. W tych korytarzach znajduje infrastruktura transportowa wchodząca w skład bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). W ramach tej sieci funkcjonuje jako bazowe autostrada A1, łącząca Gdańsk z Łodzią, aglomeracją śląską i Czechami oraz droga ekspresowa S-7. Autostrada A1 przebiega przez teren powiatu starogardzkiego, z węzłem Kopytkowo na obszarze powiatu i bliskimi węzłami Pelplin i Swarozyn w powiecie tczewskim.

Kolejowa sieć bazowa TEN-T obejmuje w województwie pomorskim linie kolejowe nr 9i 204 w ruchu towarowym i pasażerskim oraz linię 131 w ruchu towarowym. Kolejowa sieć kompleksowa TEN-T obejmuje w województwie pomorskim linię 131 w ruchu pasażerskim oraz linie nr 201 i 203 w ruchu towarowym i pasażerskim. Przez obszar powiatu starogardzkiego przebiegają linie trzy linie kolejowe sieci ruchu pasażerskiego TEN-T. Równoleżnikowo przebiega linia nr 203 z ośmioma stacjami i przystankami kolejowymi, a południkowo skrajem obszaru powiatu linia nr 131 ze stacją w Smętowie oraz linia nr 201 ze stacją w Szlachcie.

Do bazowej sieci TEN-T należą także porty morskie w Gdańsku i Gdyni oraz Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie.

Poza siecią TEN-T, przez obszar powiatu starogardzkiego przebiega droga krajowa nr 22: granica państwa – Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wielkopolski – Chojnice – Starogard Gdański – Malbork – Grzechotki – granica państwa oraz drogi wojewódzkie:

- nr 214, Łeba – Zblewo – Skórcz – Warlubie;
- nr 222, Gdańsk Orunia – Starogard Gdański – Skórcz;
- nr 224, Sopieszyno – Skarszewy – Tczew/droga krajowa nr 91;
- nr 229, Jabłowo – Pelplin – Rudno;
- nr 231, Skórcz – Kolonia Ostrowicka;

- nr 234, Skórcz – Gniew;
- nr 259, droga wojewódzka nr 231 – stacja kolejowa Smętowo;
- nr 623, droga wojewódzka nr 231/Mirotki – Rakowiec/droga krajowa nr 91.



Rys. 14. Mapa sieci dróg na obszarze powiatu starogardzkiego.

Źródło: www.pzdsg.pl, dostęp: 31.08.2016 r.

Powiatowy Zarząd Dróg w Starogardzie Gdańskim administruje zasobem 371 km dróg powiatowych, w tym 16 km w granicach miast.

Na obszarze powiatu przy drogach powiatowych i gminnych znajdowało się, według stanu na koniec 2013 r., 725 przystanków dla komunikacji publicznej udostępnionych przewoźnikom (293 przy drogach powiatowych i 432 przy drogach gminnych). Spośród tych przystanków, 358 jest wyposażonych w wiaty przystankowe lub inne udogodnienia, co stanowi około połowy ich liczby (42% przystanków zarządzanych przez powiat i 54% przystanków zarządzanych przez gminy), a co z kolei jest dobrym wynikiem.

Sieć kolejowa na obszarze powiatu, to także czynne linie kolejowe:
















- nr 131, w relacji Chorzów Batory – Tczew;
- nr 203, w relacji Tczew – Starogard Gdański – Chojnice – Kostrzyn;
- nr 201, w relacji Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port;
- nr 215, w relacji Laskowice Pomorskie – Bąk;
- nr 243, w relacji Starogard Gdański – Jabłowo.

Na linii nr 201 ze stacji Szlachta w kierunku Gdyni obecnie odbywa się tylko ruch towarowy. Linia kolejowa nr 243 nie jest używana w ruchu pasażerskim.

Na terenie powiatu starogardzkiego znajduje się rozbudowana sieć ścieżek i tras rowerowych. Łączna długość tras rowerowych wynosi 416 km. Powiat starogardzki zrealizował projekt „Oznakowanie turystycznych tras rowerowych w powiecie starogardzkim wraz z budową infrastruktury towarzyszącej”, w ramach którego oznakowano wszystkie 13 tras rowerowych oraz zbudowano 68 punktów infrastruktury turystycznej.

Długość utwardzonych ścieżek rowerowych w powiecie starogardzkim wynosiła na koniec 2014 r. według Banku Danych Lokalnych GUS 31,5 km, z czego 45% znajdowało się w mieście Starogardzie Gdańskim.

**szlaki istniejące w systemie KTR::**

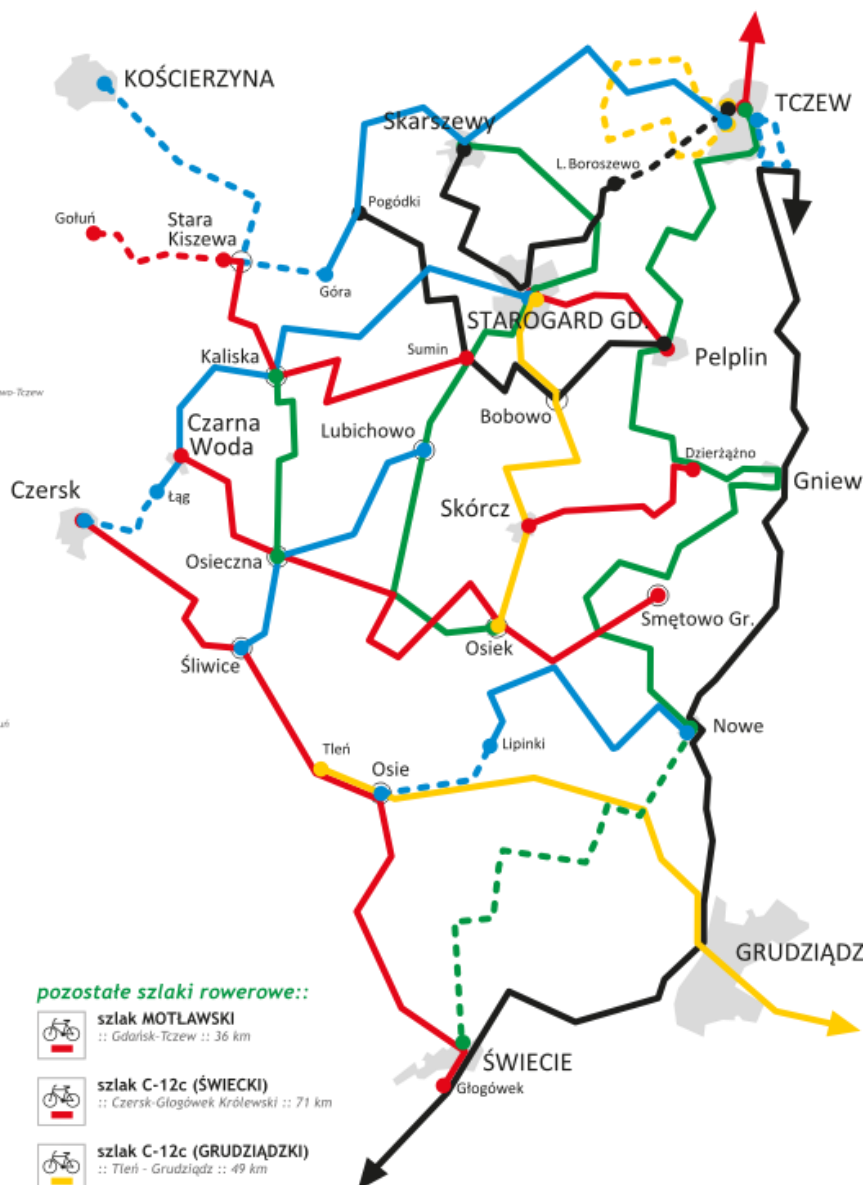
-  **szlak GRZYMSLAWA**  
:: Tczew-Nowe :: 100 km
-  **szlak PO DOLINIE DOLNEJ WISŁY**  
:: Cierpice-Zamek Bierzgłowski :: 476 km
-  **szlak TCZEWSKI**  
:: Tczew-Góra :: 58 km  
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Góra-Kościierzyna
-  **szlak OPATA WERNERA**  
:: Pogódki-Pelplin :: 47 km
-  **szlak RUMIANKOWY**  
:: Dzierżążno-Skórcz :: 19 km
-  **szlak JOANNITÓW**  
:: Skarszewy-Leśnictwo Boroszewo :: 30 km  
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Leśnictwo Boroszewo-Tczew
-  **szlak STAROGARDZKI**  
:: Łąg-Starogard Gdański :: 48 km  
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Czersk-Łąg
-  **szlak BOROWIACKI**  
:: Smętowo-Czarna Woda :: 65 km
-  **szlak ŚWIĘTEGO ROCHA**  
:: Osiek-Starogard Gdański :: 38 km
-  **szlak MATERNÓW**  
:: Starogard Gdański-Pelplin :: 19 km
-  **szlak STAROŚCIŃSKI**  
:: Sumin-Stara Kiszewa :: 46 km  
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Stara Kiszewa-Golufi
-  **szlak JEZIORNY**  
:: Skarszewy-Osiek :: 69 km
-  **szlak NAPOLEONA**  
:: Nowe-Lipinki :: 34 km  
planowane przedłużenie szlaku na odcinku: Lipinki-Osie
-  **szlak KALISKI**  
:: Kaliska-Osieczna :: 21 km
-  **szlak DROGA POŁOMSKA**  
:: Lubichowo-Śliwice :: 30 km

**szlaki planowane w systemie KTR::**

-  **szlak WOKÓŁ MOSTÓW TCZEWSKICH**  
:: Tczew-Tczew :: ok. 12 km
-  **szlak JABŁONIOWY**  
:: Tczew-Tczew :: ok. 30 km

**pozostałe szlaki rowerowe::**

-  **szlak MOTLAWSKI**  
:: Gdańsk-Tczew :: 36 km
-  **szlak C-12c (ŚWIECKI)**  
:: Czersk-Głogówek Królewski :: 71 km
-  **szlak C-12c (GRUDZIĄDZKI)**  
:: Tleń - Grudziądz :: 49 km



**Rys. 15. Sieć ścieżek rowerowych w powiecie starogardzkim**

Źródło: [www.powiatstarogard.pl](http://www.powiatstarogard.pl), dostęp: 31.08.2016 r.

**2.11. Źródła ruchu**

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w powiecie starogardzkim można podzielić na:

- realizowane w granicach jednej gminy;
- do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu starogardzkiego;
- do miejscowości położonych w innych powiatach i województwach oraz podróże poza granicę Polski.

Niezależnie od zasięgu przejazdów realizowanych przez pasażerów, przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowo-gminne – wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny;
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów i jednocześnie w granicach województwa (wyjątkiem są przewozy kolejowe, które mogą odbywać się do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwe są przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągu);
- metropolitalne – jeśli są wykonywane w granicach związku metropolitalnego;
- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa;
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

Przejazdy odbywające się w granicach jednej gminy mogą być realizowane przewozami gminnymi, powiatowymi, powiatowo-gminnymi, metropolitalnymi, wojewódzkimi, a nawet międzywojewódzkimi (np. w przewozach kolejowych). Przejazdy z przekraczaniem granicy gminy mogą być realizowane przewozami gminnymi w zakresie podpisanych porozumień międzygminnych, a poza tym powiatowymi, powiatowo-gminnymi, metropolitalnymi, wojewódzkimi, międzywojewódzkimi, a nawet międzynarodowymi.

W powiecie starogardzkim przewozami powiatowymi będą także przewozy z przekroczeniem granicy powiatu, realizowane na podstawie porozumienia z powiatem sąsiadującym.

Przejazdy na obszarze powiatu starogardzkiego nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich. Znaczna część pasażerów korzystać będzie z usług przewoźników realizujących wojewódzkie, a nawet międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

Źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu ponadgminnym: miejsca pracy, instytucje, szkoły o zasięgu ponadgminnym, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki kulturalne, sportowe, itp.

Powiatowe przewozy pasażerskie służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z ponadpowiatowych i z powiatowych przewozów pasażerskich.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, realizowany autostradą A1 i drogą krajową 22, występuje w niewielkim stopniu. Znaczny ruch tranzytowy odbywa się natomiast liniami kolejowymi nr 131 i 203.

Przejazdy pojazdami ciężarowymi w znacznym zakresie dotyczą tranzytu krajowego i międzynarodowego. Największe natężenie ruchu dotyczy autostrady A1 i drogi krajowej nr 22.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu starogardzkiego koncentruje się na ciągach głównych dróg wylotowych krajowych i wojewódzkich. Istotne znaczenie dla obsługi tego ruchu, ma pasażerski transport kolejowy.

W zakresie placówek oświatowych charakter gminny posiadają publiczne i niepubliczne przedszkola, szkoły podstawowe i gimnazja. Pozostałe placówki oświatowe obsługują lub mogą obsługiwać obszar wykraczający poza teren jednej gminy. W powiecie starogardzkim występuje ponad 40 ponadgminnych różnych placówek oświatowych, do których uczęszcza ponad 6,3 tys. uczniów. Większość uczniów uczęszcza do szkół w Starogardzie Gdańskim (ponad 4,6 tys.).

W tabeli 18 wymieniono lokalizacje największych zespołów szkół, szkół i placówek oświatowych w powiecie starogardzkim (uwzględniono liczące co najmniej 100 uczniów).

**Tab. 18. Lokalizacja placówek oświatowych liczących co najmniej 100 uczniów w powiecie starogardzkim – stan na 30 września 2015 r.**

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów
	miejsowość	ulica i nr budynku	
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych, Szkoły Policealne „ŻAK”	Starogard Gdański	ul. Rynek 34	974
Zespół Szkół Zawodowych m. H. Dobrzańskiego „HUBY”	Starogard Gdański	ul. Paderewskiego 11	884
Zespół Szkół Ekonomicznych	Starogard Gdański	ul. Sobieskiego 6	745
II Liceum Ogólnokształcące im. Ziemi Kociewskiej	Starogard Gdański	ul. Kościuszki 131	537

Nazwa placówki	Adres		Liczba uczniów
	miejsowość	ulica i nr budynku	
Technikum im. gen. Józefa Hallera	Jabłowo	ul. Szkolna 6	561
I Liceum Ogólnokształcące im. Marii Curie-Skłodowskiej w Starogardzie Gdańskim	Starogard Gdański	ul. Hallera 34	523
Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Praktycznego im. J. Wybickiego	Bolesławowo, k/Skarszewy	Bolesławowo 15	422
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych	Skórcz	ul. Kociewska 7	296
Technikum, Szkoły Policealne, Studium TEB Edukacja	Starogard Gdański	ul. Hallera 19C	273
Zasadnicza Szkoła Zawodowa im. M. Kopernika, Zaoczne Liceum Ponadgimnazjalne	Skarszewy	ul. Kopernika 3	245
Państwowa Szkoła Muzyczna I st. im. W. Lutosławskiego	Starogard Gdański	ul. Kościuszki 28	155
Prywatne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych, Prywatne Policealne Studium Zawodowe „WIEDZA”	Starogard Gdański	ul. Kościuszki 131	153
Centrum Kształcenia Plejada Szkoła Policealna w Starogardzie Gdańskim	Starogard Gdański	ul. Rycerska 1	134
Inter Studium	Starogard Gdański	ul. Kościuszki 112	114
Zaoczne Liceum Ponadgimnazjalne	Lubichowo	ul. ks. Lorenza 8	105
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Czarnej Wodzie	Czarna Woda	ul. Mickiewicza 1J	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatycznego Edukacji, dostęp: 31.08.2016 r.

W tabeli 19 wyszczególniono największe podmioty gospodarcze w powiecie starogardzkim – wraz z ich lokalizacją. Największy z nich to Zakłady Farmaceutyczne Polpharma S.A.

**Tab. 19. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych w powiecie starogardzkim**

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Adres
Zakłady Farmaceutyczne Polpharma S.A.	Starogard Gdański	ul. Pelplińska 21

Nazwa przedsiębiorstwa	Miejscowość	Adres
FMO Famos Sp. z o.o.	Starogard Gdański	ul. Gdańska 37
Destylarnia Sobieski S.A.	Starogard Gdański	ul. Skarszewska 1
GILLMET Sp. z o.o. Cynkownia Ogniowa	Starogard Gdański	ul. Jabłowska 25
PKS Starogard Gdański S.A.	Starogard Gdański	ul. Pelplińska 21
Akomex Sp. z o.o.	Starogard Gdański	ul. Jabłowska 71
Przedsiębiorstwo Budowy Dróg S.A.	Starogard Gdański	ul. Pomorska 26a
Miejski Zakład Komunikacji	Starogard Gdański	ul. Tczewska 20
Iglotex S.A.	Skórcz	ul. Leśna 2
STEICO S.A.	Skórcz	ul. Leśna 2
ZPU MAT-LAK Jerzy Suchomski	Skarszewy	ul. Kościerska 7
Folplast 2	Skarszewy	ul. Drogowców 17
P.W. "M. Przybysz"	Szczodrowo	ul. Dworska 1-2
ZPUH "JAWOR"	Linowiec	Linowiec 22
Zakład Usług Szklarskich REFLEX	Kokoszkowy	ul. Lipowa 14

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych firm.

Placówki oświatowe, zakłady pracy, instytucje, obiekty kulturalne i sportowe są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego w powiecie. Ważną rolę w ruchu wewnętrznym w powiecie odgrywają dojazdy dzieci do szkół.

Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców powiatu w ruchu ponad gminnym 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 Sanitarно-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 Skórczu, ul. Główna 40;
- Urząd Miasta w Starogardzie Gdańskim, ul. Gdańska 6;
- Urząd Miasta w Starogardzie Gdańskim, ul. Gdańska 6;
- Urząd Miasta w Czarnej Wodzie, ul. Mickiewicza 7;
- Urząd Miejski Skarszewy, pl. gen. J. Hallera 18;
- Urząd Gminy Bobowo, ul. Gdańska 12;
- Urząd Gminy Kaliska, ul. Nowowiejska 2;
- Urząd Gminy Lubichowo, ul. Zblewska 8;
- Urząd Gminy Osieczna, pl. 1000-lecia 1;
- Urząd Gminy Osiek, ul. Kwiatowa 30;
- Urząd Gminy Skórcz, ul. Dworcowa 6;
- Urząd Gminy Smętowo Graniczne, ul. Dworcowa 10;
- Urząd Gminy Zblewo, ul. Główna 40;
- ośrodki wypoczynkowe, ośrodki kultury, muzea i inne instytucje:
  - Starogardzkie Centrum Kultury, ul. Jana Pawła II 3;
  - Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji, Skarszewy, ul. Zamkowa 4;
  - Miejski Dom Kultury, Skórcz, ul. 27 Stycznia 4;
  - Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Starogardzie Gdańskim, ul. Hallera 36;
  - Ośrodek Wypoczynkowy Jeziornik w Borzechowie, gm. Zblewo;
  - Ośrodek Wypoczynkowy Neptun w Borzechowie, gm. Zblewo;
  - Ośrodek Rehabilitacyjno-Wypoczynkowy, Twardy Dół, gm. Zblewo;
  - Ośrodek „Wczasowicz”, Pólko, gm. Skarszewy;
  - Ośrodek Turystyczno-Wypoczynkowy, Borówno Wielkie, gm. Skarszewy;
  - Ośrodek Wypoczynkowy – Jadłodajnia, Bar „Okraślak”, gm. Skarszewy;
  - Ośrodek Rehabilitacyjno-Wypoczynkowy Dobry Bat, Osiek;
  - Ośrodek Wypoczynkowy „Mleczarz” w Ocyplu, gm. Lubichowo;
  - Ośrodek Wypoczynkowy „Jubilat” w Ocyplu, gm. Lubichowo;
  - ZUT „Wojtek” w Ocyplu, gm. Lubichowo;
  - Ośrodek Wypoczynkowy „Jaszczurka” w Ocyplu, gm. Lubichowo;
  - Ośrodek Wypoczynkowy „Vida” w Szteklinie, gm. Lubichowo;
  - Ośrodek Wypoczynkowy „Borowiak” w Szteklinie, gm. Lubichowo;
  - Centrum Wypoczynku Dzieci i Młodzieży Wrzos” w Ocyplu, gm. Lubichowo;

- Skarszewskie Centrum Ekspozycji Historycznych, ul. Szkolna 9;
- Muzeum Ziemi Kociewskiej w Starogardzie Gdańskim, ul. Boczna 2;
- Miejska Biblioteka Publiczna im. ks. Bernarda Sychty w Starogardzie Gdańskim, ul. Paderewskiego 1;
- Kino Sokół w Starogardzkim – Centrum Kultury, ul. Jana Pawła II 3;
- 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;
  - POLMED S.A. w Starogardzie Gdańskim, ul. Hallera 19E;
  - Medpharma Centrum Rehabilitacyjno-Lecznicze w Starogardzie Gdańskim, ul. Leśna 1A;
  - Gabinet Rehabilitacji Medycznej Reh-Med s.c. w Czarnej Wodzie, ul. Okrężna 10;
  - Zespół Opieki Zdrowotnej „MEDICAL” Sp. z o.o., Kopytkowo 24
  - Samodzielny Publiczny ZOZ Przychodnia Leczenia Uzależnień, ul. Chopina 9;
  - Wojewódzkie Centrum Leczenia Uzależnień w Zapowiedniku;
  - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Medyk” w Starogardzie Gdańskim, ul. Juranda ze Spychowa 2;
  - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Medyk” w Zblewie, ul. Kościerska 37C.

## 2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Do czasu opracowania niniejszego planu transportowego ogłoszone zostały dwa plany wyższego szczebla:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”<sup>39</sup>;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> „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.

<sup>40</sup> „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.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” obejmuje przewozy o charakterze międzywojewódzkim i międzynarodowym organizowane przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. 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).

Zgodnie z tym planem, wg stanu na dzień 31 lipca 2012 r., liczba kolejowych połączeń międzywojewódzkich na 1 000 mieszkańców, wynosiła 0,06. W województwie pomorskim liczba połączeń była wyższa i osiągała na odcinku Tczew – Bydgoszcz wartość 0,62 na 1 000 mieszkańców.

W przywołanym planie transportowym wyższego rzędu zwrócono uwagę na niski stopień dostosowania taboru i infrastruktury transportu kolejowego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tylko 12% pociągów międzywojewódzkich było przystosowanych do przewozu tych osób.

Plan przewiduje, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%), natomiast liczba pasażerów – do 30,686 mln (z 26,395 mln pasażerów w 2012 r. – wzrost o 16%).

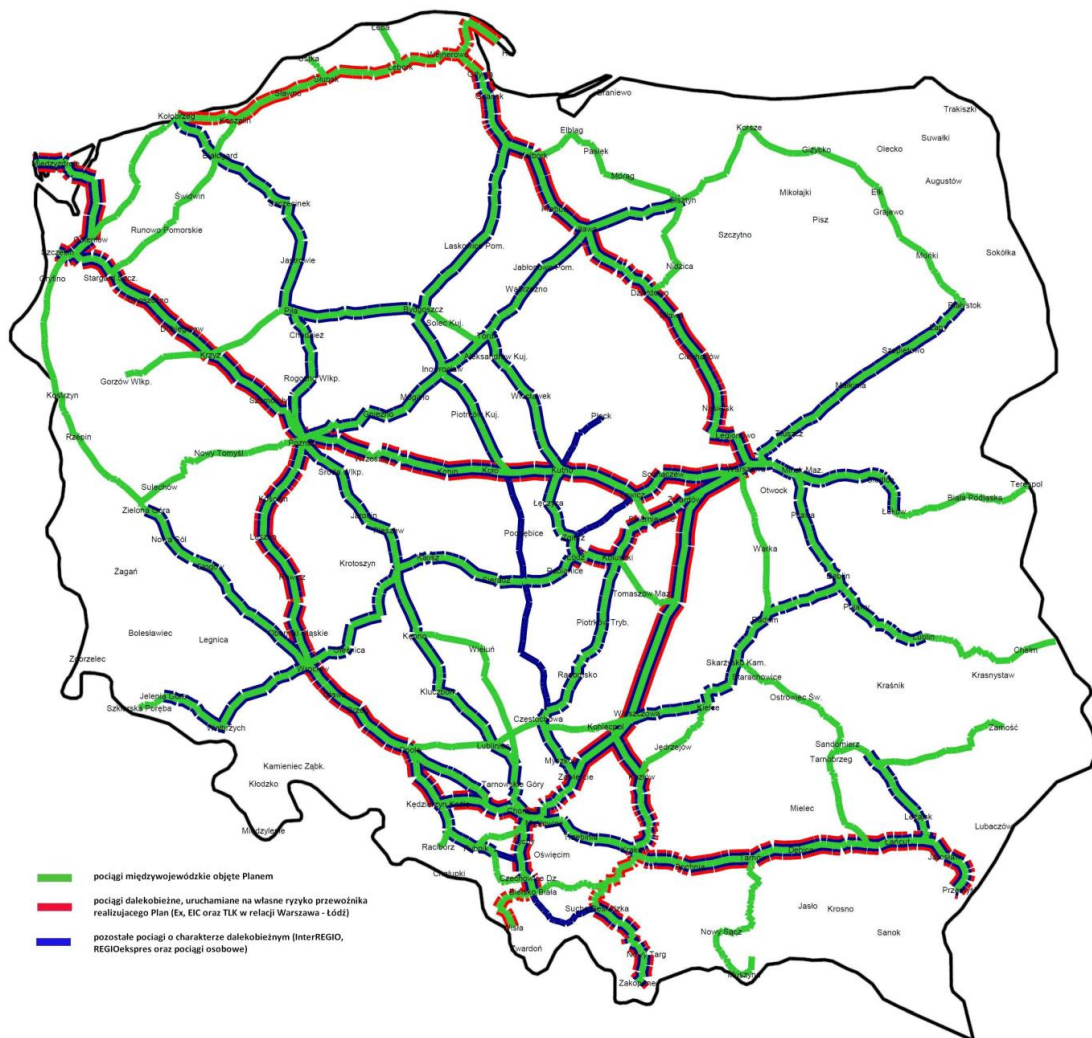
PKP S.A. eksploatuje ponad 900 czynnych budynków dworców kolejowych. Spośród nich 83 obiekty uznano za strategiczne, w tym 8 w województwie pomorskim. Są to dworce: Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Główna, Malbork, Słupsk, Sopot i Tczew.

Jako potencjalne punkty integracji kolejowych przewozów pasażerskich z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego wymieniono w tym planie w województwie pomorskim: Gdańsk, Gdynię, Hel, Lębork, Łebę, Malbork, Prabuty, Pruszcz Gdański, Słupsk, Sopot, Tczew, Ustkę i Wejherowo.

Spośród linii kolejowych w województwie pomorskim, planem objęty został 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, przy wykorzystaniu przepustowości 15-91%.

Plan transportowy określa następujące możliwe warianty rozwoju przewozów kolejowych:

- wariant minimalny – utrzymanie oferty na obecnym poziomie;
- wariant maksymalny – rozszerzenie obecnej oferty o nowe relacje;
- wariant najbardziej prawdopodobny – rozszerzenie obecnej oferty o mniejszą liczbę nowych relacji.



**Rys. 16. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.**

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.

Roczne zapotrzebowanie na przewozy wyniesie w 2025 r. w poszczególnych wariantach rozwoju przewozów kolejowych:

- minimalnym – 48,4 mln pasażerów/rok i 35,2 mln pociągokm/rok;
- prawdopodobnym – 53,8 mln pasażerów/rok i 36,4 mln pociągokm/rok;
- maksymalnym – 82,2 mln pasażerów/rok i 42,1 mln pociągokm/rok.

Uwzględniając możliwości finansowe budżetu państwa, plan ustala do 2020 r. wsparcie dla przewozów międzywojewódzkich – w wysokości 40,91 mln pociągokm i 30,69 mln pasażerów, a w przewozach międzynarodowych – dla 1,02 mln pasażerów.

W planie przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów rozwoju przewozów kolejowych w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich, w tym z Kijowem;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów pomiędzy ważniejszymi polski i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi, m. in. w relacji Gdańsk – Berlin;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich poprzez system skomunikowań, m.in. Gdańsk – Kaliningrad.

Pozostali organizatorzy publicznego kolejowego transportu zbiorowego powinni, według powyższego planu, zapewnić skomunikowanie pomiędzy miastami wojewódzkimi a wybranymi stacjami. W województwie pomorskim organizatorzy ci powinni zapewnić m.in. skomunikowanie stacji Tczew w kierunku Chojnic (linia kolejowa nr 203 przebiegająca przez Szpęgawsk, Starogard Gdański, Piesienicę, Pinczyn, Bytonię, Kaliska, Kamienną Karczmę i Czarną Wodę).

W „Planie zrównoważonego rozwoju...” ustalonym przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej założono, że operatorzy będą dążyć do poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżowania i stale będą dążyć do podnoszenia jakości usług, w tym do pełnej punktualności pociągów. 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. informacyjnego systemu rozliczeń sprzedaży biletów, pozwalającego na wdrożenie biletu wspólnego różnych przewoźników kolejowych.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego” został uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 24 lutego 2014 r.<sup>41</sup>. Plan określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

Na podstawie m.in. przeprowadzonej oceny potrzeb transportowych i popytu skonstruowano model i zasady wyznaczania linii transportowych użyteczności publicznej. Opracowano dwuwariantową koncepcję połączeń w przewozach użyteczności publicznej o charakterze wojewódzkim, która obejmuje trasy przekraczające granice powiatów oraz istotne połączenia o charakterze międzypowiatowym. Połączenia te zaplanowano pomiędzy wybranymi ośrodkami miejskimi, tworzącymi węzły integracyjne.

W planie tym dokonano także analizy potrzeb transportowych dla województwa, wykorzystując model symulacyjny opracowany na podstawie pomiarów i badań terenowych. Prognozę popytu na transport publiczny wykonano w założonym okresie planowania, obejmującym lata 2015, 2020 i 2025, przy uwzględnieniu scenariuszy rozwoju społeczno-ekonomicznego: optymistycznego (maksymalizującego popyt), pesymistycznego (minimalizującego popyt) i umiarkowanego (realistycznego – najbardziej prawdopodobnego).

W planie wojewódzkim określono ogólne, zalecane dla zarządców infrastruktury, standardy wyposażenia technicznego przystanków i dostępności do infrastruktury przystankowej oraz standardy usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, które sparametryzowano według kryteriów: bezpośredniości i kategoryzacji połączeń, standardów technicznych taboru, systemu pobierania opłat oraz emisji zanieczyszczeń przez pojazdy.

W planie określono zasady integracji przewozów pasażerskich realizowanych poprzez różnych organizatorów, wyposażenie dworców i punktów przesiadkowych oraz organizację systemu informacji pasażerskiej. Zaproponowano także wprowadzenie zintegrowanego systemu nadzoru nad transportem publicznym w województwie pomorskim.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności plan

---

<sup>41</sup>„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego” – uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 788/XXXVII/14 z dn. 14.02.2014 r., Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego nr 2014.1122, ogłoszony 13.03.2014 r.

transportowy dla powiatu musi uwzględnić postanowienia planu opracowanego przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Pomorskiego.

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:

- 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:

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

W wariantie 1 sieci transportowej użyteczności publicznej wyznaczono 25 linii kolejowych (relacje w klasach akceptacji A do C) i 61 linii autobusowych. W wariantie 2 wyznaczono 14 linii kolejowych (relacje tylko w klasach akceptacji A i B) i 61 linii autobusowych o nieco większej długości niż w wariantie 1. Wyznaczono również węzły integracyjne i przystanki zintegrowane istotne dla połączenia transportu regionalnego z innymi (wyższymi i niższymi) poziomami transportu publicznego.

W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. Funkcję regionalnego węzła integracyjnego pełni dworzec w Starogardzie Gdańskim (oznaczony R-6), a funkcję przystanków zintegrowanych – Czarna Woda (PZ-15), Kaliska (PZ-7), Pinczyn (PZ-11), Smętowo (PZ-8) i Zblewo (PZ-13).

Linie kolejowe: nr 131 na odcinku Smętowo – Tczew (i dalej do Gdańska/Gdyni) oraz nr 203 Chojnice – Starogard Gdański – Tczew (i dalej do Gdańska/Gdyni) zaliczone zostały do kategorii A (akceptowana bez zastrzeżeń) i uznane zostały za linie szkieletowe w obydwu wariantach. Odcinek Smętowo – Tczew zaliczony został do I klasy obsługi, a odcinek Chojnice – Starogard Gdański – Tczew do II klasy obsługi.

Linie kolejową nr 215 na odcinku Czersk – Szlachta (i dalej do Laskowic Pomorskich/Bydgoszczy) zaliczono do kategorii C: akceptowane wstępnie, ale wymagające dalszych analiz. W planie określono tę linię jako dowozową – ujęta została tylko w wariantach I i zaliczono ją do III klasy częstotliwości obsługi.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich w powiecie starogardzkim, za autobusowe linie szkieletowe w obydwu wariantach uznano linie:

- Starogard Gdański – Pruszcz Gdański – Gdańsk (nr 22-19, I klasa obsługi);
- Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork (nr 22-15, III klasa obsługi).

Do linii dojazdowych zaliczono:

- Skarszewy – Tczew (nr 22-10, II klasa);
- Starogard Gdański – Pelplin – Gniew – Kwidzyn (nr 22-23, III klasa);
- Starogard Gdański/Zblewo – Kościerzyna (nr 22-40, III klasa).

Do linii uzupełniających zaliczono natomiast:

- Starogard Gdański – Skórcz – Kwidzyn/Prabuty (nr 22-24, III klasa);
- Skórcz – Smętowo – Nowe (nr 22-46, III klasa);
- Człuchów/Chojnice – Starogard Gdański – Tczew (nr 22-53, III klasa);
- Smętowo – Tczew (nr 22-62, III klasa).

Dwie ostatnie linie autobusowe zdefiniowano jako uzupełniające interwencyjne. 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 liniami kolejowymi przyjęto założenie ich uruchamiania, jeśli w okresach ich funkcjonowania maksymalne zapewnienie pociągów byłoby nie większe niż 50 osób.

W wojewódzkim planie transportowym obliczono liczbę podróży dla wariantu 0 (bez zmian) oraz dla wariantu 1 i 2. Założono, że realizacja planu zwiększy liczbę podróży odbywanych transportem zbiorowym do 2025 r. o ok. 28% – do poziomu 57,1 mln podróży rocznie w wariantach 1 – i do 56,2 mln podróży w wariantach 2. Praca przewozowa realizowana w 2025 r.

w transporcie o charakterze użyteczności publicznej wyniesie 1,2 mln pasażerokilometrów rocznie w wariantcie 1 i 1,56 mln pasażerokilometrów rocznie w wariantcie 2.

Na rysunku 17 przedstawiono sieć linii kolejowych i podstawowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariantcie 1, a na rysunku 18 – w wariantcie 2.



**Rys. 17. Linie kolejowe i podstawowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego**

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

Pasażerski transport kolejowy będzie realizował aż 84% podróży transportem zbiorowym użyteczności publicznej, a regionalny transport autobusowy – tylko 12%.

Plan transportowy dla województwa pomorskiego definiuje także standardy dla publicznego transportu zbiorowego. W zakresie dostępności określono, że zalecany czas funkcjonowania regionalnego transportu publicznego powinien wynosić:

- 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 ciężenia 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 ciężenia 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 w wysokości 30 minut w szczytach w dni robocze i 60 minut poza szczytami oraz w soboty i w niedziele (przy prawdopodobieństwie uzyskania miejsca siedzącego – 90%).

Plan transportowy dla województwa pomorskiego określa także wymagane standardy wyposażenia technicznego i dostępności dla podróżnych przystanków i dworców. Starogard Gdański uznano w planie za węzeł integracyjny (przesiadkowy) komunikacji kolejowej, autobusowej i pozostałych środków transportu. W ramach węzła wyróżniono strefy: kolejową (perony i dojścia do nich), autobusową (stanowiska dla autobusów, przystanki, pozostałe drogi i place) oraz pieszą (budynek dworca, miejsca sprzedaży biletów i miejsca oczekiwania podróżnych). Węzeł kolejowy powinien charakteryzować się minimalizacją czasu przejścia dla pasażerów, wyposażeniem przyjaznym dla osób niepełnosprawnych, kompleksową informacją pasażerską i dodatkowymi funkcjami dla podróżnych (usługi, handel).

Jako standard wyposażenia przystanku przyjęto:

- słupek przystankowy ze znakiem D-15 i tablicą z nazwą przystanku możliwą do odczytania z pojazdu;
- rozkład jazdy z pełną trasą przejazdu, zabezpieczony przed aktami wandalizmu, uproszczoną taryfą i uproszczonym schematem sieci transportowej;
- utwardzoną nawierzchnię (peron o odpowiedniej wysokości) na długości autobusu;
- wiatę lub zadaszenie z miejscem do siedzenia, jeśli liczba podróżnych jest duża;
- na przystankach węzłowych: oświetlenie i dodatkową informację pasażerską.

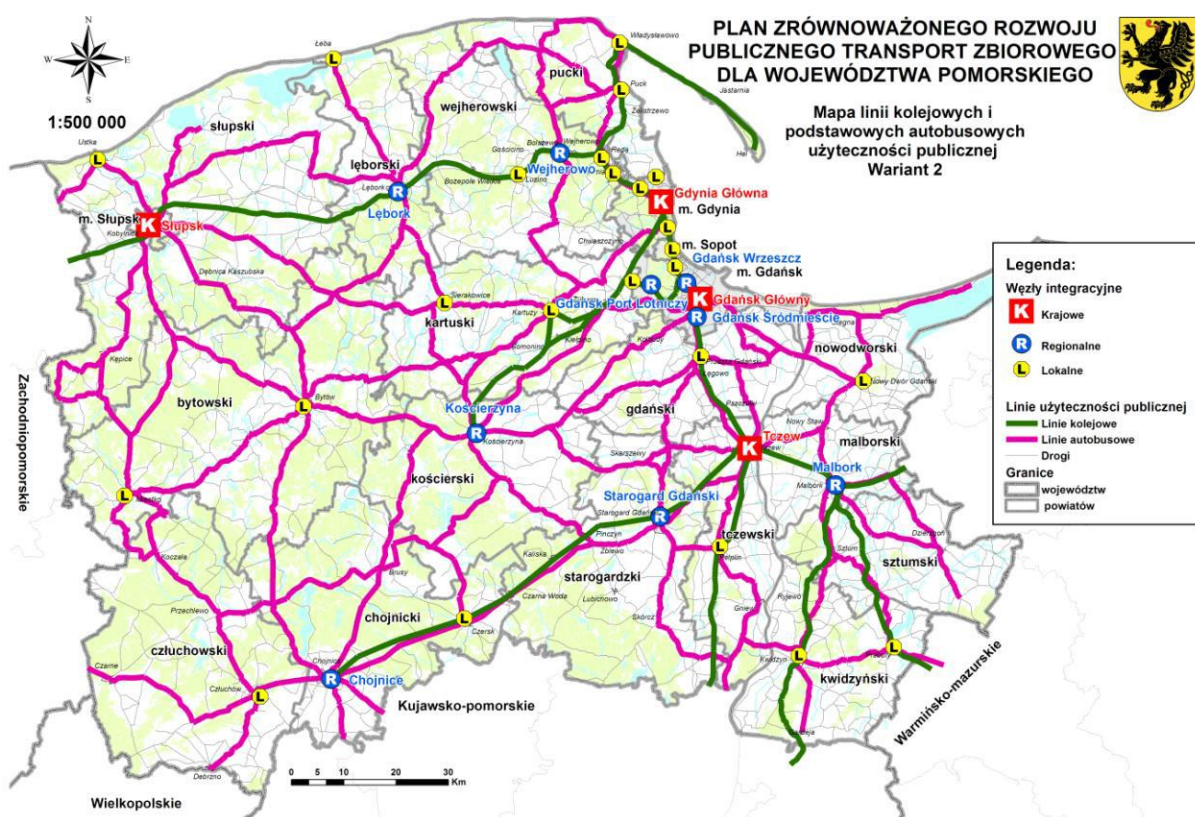
W przypadku przystanku węzłowego regionalnego, jakim jest dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi i komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim, plan określił wymagania, które powinny być zapewnione przy najbliższej modernizacji dworca, a mianowicie:

- zadaszenie;
- możliwość zakupu biletu;
- informację dynamiczną wizualną i głosową – uzupełnioną infokioskami i dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- minimum 40 miejsc dla oczekujących podróżnych;

- odległość pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większa niż 150 m;
- parkingi: P&R – dla 4% osób wsiadających, B&R – dla 3% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.

Dla przystanków zintegrowanych – w przypadku ich modernizacji lub budowy nowych – określono w planie następujące minimalne wymogi do spełnienia:

- zadaszenie;
- informację głosową;
- minimum 5 miejsc dla oczekujących podróżnych;
- odległości pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większe niż 100 m;
- parkingi: P&R i B&R dla 6% osób wsiadających oraz K&R na trzy pojazdy.



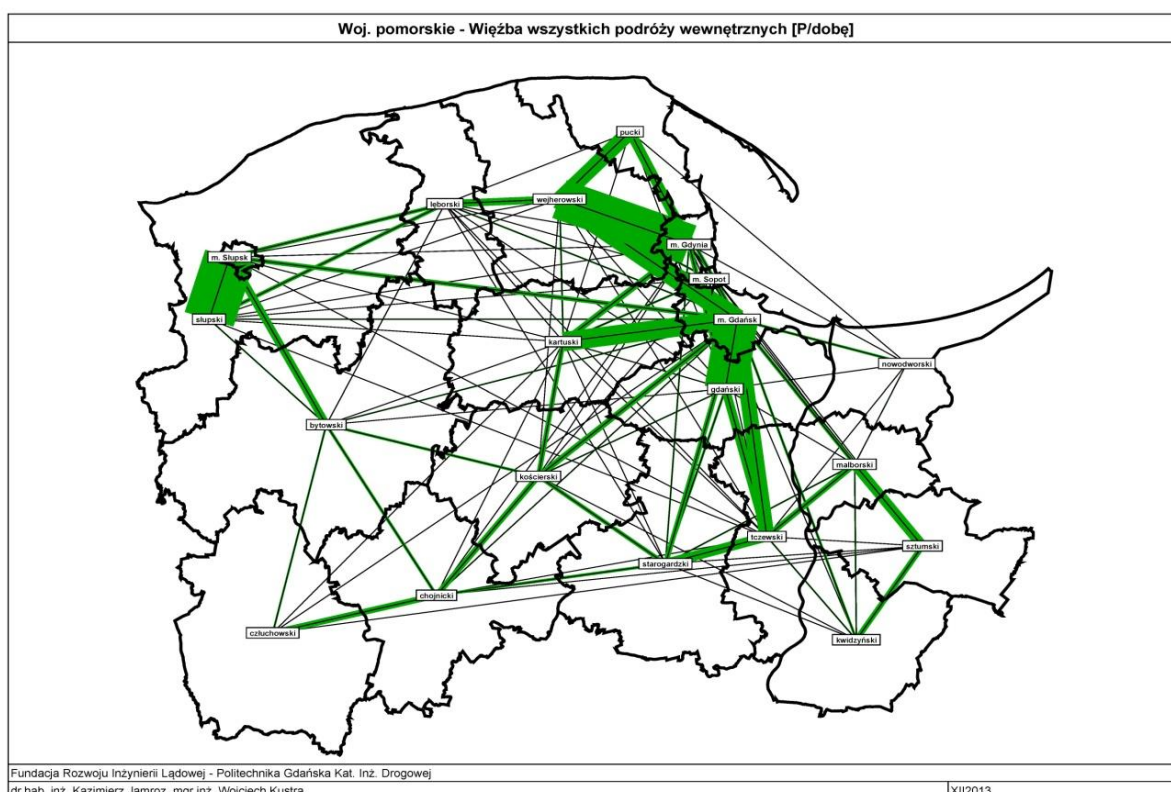
**Rys. 18. Linie kolejowe i podstawowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2**

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

Dla nowo realizowanych lub modernizowanych pozostałych przystanków, stanowiących węzły transportowe, znajdujących się w centrum miejscowości, plan określa wymóg minimalnej liczby miejsc siedzących dla oczekujących pasażerów – nie mniej niż 5 oraz usytuowania parkingów B&R dla 6% wsiadających i K&R na dwa pojazdy, a dla znajdujących się poza centrum miejscowości – na 10 miejsc siedzących oraz usytuowania parkingów B&R dla 8% wsiadających i K&R na dwa pojazdy.

### 3. Ocena potrzeb przewozowych

W wojewódzkim planie transportowym zamodelowano zachowania transportowe w przewozach powiatowych wg trzech scenariuszy rozwoju społeczno-ekonomicznego oraz trzech wariantach rozwoju publicznego transportu zbiorowego (uwzględniono też dodatkowy wariant 0 – stagnacji, jako wariant bazowy). Uzyskane wyniki wykazały, że realizacja wariantów rozwojowych zwiększy liczbę podróży odbywanych transportem zbiorowym oraz zwiększy pracę przewozową realizowaną tym transportem. Udział podróży odbywanych transportem zbiorowym wzrośnie o ponad 25%. Modelowanie wykazało także, że podróże międzywojewódzkie odbywane transportem zbiorowym realizowane będą w 84% przewozami kolejowymi.

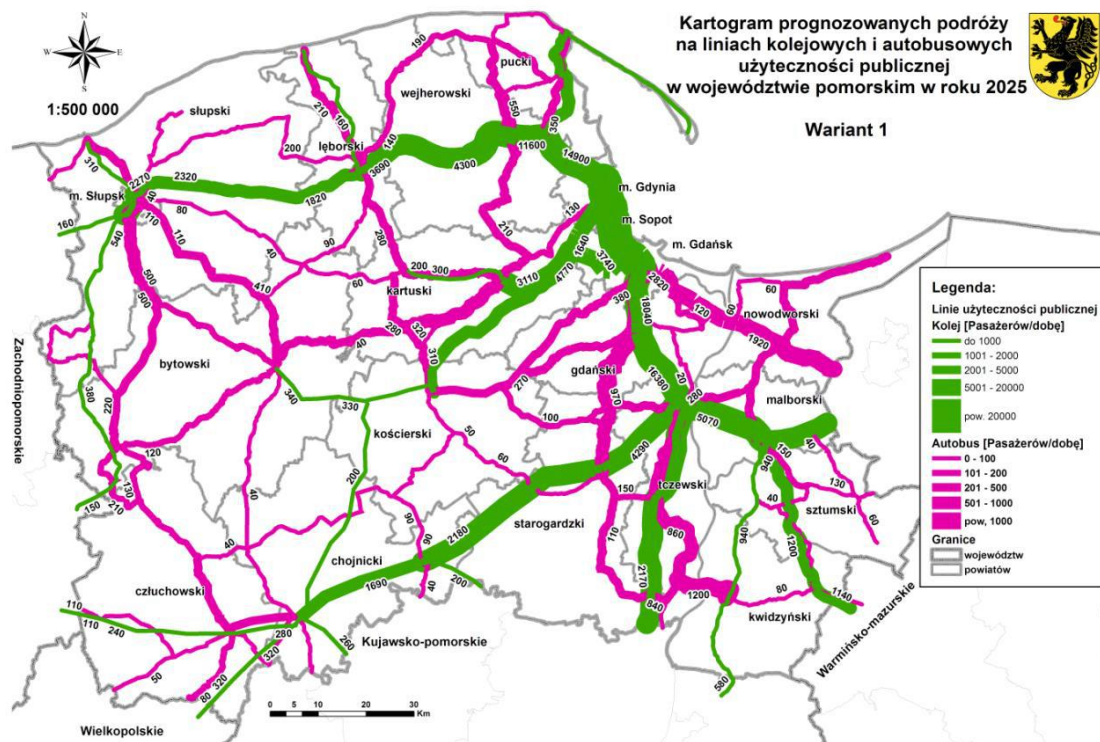


**Rys. 19. Więźba podróży międypowiatowych w 2025 r. w województwie pomorskim**

Źródło: „Opracowania transportowe dla województwa pomorskiego. Część I”, Gdańsk 2014, rys. 2.2.

Jak wynika z przedstawionej na rysunku 19 więźby połączeń, największe obciążenia potokami pasażerskimi w powiecie starogardzkim wystąpią w połączeniach Starogard Gdański – Tczew i Starogard Gdański – Gdańsk oraz mniejsze w kierunku Kościerzyny i Chojnic.

Na rysunku 20 przedstawiono kartogram prognozowanych podróży w przewozach wojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej w wariantie 1, a na rysunku 21 – w wariantie 2.



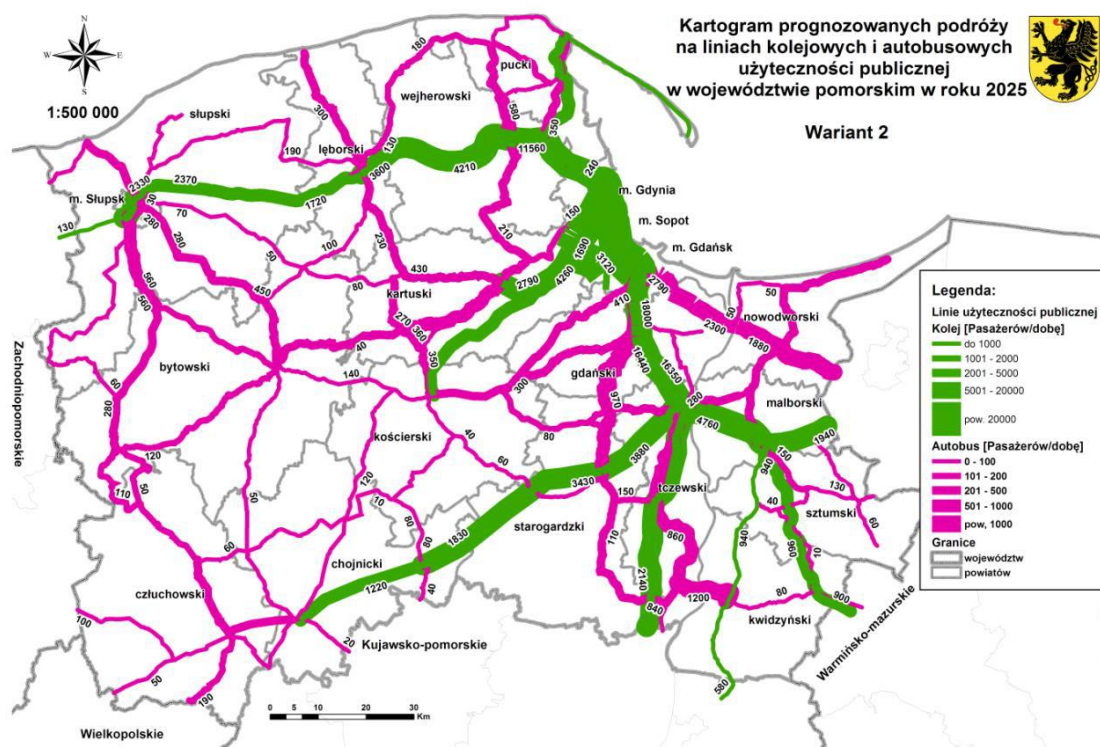
**Rys. 20. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 1**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, s. 67.

Jak wynika z przedstawionych kartogramów, międzypowiatowymi przewozami pasażerskimi o charakterze użyteczności publicznej, finansowanymi przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, obciążona będzie tylko część obszaru powiatu starogardzkiego:

- miejscowości położone wzdłuż linii kolejowej nr 203 i drogi krajowej nr 22;
- gmina Smętowo Graniczne (linia kolejowa nr 131);
- gmina Skarszewy;
- miejscowości na trasie Skarszewy – Starogard Gdański – Bobowo – Skórcz – Smętowo Graniczne.

Pozostałe gminy i miejscowości powiatu starogardzkiego znajdują się poza zasięgiem przewozów objętych wojewódzkim planem transportowym. Gminy nieujęte w wojewódzkim planie transportowym są jednocześnie rejonami o najgorszej dostępności transportowej do aglomeracji trójmiejskiej, w powiecie starogardzkim.



**Rys. 21. Kartogram podróży międzypowiatowych dla 2025 r. – wariant 2**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, s. 68.

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

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez przewoźników lub organizatorów komunikacji zbiorowej;
- 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 obciążone 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 okresie roku szkolnego), w sobotę oraz niedzielę.

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu starogardzkiego, spowodowane koniecznością przemieszczenia się w granicach administracyjnych minimum dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne powiatu, są w części zaspokajane przez powiatowe przewozy pasażerskie, a w części przez przejazdy środkami transportu indywidualnego (samochody osobowe, rowery, itp.).

Badania przeprowadzone jesienią 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studialne dla opracowania planu transportowego dla województwa pomorskiego<sup>42</sup>, wykazały, że ponad 50% mieszkańców województwa pracuje poza domem, a ponad 10% uczy się w szkołach. W podróżach międzypowiatowych, ponad 80% badanych w województwie pomorskim, podróżuje jednak samochodem osobowym, w tym ponad 50% – jako kierowca. Komunikację regionalną jako środek transportu wybrało 27% ankietowanych. Spośród pasażerów komunikacji autobusowej, ponad 40% pasażerów zadeklarowało brak samochodu osobowego.

Jako główna przyczyna wyboru autobusu regionalnej komunikacji publicznej jako środka transportu, wskazany został brak innych możliwości. Znacznie mniejsze znaczenie w tym wyborze miała wygoda i koszt podróży. Aż 59% respondentów w województwie i 41,7% w powiecie starogardzkim wskazało, że nie zamieniłoby podróży samochodem osobowym na żadną inną. Za najważniejsze argumenty przemawiające za wyborem autobusu jako środka transportu uznano: zwiększenie liczby połączeń i dogodniejsze godziny podróżowania oraz obniżenie kosztów podróży. Skłonność do rezygnacji z samochodu osobowego zadeklarowało 58% mieszkańców powiatu starogardzkiego. Był to jeden z wyższych wyników w województwie.

Respondentów zapytano o brakujące połączenia lokalne i regionalne. W skali województwa pomorskiego braki takie odczuwało ponad 25% mieszkańców. Najczęściej dotyczyło to połączeń z Trójmiastem, ale 13% wskazało na braki połączeń wewnątrz gminy. W powiecie starogardzkim brak bezpośrednich połączeń wskazało aż 36% mieszkańców (w mieście powiatowym – 17%, a na pozostałym obszarze – aż 48%). Wskazywane kierunki pożądanego połączenia w powiecie starogardzkim były dość rozproszone. Najwięcej potrzeb dotyczyło połączeń miejscowości ze stolicą powiatu (8% wskazań) oraz z Gdańskiem i Tczewem.

Podróże z przekroczeniem granic gminy odbywało w ciągu doby w dniu roboczym 27% mieszkańców Starogardu Gdańskiego i 45% mieszkańców pozostałego obszaru powiatu. Odsetek mieszkańców przekraczających w takich podróżach granice powiatu wyniósł 13% dla

---

<sup>42</sup> „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.

miasta Starogard Gdański i 17% dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatu. W skali województwa, podróże poza gminę wykonywała ponad połowa pracujących i niemal 40% uczących się, a poza powiat – 1/3 pracujących i ponad 20% uczących się.

Najczęściej podróżowały osoby w wieku 18-54 lat: poza gminę 43-50% osób w tej grupie wiekowej, a poza powiat – 27-31%.

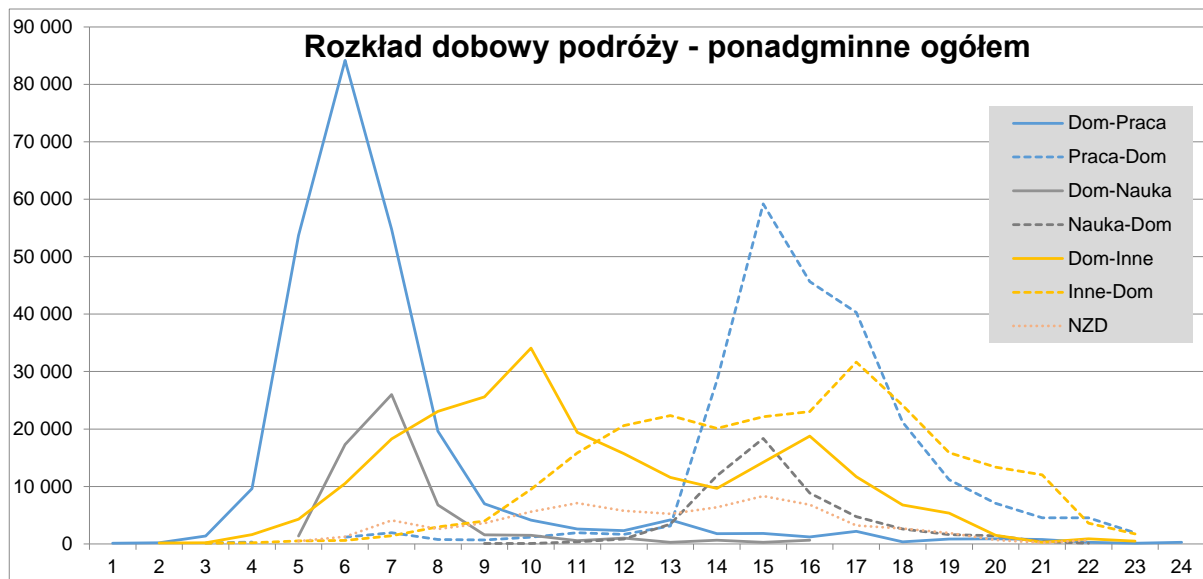
Strukturę motywacji podróży ponadgminnych odbywanych w dniu roboczym w województwie pomorskim przedstawiono w tabeli 20.

**Tab. 20. Rozkład motywacji podróży w województwie pomorskim**

Motywacja podróży	Rodzaj podróży [%]		
	Ponadgminne ogółem	Ponadgminne w granicach powiatu	Ponad-powiatowe
<b>Ze względu na typ podróży</b>			
Dom – Praca	22,1	19,8	23,5
Praca – Dom	20,6	18,3	22,1
Dom – Nauka	5,0	5,4	5,0
Nauka – Dom	4,8	5,1	4,6
Dom – Inne	20,4	22,2	18,7
Inne – Dom	21,4	23,3	20,0
Niezwiązane z domem	5,8	6,0	6,1
<b>Razem</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Ze względu na cel podróży</b>			
Dom	46,7	46,6	46,7
Praca	23,1	20,7	24,7
Nauka	5,1	5,5	5,1
Zakupy, usługi, urzędy	13,4	16,1	11,6
Wypoczynek, rozrywka, sport, odwiedziny	6,5	6,4	6,6
Praca w terenie, sprawy służbowe	2,2	1,9	2,1
Podwożenie innych osób	1,7	2,1	1,6
Inne	1,2	0,7	1,6
<b>Razem</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Estymowana liczba podróży [tys.]</b>	<b>1 150,3</b>	<b>556,7</b>	<b>673,2</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie „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. 51.

Dobowy rozkład podróży w zależności od typu podróży ponadgminnych, przedstawiono na rysunku 22.



**Rys. 22. 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.

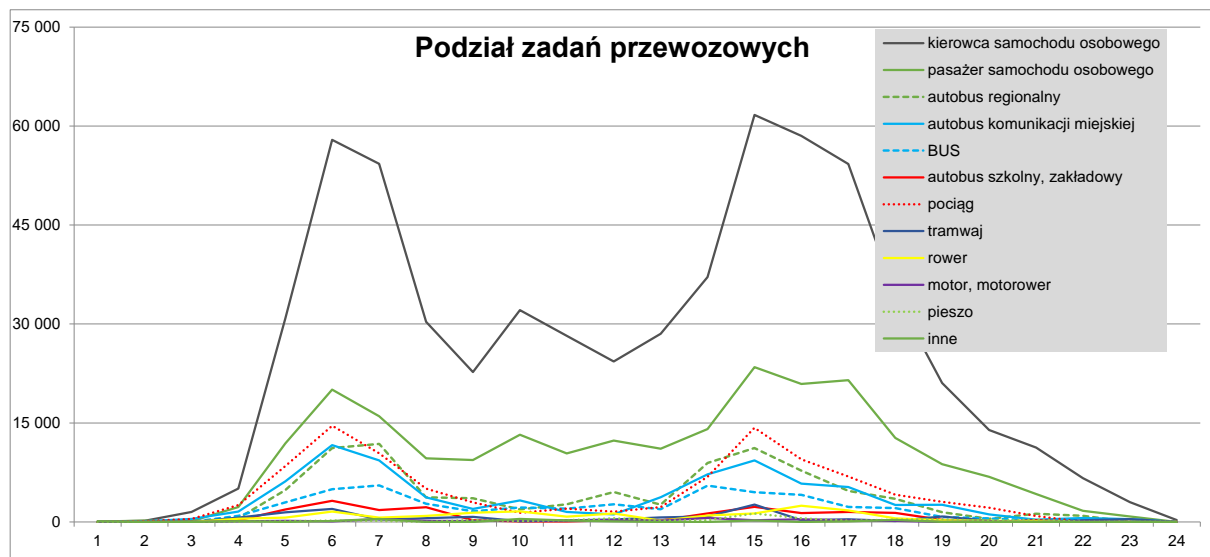
Jak wynika z przedstawionej analizy, w podróżach ponadgminnych występują dwa wyraźnie zaznaczone szczyty przewozowe: poranny i popołudniowy, spowodowane podróżami Praca – Dom/Dom – Praca. Pozostałe typy podróży generują razem dość równy ich poziom, w godzinach od 6:00 do 19:00.

Na rysunku 23 przedstawiono rozkład dobowy podróży w podziale na środki transportu. Szczyty przewozowe w województwie pomorskim są zaznaczone szczególnie wtedy, gdy środkiem transportu jest samochód osobowy, zróżnicowanie w przypadku komunikacji autobusowej i minibusowej jest wyraźnie niższe, co częściowo wynika z mniejszej dostępności do tego rodzaju komunikacji.

Badany czas podróży wynosił średnio w podróżach ponadgminnych w granicach jednego powiatu, 30 minut. Średni czas podróży ponadgminnej, ale bez przekraczania granic powiatu, wyniósł w województwie pomorskim:

- dla przejazdów związanych z pracą – 49,0 minut;
- dla przejazdów związanych z nauką – 58,6 minut;
- dla przejazdów związanych z domem – 47,5 minut;

- dla przejazdów innych – 43,4 minut.



**Rys. 23. Rozkład dobowy wykorzystanych środków podróży w podróżach 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. 63.

Przeciętny czas przejazdu różnił się ze względu na zastosowany środek transportu. Przejazd samochodem osobowym dla podróży ponadgminnych w granicach powiatu był przeciętnie dwukrotnie krótszy (24,2 min) niż autobusem (51,7 min) lub minibusem (49,4 min). Średnie napelnienie samochodu osobowego wyniosło we wszystkich podróżach 1,5 osoby, a w podróżach związanych z pracą – tylko 1,3 osoby.

Kompleksowe badania popytu efektywnego, przeprowadza systematycznie na wybranych liniach starogardzki przewoźnik regionalny – PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. Cykliczne badania marketingowe wielkości popytu przeprowadzano na liniach komunikacyjnych obsługujących powiat starogardzki, ale w większości na liniach wykraczających poza granice powiatu. Badania te przeprowadzone jesienią 2011 r. oraz na wiosnę i jesienią w 2013 r. miały charakter kompleksowy posłużyły przewoźnikowi za wsparcie rekonstrukcji oferty dla zapewnienia rentowności prowadzonej działalności. W okresach pomiędzy badaniami, oferta dla pasażerów ulegała zmianie, wielkość podaży była ograniczana – o 17% w dni powszednie i o 16% w soboty, co poprawiło rentowność linii, ale i zubożyło ofertę dla pasażerów.

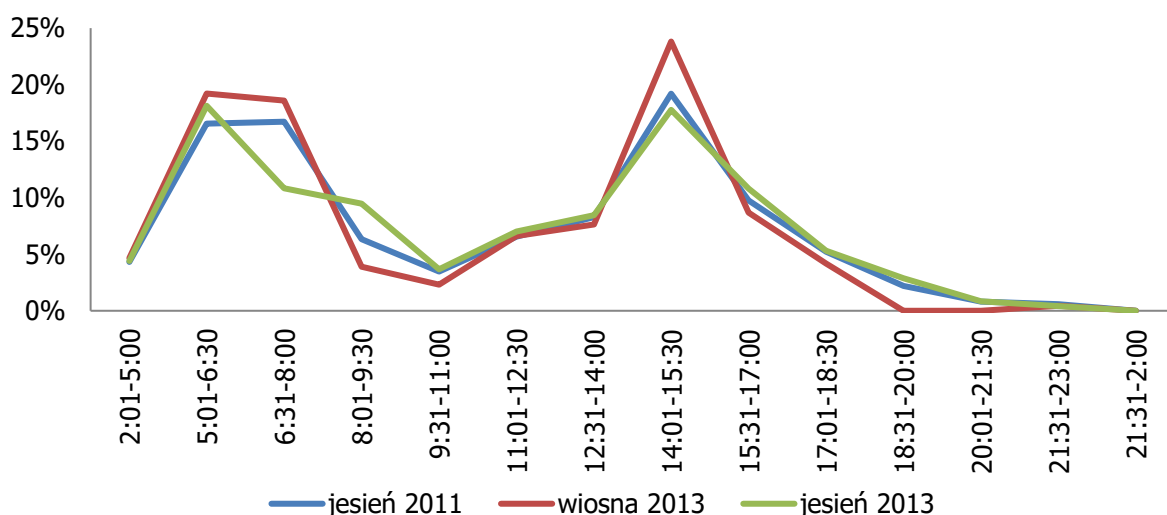
W kompleksowych badaniach popytu przeprowadzonych jesienią 2011 r. w pojazdach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. wykonujących kursy ponadgminne, liczba pasażerów

na kurs wyniosła 26 osób, co jest wynikiem średnim w skali kraju dla komunikacji regionalnej. Liczba pasażerów wahała się od 26,1 pasażerów na kurs w dni powszednie, poprzez 28,5 osoby w soboty, do 29,5 osób w niedziele. Wysoka liczba pasażerów na kurs w dni wolne od pracy wynikała z silnie ograniczonej oferty przewozowej w te dni.

Udział pasażerów realizujących przejazdy na podstawie biletów miesięcznych różnił się znacznie w zależności od rodzaju dnia tygodnia. W dniu powszednim udział pasażerów podróżujących na podstawie biletu miesięcznego stanowił 59,4%, w soboty – 24,6%, a w niedziele – 16,9%.

Ponownie przeprowadzone badania jesienią 2013 r. wykazały utrzymanie się tej tendencji: w dniu powszednim udział pasażerów podróżujących na podstawie biletu miesięcznego stanowił 56,5%, w soboty – 29,4%, a w niedziele – 16,4%. Liczba pasażerów na kurs była wyższa niż w 2011 r., osiągając 33,9 pasażerów na kurs w dni powszednie, 39,8 pasażerów na kurs w soboty (najwięcej) oraz 30,8 pasażerów na kurs w niedziele. Z obydwu badań marketingowych wynika więc, że ponad połowa pasażerów w dni powszednie na badanych liniach, korzystała z biletów miesięcznych – byli to stali użytkownicy publicznego transportu zbiorowego.

Na rysunku 24 przedstawiono rozkład dobowy przejazdów w dniu powszednim, w przedziałach 1,5 godzinnych. Wykres ten wskazuje na wyraźnie występujące w przewozach pasażerów w powiecie starogardzkim w dniu powszednim dwa szczyty przewozowe: poranny i popołudniowy, wiążące się z dojazdami do i z pracy i szkół.



**Rys. 24. Rozkład czasowy popytu na usługi PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. w dniu powszednim na liniach ponadpowiatowych – 2011 r. i 2013 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Na rysunku 25 przedstawiono rozkład podróży w soboty, a na rysunku 26 – w niedziele (badania wiosną 2013 r. pominięto z powodu zbyt małej liczby badanych kursów). Rozkład podróży w dni wolne od pracy był odmienny, bardziej równomierny, z największą liczbą pasażerów w niedzielę popołudniu – w okresie powrotów z weekendu.

W segmencie osób dojeżdżających do pracy w dniu powszednim, największy popyt na usługi przewozowe na liniach ponadpowiatowych w powiecie starogardzkim, wystąpił w porach tradycyjnych szczytów przewozowych, przypadających na godziny 5-8 i 14-17. W segmencie osób dojeżdżających do szkół, szczyt popytu miał szerszy zakres: od godziny 6 do 8 i od 11 do 17. Obydwa rodzaje tych podróży mają charakter obligatoryjny. Podróże związane z wizytą w urzędzie, w trakcie wykonywania pracy zawodowej, ochrony zdrowia, w sprawach finansowych, itp. odbywane były w okresach dostępności celu (np. limituje je czas otwarcia placówek), przez co były bardziej równomiernie rozłożone w dobie. Podróże związane z zakupami, rekreacją, sportem, odwiedzinami, itp., miały charakter nieregularnych i w większości realizowano je poza godzinami porannymi.



**Rys. 25. Rozkład czasowy popytu na usługi PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. w sobotę na liniach ponadpowiatowych – 2011 r. i 2013 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

W dni wolne od pracy, popyt był już dość równomierny i znacznie niższy niż w dni powszednie. Wyraźny szczyt popytu odnotowano w niedzielne popołudnie.

W rozdziale 2.11. wskazano główne źródła ruchu w przewozach ponadgminnych, odbywanych w granicach powiatu. Ze skoncentrowania większości funkcji ponadgminnych w mieście powiatowym – Starogardzie Gdańskim – wynika dominujące znaczenia przewozów na trasie do i z miasta powiatowego. Funkcje uzupełniające w obsłudze potrzeb ponadgminnych mieszkańców powiatu pełnią także w niewielkim zakresie miasta Skarszewy i Skórcz. Powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej powinny więc być planowane głównie w zakresie dowozów do i z miasta powiatowego, z największych miejscowości w powiecie, a z co najmniej z ośrodków gminnych. W znacznej części potrzebę tych połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi: Kaliska, Zblewo, Skarszewy, Bobowo i Skórcz, wypełnią połączenia realizowane przez wojewódzką komunikację zbiorową, organizowaną przez Urząd Marszałkowski.



**Rys. 26. Rozkład czasowy popytu na usługi PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. w niedzielę na liniach ponadpowiatowych – 2011 r. i 2013 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych.

Liczba połączeń komunikacji publicznej na obszarze gmin położonych w centralnej i północnej części powiatu jest wysoka i zapewnia odpowiednią częstotliwość połączeń z miastem powiatowym w dniu powszednim. Trudna sytuacja występuje natomiast w gminach położonych w południowo-zachodniej części powiatu, w których połączenia komercyjne są bardzo

nieliczne i ma nawet miejsce brak dostępności niektórych miejscowości do komunikacji publicznej.

Część przewozów o charakterze powiatowym realizowana jest w związku z występującymi potrzebami podróży ponadpowiatowych, jako pierwszy ich etap – z przesiadką do innego środka transportu. Dotyczy to w szczególności dojazdów do stacji i przystanków kolejowych i kontynuowania podróży w kierunku Tczewa i Gdańska.

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w powiecie starogardzkim, będzie kształtował się 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 samochodów osobowych, oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatorów 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 badań marketingowych, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji zbiorowej ponadgminnej realizowanej w granicach powiatu starogardzkiego, zalicza się:

- częstotliwość (liczba połączeń);
- koszt przejazdu.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji powiatowej 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 na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny – 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę powiatu, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego, do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów.

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 powiatu (wzrost o około 0,9% do 2020 r.). Jednocześnie, prognozy GUS przewidują niewielki spadek liczby mieszkańców w miastach, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w gminach.

Niebył korzystnie kształtują się natomiast prognozy odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (tj. w wieku do 25 lat) mieszkańców powiatu, w stosunku do 2014 r. zmniejszy się w 2020 r. o 8%. Wzrośnie natomiast (o ponad 30%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną.

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

**Tab. 21. Prognoza liczby mieszkańców powiatu starogardzkiego do 2025 r.**

Rok	Liczba mieszkańców		
	Miast	Gmin	Razem miast i gmin
2014	61 800	64 497	<b>127 297</b>
2020	61 046	67 423	<b>128 469</b>
2025	59 937	68 821	<b>128 758</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 11).

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, jakość obsługi).

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 dojazdu do miejsca świadczenia usług komunikacji miejskiej o 10%, może spowodować wzrost popytu o 5%<sup>43</sup>. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – przez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów, oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w powiecie starogardzkim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców powiatu.

W tabeli 22 przedstawiono liczbę kursów wykonywanych w I kwartale 2014 r., w poszczególnych rodzajach dni tygodnia w czasie roku szkolnego (poza wakacjami) przez poszczególne przewoźników, w tym kolejowych, pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby gmin a miastem powiatowym – Starogardem Gdańskim. Liczbę kursów porównano z liczbą mieszkańców w wieku produkcyjnym (pow. 14 lat) w 2014 r. – według danych GUS – jako potencjalną grupą mieszkańców, najbardziej zainteresowaną ofertą przewozową. Kolorami oznaczono pola o najmniejszej (kolor czerwony i pomarańczowy) i największej (kolor zielony) liczbie kursów w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców w wieku powyżej 14 lat.

W zestawieniu uwzględniono dostępne dla pasażerów połączenia kolejowe z jedną przesiadką, o czasie podróży nie dłuższym niż 140 minut – ze Smętowa (7 par) i ze Szlachty (4 pary).

Trasy wszystkich linii autobusowych łączących poszczególne miejscowości gminne z miastem powiatowym prowadziły przez teren gminy wiejskiej Starogard Gdański (mającej siedzibę w mieście powiatowym). Dostępność komunikacyjna dla mieszkańców tej gminy do wszelkich funkcji miasta powiatowego, jest więc największa.

---

<sup>43</sup> Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

Najlepsze połączenia z miastem powiatowym – Starogardem Gdańskim – mają te miejscowości gminne, przez które prowadziła linia kolejowa nr 203. Kolej zapewnia rytmiczne połączenia ze Starogardem Gdańskim we wszystkie dni tygodnia. Spośród pozostałych miejscowości gminnych, najlepsze połączenie ze Starogardem Gdańskim posiada Lubichowo (ale tylko w dni powszednie i w soboty) oraz Skórcz.

W specyficznej sytuacji znajduje się gmina Skarszewy. Liczba połączeń siedziby gminy ze Starogardem Gdańskim nie jest zbyt wysoka, ale miejscowość Godziszewo w tej gminie jest bardzo intensywnie obsługiwana komunikacją autobusową – w kursach w relacji ze Starogardem Gdańskim do Gdańska. Zwrócić jednak należy uwagę na złe skoordynowanie kursów dwóch przewoźników: PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i Arriva Sp. z o.o.: zdarzają się sytuacje, w których kursy obydwu tych przewoźników następują bezpośrednio po sobie (lub nawet o tej samej godzinie), po czym ma miejsce długotrwała przerwa, bardzo niekorzystna dla potencjalnych pasażerów.

**Tab. 22. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z miejscowości gminnych w powiecie starogardzkim do i ze Starogardu Gdańskiego – stan na 31 marca 2014 r.**

Miejscowość – siedziba gminy	Liczba mieszkańców w wieku pow. 14 lat [tys.]	Liczba kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia			Liczba kursów na 1 000 mieszkańców w wieku powyżej 14 lat		
		Pn-pt	Sob	Ndz	Pn-pt	Sob	Ndz
Bobowo	2,4	91	36	16	37,2	14,7	6,5
Skórcz	6,7	81	34	16	12,1	5,1	2,4
Skarszewy	11,9	45	13	7	3,8	1,1	0,6
Lubichowo	5,1	46	16	-	8,9	3,1	0,0
Smętowo Graniczne	4,4	38	25	14	8,7	5,7	3,2
Osieczna	2,40	10	8	8	4,2	3,4	3,4
Osiek	2,1	12	-	-	5,6	0,0	0,0
Czarna Woda	2,4	32	18	16	11,5	6,5	5,7
Kaliska	4,4	37	18	16	8,5	4,1	3,7
Zblewo	9,3	59	26	20	6,3	2,8	2,1
<b>Razem powiat</b>	<b>51,5</b>	<b>451</b>	<b>194</b>	<b>113</b>	<b>8,8</b>	<b>3,8</b>	<b>2,2</b>

Źródło: opracowanie własne.

Mieszkańcy wszystkich miejscowości położonych w pobliżu linii kolejowych nr 131 i 203, poprzez bezpośrednie połączenie kolejowe z Gdańskiem, mają bardzo dobrą dostępność komunikacyjną z Trójmiastem i mogą korzystać z funkcji ponadgminnych tam realizowanych.

Dostateczna liczba połączeń z siedzibą powiatu w dni powszednie i w soboty, charakteryzuje Smętowo Graniczne. Brak jest jednak takich połączeń w niedziele i święta. Pewną alternatywą dla bezpośredniego przejazdu autobusem, jest podróż koleją z przesiadką w Tczewie. Czas takiej podróży, zapewnianej 7 parami połączeń, jest jednak dość długi – wynosi od 70 do 140 minut.

Zdecydowanie najgorszą dostępność komunikacyjną do Starogardu Gdańskiego mają miejscowości gminne w południowej części powiatu. Szczególnie zła sytuacja występuje w gminach Osiek i Osieczna, z których możliwość dojazdu zapewniana jest tylko pojedynczymi kursami i do tego tylko z części gminy (Osieczna) lub wyłącznie w dni powszednie (Osiek). Teoretycznie z Osiecznej do Starogardu Gdańskiego można dotrzeć koleją, ze stacji Szlachta – z przesiadką w Czersku, jednak czas takiej podróży jest bardzo długi – wynosi od 60 do 140 minut (przy zapewnieniu według stanu na wrzesień 2016 r. 5 par takich połączeń).

W aktualnym stanie prawnym, wykonywanie ponadgminnych przewozów pasażerskich na liniach regularnych w krajowym transporcie drogowym (zarówno autobusami, jak i minibusami), wymaga uzyskania zezwolenia, wydawanego odpowiednio przez: starostę (jeśli przewozy wykonywane są w granicach jednego powiatu lub także powiatu sąsiedniego – przy zezwoleniu wydawanym przez prezydenta miasta na prawach powiatu) albo marszałka województwa (na wykonywanie przewozów przekraczających granice jednego powiatu).

W latach 2014-2016, Starosta Starogardzki wydawał opinie dla Marszałka Województwa Pomorskiego dotyczące uruchomienia nowych przewozów, które zamieszczono w tabeli 23.

W tabeli 24 przedstawiono specyfikację zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego na przewozy ponadpowiatowe, wykonywane na obszarze powiatu starogardzkiego – według stanu na 31 maja 2016 r.

**Tab. 23. Postanowienia wydane przez Starostę Powiatu Starogardzkiego w latach 2014-2016, pozytywnie opiniujące wydanie zezwoleń – stan na 15 października 2016 r.**

Data	Przewoźnik	Relacja trasy
14.01.2014	Artur Szwarz, Nowe	Gniew – Smętowo Graniczne
04.02.2014	P.H.U. „Owsiak” Wiesław Owsiak, Pelplin	Pelplin – Jabłowo – Starogard Gdański

<b>Data</b>	<b>Przewoźnik</b>	<b>Relacja trasy</b>
07.03.2014	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Owidz – Starogard Gdański – Czarnocin – Skarszewy – Góra
07.03.2014	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański
07.03.2014	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Straszyn – Starogard Gdański
18.04.2014	P.U.P.H. MATEO Sp.J., Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw, Kokoszkowy	Starogard Gdański – Tczew
22.05.2014	Artur Szwarc, Nowe	Pieniążkowo – Tczew
04.06.2014	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Tczew
13.06.2014	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Skarszewy – Kościerzyna
01.08.2014	ARRIVA Sp. z o.o., Toruń*	Gdańsk – Starogard Gdański
05.08.2014	F.H.- U. Michał Chmiel, Koszalin	Człuchów – Starogard Gdański – Gdańsk
18.08.2014	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Skarszewy – Kościerzyna
14.10.2014	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Skarszewy – Koźmin – Stara Kiszewa
23.01.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Tczew
24.03.2015	P.O. ROBUS, Robert Synak, Karsin	Czersk – Czarna Woda – Czersk
02.04.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Nowy Wiec – Wysin
21.04.2015	Arriva Sp. z o. o.	Gdańsk – Wysin
21.04.2015	P.U.P.H. MATEO Sp.J., Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw, Kokoszkowy	Starogard Gdański – Tczew
15.05.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Kościerzyna
15.05.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Skarszewy – Kościerzyna
15.07.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Swarozyn – Tczew
15.07.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański
15.07.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Straszyn – Starogard Gdański
15.07.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Kłodawa – Skarszewy – Starogard Gdański
15.07.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Tczew – Gdańsk
29.07.2015	P.U.P.H. MATEO Sp.J., Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw, Kokoszkowy	Starogard Gdański – Tczew

<b>Data</b>	<b>Przewoźnik</b>	<b>Relacja trasy</b>
29.09.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Skarszewy – Turze – Tczew
14.10.2015	P.U.H.U. Sylwia Kudelska, Starogard Gdański	Skórcz – Wędkowy
28.10.2015	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Tczew – Gdańsk
02.11.2015	P.U. – H. „LATOCHA” Tomasz Latocha, Wielgłowy	Turze – Godziszewo
09.12.2014	ARRIVA Sp. z o.o., Toruń*	Gdańsk – Godziszewo – Starogard Gdański
10.12.2015	P.U.P.H. MATEO Sp.J., Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw, Kokoszkowy	Starogard Gdański – Rywałd – Tczew Starogard Gdański – Czarlin – Tczew Starogard Gdański – Skarszewy
11.01.2016	Alfa Guard Security Daniel Jędrzejewski, Czarna Woda	Czersk – Czarna Woda – Czersk
02.02.2016	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Skarszewy – Tczew
02.02.2016	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Swarozyn – Tczew
19.02.2016	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański
19.02.2016	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Straszyn – Starogard Gdański
19.02.2016	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Skarszewy – Starogard Gdański
19.02.2016	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Postołowo – Skarszewy – Starogard Gdański
02.03.2016	P.O. ROBUS, Robert Synak, Karsin	Czersk – Czarna Woda – Czersk
06.07.2016	ARRIVA Sp. z o.o., Toruń*	Gdańsk – Trąbki Wielkie – Starogard Gdański
21.07.2016	P.U.P.H. MATEO Sp. J., Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw, Kokoszkowy	Starogard Gdański – Czarlin – Tczew
02.08.2016	P.O. ROBUS, Robert Synak, Karsin	Czersk – Szlachta
11.08.2016	P.O. ROBUS, Robert Synak, Karsin	Czersk – Czarna Woda – Czersk
79.08.2016	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Smętowo Graniczne – Kolonia Ostrowicka
19.02.2016	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Skarszewy – Tczew

\* opinia negatywna

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.

**Tab. 24. Połączenia międzypowiatowe obejmujące powiat starogardzki wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego – stan na 31maja 2016 r.**

Nr		Przewoźnik	Relacja trasy
linii	zezwolenia		
22705	81	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Czersk
22201	88	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Starogard Gdański
22202	89	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Starogard Gdański
22229	93	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Starogard Gdański
22510	97	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Owidz – Góra
22639	99	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Kościerzyna – Skarszewy
22696	104	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Czersk – Osieczna
22709	111	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Stara Kiszewa
22511	142	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański – Kościerzyna
22708	613	PHU „OWSIAK”	Starogard Gdański – Pelplin
22512	638	P.U.P.H. MATEO Sp. J.	Starogard Gdański – Tczew
22509	910	P.U.P.H. MATEO Sp. J.	Starogard Gdański – Tczew
22115	1041	PHU „OWSIAK”	Skórcz – Nowe
22227	1055	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Starogard Gdański
22706	1064	P.U.P.H. MATEO Sp. J.	Starogard Gdański – Skarszewy
22508	1081	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański Tczew
22224	1091	Arriva Sp. z o.o.	Gdańsk – Starogard Gdański
22222	1107	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Starogard Gdański
22634	1152	P.O. „ROBUS” Robert Synak	Czersk – Czarna Woda – Czersk
22217	1162	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Gdańsk – Starogard Gdański
22718	1164	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański Tczew
22504	1170	P.U.-H. „LATOCHA” T. Latocha	Turze – Godziszewo

Źródło: dane Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

W tabeli 25 przedstawiono specyfikację zezwoleń wydanych przez Starostę Starogardzkiego na przewozy ponadgminne – wg stanu na 31 marca 2014 r.

**Tab. 25. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Starogardzkiego – stan na 30 września 2016 r.**

Nr zezwoleń	Relacja	Przewoźnik
3	Starogard Gdański – Janowo – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Wolental – Skórcz – Miryce – Barłożno – Mirotki – Stara Jania – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo Graniczne	P.H.U. „OWSIAK” Wiesław Owsiak, Pelplin
4	Starogard Gdański – Płaczewo – Lipniki Królewskie – Zielona Góra – Mościska – Lubichowo – Bietowo – Borzechowo – Osowo Leśne	P.H.U. „OWSIAK” Wiesław Owsiak, Pelplin
5	Starogard Gdański – Janowo – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Czarny Las – Wolental – Skórcz	P.H.U. „OWSIAK” Wiesław Owsiak, Pelplin
8	Starogard Gdański – Okole – Linowiec – Bączek – Zapowiednik – Skarszewy – Bolesławowo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
9	Starogard Gdański – Okole – Linowiec – Bączek – Czarnocin – Skarszewy – Bolesławowo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
11	Starogard Gdański – Okole – Linowiec – Okole – Krąg	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
12	Starogard Gdański – Kokoszkowy – Ciecholewy	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
13	Starogard Gdański – Rywałd – Brzeźno Wielkie – Zduny – Szpęgawsk	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
14	Starogard Gdański – Szpęgawsk	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
15	Starogard Gd. – Rywałd – Brzeźno Wielkie – Rywałd – Najmusy – Klonówka – Kolincz – Owidz – Barchnowy – Owidz – Starogard Gdański	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
16	Starogard Gdański – Kokoszkowy – Ciecholewy	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
17	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Koteże – Rokocin – Sucumin – Sumin	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
19	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Wolental – Skórcz – Głuche – Karszaniek – Osiek	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
20	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Wolental – Skórcz – Głuche – Wierzbiny – Skórzenno – Skrzynia – Szlaga – Kasparus	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.

Nr zezwolenia	Relacja	Przewoźnik
21	Starogard Gdański – Owidz – Jabłowo – Pączewo – Wolental – Skórcz – Miryce – Barłożno – Mirotki – Stara Jania – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
23	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Wolental – Skórcz – Miryce – Barłożno – Mirotki – Stara Jania – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
25	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo – Grabowo – Maksymilianowo – Wielbrandowo – Skórcz – Głuche – Karszanek – Osiek – Wycinki – Jaszczysz – Jeżewnica – Bukowiny – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
26	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Sumin – Radziejewo – Wirty – Borzechowo – Białachowo – Zblewo – Bytonia – Frank – Kaliska – Frank – Piece	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
27	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Sumin – Sucumin – Karolewo – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Bytonia – Frank – Kaliska – Frank – Iwiczno – Frank – Piece – Lubiki – Czarna Woda	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
29	Starogard Gdański – Koteże – Dąbrówka – Pączewo – Lipinki Królewskie – Zielona Góra – Wysoka – Mościska – Lubichowo – Bietowo – Borzechowo – Mały Bukowiec – Osowo Leśne – Klaniny – Osieczna	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
31	Starogard Gdański – Koteże – Pączewo – Lipinki Królewskie – Zielona Góra – Mościska – Lubichowo – Zelgoszcz	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
32	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo – Rusek – Grabowo – Maksymilianowo – Wielbrandowo – Skórcz – Głuche – Karszanek – Osiek – Skórzenno – Skrzynia – Szlaga – Kasparus	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
33	Starogard Gdański – Rokocin – Koteże – Rokocin – Nowa Wieś Rieczna – Starogard Gdański	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
35	Starogard Gdański – Barchnowy – Bobowo – Pączewo – Skórcz	P.U.P.H. MATEO Sp. J.
37	Starogard Gdański – Janowo – Jabłowo – Bobowo – Grabowo – Maksymilianowo – Wielbrandowo – Skórcz – Miryce – Barłożno – Mirotki – Stara Jania – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo Graniczne	P.H.U. „OWSIAK” Wiesław Owsiak, Pelplin

Nr zezwolenia	Relacja	Przewoźnik
38	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Dąbrówka – Bobowo – Jabłówko – Jabłowo – Owidz – Janowo – Starogard Gdański	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
48	Starogard Gd. – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Pinczyn – Piesienica – Semlin – Jezierce – Kleszczewo – Wałdówko – Czarnocin – Bączek – Linowiec – Okole – Starogard Gdański	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
52	Starogard Gdański – Kokoszkowy – Trzcina – Siwiałka	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
54	Zelgoszcz – Lubichowo – Lipinki Królewskie – Jabłowo – Owidz	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
56	Starogard Gdański – Okole – Linowiec – Bączek – Borówno – Skarszewy – Bolesławowo – Obozin	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
57	Skórcz – Boraszewo – Kranek – Skórcz	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
59	Starogard Gdański – Płaczewo – Lipinki Królewskie – Zielona Góra – Mościska – Lubichowo – Zelgoszcz – Wielki Bukowiec – Czarny Las – Pączewo – Wolental – Skórcz – Drewniaczki – Wda – Mennet – Ocypel	PHU „OWSIAK”
62	Starogard Gdański – Rywałd	P.U.P.H. MATEO Sp. J.
63	Starogard Gdański – Jabłowo – Bobowo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
64	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Bytonia	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
65	Pączewo – Wolental – Skórcz – Mieliczki – Miryce – Mirotki – Barłożno – Mirotki – Gapica	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
66	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Piesienica – Semlin – Kleszczewo – Semlin – Piesienica – Karolewo – Sucumin – Rokocin – Nowa Wieś Rieczna – Starogard Gdański	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
67	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Pinczyn – Piesienica – Karolewo – Sucumin – Rokocin – Nowa Wieś Rieczna – Starogard Gdański	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.

Nr zezwolenia	Relacja	Przewoźnik
68	Starogard Gdański – Barchnowy – Jabłowo – Bobowo – Pączęwo – Skórcz	F.U.-H. MATEOBUS
71	Wielki Bukowiec – Drewniaczki – Nowy Bukowiec – Wielki Bukowiec – Czarny Las – Pączęwo – Wolental – Skórcz – Wielbrandowo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
73	Starogard Gdański – Koteże – Dąbrówka	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.

Źródło: opracowanie własne.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- zakresem przewozów kolejowych, wykonywanych pomiędzy miejscowościami powiatu starogardzkiego;
- trasami i intensywnością obsługi wojewódzkich linii autobusowych użyteczności publicznej;
- ofertą przewozów komercyjnych na trasach ponadgminnych.

Pewnym problemem dla pasażerów jest nie w pełni zgodna z warunkami zezwoleń, realizacja kursów przez poszczególnych przewoźników. Najwięcej zastrzeżeń wzbudza regularność kursowania pojazdów na liniach przewoźników minibusowych – odnotowywane są przypadki znaczących odstępstw od rozkładów jazdy, a nawet niewykonywania części kursów. Rzeczywista dostępność komunikacji publicznej dla mieszkańców niektórych miejscowości jest faktycznie gorsza.

Powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Starostę – jako zadanie własne powiatu – powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić minimalną dostępność transportową mieszkańcom powiatu do centrów usług ponadgminnych, przy uwzględnieniu przedstawionych wyżej determinantów.

Ważnym jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów, w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami powiatowymi. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłem integracyjnym w powiecie w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą używać samochodu osobowego, dojazd i powrót do miasta powiatowego w ciągu jednego dnia.

Dla połączeń ponadpowiatowych obowiązują wymagania dostępności usług użyteczności publicznej zalecane dla przewozów z obszarów ciężenia do stolic powiatów, określone w planie transportowym dla województwa pomorskiego.

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

Potrzeby przewozowe, które zaspokoją powiatowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej, zależą przede wszystkim od:

- zakresu realizacji przewozów pasażerskich kolejowych, w tym użyteczności publicznej, pomiędzy miejscowościami położonymi w powiecie starogardzkim;
- funkcjonujących linii autobusowych użyteczności publicznej, stanowiących wojewódzkie przewozy pasażerskie w zakresie przewozów wewnątrz powiatu;
- oferty przewozów komercyjnych przekraczających granicę jednej gminy w powiecie starogardzkim.

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Dojazd do miasta powiatowego powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie komunikacją zbiorową, były jednocześnie zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości w powiecie oraz zapewnić dostęp mieszkańcom do przystanków zintegrowanych. Zakłada się, że niezbędne przewozy o charakterze użyteczności publicznej w granicach poszczególnych gmin, realizowane będą jako przewozy komercyjne albo będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, determinowana jest także koniecznością uzupełnienia sieci połączeń międzywojewódzkich, wojewódzkich i komercyjnych (w tym kolejowych) o kursy umożliwiające skomunikowanie niektórych miejscowości, a także ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach, po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych i występującej koncentracji przewozów komercyjnych, wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń powiatowych należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, sieci wojewódzkich linii autobusowych oraz kolejowych.

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa pomorskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanych gmin. Przewozy powiatowe będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach lub substytucyjne wobec

nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwany obszarze.

Uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością przede wszystkim w przypadku niezrealizowania zamiarów samorządu województwa oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Władze powiatu powinny współpracować z organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najwyższego stopnia zaspokojenia potrzeb mieszkańców powiatu, nie tylko w podróżach międzypowiatowych, ale i w podróżach wewnątrz powiatu, realizowanych z wykorzystaniem linii komunikacyjnych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być zorganizowane wszędzie tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe, przewozy organizowane samodzielnie przez gminy, przewozy organizowane przez okoliczne powiaty oraz przewozy realizowane w ramach działalności komercyjnej, nie zapewniają dojazdu do określonych miejsc, w szczególności w zakresie dojazdu uczniów do szkół.

Przewozy powiatowe mogą być również uruchomione w zastępstwie przewozów wojewódzkich – w celu zachowania zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej na obszarze powiatów, które zawarły ze sobą porozumienia. W takim przypadku, konieczne będzie wystąpienie do organizatora przewozów wojewódzkich z wnioskiem o zaniechanie ich organizacji – w odniesieniu do linii, które zorganizowane zostaną na podstawie zawartych porozumień przez powiat starogardzki lub powiat sąsiadujący. Dotyczy to w szczególności linii komunikacyjnych do Gdańska.

Począwszy od 1 stycznia 2018 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnianiem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej.

Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych – zwłaszcza do mniejszych miejscowości – oraz skracanie długości tras linii. Pozostaną tylko takie połączenia, w których pomimo braku refundacji ulg, duże potoki pasażerskie umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatkowej rentowności linii. W re-

zultacie nastąpi znaczne pogorszenie dostępności miasta powiatowego dla mieszkańców poszczególnych gmin, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych (drogach krajowych i wojewódzkich). Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół ponadpodstawowych, mieszkańcom nieposiadających samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz dostępność usług ponadgminnych.

Powiat starogardzki powinien zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – powiatu starogardzkiego. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałyby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń.

Zaleca się uruchomienie przewozów powiatowych nawet przy minimalnym zainteresowaniu mieszkańców. W szczególności publiczny transport zbiorowy obsługujący gminy pozbawione obecnie obsługi w soboty, niedziele i święta, może wpłynąć na zwiększenie ich atrakcyjności turystycznej i – w rezultacie – zwiększenie liczby miejsc pracy i wzrost dochodów mieszkańców. Wszelkie decyzje o uruchomieniu połączeń powinny być konsultowane z władzami gmin. Dopuszcza się wspólne finansowanie takich linii w celu zwiększenia ich dostępności dla mieszkańców.

W tabeli 26 przedstawiono prawdopodobny przebieg linii wojewódzkich, które zamierza zorganizować samorząd województwa pomorskiego. W tabeli przedstawiono również liczbę par połączeń na dobę określoną w planie transportowym dla województwa pomorskiego.

**Tab. 26. Prawdopodobny przebieg linii wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim**

Nr linii	Relacja	Rodzaj linii	Par połączeń na dobę
22-10	Skarszewy – Bolesławowo – Demlin – Godziszewo – <i>Turze – Rukosin – Tczew</i>	dowozowa	11 do 18
22-15	Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Skarszewy – Więckowy – <i>Deka – Nowa Karczma – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork</i>	szkieletowa	4 do 10
22-19	Starogard Gdański – Kokoszkowy – Trzcina – Siwałka – Godziszewo – <i>Rościszewo – Trąbki Wielkie – Żukczyn – Pruszcz Gdański – Gdańsk</i>	szkieletowa	ponad 18

Nr linii	Relacja	Rodzaj linii	Par połączeń na dobę
22-23	Starogard Gdański – Janowo – Jabłowo – Lipinki Szlacheckie – <i>Ropuchy – Pelplin – Gniew – Kwidzyn</i>	dowozowa	4 do 10
22-24	Starogard Gdański – Janowo – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Wolental – Skórcz – Miryce – Barłożno – Mirotki – Stara Jania – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo Graniczne – Luchowo – <i>Kolonia Ostrowicka – Kwidzyn – Prabuty</i>	uzupełniająca	4 do 10
22-40	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Miradowo – Zblewo – Zblewo – <i>Struga – Stara Kiszewa – Kościerzyna</i>	dowozowa	4 do 10
22-46	Skórcz – Miryce – Barłożno – Mirotki – Stara Jania – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo Graniczne – Lalkowy – Frąca – Rudawki – Kamionka – <i>Rychława – Nowe</i>	uzupełniająca	4 do 10
22-53*	<i>Człuchów – Chojnice – Czersk – Łąg – Czarna Woda – Kamienna Karczma – Piece – Frank – Bytonia – Zblewo – Miradowo – Karolewo – Sucumin – Rokocin – Nowa Wieś Rieczna – Starogard Gdański – Szpegawsk – Zduny – Zabagno – Czarlin – Tczew</i>	uzupełniająca	4 do 10
22-62*	Smętowo Graniczne – Luchowo – <i>Kolonia Ostrowicka – Pelplin – Tczew</i>	uzupełniająca	4 do 10

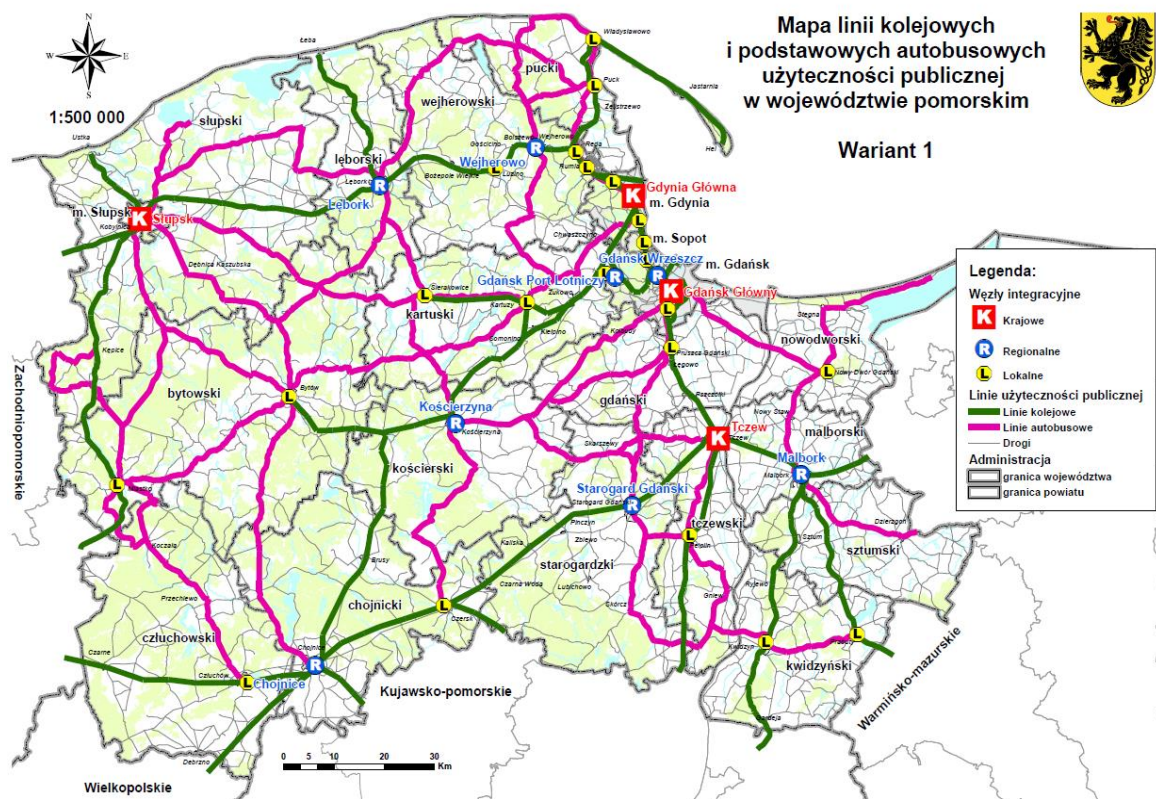
\* uruchomienie bardzo mało prawdopodobne – tylko jeśli napelnienie w pociągach nie osiągnie 50 osób.

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”.

Uruchomienie połączeń wojewódzkich zapewni częściowo połączenia ze Starogardem Gdańskim i miejscowości położonych na trasach do Skarszew, Godziszewa, Skórcza, Smętowa Granicznego, zmniejszając zapotrzebowanie na powiatowe przewozy pasażerskie. Uruchomienie tych połączeń powinno być uwzględnione w planowanej sieci i intensywności kursowania linii powiatowych użyteczności publicznej.

Na rysunku 27 przedstawiono siatkę połączeń, wojewódzkich linii użyteczności publicznej, planowanych do zorganizowania przez Województwo Pomorskie.

Biorąc pod uwagę zamierzenia samorządu województwa pomorskiego oraz istniejącą obecnie sieć połączeń o charakterze powiatowym (wykraczających poza obszar jednej gminy i jednocześnie niewykraczających poza granice powiatu starogardzkiego), przyszła siatka połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, powinna obejmować trasy wskazane w tabeli 27.



**Rys. 27. Mapa sieci połączeń komunikacyjnych użyteczności publicznej, planowanej do uruchomienia przez Województwo Pomorskie**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”, s. 97.

Proponuje się wprowadzenie jednolitego nazewnictwa linii w powiatowych przewozach pasażerskich trzycyfrowego, rozpoczynającego się cyfrą 3. Druga cyfra wskazywałaby kierunek wyjazdu ze Starogardu Gdańskiego (0 – przez Bobowo, 1 – przez Nową Wieś Rzeczną, 2 – przez Lipinki Królewskie, 3 – przez Linowiec, 4 – przez Kokoszkowy, 5 – przez Rywałd, 6 i 7 – linie w południowej części powiatu, 8 i 9 – linie w północnej części powiatu). Linie wykraczające poza granice powiatu oznaczane byłyby pierwszą cyfrą 4 (4xx).

**Tab. 27. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim**

Nr linii	Relacja
301	Starogard Gdański – Janowo– Jabłowo – Bobowo –Pączewo– Wolental – Skórcz– Miryce– Barłożno– Mirotki – Stara Jania – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo Graniczne

Nr linii	Relacja
302	Starogard Gdański – Janowo – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Czarny Las – Wolental – Skórcz
303	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Wolental – Skórcz – Głuche – Karszanek – Osiek
304	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo – Pączewo – Wolental – Skórcz – Głuche – Wierzbiny – Skórczenno – Skrzynia – Szłaga – Kasparus
305	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo -Grabowo – Maksymilianowo – Wielbrandowo – Skórcz – Głuche – Karszanek – Osiek– Skórczenno – Skrzynia – Szłaga – Kasparus
306	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Bobowo -Grabowo – Maksymilianowo – Wielbrandowo – Skórcz – Głuche – Karszanek – Osiek– Wycinki – Jaszczesz – Jeżewnica – Bukowiny – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo Graniczne
307	Starogard Gdański – Janowo – Jabłowo – Bobowo – Grabowo – Maksymilianowo – Wielbrandowo – Skórcz – Miryce – Barłożno – Mirotki – Stara Jania – Leśna Jania – Kopytkowo – Smętowo Graniczne
308	Starogard Gdański – Janowo – Owidz – Jabłowo – Dąbrówka – Bobowo -Jabłowo – Owidz – Janowo – Starogard Gdański
309	Starogard Gdański – Jabłowo – Bobowo
310	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Koteże – Sucumin – Sumin
311	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Sumin – Wirty – Borzechowo – Białachowo – Zblewo – Bytonia – Frank – Kaliska – Iwiczno – Piece
312	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Sumin – Karolewo – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Bytonia – Frank – Kaliska – Iwiczno – Piece – Lubiki – Czarna Woda
313	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Pinczyn – Piesienica – Semlin – Jezierce – Kleszczewo – Wałdówko – Czarnocin – Bączek – Linowiec – Okole – Starogard Gdański
314	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Piesienica – Semlin – Kleszczewo
315	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Pinczyn – Piesienica – Karolewo – Sucumin – Rokocin – Nowa Wieś Rieczna – Starogard Gdański
316	Starogard Gdański – Nowa Wieś Rieczna – Rokocin – Sucumin – Karolewo – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Bytonia
317	Starogard Gdańsk – Rokocin – Koteże – Nowa Wieś Rieczna – Starogard Gdański
320	Starogard Gdański – Płaczewo – Lipinki Królewskie – Zielona Góra – Mościska – Lubichowo – Bietowo – Borzechowo – Osowo Leśne

Nr linii	Relacja
321	Starogard Gdański – Płaczewo – Lipinki Królewskie – Zielona Góra – Mościska – Lubichowo – Zelgoszcz – Wielki Bukowiec – Czarny Las – Pączewo – Wolental – Skórcz – Drewniaczki – Wda – Mennet – Ocypel
322	Starogard Gdańsk – Koteże – Dąbrówka – Płaczewo – Lipinki Królewskie – Zielona Góra – Mościska – Lubichowo – Zelgoszcz
323	Starogard Gdański – Koteże – Dąbrówka
324	Starogard Gdański – Barchnowy – Bobowo -Pączewo –Skórcz
330	Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Zapowiednik – Skarszewy – Bolesławowo
331	Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Czarnocin – Skarszewy – Bolesławowo
332	Starogard Gdański – Linowiec – Okole – Krąg
333	Starogard Gdański – Okole – Linowiec – Bączek – Borówno – Skarszewy – Bolesławowo Obozin
340	Starogard Gdański – Kokoszkowy – Ciecholewy
341	Starogard Gdański – Kokoszkowy – Trzcina – Siwiałka
350	Starogard Gdański – Rywałd – Brzeźno Wielkie – Zduny – Szpęgawsk
351	Starogard Gdański – Rywałd
352	Starogard Gdański – Szpęgawsk
353	Starogard Gdański – Rywałd – Brzeźno Wielkie – Rywałd – Najmusy – Klonówka – Kolincz – Owidz – Barchnowy – Starogard Gdański
360	Zelgoszcz – Lubichowo – Lipinki Królewskie – Jabłowo – Owidz
361	Skórcz – Boraszewo – Kranek – Skórcz
362	Pączewo – Wolental – Skórcz – Mieliczki – Miryce – Mirotki – Barłożno – Mirotki – Gapica
363	Wielki Bukowiec – Drewniaczki – Nowy Bukowiec – Wielki Bukowiec – Czarnylas – Pączewo – Wolental – Skórcz – Wielbrandowo
364	Smętowo Graniczne – Lalkowy – Frąca – Kamionka – Leśna Jania – Jaszczerek
365	Smętowo Graniczne – Stara Jania – Bobrowiec – Barłożno
366	Zelgoszcz – Wielki Bukowiec – Czarnylas – Pączewo – Wolental – Wielbrandowo
367	Pączewo – Wolental – Kranek – Skórcz – Barłożno
370	Osiek – Piecki – Rynkówka – Lisówko – Udzierz – Osiek
371	Osiek – Skórzenno – Skrzynia – Łuby – Błędno – Skrzynia – Kasparus –Skrzynia – Osiek
380	Karolewo – Białachowo – Zblewo
381	Karolewo – Radziejewo – Wirty – Borzechowo – Mały Bukowiec

Nr linii	Relacja
382	Sucumin – Karolewo – Piesienica – Pinczyn – Pałubinek – Pinczyn
383	Kleszczewo Kościerskie – Semlinek – Krąg – Wałdówko – Jezierce – Semlin – Kleszczewo
384	Sucumin – Miradowo – Białachowo – Zblewo – Stary Cis – Bytonia
385	Zblewo – Bytonia – Radziejewo – Karolewo – Piesienica – Semlin – Kleszczewo Kościerskie
390	Linowiec – Skarszewy – Szczodrowo – Nowy Wiec
391	Linowiec – Bączek – Skarszewy – Bolesławowo – Godziszewo

Źródło: opracowanie własne.

Częstotliwość kursowania poszczególnych linii będzie ustalana, w zależności od zmieniających się potrzeb, w taki sposób, by zapewnić minimalną dostępność komunikacyjną mieszkańcom obsługiwanych miejscowości, do ośrodków centralnych gmin i powiatu. Jednocześnie część kursów linii, których zadaniem jest umożliwienie dojazdu dzieci i młodzieży do szkół, będzie ustalana w godzinach i porach uzgodnionych z obsługiwanymi szkołami. Zakłada się, że co najmniej jedna para kursów zapewni także możliwość dojazdu do pracy w godzinach porannych i powrotu z niej w godzinach popołudniowych. Częstotliwość kursowania i rozkłady jazdy będą ustalone bezpośrednio przed rozpoczęciem postępowań wyboru operatorów.

Jednocześnie proponuje się uruchomienie linii o charakterze użyteczności publicznej w porozumieniu z sąsiednimi powiatami. Linie takie mają duże znaczenie dla powiatu starogardzkiego, gdyż obsługują relacje przewozowe ważne z punktu widzenia mieszkańców powiatu (połączenia z pobliskimi miejscowościami poza powiatem). Ponadto, niektóre miejscowości obsługiwane są tylko przez linie wybiegające poza powiat – z uwagi na swoje położenie na krańcach powiatu, przy drogach wylotowych z jego obszaru.

Projekt aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego”<sup>44</sup> określił linie, które mogą być uruchomione po zawarciu stosownego porozumienia z powiatem starogardzkim. Linie te stanowią część sieci przewozów w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gdańskim, ich wykaz zawarto w tabeli 28, a przebieg na rysunku nr 28.

Rada Powiatu Gdańskiego podjęła w dniu 20 czerwca 2016 r. uchwałę nr XXIII/151/2016, w sprawie wyrażenia woli zawarcia przez Powiat Gdański porozumień dotyczących zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w której upoważniła Zarząd Powiatu do zawarcia takiego porozumienia m. in. z powiatem starogardzkim. W porozumieniu

<sup>44</sup>biuletyn.net/powiat-gdański, dostęp: 18.10.2016 r.

Powiat Gdański przekaze Powiatowi Starogardzkiemu, zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach użyteczności publicznej, przekraczających granice administracyjne Powiatu Gdańskiego i Powiatu Starogardzkiego.

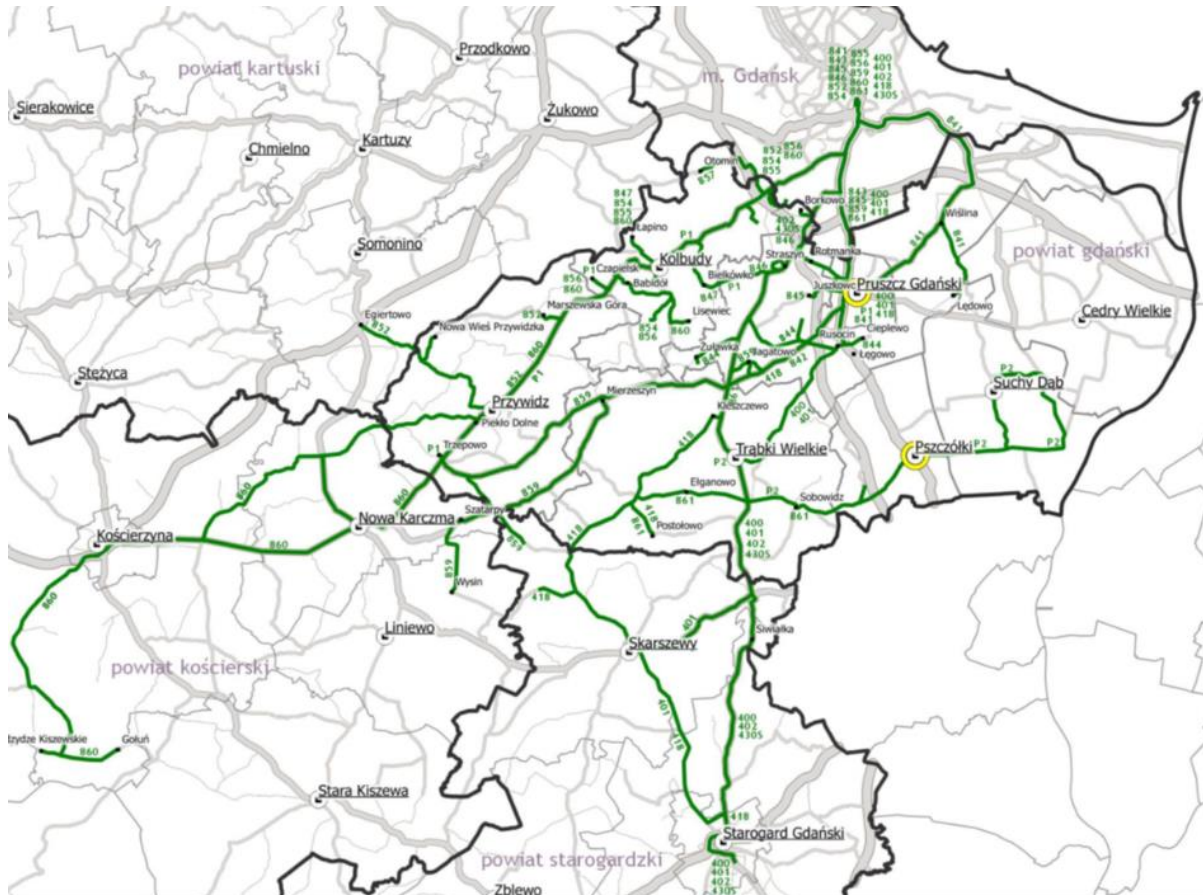
**Tab. 28. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gdańskim – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownego porozumienia**

Nr linii	Powiaty objęte trasą	Trasa	Minimalna liczba par połączeń		
			Dni robocze	Soboty	Niedziele
400	m. Gdańsk, gdański starogardzki	Starogard Gdański – Siwiałka – Trąbki Wielkie – Pruszcz Gdański – Gdańsk	20	14	12
401	m. Gdańsk, gdański starogardzki	Starogard Gdański – Skarszewy – Trąbki Wielkie – Pruszcz Gdański – Gdańsk	9	4	3
402	m. Gdańsk, gdański starogardzki	Starogard Gdański – Trąbki Wielkie – Straszyn – Gdańsk	3	-	-
418	m. Gdańsk, gdański starogardzki	Starogard Gdański – Skarszewy – Postołowo – Kleszczewo – Pruszcz Gdański – Gdańsk	1	-	-
430S	m. Gdańsk, gdański starogardzki	Starogard Gdański – Godziszewo – Trąbki Wielkie – Straszyn – Gdańsk	6	-	-

Źródło: aktualizacja „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego”, stan na 16.09.2016 r.

Powiat Starogardzki zamierza zorganizować linie wymienione w tabeli 28 w ramach porozumienia z Powiatem Gdańskim.

Linia nr 859 relacji Gdańsk – Pruszcz Gdański – Mierzeszyn – Trzepowo/Szatarpy – Wyśin, z uwzględnieniem miejscowości Nowy Wiec, zamieszczona na rysunku 28, także powinna być objęta porozumieniem tych dwóch powiatów, jednakże jej organizacją będzie zajmował się Powiat Gdański.



**Rys. 28. Mapa planowanej sieci połączeń komunikacyjnych użyteczności publicznej w powiecie gdańskim**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego, aktualizacja z dn. 16.09.2016 r.”, s. 59.

Projekt „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru Chojnicko-Człuchowskiego”<sup>45</sup> nie wymienia linii komunikacyjnych wykraczających poza granice powiatów człuchowskiego i chojnickiego. Natomiast Rada Powiatu Chojnickiego podjęła w dniu 21.04.2016 r. uchwałę nr XV/169/2016, w sprawie wyrażenia woli zawarcia porozumienia pomiędzy Powiatem Chojnickim i Powiatem Starogardzkim, w zakresie powierzenia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego, upoważniając Zarząd Powiatu do jej zawarcia.

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2015-2025 dla Powiatu Świeckiego”<sup>46</sup>, nie wskazuje na żadną linię komunikacyjną przekraczającą granice powiatu starogardzkiego.

<sup>45</sup><http://bip.powiatchojnice.pl/Article/get/id,22086.html>, dostęp 18.10.2016 r.

<sup>46</sup>przyjęty uchwałą Rady Powiatu nr XI/67/15 w dniu 29.09.2015 r.

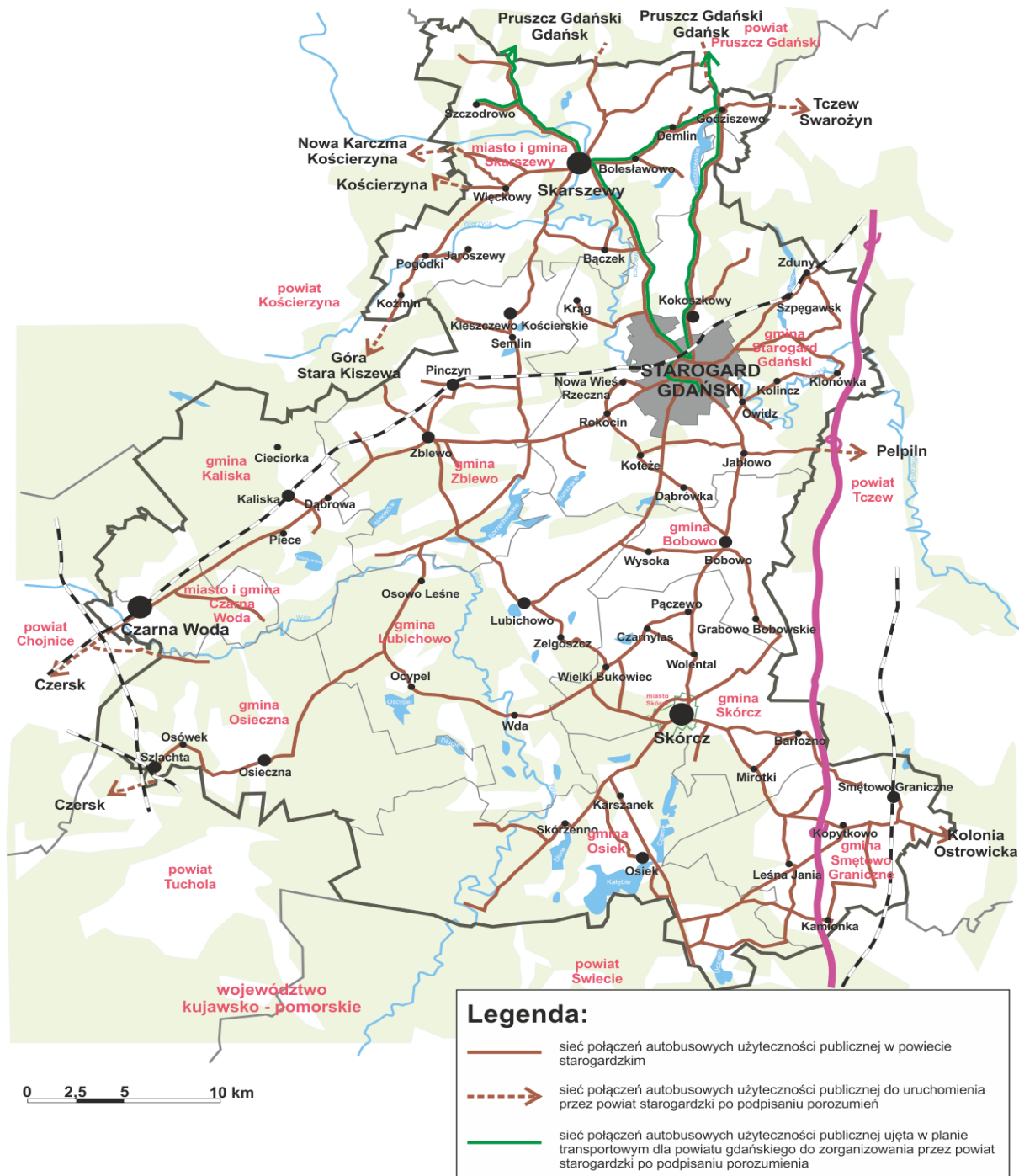
W tabeli 29 wskazano linie międzypowiatowe wraz z określeniem, z którym powiatem konieczne jest zawarcie porozumienia, aby możliwe było ich uruchomienie.

**Tab. 29. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień**

Nr linii	Powiaty	Relacja
400	M. Gdańsk gdański	Starogard Gdański – Kokoszkowy – Trzcińsk – Siwiałka – Godziszewo – Trąbki Wielkie – Kłodawa – Żukczyn – Rusocin – Pruszcz Gdański – Gdańsk
401	M. Gdańsk gdański	Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Borówno – Skarszewy – Demlin – Godziszewo – <i>Gołębiewko</i> – <i>Trąbki Wielkie</i> – <i>Kłodawa</i> – <i>Żukczyn</i> – <i>Rusocin</i> – <i>Pruszcz Gdański</i> – <i>Gdańsk</i>
402	M. Gdańsk gdański	Starogard Gdański – Kokoszkowy – Trzcińsk – Siwiałka – Godziszewo – <i>Gołębiewko</i> – <i>Trąbki Wielkie</i> – <i>Kleszczewo</i> – <i>Jagatowo</i> – <i>Rekcin</i> – <i>Arciszewo</i> – <i>Straszyn</i> – <i>Gdańsk</i>
411	kościerski	Owidz – Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Zapowiednik – Borówno – Bączek – Czarnocin – Skarszewy – Więckowy – Malary – Pogódki – Koźmin – Góra – <i>Boże Pole</i> – <i>Zamek Kiszewski</i> – <i>Stara Kiszewa</i>
416	chojnicki	Osieczna – Osówek – Szlachta – <i>Mosna</i> – <i>Ustronie</i> – <i>Czersk</i>
417	chojnicki	Huta Kalna – Lubiki – Czarna Woda – <i>Łąg</i> – <i>Złe Mięso</i> – Zimne Zdroje – <i>Łąg</i> – <i>Czersk</i>
418	M. Gdańsk gdański	Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Borówno – Skarszewy – Wolny Dwór – Szczodrowo – <i>Pawłowo</i> – <i>Postołowo</i> – <i>Czerniewo</i> – <i>Kleszczewo</i> – <i>Jagatowo</i> – <i>Wojanowo</i> – <i>Pruszcz Gdański</i> – <i>Gdańsk</i>
424	tczewski	Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Borówno – Skarszewy – Demlin – Godziszewo – <i>Turze</i> – <i>Rukosin</i> – <i>Szpegawa</i> – <i>Tczew</i>
425	tczewski	Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Borówno – Skarszewy – Demlin – Godziszewo – <i>Turze</i> – <i>Rukosin</i> – <i>Szpegawa</i> – <i>Tczew</i> – <i>Rokitki</i> – <i>Waćmierek</i> – <i>Swaróżyn</i>
426	tczewski	Starogard Gdański – Janowo – Jabłowo – Lipinki Szlacheckie – <i>Ropuchy</i> – <i>Pelplin</i>
430S	M. Gdańsk gdański	Starogard Gdański – Godziszewo – <i>Trąbki Wielkie</i> – <i>Straszyn</i> – <i>Gdańsk</i>
455	kościerski	Starogard Gdański – Linowiec – Bączek – Borówno – Skarszewy – Więckowy – <i>Deka</i> – <i>Głodowo</i> – <i>Stary Wiec</i> – <i>Wysin</i> – <i>Lubieszyn</i> – <i>Nowa Karczma</i> – <i>Lubań</i> – <i>Zielenin</i> – <i>Nowy Klincz</i> – <i>Kościierzyna</i>

Źródło: opracowanie własne.

Na rysunku 29 przedstawiono trasy połączeń komunikacyjnych w powiecie starogardzkim, na których mogą być uruchomione linie w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.



**Rys. 29. Mapa tras linii powiatowych użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim**

Źródło: opracowanie własne.

Bardzo ważnym elementem dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Węzły te powinny zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru) oraz godziwe warunki oczekiwania. Każdy węzeł powinien zapewniać pasażerom pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd – oraz umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów przesiadkowych, stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

Dogodne dla pasażerów, zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania węzły i punkty przesiadkowe, obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy, stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym podróżami z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska, emisji hałasu i zapylenia, a zatem jest korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, zmniejsza także nacisk społeczny na zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy okres.

W tabeli 30 przedstawiono proponowane węzły i przystanki integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) oraz przystanki przesiadkowe.

**Tab. 30. Węzły i przystanki integracyjne na obszarze powiatu starogardzkiego**

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu		Docelowe wyposażenie minimalne			
		kolejowego	drogowego	Zadane miejsca siedzące	Informacja	P&R B&R K&R	Zakup biletu
Starogard Gdański PKP	Regionalny węzeł integracyjny R-6	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, komunikacja miejska, indywidualny	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	4%* 3%* 4 poj.	tak

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu		Docelowe wyposażenie minimalne			
		kolejowego	drogowego	Zadane miejsca siedzące	Informacja	P&R B&R K&R	Zakup biletu
Starogard Gdański D.A.	Węzeł integracyjny	brak	krajowy, wojewódzki, powiatowy, gminny, komunikacja miejska, indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	10 poj. 20 stan. 4 poj.	tak
Kaliska	Przystanek zintegrowany PZ-7	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna i głosowa	6%* 6%* 3 poj.	tak
Smętowo PKP	Przystanek zintegrowany PZ-8	krajowy, wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna i głosowa	6%* 6%* 3 poj.	tak
Pinczyn	Przystanek zintegrowany PZ-11	wojewódzki	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna i głosowa	6%* 6%* 3 poj.	tak/ nie
Zblewo	Przystanek zintegrowany PZ-13	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna i głosowa	6%* 6%* 3 poj.	tak/ nie
Czarna Woda	Przystanek zintegrowany PZ-15	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna i głosowa	6%* 6%* 3 poj.	tak/ nie
Bobowo	Przystanek przesiadkowy	brak	wojewódzki, powiatowy, gminny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna	5 poj. 10 stan. 2 poj.	nie
Godziszewo	Przystanek przesiadkowy	brak	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna	5 poj. 10 stan. 2 poj.	nie
Lubichowo	Przystanek przesiadkowy	brak	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna	5 poj. 10 stan. 2 poj.	nie
Skórcz	Przystanek przesiadkowy	brak	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna	5 poj. 10 stan. 2 poj.	tak

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu		Docelowe wyposażenie minimalne			
		kolejowego	drogowego	Zadane miejsca siedzące	Informacja	P&R B&R K&R	Zakup biletu
Skarszewy	Przystanek przesiadkowy	brak	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady, wizualna	10 poj. 20 stan. 3 poj.	tak

\* – liczby osób wsiadających

Źródło: opracowanie własne.

W okresie planistycznym planowana jest w ramach realizacji „Strategii Rozwoju Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego”, budowa integracyjnego węzła komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego przy ul. Kolejowej w Starogardzie Gdańskim. Węzeł ten będzie wyposażony w stanowiska dla komunikacji regionalnej, lokalnej i miejskiej, parkingi samochodowe i rowerowe oraz strefy dla ruchu pieszego i rowerowego. Węzeł wyposażony zostanie w punkty sprzedaży biletów i systemy informacyjne obejmujące wszystkie rodzaje transportu. Zintegrowany węzeł przesiadkowy umożliwi pasażerom dogodne przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu pasażerskiego, w tym także kolejowego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy zapewni swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub przez służby porządkowe. Realizacja tej inwestycji planowana jest do końca 2018 r.

Dogodne dla pasażerów oraz zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania węzły i punkty przesiadkowe – obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy – stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym, podróżami z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz emisji hałasu, jest więc korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, zmniejsza także nacisk społeczny na zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy okres.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzone zintegrowane węzły przesiadkowe posiadają parkingi samochodowe i rowerowe o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

Zgodnie z wytycznymi planu transportowego dla województwa pomorskiego, przystanki integracyjne i przesiadkowe powinny umożliwiać zmianę środka transportu po przejściu drogi nie większej niż 100 m, a węzły integracyjny i przesiadkowy – nie większej niż 150 m. Dla niektórych stacji i przystanków kolejowych w powiecie starogardzkim spełnienie tego warunku nie jest możliwe, ani szczególnie uzasadnione (np. w Zblewie przystanek kolejowy jest oddalony od centrum miejscowości o ponad 2 km). Wszystkie wymienione węzły i przystanki powinny być oświetlone, wraz z dojazdami do nich i parkingami. Informacja przystankowa powinna zawierać pełną informację o ofercie przewozowej, stosowane rozwiązania taryfowe, niezbędne regulaminy oraz schematy połączeń. Informacja ta powinna być zamieszczona w sposób zapobiegający aktom wandalizmu.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników oraz utwardzony peron o długości równej 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.

## 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 przez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te służą pokryciu bieżących wydatków 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.

Obecnie powiat starogardzki, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników przede wszystkim na zasadach komercyjnych. W obecnym stanie prawnym działający na terenie powiatu starogardzkiego przewoźnicy, do 31 grudnia 2017 r. uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego, refundację z budżetu państwa, z tytułu honorowania ulg ustawowych.

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim oraz jako przewóz dzieci do szkół.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne do tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, mogą w rezultacie przestać być obsługiwane komunikacją komercyjną, albo być obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego staje się coraz trudniejsza, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne stają się dla utrzymania przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których obszarze są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i miejskiej (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz 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 przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorzady prawem niektórych grup społecznych, do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów z udziałem środków unijnych.

Miasto Starogard Gdański, analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Komunikacja ta obejmuje swym zasięgiem miejscowości: Koteże, Nowa Wieś Rzeczna oraz fragment wsi Rokocin, znajdujące się na terenie gminy wiejskiej Starogard Gdański, wypełnia zatem tylko w niewielkiej części funkcję realizacji przewozów powiatowych.

Starosta Starogardzki powinien zatem podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich, celem spełnienia oczekiwań mieszkańców w zakresie cen usług przewozowych i dla utrzymania co najmniej obecnego zakresu, drogowych przewozów pasażerskich w powiecie.

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Starosta, po określeniu linii, na których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Preferowanym trybem wyboru operatora będzie określony w art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup>art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. z 2015 r., poz. 1440 z późn. zm.

Podstawą do obliczenia rekompensaty będą wysokości stawek umownych za 1 wozokilometr za wykonane usługi przewozowe.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim będzie polegać na uzyskiwaniu przez operatora przychodów ze sprzedaży biletów i pobieraniu opłat dodatkowych oraz przekazywaniu przez powiat operatorowi rekompensaty równej dotacji ze środków budżetu państwa, za realizowanie systemu ulg ustawowych. Finansowanie może ponadto polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą Rady Powiatu, o ile takie zostaną ustanowione;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów przynoszących straty pomimo otrzymanej rekompensaty z tytułu honorowania ulg;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną zakupione.

Źródłem finansowania przewozów mogą być także środki budżetowe samorządu powiatowego i samorządów gminnych, zainteresowanych funkcjonowaniem linii komunikacyjnych na ich obszarze, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego różne rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd (w komunikacji miejskiej lub gminnej) 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, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach trasy może być ustalona w specyfikacji warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Powiatu.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i w atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach powiatowych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Elementem polityki finansowania publicznego transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim, są nakłady inwestycyjne z nim związane. W latach 2008-2015 wszystkie nakłady inwestycyjne ponoszone przez powiat starogardzki w dziale transport, związane były z budową dróg, przebudową dróg i mostów oraz remontami dróg. W okresie tym przebudowano ponad 10 km dróg, wybudowano dojazdy do przebudowywanych mostów i nowe odcinki dróg o długości 2,7 km. Ponadto, na ok. 80 km dróg ulepszono nawierzchnię metodą slurryseal (nakładania cienkiej warstwy bitumicznej na zimno) oraz przebudowano 5 mostów. W okresie tym nie inwestowano w infrastrukturę przystankową. Powiat starogardzki korzystał ze wsparcia środkami pomocowymi z Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, dotacji państwowych oraz środków z Unii Europejskiej (EFRR). W tabeli 31 przedstawiono nakłady poniesione przez powiat starogardzki w dziale transport w latach 2008-2015.

W 2016 r. zaplanowano do realizacji przebudowę skrzyżowania drogi powiatowej w Starogardzie Gdańskim oraz przebudowę mostu, o łącznych nakładach finansowych w wysokości 3,2 mln zł.

W ramach inwestycji wieloletnich w latach 2016-2018 przewidziano przebudowę dróg powiatowych w Skarszewach, do Linowca i w Czarnej Wodzie, realizację zadania poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz budowy chodników, ciągów pieszo-rowerowych i rowerowych, zatok autobusowych oraz wykonywanie dokumentacji projektowych.

**Tab. 31. Inwestycje w zakresie transportu zrealizowane w powiecie starogardzkim w latach 2008-2015.**

Rodzaj inwestycji	Kwota [tys. zł]
Budowa dróg	2 211,6
– w tym dofinansowanie z NPPDL	580,9
Przebudowa dróg, w tym:	22 125,6
– dofinansowanie z EFRR	4 041,9
– dofinansowanie z NPPDL	5 667,6
– dotacja państwowa z rezerwy subwencji ogólnej	1 195,6
Przebudowa mostów	8 682,4
– w tym dotacja państwowa z rezerwy subwencji ogólnej	4 122,8
Ulepszenie nawierzchni	10 375,6

Rodzaj inwestycji	Kwota [tys. zł]
Inne inwestycje	191,3
<b>Razem:</b>	<b>43 395,2</b>
<b>- w tym dofinansowanie razem</b>	<b>15 608,8</b>

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Stargardzie Gdańskim.

Inwestycje powiatu starogardzkiego planowane w dziale transport przedstawiono w tabeli 32.

**Tab. 32. Planowane inwestycje w zakresie transportu w powiecie starogardzkim**

Rodzaj inwestycji	Kwota [tys. zł]
<b>Inwestycje jednoroczne</b>	
Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 2711G (ul. Lubichowska z ul. Kościuszki) w Starogardzie Gdańskim	1 200,0
Przebudowa mostu Czysta Woda 2 na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej 2703G	3 092,6
<b>Inwestycje wieloletnie (lata 2016-2018)</b>	
Przebudowa drogi powiatowej nr 2764G	5 100,0
Przebudowa drogi powiatowej nr 2701G	612,7
Poprawa bezpieczeństwa na drogach powiatowych	1 200,0
Rozbudowa drogi powiatowej nr 2707G (ścieżka rowerowa i zjazdy)	725,1
Wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy dróg	833,9
Wykonanie dokumentacji projektowej i budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, rowerowych, zatok autobusowych	2753,5

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Stargardzie Gdańskim.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej jak i komercyjnej, są węzły i punkty 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.

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 –nie dowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

## **6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu**

Zasady funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim wyznaczają: „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020” oraz „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze”. Kierunkiem działań w tych strategiach jest m.in. rozwój systemów transportu zbiorowego. Rozwiązania poprawiające jakość usług transportu zbiorowego przyjęte w strategiach, mają przyczynić się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach w stosunku do samochodów osobowych, m.in. poprzez rozwój systemów zarządzania ruchem – z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego, koordynacji działań organizatorów, integracji biletowej i promocji transportu zbiorowego.

W „Strategii rozwoju powiatu starogardzkiego” przyjęto jako działanie, dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb rynku, polegające na koordynowaniu komunikacji publicznej z wymogami rynku pracy wraz z likwidacją problemu dojazdów pracowników na określoną godzinę do miejsc pracy. W ramach tego działania przewidziano utworzenie odpowiedniego stanowiska w starostwie powiatowym. Realizacja tych zadań związana jest z przyjęciem zasady oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny – celem uzyskania pożądanego, odpowiednio wysokiego, udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach pasażerów.

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w powiecie pełni obecnie obok komunikacji kolejowej, lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Wojewódzkie przewozy pasażerskie liniami autobusowymi – po ich uruchomieniu – częściowo zapewnią dostęp mieszkańcom powiatu do linii użyteczności publicznej. Od 2018 r. rolę autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny, będzie obsługa całego obszaru powiatu, z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie do obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów (najczęściej z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej). Powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Starogardzki, powinny zapewnić

dostępność do linii autobusowych użyteczności publicznej mieszkańcom co najmniej wszystkich większych miejscowości w powiecie.

Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i spadek jego atrakcyjności. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji komunikacji organizowanej przez poszczególnych organizatorów i przewoźników.

Wprowadzenie integracji taryfowej połączeń organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego, w tym kolejowych, autobusowych wojewódzkich i powiatowych, komunikacji miejskiej i połączeń komercyjnych, umożliwiłoby poprawę obsługi komunikacyjnej dla pasażera. Wzajemna koordynacja rozkładów jazdy na pokrywających się odcinkach, umożliwiłaby poprawę rytmiczności obsługi komunikacyjnej obszaru powiatu. Wszystkie te działania powinny być prowadzone z zachowaniem zasad konkurencyjności.

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań związanych z poprawą oferty przewozowej – z jej dostosowaniem do preferencji transportowych mieszkańców. W badaniach przeprowadzonych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego w 2013 r., na brak dostatecznych połączeń bezpośrednich wskazało 48% mieszkańców powiatu starogardzkiego (poza stolicą powiatu). Wskazywane kierunki pożądanych połączeń w powiecie starogardzkim były dość rozproszone. Najwięcej wskazań (8%) dotyczyło połączeń poszczególnych miejscowości ze stolicą powiatu.

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych zwykle postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości, dostępności – zarówno w skali sieci komunikacyjnej powiatu, jak i w przekroju poszczególnych gmin.

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

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

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Problem ten będzie dotyczył także w coraz większym stopniu obszaru obsługiwane przez transport publiczny w powiecie starogardzkim. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.6 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego.

Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi lub niskopodłogowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz przynajmniej w części pojazdu 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 jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w powiatowych przewozach pasażerskich powinny być niskowejściowe 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 komunikacji zbiorowej w powiecie starogardzkim, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – w pojazdach fabrycznie nowych 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.

W pierwszym okresie kontraktowania przewozów, wymogi taborowe powinny zostać na tyle złagodzone, aby zakontraktowanie usług operatora było w ogóle możliwe. Nie należy bowiem określać wymogów, które później nie będą mogły być egzekwowane. Konieczny jest

także stały nadzór nad realizacją przewozów. Doświadczenia pokazują, że operatorzy niedozorowani, szybko przestają stosować się do wymogów – np. wprowadzają do eksploatacji pojazdy starsze i o gorszych parametrach, czy też nie przestrzegają rozkładu jazdy w oczekiwanym przez organizatora zakresie.

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 przez wiatrem, szczególnie tam, gdzie liczba korzystających z przystanku pasażerów w dzień powszedni jest znaczna oraz tam, gdzie często z komunikacji publicznej korzystają osoby o obniżonej sprawności ruchowej;
- umieszczanie na przystanku jego nazwy oraz numeru telefonu do organizatora przewozów kodem Braille'a;
- stosowanie na krawędzi przystanku płyt z wyżłobieniami lub wypustkami ostrzegającymi osoby niewidome i niedowidzące.

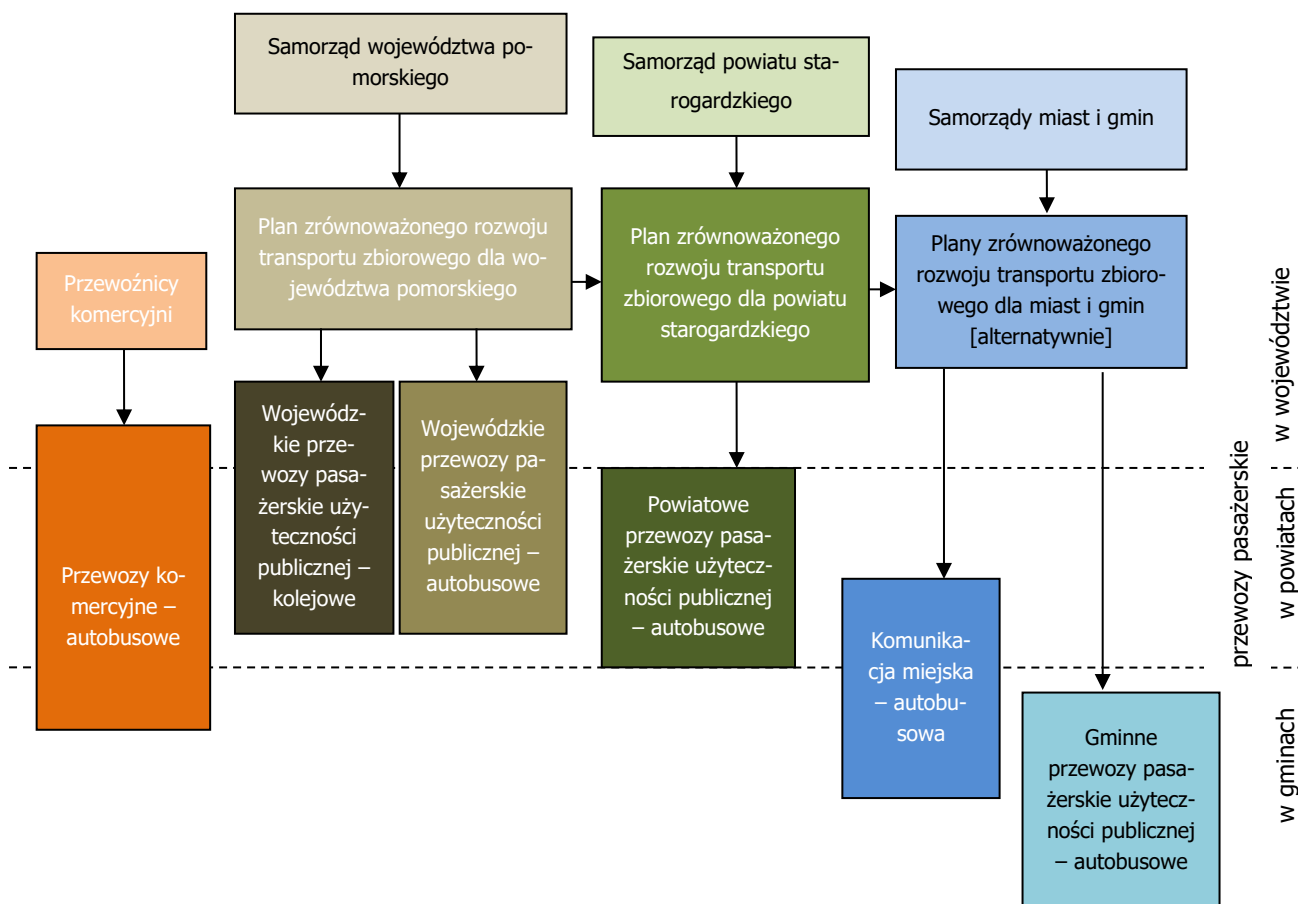
W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Pełną funkcjonalność autobusu (w szczególności niskopodłogowego lub w części z niską podłogą), determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując 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. Takie rozwiązania będą zastosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową układu komunikacyjnego w powiecie starogardzkim.

## 7. Organizacja rynku przewozów

### 7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 30.



**Rys. 30. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie pomorskim**

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat starogardzki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Powiatowe przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i wykraczający poza granice powiatu tylko w zakresie podpisanych porozumień z powiatami sąsiadującymi. Określone

w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje Starosta Powiatu Starogardzkiego.

Poza powiatowymi przewozami pasażerskimi na obszarze powiatu wykonywane są przewozy przekraczające granice gminy w ramach komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim, której organizatorem jest Prezydent Miasta Starogardu Gdańskiego oraz wojewódzkie przewozy pasażerskie, organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Pozostałe przewozy mają charakter komercyjny i są organizowane we własnym zakresie przez poszczególnych przewoźników.

Podział zadań dotyczących komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy jej organizatorem a operatorem, w powiatowych przewozach pasażerskich może być następujący:

**A. Zadania organizatora:**

1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym oraz ustalanie zmian w planowanej sieci komunikacyjnej.
2. Realizacja zadań określonych w planie transportowym oraz działania zmierzające do aktualizacji planu.
3. Zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego i systemu informacji dla pasażera.
4. Określanie zasad korzystania z przystanków zarządzanych przez organizatora – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz ustalanie stawek opłat.
5. Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.
6. Wybór operatora (operatorów) i kontraktowanie usług przewozowych.
7. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej, ustalanie sposobu dystrybucji biletów.
8. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości, w szczególności zgodności rozkładu jazdy autobusów ze stanem faktycznym.
9. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – wg zasad ustalonych w umowach.
10. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

## B. Zadania operatorów (operatora):

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganym przez organizatora taborem.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów – wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.
3. Dbłość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.
4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Starosta wykonuje określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora powiatowych przewozów pasażerskich. Starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu, a zarząd jest jego organem wykonawczym. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy starostwa powiatowego. Rada powiatu jest dla powiatu organem stanowiący.

Zadania Rady i Zarządu Powiatu Starogardzkiego określa Statut Powiatu Starogardzkiego<sup>48</sup>. Organizację i zasady działania tej jednostki oraz zakresy spraw włączonych przez wewnętrzne komórki organizacyjne określa Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim. Obecnie obowiązujący Regulamin uchwalony został uchwałą nr 34/193/2015 Zarządu Powiatu Starogardzkiego z dnia 17.11.2015 r.. Komórką organizacyjną właściwą w zakresie transportu jest Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg w Starostwie Powiatowym.

Aktualnie zadania Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg w Starostwie Powiatowym w zakresie dróg, kolei i prawa przewozowego, są następujące:

1. Prowadzenie spraw związanych z planowaniem, budową, modernizacją, utrzymaniem i ochroną dróg powiatowych.
2. Przygotowywanie projektów uchwał dotyczących zaliczania do kategorii dróg powiatowych i ustalanie ich przebiegu.
3. Przygotowywanie opinii w zakresie ustalania przebiegu dróg krajowych, wojewódzkich, gminnych.
4. Nadzór merytoryczny nad zadaniami i działalnością Powiatowego Zarządu Dróg w Starogardzie Gdańskim.

---

<sup>48</sup> Statut Powiatu Starogardzkiego uchwalony Uchwałą Rady Powiatu nr XLII/318/2006 z dnia 20.10.2006 r., ze zmianą wprowadzoną uchwałą nr XL/292/2010 z dnia 29.01.2010 r.

5. Koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym w zależności od przebiegu linii komunikacyjnej.
6. Ograniczanie obowiązku przewozu ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, bądź w wypadku klęski żywiołowej.
7. Nakładanie na przewoźnika obowiązku zawarcia umowy o wykonanie zadania przewozowego, gdy jest niezbędne z uwagi na obronność lub bezpieczeństwo państwa, bądź w wypadku klęski żywiołowej.
8. Prowadzenie spraw związanych z wydawaniem przepisów porządkowych w zakresie koordynacji rozkładów jazdy.
9. Wydawanie licencji dla przedsiębiorców wykonujących usługowo transport drogowy osób lub rzeczy na terenie kraju, pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.
10. Wydawanie zaświadczeń dla przedsiębiorców wykonujących transport drogowy osób lub rzeczy na potrzeby własne – jako działalność dodatkowa do działalności podstawowej – na terenie kraju i zagranicą pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.
11. Uzgadnianie zezwoleń na prowadzenie regularnych przewozów na linii komunikacyjnej obejmującej powiaty lub województwa sąsiadujące.
12. Opiniowanie wniosków o likwidację linii kolejowej, na której zawieszono przewozy.
13. Nieodpłatne przejmowanie zbędnego mienia PKP.
14. Opiniowanie projektu likwidacji linii kolejowych lub ich części.
15. Opiniowanie wniosków o udzielenie wskazań lokalizacyjnych.
16. Wydawanie licencji dla przedsiębiorców wykonujących krajowy transport drogowy osób lub rzeczy.
17. Wydawanie zaświadczeń dla przedsiębiorców wykonujących krajowy drogowy przewóz osób lub rzeczy na własne potrzeby jako działalność dodatkowa w stosunku do działalności podstawowej.
18. Ustalanie rozkładów jazdy w regularnym przewozie drogowym osób na liniach przebiegających przez powiat.

W przypadku podjęcia decyzji przez powiat starogardzki o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg w Starostwie Powiatowym, zostaną odpowiednio rozszerzone.

W okresie objętym planem przewiduje się wprowadzenie zewnętrznego operatora (operatorów) na liniach komunikacyjnych, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta

Powiatu Starogardzkiego, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Poszczególne linie mogą być oferowane w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się w przypadku tworzenia pakietów grupowanie linii tak, aby były one o zróżnicowanej rentowności, funkcjonowały na takim obszarze, aby koszty przejazdów technicznych były jak najniższe i zapewniały zintegrowaną taryfowo obsługę tras obsługiwanych wspólnie kilkoma liniami.

Preferowanym trybem wyboru operatora będzie określony w art. 19 ust. 1 pkt. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. jest podmiotem kontrolowanym przez Powiat Starogardzki, który posiada 85% akcji spółki, jednak z uwagi na udział osób prywatnych, nie jest jego podmiotem wewnętrznym. Spółka może jednak przystąpić do procedury wyboru operatora na zasadach ogólnych.

Powiat Starogardzki zamieścił w październiku 2015 r., w sposób przewidziany ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia ze wskazanym trybem bezpośredniego zawarcia umowy i przewidywaną datą rozpoczęcia przewozów wskazaną na 1 stycznia 2017 r.. Wobec zmiany zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz wobec zmiany preferowanego trybu udzielenia zamówienia, ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia zostanie zamieszczone ponownie, z przewidywaną datą rozpoczęcia przewozów 1 stycznia 2018 r.

## **7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego**

Integracja systemów transportowych obejmuje:

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

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

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej jak najkrótsze, bezpośrednie i możliwie krótkie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu (oczywiście najlepiej w systemie door-to-door) oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

W powiecie starogardzkim planuje się do zrealizować inwestycję budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego przy ul. Kolejowej w Starogardzie Gdańskim w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego. Węzeł ten umożliwi wygodną i szybką przesiadkę pomiędzy różnymi środkami transportu, integrując przewozy pasażerskie kolejowe oraz autobusowe dalekobieżne, wojewódzkie, regionalne i powiatowe, a także komunikację miejską i lokalny ruch rowerowy, pieszy i samochodowy. Rozwiązania ciągów pieszych w węźle integracyjnym zapewnią przemieszczanie się pasażerów z niepełnosprawnością bez utrudnień i barier architektonicznych.

W województwie pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez, planowany do utworzenia, Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego. Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową i wojewódzką komunikacją kolejową.

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednego zintegrowanego biletu, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe.

Integracja transportu publicznego w powiatowych przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może dotyczyć:

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu starogardzkiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Starosta Starogardzki, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, przystąpi do działań integracyjnych transportu publicznego podejmowanych przez Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego, odpowiednio po jego utworzeniu. Zakres integracji zostanie ustalony wraz z uruchomieniem powiatowej komunikacji publicznej.

Zakłada się, że do działań integrujących transport publiczny przystąpią także organizatorzy komunikacji gminnej i miejskiej oraz – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

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

Integracja transportu regionalnego, miejskiego, gminnego i kolejowego wymaga także podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym.

Podstawowymi zadaniami inwestycyjnymi w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będą:

- urządzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Starogardzie Gdańskim;
- rozbudowa przystanków integrujących o miejsca dogodnego przesiadania się do i z autobusów komunikacji obsługującej ciężący obszar gmin – wraz z ciągami pieszymi;
- utworzenie niezbędnych parkingów, miejsc oczekiwania i systemów informacji pasażerskiej – co najmniej w wielkości zalecanej w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”.

W działaniach integrujących różne rodzaje transportu będą uczestniczyć zarządzający dworcami i przystankami, organizatorzy transportu publicznego oraz gminy, na których terenie te przystanki się znajdują, przy udziale przewoźników komercyjnych.

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych w integracji taryfowej przewoźników publicznych i komercyjnych, do 2020 r. nie przewiduje się zaawansowanej integracji taryfowo-biletowej transportu zbiorowego komercyjnego i organizowanego przez jednostki samorządowe.

## 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. Powiat starogardzki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, będzie dążył aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 33.

**Tab. 33. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych**

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
<b>Bezpośredniość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnienie statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów</li> <li>▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej 200 mieszkańców w powiecie starogardzkim</li> </ul>
<b>Częstotliwość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową</li> <li>▪ poprawa standardów częstotliwości połączenia południowych gmin powiatu z miastem powiatowym</li> <li>▪ praktyka uzgadniania propozycji przewoźników z realnymi potrzebami mieszkańców, koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów i przewoźników</li> <li>▪ stworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i przystankach integracyjnych</li> </ul>
<b>Dostępność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ uruchomienie zintegrowanego węzła przesiadkowego przy ul. Kolejowej w Starogardzie Gdańskim</li> <li>▪ dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym</li> <li>▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km<sup>2</sup></li> <li>▪ uzyskanie wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej</li> <li>▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty</li> <li>▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych</li> </ul>

<b>Postulat przewozowy</b>	<b>Docelowy pożądany poziom realizacji usług</b>
<b>Dostępność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni</li> </ul>
<b>Informacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków</li> <li>▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów</li> <li>▪ wprowadzenie jednolitej informacji przystankowej informującej o rzeczywistych odjazdach pojazdów wszystkich przewoźników</li> <li>▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) oraz w węzłach i na przystankach zintegrowanych</li> <li>▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach i przystankach zintegrowanych</li> </ul>
<b>Koszt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej (przy dłuższych odległościach przejazdu – nie wyższym niż 20)</li> <li>▪ wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych</li> <li>▪ uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet</li> <li>▪ przeprowadzenie przetargów na uruchamianie linii w przewozach użyteczności publicznej</li> </ul>
<b>Niezawodność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stała kontrola realizacji kursów przez operatorów</li> <li>▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99%</li> <li>▪ systematyczna wymiana taboru na nowy</li> </ul>
<b>Prędkość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej</li> <li>▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego</li> <li>▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy</li> </ul>
<b>Punktualność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10%</li> <li>▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1%</li> <li>▪ stałe wykonywanie kontroli punktualności, coraz szersze wykorzystywanie systemu GPS</li> <li>▪ dostosowanie rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego</li> </ul>

<b>Postulat przewozowy</b>	<b>Docelowy pożądany poziom realizacji usług</b>
<b>Rytmiczność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ utrzymanie zasady rytmicznej obsługi ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej uzgadniania rozkładów jazdy</li> </ul>
<b>Wygoda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru</li> <li>▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego do 10 lat</li> <li>▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu</li> <li>▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych</li> <li>▪ uruchomienie węzłów i przystanków przesiadkowych</li> <li>▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.

Zakłada się, że w przypadku podjęcia decyzji o uruchomieniu powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, preferowane będą pojazdy niskoemisyjne – nowe lub używane, aby zapewnić możliwie wysoki poziom czystości spalin.

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 wypracowanych 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, od dnia 1 stycznia 2017 r. (Dz. U. 2012 poz. 451) oraz w związku z postanowieniami art. 73 ust. 2 pkt. 3, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, po. 13), od dnia 1 stycznia 2018 r. zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów<sup>49</sup>. 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. Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2018 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 przez niego zarządzanym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, mogą być pobierane opłaty.

Do końca 2017 r. obowiązują przepisy, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31.12.2017r.).

---

<sup>49</sup> Przepis zmieniający odpowiedzialność za zamieszczanie rozkładów jazdy wchodzi w życie od dnia 1.01.2018 r. (art. 22 ust. 1 pkt 4 Ustawy o transporcie drogowym, zmiana w ustawie o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 ze zmianą w Dz.U. z 2016 r. poz. 1342.).

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy rozmieszczane na przystankach i dworcach, ale także urządzenia w pojazdach, a zwłaszcza wszędzie dostępna sieć Internet (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.

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

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
  - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
  - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, 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;
  - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
  - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
  - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, 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 i 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;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

Autobusy powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej mogą poruszać się po trasach, po których odbywać się będą przewozy komercyjne. Bardzo ważne jest więc, by pojazdy użyteczności publicznej wyróżniały się w sposób jednoznaczny dla pasażera. Powiat

Starogardzki ustali jednolity sposób oznakowania pojazdów użyteczności publicznej przed udzieleniem pierwszego zamówienia.

Celem uatrakcyjnienia powiatu starogardzkiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim.

Na głównym węźle integracyjnym w Starogardzie Gdańskim, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej oraz wyposażona w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny znajdować się samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie. Informacje zamieszczone zarówno na stronach internetowych, jak i w infokioskach, 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 powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transportem zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (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 powiecie starogardzkim 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, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat starogardzki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego będzie dążył do tego, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatu.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój obszarów, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi też znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych, wpływa na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów.

Jak wynika z badań przeprowadzonych w 2013 r., średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych w województwie pomorskim wynosi 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Przeciętne napełnienie w autobusach linii międzypowiatowych PKS w Starogardzie Gdańskim, obliczone na podstawie badań marketingowych przeprowadzonych w 2013 r., wyniosło 34 osoby, co oznacza, że na jeden autobus w ruchu przypadało od 22 do 26 samochodów osobowych.

Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też do centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w powiecie. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

Powiat starogardzki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim,

- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.6., 2.7. i 2.8. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.11. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.4. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- dostęp do infrastruktury transportowej (p. 2.10. planu transportowego);
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.9. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5. planu transportowego).

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój. Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w powiecie starogardzkim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie starogardzkim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmowane będą działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów i przystanków integracyjnych i innych przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków w powiecie, wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków zintegrowanych i przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z kryteriami dostępności;

- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej w powiecie i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów, szczególnie na intensywnie wykorzystywanych przystankach i sukcesywne podnoszenie standardów ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- 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;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych, w jak największym stopniu przyjaznych środowisku naturalnemu i dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych;
- 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 powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to, do niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej, czyli samochodów osobowych.

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

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności pasażerskiej, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne 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 koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. Polityka realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania, osiągnięcie udziału komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 4 lata prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu na usługi przewozowe dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania wielkości popytu prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 8 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.
9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia wymaganego poziomu partycypacji w kosztach przez daną gminę.

Rozważyć należy również wprowadzenie organizacji ruchu wpływającej na uprzywilejowanie autobusów w ruchu drogowym, szczególnie w dojazdach do węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych.

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.

## 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 transporcie zbiorowym, można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych spowodowanego niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostatecznego zaangażowania innych samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematycznego ograniczania zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- rosnącej konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- 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, kwestie podatkowe, itp.);
- 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 rozwiązania 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 powiat starogardzki w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywana będzie weryfikacja zapisów planu transportowego powiatu starogardzkiego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 34 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim, umożliwiającym bieżące, nie rzadziej niż co dwa lata, monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

**Tab. 34. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu starogardzkiego**

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p><b>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach</li> <li>▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych</li> <li>▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim</li> <li>▪ udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu przewoźników i operatorów</li> <li>▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące</li> <li>▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego</li> <li>▪ liczba przystanków na 1 km<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>Redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin</li> <li>▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu</li> </ul>
<p><b>Efektywność transportu osób</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat starogardzki</li> <li>▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat starogardzki: dofinansowanie/koszty ogółem [%]</li> <li>▪ średnie napełnienie z pojeździe na linii komunikacyjnej</li> <li>▪ liczba uchybień operatora w realizacji umowy przewozowej</li> </ul>
<p><b>Integracja transportu</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy</li> <li>▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów</li> <li>▪ liczba węzłów i przystanków integracyjnych i przesiadkowych wyposażonych w kompleksową informację pasażerską</li> </ul>

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<b>System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej</li> <li>▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych</li> <li>▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych</li> </ul>
<b>Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców</li> <li>▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.

## Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim



## Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland) .....	31
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie starogardzkim – stan na 31 grudnia 2014 r. ....	35
Tab. 3. Przewoźnicy autobusowi obsługujący w 2016 r. powiat starogardzki, którzy otrzymali za 2015 r. dofinansowanie z tytułu honorowania ulg ustawowych.....	51
Tab. 4. Liczba pociągów pasażerskich w dniu powszednim w powiecie starogardzkim – stan na 5września 2016 r. ....	52
Tab. 5. Struktura ludności gmin i powiatu starogardzkiego w latach 2010-2015 .....	57
Tab. 6. Ruchy naturalne i migracje ludności w powiecie starogardzkim i w gminach w latach 2010-2014 – dane GUS.....	62
Tab. 7. Prognozowana liczba ludności powiatu starogardzkiego w latach 2014-2020 .....	65
Tab. 8. Liczba szkół ponadgimnazjalnych i zawodowych na obszarze powiatu starogardzkiego oraz liczba uczęszczających do nich uczniów – stan na 31 grudnia 2014 r. ....	70
Tab. 9. Szkoły średnie ponadgimnazjalne w powiecie starogardzkim i w poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2015 r.....	70
Tab. 10. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie starogardzkim – stan na 31grudnia 2015 r.....	71
Tab. 11. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej w powiecie starogardzkim i poszczególnych gminach – stan na 31 grudnia 2014 r. ....	71
Tab. 12. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie starogardzkim i w poszczególnych gminach– stan na 31 grudnia 2015 r.....	73
Tab. 13. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie starogardzkim i w poszczególnych gminach wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2015 r. ....	74
Tab. 14. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie starogardzkimi w poszczególnych gminach– stan na 31 grudnia 2014 r.....	75
Tab. 15. Wykaz obszarów ochrony Natura 2000 na obszarze powiatu starogardzkiego – stan na 31sierpnia2016 r.....	78
Tab. 16. Dopuszczalne poziomy hałasu – długookresowy średni poziom dźwięku A .....	83

Tab. 17. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin według europejskich norm dla ciężkich pojazdów użytkowych.....	85
Tab. 18. Lokalizacja placówek oświatowych liczących co najmniej 100 uczniów w powiecie starogardzkim – stan na 30 września 2015 r. ....	92
Tab. 19. Lokalizacja największych podmiotów gospodarczych w powiecie starogardzkim .....	93
Tab. 20. Rozkład motywacji podróży w województwie pomorskim .....	111
Tab. 21. Prognoza liczby mieszkańców powiatu starogardzkiego do 2025 r.....	118
Tab. 22. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z miejscowości gminnych w powiecie starogardzkim do i ze Starogardu Gdańskiego – stan na 31 marca 2014 r. ....	120
Tab. 23. Postanowienia wydane przez Starostę Powiatu Starogardzkiego w latach 2014-2016, pozytywnie opiniujące wydanie zezwoleń – stan na 15 października 2016 r. ....	121
Tab. 24. Połączenia międzypowiatowe obejmujące powiat starogardzki wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego – stan na 31maja 2016 r.....	123
Tab. 25. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Starogardzkiego – stan na 30 września2016 r.....	125
Tab. 26. Prawdopodobny przebieg linii wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim .....	132
Tab. 27. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim.....	134
Tab. 28. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie gdańskim – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownego porozumienia.....	138
Tab. 29. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień .....	140
Tab. 30. Węzły i przystanki integracyjne na obszarze powiatu starogardzkiego .....	142
Tab. 31. Inwestycje w zakresie transportu zrealizowane w powiecie starogardzkim w latach 2008-2015.....	149
Tab. 32. Planowane inwestycje w zakresie transportu w powiecie starogardzkim .....	150
Tab. 33. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych.....	163

Tab. 34. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu starogardzkiego.....	175
--	-----

## Spis rysunków

Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym .....	23
Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego .....	33
Rys. 3. Miejsce Starogardu Gdańskiego w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa pomorskiego .....	34
Rys. 4. Podział powiatu starogardzkiego na gminy .....	36
Rys. 5. Mapa sieci dróg na obszarze powiatu starogardzkiego .....	48
Rys. 6. Schemat linii autobusowych i kolejowych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa pomorskiego .....	49
Rys. 7. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu powszednim nauki szkolnej na obszarze powiatu starogardzkiego – stan na 31 marca 2014 r. ....	54
Rys. 8. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego – stan na 31 grudnia 2014 r. ....	67
Rys. 9. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego w 2020 r. ....	68
Rys. 10. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim i jej prognoza do 2025 r. ....	69
Rys. 11. Mapa obszarów chronionych w powiecie starogardzkim .....	79
Rys. 12. Struktura wiekowa taboru autobusowego przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie w powiecie starogardzkim – stan na 31 grudnia 2012 r. ....	86
Rys. 13. Struktura taboru autobusowego przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie w powiecie starogardzkim ze względu na normy czystości spalin – stan na 31 grudnia 2012 r. ....	86
Rys. 14. Mapa sieci dróg na obszarze powiatu starogardzkiego .....	88
Rys. 15. Sieć ścieżek rowerowych w powiecie starogardzkim .....	90
Rys. 16. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r. ....	98
Rys. 17. Linie kolejowe i podstawowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego .....	103
Rys. 18. Linie kolejowe i podstawowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 .....	105
Rys. 19. Więźba podróży międzypowiatowych w 2025 r. w województwie pomorskim .....	107

Rys. 20. Kartogram podróży międypowiatowych dla 2025 r. – wariant 1 .....	108
Rys. 21. Kartogram podróży międypowiatowych dla 2025 r. – wariant 2 .....	109
Rys. 22. Rozkład dobowy podróży ponadgminnych w województwie pomorskim .....	112
Rys. 23. Rozkład dobowy wykorzystanych środków podróży w podróżach ponadgminnych w województwie pomorskim.....	113
Rys. 24. Rozkład czasowy popytu na usługi PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. w dniu powszednim na liniach ponadpowiatowych – 2011 r. i 2013 r. ....	114
Rys. 25. Rozkład czasowy popytu na usługi PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. w sobotę na liniach ponadpowiatowych – 2011 r. i 2013 r.....	115
Rys. 26. Rozkład czasowy popytu na usługi PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. w niedzielę na liniach ponadpowiatowych – 2011 r. i 2013 r.....	116
Rys. 27. Mapa sieci połączeń komunikacyjnych użyteczności publicznej, planowanej do uruchomienia przez Województwo Pomorskie.....	134
Rys. 28. Mapa planowanej sieci połączeń komunikacyjnych użyteczności publicznej w powiecie gdańskim.....	139
Rys. 29. Mapa tras linii powiatowych użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim ...	141
Rys. 30. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie pomorskim.....	156