

**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO NA LATA 2015-2025
DLA POWIATU KOŚCIERSKIEGO**

Wersja z dnia 16.02.2015 r.



Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	5
1.4. Konsultacje społeczne.....	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim.....	16
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie kościerskim	20
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne.....	21
2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu	37
2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja	41
2.7. Oświata i czynniki społeczne.....	48
2.8. Czynniki gospodarcze.....	52
2.9. Ochrona środowiska naturalnego	56
2.10. Źródła ruchu	61
2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	65
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	71
3.1. Struktura podróży.....	71
3.2. Prognoza popytu	77
3.3. Prognoza podaży	80
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	85
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	85
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	96
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	108
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	114
7. Organizacja rynku przewozów	118
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji	118
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	121
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	123



9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	126
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania	128
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	134
Spis tabel	138
Spis rysunków	140

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie na lata 2015-2025 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu kościerskiego. 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 kościerskiego. 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.

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

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

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatu kościerskiego, 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.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich¹.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu kościerskiego, natomiast przedmiotowo:

towo:

- 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 podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;

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

- 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 oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz 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));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- 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. 2013 poz. 1594 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. o Prawo przewozowe (Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.);

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

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i między-narodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego” (stan na dzień 10 marca 2014 r.);
 - „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”;
 - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze”;
 - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”;
 - „Program Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa Województwa Pomorskiego na lata 2005-2013”;
 - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”;
 - „Program ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 r.”;
 - „Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Ziemi Kościerskiej na lata 2010 – 2025”;
 - „Analiza dostępności transportowej kościerskiego obszaru funkcjonalnego w latach 2014-2020”, Część I;
 - „Program ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 r.”;
 - „Strategia rozwoju przedsiębiorczości w kontekście zarządzania zmianą gospodarczą w powiecie kościerskim na lata 2014-2020”;
 - stan środowiska w województwie pomorskim w 2013 r.;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w ramach powiatu kościerskiego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju miasta Kościerzyny i pozostałych gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;

- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- badania marketingowe popytu w publicznych przewozach pasażerskich przeprowadzane na obszarze powiatu kościerskiego;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Kościerzynie;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, charakteryzujące 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.

1.3. Definicje i określenia

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

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” 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, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;

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

Ponadto, w dokumencie użyto następującego skrótowego określenia Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim S.A., ul. Pelplińska 21, a mianowicie: „**PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.**”.

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, **poddany został** konsultacjom społecznym². Ich celem było poinformowanie społeczności miasta Kościerzyna i gmin obejmujących powiat kościerski o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji

² Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

W dniu xx xxx xxx r. wersję elektroniczną dokumentu przesłano do uzgodnienia wszystkim gminom objętym planem.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla powiatu kościerskiego, została opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w dniu xx xxx xxx r. w Biuletynie Informacji Publicznej xxxx, na stronach internetowych xxxx i gmin wchodzących w skład powiatu kościerskiego. Informację tę przesłano również lokalnym mediom.

Konsultacje społeczne trwały od xx xxxx do xx xxx xx r. Tekst planu wyłożony został w tych dniach do publicznego wglądu w formie papierowej w xxxx.

Aby ułatwić przysyłanie uwag, opracowano specjalny formularz opinii i uwag mieszkańców, który można było składać osobiście w siedzibie tej jednostki, przesłać na jej adres pocztą lub skierować drogą elektroniczną.

Większość uwag uwzględniono, odpowiednio korygując treść planu transportowego. Raport z konsultacji społecznych stanowi Załącznik nr 1 do planu transportowego.

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

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

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i technika jazdy w mieście (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się) stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, określającym coraz niższe limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu³. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%⁴, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu miejskiego może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeń-

³ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.

⁴ Ibidem, s. 13.

stwo i środowisko naturalne. ITS mógłby 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.

Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSI – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnąć będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram 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 wymieniono priorytet inwestycyjny: rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku, w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych systemów transportu w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Warunkiem wsparcia jest opracowanie kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich, z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym, które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

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

Rozporządzenie określa, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z EFSI. Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście

do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFSI i określa główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów będą przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które określą m. in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty, instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁵ określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, w nim niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. 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 – poprzez 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 stan-

⁵ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

dardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich i wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

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 kościerskiego oraz z innymi ośrodkami miejskimi.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁶ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1, wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów, a w ramach tego celu – działanie 1.2.1.: zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, a w nim – zwiększenie mobilności wahadłowej. W ramach celu szczegółowego nr 2 – budowania spójności terytorialnej i przeciwdziałania marginalizacji – zdefiniowano działanie 2.2.: wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie

⁶ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

dostępności mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

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

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

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

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁷, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych. 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 – w skali regionów;

⁷ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- 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 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

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”⁸ jako jedno z wyzwań strategicznych (poz. 5) uznaje dostępność transportową, a w tym:

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

Jako trzy cele strategiczne określono:

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

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

⁸ „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020” przyjęta uchwałą nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dn. 24.09.2012 r.

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

Jako ukierunkowanie interwencji przewidziano:

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

Warunkiem sukcesu realizacji celu operacyjnego 3.1. jest skuteczna promocja alternatywnych wobec samochodu osobowego środków transportu oraz uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie. Oznacza to konieczność wykorzystania potencjałów wszystkich obszarów województwa, z uwzględnieniem jego zróżnicowań terytorialnych.

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

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze”⁹ jest jednym z narzędzi realizacji „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”. W programie tym skonkretyzowano działania w takich obszarach, jak: transport zbiorowy, dostępność peryferyjnych części regionu i kluczowe węzły multimodalne. Zakres „Regionalnego Programu...” obejmuje cel operacyjny „Strategii Rozwoju...”: 3.1. Sprawny system transportowy i określa trzy kierunki działań – cele szczegółowe:

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

⁹ „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze” przyjęty uchwałą nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego dn. 13.08.2013 r.

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

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

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

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

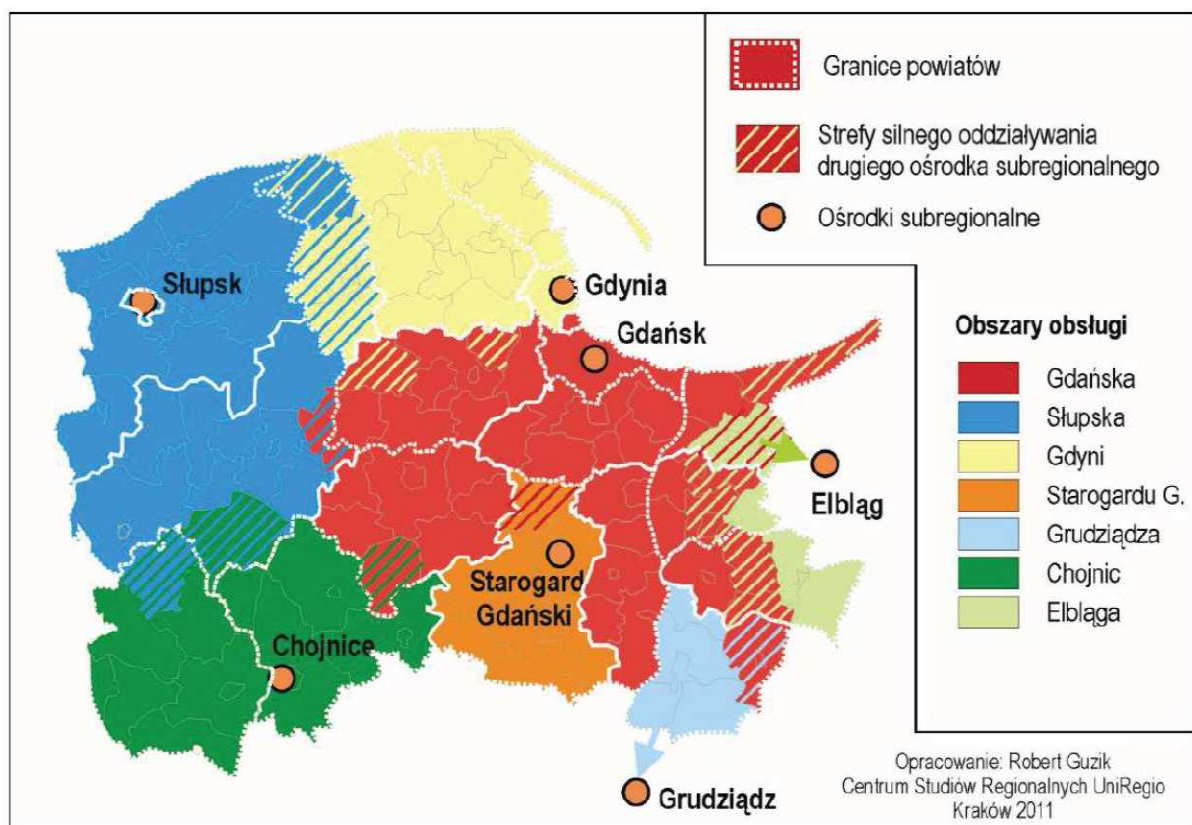
Jako przedsięwzięcia strategiczne, zdefiniowano w programie m.in. przebudowę dróg dostępowych do autostrady A1, w tym dróg nr 214 i 224 oraz rewitalizację linii kolejowych ważnych dla spójności województwa, w tym linii nr 211 Lipusz – Kościerzyna.

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

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

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

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



Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym

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

„Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego”¹⁰ wskazuje na brak zrównoważenia w dostępności transportowej poszczególnych jednostek osadniczych w województwie. Miasto Kościerzyna zostało wskazane jako ośrodek węzłowy FOM (Funkcjonalny Obszar Miejski) I rzędu, o charakterze ponadgminnym, obsługujący miasto i gminę Kościerzyna. Powiat kościerski znajduje się w zasięgu silnego oddziaływania ośrodka centralnego aglomeracji gdańskiej – miasta Gdańska. Jedynie gminę Karsin określono jako będącą jednocześnie pod wpływem miasta Gdańska oraz ośrodka subregionalnego – Chojnice-

¹⁰ „Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego” przyjęta uchwałą nr 247/226/13 Zarządu Województwa Pomorskiego w dn. 5.03.2013 r.

Człuchów. Gminy Nowa Karczma i Liniewo zaliczone zostały natomiast do Gdańsko-Gdyńskiego obszaru metropolitalnego.

W realizacji polityki miejskiej w województwie pomorskim koncepcja definiuje m.in. priorytet – policentryczny i zrównoważony system osadniczy – a w nim rekomendowane cele:

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

„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 kościerskim

Dla gmin wchodzących w skład powiatu kościerskiego nie był opracowywany plan rozwoju transportu publicznego. Wynika to z uwarunkowań historycznych – specyfiki funkcjonowania transportu miejskiego w Kościerzynie, jako działania komercyjnego operatora, który uzyskuje zamówienie publiczne (aktualnie PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.), w sytuacji braku własnego przewoźnika miejskiego.

Transport zbiorowy na obszarze powiatu kościerskiego przez wiele lat, do okresu przemiany ustrojowej, rozwijany był w oparciu o przedsiębiorstwa PKS. W okresie kilkunastu lat w przewozach powiatowych w Polsce coraz większe znaczenie odgrywają przewozy komercyjne realizowane przez niewielkie firmy prywatne, w większości taborem na bazie samochodów dostawczych, zwykle obejmują one w większości połączenia o dużych potokach pasażerskich – głównie łączące ośrodki gminne, powiatowe i wojewódzkie. Na obszarze powiatu kościerskiego w drogowych przewozach osób nadal dominują przedsiębiorstwa PKS – komunalne (stanowiące własność powiatu starogardzkiego) w Starogardzie Gdańskim i prywatne – PKS Gdańsk.

W Polsce początek planowania transportu miejskiego był związany z akcesją do Unii Europejskiej i aplikowaniem o środki finansowe na rozwój transportu publicznego w miastach. Z myślą o ich pozyskaniu rozpoczęto przygotowywanie tzw. zintegrowanych planów rozwoju transportu publicznego. W Kościerzynie, z racji braku własnego operatora komunalnego, nie ubiegano się o środki finansowe z UE w celu dofinansowania inwestycji taborowych, w związku z czym zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego nie sporządzono.

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.

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.

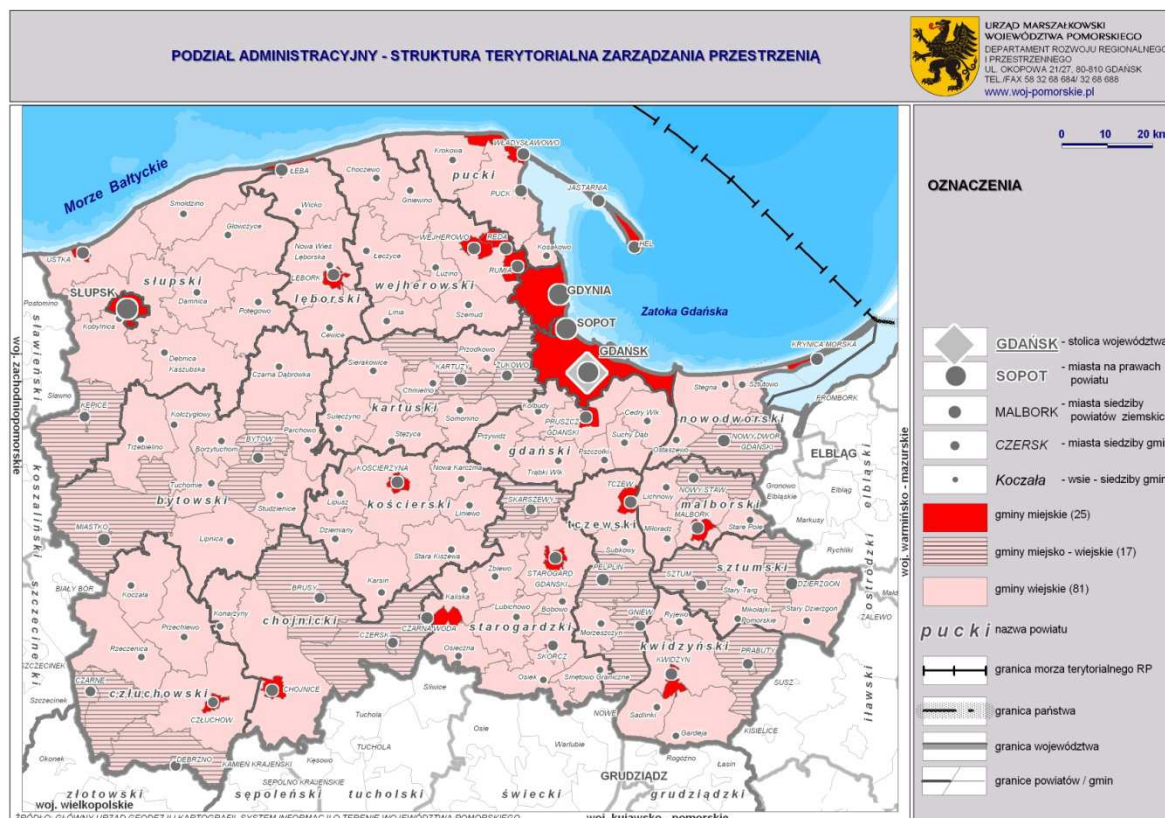
Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

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
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	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
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.10.2013 r.

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



Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego

Źródło: www.pomorskie.eu, dostęp 10.12.2014 r.

Powiat kościerski zajmuje 6,4% powierzchni województwa pomorskiego, co jest 8. miejscem w województwie, i graniczy od północy z powiatem kartuskim, od wschodu z powiatami gdańskim i starogardzkim, od południa – z chojnickim, a od zachodu – z bytowskim. Na rysunku 3 przedstawiono podział powiatu kościerskiego na gminy.



Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Pomorskiego, sieć osadnicza w województwie pomorskim – poza obszarem Trójmiasta – tworzy pasma południkowe i równoleżnikowe, na przecięciu których zlokalizowana jest Kościerzyna. Przez powiat kościerski przebiega pasmo równoleżnikowe – w ciągu drogi krajowej nr 20. W paśmie tym wyróżniono regionalny korytarz transportowy województwa pomorskiego: Trójmiasto – Żukowo – Kartuzy/Kościerzyna – Bytów – Miastko. Pomiedzy opisanymi pasmami wyróżniono strefy zagospodarowania – powiat kościerski znajduje się w strefie pojeziernej, o charakterze rolno-leśnym i rekreacyjnym.

W sieci osadniczej wyróżniono w województwie ośrodek ponadregionalny – obejmujący obszar od Wejherowa, poprzez Kartuszy, do Tczewa – oraz ośrodki regionalne I (Słupsk-Ustka, Chojnice-Człuchów) i II rzędu. Rejon miasta Kościerzyna tworzy ośrodek osadniczy II rzędu. W powiecie kościerskim nie występują ośrodki o znaczeniu lokalnym. Układ osadniczy w województwie przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Miejsce Kościerzyny w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa pomorskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, Gdańsk 2009.

W skład powiatu kościerskiego wchodzi osiem podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- miasto Kościerzyna;
- gminy wiejskie: Dziemiany, Karsin, Kościerzyna, Liniewo, Lipusz, Nowa Karczma i Stara Kiszewa.

Obszar powiatu kościerskiego przynależy w większości do regionu kulturowo-etnicznego Kaszuby, obejmującego obszar od Władysławowa do Przechlewa¹¹.

Powierzchnia zajmowana przez powiat wynosi 1 165,7 km² i jest to obszar średniej wielkości w skali województwa pomorskiego. Wg danych GUS na 31.12.2013 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 71,2 tys., co daje gęstość zaludnienia w wysokości 61,1 mieszkańców na km². Jest to gęstość zaludnienia znacznie niższa niż średnia w województwie (125,1 mieszkańców/km²). Najmniej zaludnione są gminy w części zachodniej i południowej

¹¹ Wg J. Mordawskiego Kaszuby obejmują cały powiat kościerski poza gminami Liniewo i Stara Kiszewa („Historia, geografia, język i piśmiennictwo Kaszubów” Gdańsk 1999).

powiatu, a najbardziej – gminy Nowa Karczma i Kościerzyna. 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 kościerskim – stan na 31 grudnia 2013 r.

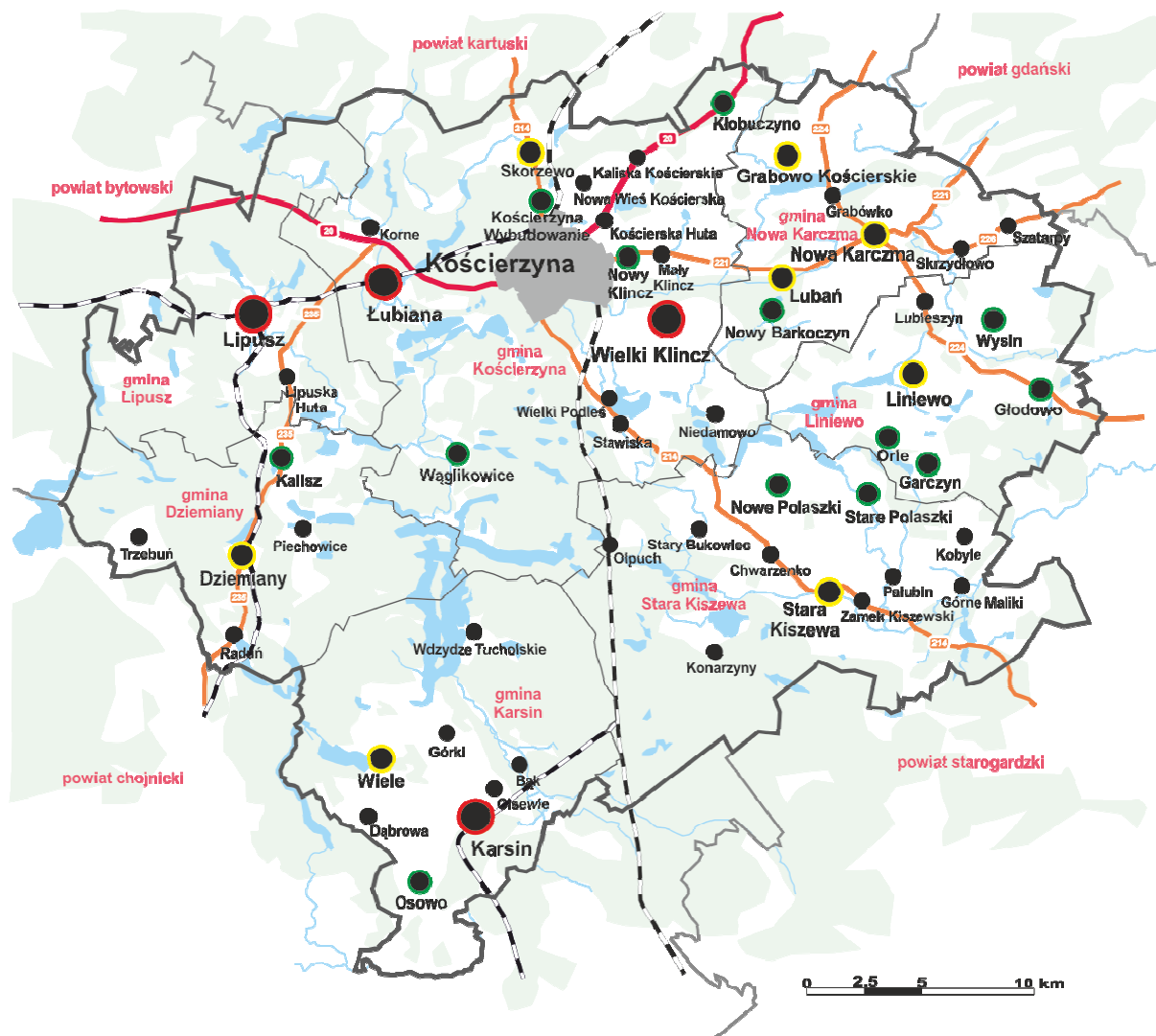
Lp.	Jednostka administracyjna	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [tys.]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowości/sołectw
1	Miasto Kościerzyna	15,9	23,70	125,4	1/-
2	Gmina Dziemiany	125,4	4,25	34,0	38/8
3	Gmina Karsin	169,4	6,21	36,8	22/11
4	Gmina Kościerzyna	309,9	15,21	49,6	55/36
5	Gmina Liniewo	110,0	4,63	42,3	26/16
6	Gmina Lipusz	109,0	3,60	33,2	28/8
7	Gmina Nowa Karczma	113,4	6,72	59,7	24/17
8	Gmina Stara Kiszewa	212,7	6,65	31,2	32/20
Razem		1 165,7	71,24	61,1	225/116

Źródło: GUS, dostęp 10.12.2014 r.

Na terenie powiatu kościerskiego największą powierzchnię zajmują lasy – 44% oraz użytki rolne – 43,3%, zaś wody zajmują 4,7% powierzchni powiatu.

Na rysunku 5 przedstawiono mapę powiatu kościerskiego z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich.

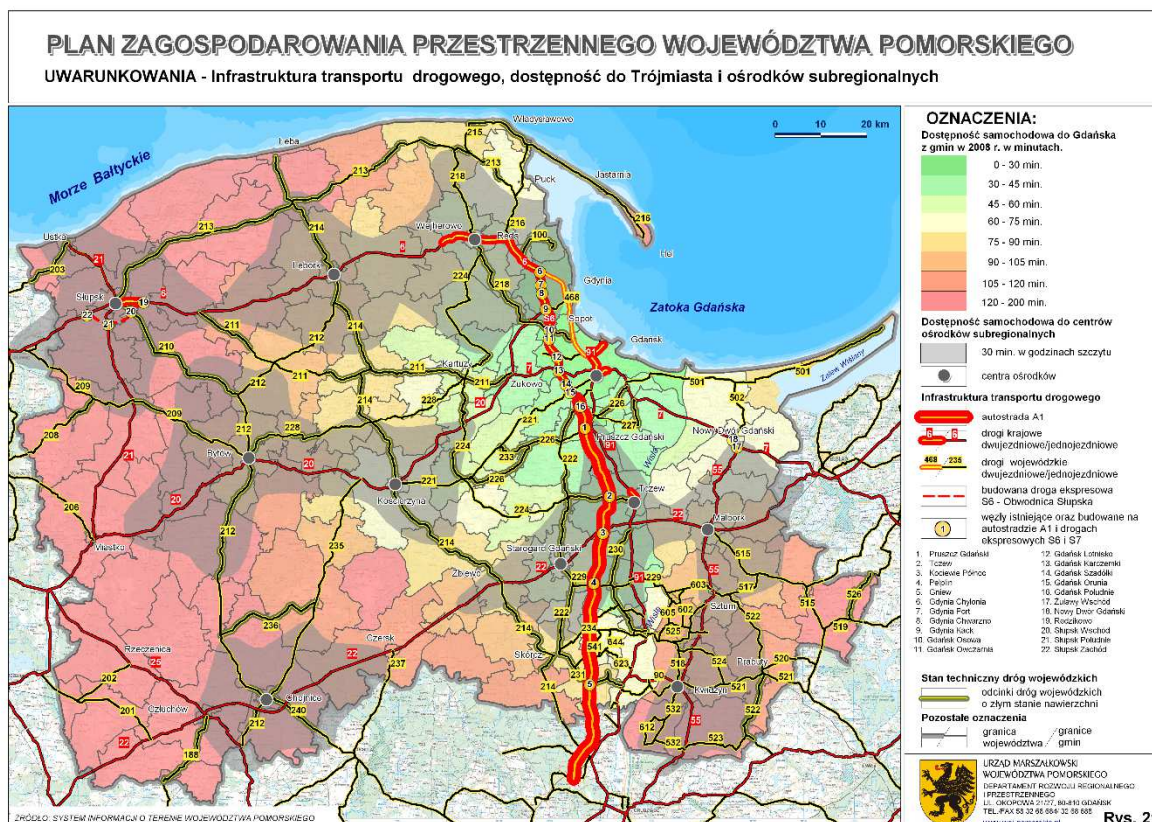
Powiat kościerski, pomimo położenia centralnego w województwie pomorskim i oddziaływania ośrodka wojewódzkiego – Gdańska, poza miastem i gminą Kościerzyna oraz gminami Liniewo i Nowa Karczma, charakteryzuje się słabą dostępnością komunikacyjną do ośrodka wojewódzkiego. Najgorsza sytuacja występuje w gminie Karsin, w której nie tylko dostępność dojazdu samochodem osobowym do Gdańska przekracza 120 minut, ale i czas dojazdu do stolicy powiatu przekracza 30 minut. Na rysunku 6 przedstawiono zasięg dostępności samochodem do miasta Gdańska oraz ośrodków powiatowych w województwie pomorskim.



LEGENDA:		
Granice:	Drogi:	Miejscowości:
powiatu	kolejowe	powyżej 10 tys.
gmin	krajowe	od 2 do 10 tys.
	wojewódzkie	od 1 do 2 tys.
		od 500 do 999
		od 250 do 499

Rys. 5. Największe miejscowości powiatu kościerskiego

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 6. Dostępność samochodowa do głównych ośrodków w województwie pomorskim

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, Gdańsk 2009.

Miasto Kościerzynę zakwalifikowano w planie do ośrodków miejskich o znaczeniu ponadregionalnym – z planowanym rozwojem funkcji ponadpodstawowych. Obszar powiatu to w znacznej mierze rejon pojezierza intensywnie wykorzystywanego turystycznie, w tym turystyki krajoznawczej, kajakowej i narciarstwa biegowego.

Powiat kościerski znajduje się geograficznie na obszarze czterech mezoregionów, różniących się znacznie warunkami naturalnymi: Pojezierza Kaszubskiego, Borów Tucholskich i Równiny Charzykowskiej oraz w niewielkim południowo-wschodnim fragmencie – Pojezierza Starogardzkiego.

Wschodnia część powiatu, znajdująca się na terenie Pojezierza Kaszubskiego, jest silnie zróżnicowana – z falistymi i pagórkowatymi wysoczyznami morenowymi – z kulminacją w okolicach Gostomia i obniżaniem się w kierunku południowym. Charakterystyczne są liczne zagłębienia terenu wypełnione często jeziorami.

Obszar Borów Tucholskich, zajmujący centralną część powiatu, jak również Równiny Charzykowskiej w części zachodniej, cechuje występowanie rozległych pól sandrowych,

urozmaiconych przez rynny jeziorne, doliny rzeczne i liczne jeziora wytopiskowe. Najważniejszym kompleksem jezior jest zespół Jezior Wdzydzkich, będących jednocześnie jednym z największych i najgłębszych akwenów Pojezierza Pomorskiego. Charakterystyczną cechą krajobrazu jest duża liczba jezior oraz znaczna lesistość, w tym występowanie rozległych obszarów monokulturowych sosny. Cechą charakterystyczną opisywanego obszaru jest również mały stopień przekształcenia środowiska, co sprawia, że tereny te mają wysokie walory turystyczne.

Obszar powiatu kościerskiego położony jest w strefie wododziałów, rozpoczynają tu swój bieg rzeki będące dopływami Wisły, uchodzące do Zatoki Gdańskiej oraz uchodzące do Morza Bałtyckiego w rejonie jeziora Łebsko.

W dalszej części rozdziału opisano obecne zagospodarowanie przestrzenne poszczególnych jednostek administracyjnych objętych planem.

Zagospodarowanie przestrzenne jednostek administracyjnych objętych planem

Miasto Kościerzyna

Kościerzyna jest miastem położonym w centralnej części województwa pomorskiego – w północnej części powiatu kościerskiego – na skraju dużych kompleksów leśnych. Jest stolicą powiatu kościerskiego – siedzibą starosty.

Południową granicę miasta stanowi jezioro Wierzyśko. W linii prostej odległość Kościerzyny od miasta wojewódzkiego – Gdańska – wynosi 50 km (odległość drogowa, samochodem – około 60 km), od Gdyni – 57 km (samochodem 64 km), a od Słupska 73 km (samochodem 90 km). Podobne odległości dojazdu dzielą Kościerzynę od innych najbliższych ośrodków subregionalnych województwa pomorskiego: Starogardu Gdańskiego – 60 km i Chojnic – 65 km.

Wg stanu na dzień 30 listopada 2014 r., miasto Kościerzyna zajmowało powierzchnię 15,86 km². Pod względem powierzchni wśród miast, Kościerzyna zajmowała 368. miejsce w kraju. Największą część powierzchni miasta stanowiły użytki rolne – 51%, grunty zabudowane i zurbanizowane – 37% oraz lasy – 5% oraz wody – 5%.

Zgodnie z danymi GUS, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., liczba ludności miasta wynosiła 23 779 osób, a gęstość zaludnienia – 1 499 osoby na km². W skali kraju Kościerzyna zajmowała 187. miejsce pod względem liczby ludności. Na tle innych miast o podobnej wielkości, Kościerzyna charakteryzowała się więc wyższą od przeciętnej gęstością zaludnienia.

Obszar miasta to pofałdowana równina, z wyraźnym obniżeniem w dolinie cieku Bibrowa, wznosząca się w części północnej. Na obszarze miasta znajdują się liczne, niewielkie zbiorniki wodne oraz na południowym skraju większe jezioro Wierzysko. Miasto położone jest na wysokości od 145 m n.p.m. w dolinie potoku i przy jeziorze, do 194 m n.p.m. w rejonie północno-zachodnim. Od południowej i zachodniej strony miasto jest otoczone lasami.

Intensywna zabudowa miejska koncentruje się w centralnej części miasta oraz wzdłuż linii kolejowej. Centrum miasta to obszar zwartej zabudowy z koncentracją usług (znajdują się tu urzędy oraz plac dworca autobusowego). Odległość dworca autobusowego od dworca kolejowego jest znaczna – około 1,5 km. Strona zachodnia od centrum to obszar intensywnej zabudowy wielorodzinnej.

Część północna miasta to obszar intensywnej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Na południe od centrum zabudowa mieszkaniowa jest bardziej rozproszona z dominacją jednorodzinnej i siedliskowej. Obszar doliny potoku to częściowo nieurządzone tereny zielone z nowoczesnym stadionem miejskim i boiskiem, ogródkami działkowymi oraz oczyszczalnią ścieków.

We wschodniej części miasta zlokalizowane są tereny drobnego przemysłu, składów i baz. W pobliżu zachodniej granicy miasta zlokalizowany jest duży szpital specjalistyczny oraz obiekt Kaszubskiego Centrum Sportowo-Rekreacyjnego.

W mieście funkcjonuje komunikacja miejska, realizowana przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., w czterech relacjach (liniach), łączących dworzec PKP ze szpitalem. Trasy linii komunikacji miejskiej obejmują większość rejonów zabudowy mieszkaniowej, natomiast jedynie nieliczne kursy kierowane są do obszarów drobnego przemysłu po wschodniej stronie torów kolejowych. Znaczna część kursów obejmuje rejon dworca autobusowego, łącząc w ten sposób punkty odpraw pasażerów regionalnej komunikacji autobusowej i komunikacji kolejowej.

W południowej części miasta zrealizowana zostanie obwodnica w ciągu drogi krajowej nr 20, aktualnie w realizacji w formule „zaprojektuj i wybuduj”.

Miasto graniczy ze wszystkich stron z gminą Kościerzyna. Otoczenie miasta lasami ogranicza zjawiska bliskiej suburbanizacji do rejonów na wschód od miasta.

Zabudowa centrum, jako średniowieczny układ urbanistyczny, została wpisana do rejestru zabytków. Na terenie miasta Kościerzyny znajduje się rezerwat przyrody Strzelnica oraz liczne pomniki przyrody, w tym aleja jaworowa.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wyodrębnia w mieście obszary i tereny o zróżnicowanej charakterystyce i sposobie zagospodarowania:

- 1) **obszar śródmiejski** – zabytkowa część miasta z przyległymi ulicami z dominacją funkcji usługowych, handlowych i mieszkaniowych;
- 2) **obszar koncentracji usług i funkcji mieszkaniowej** – tereny położone na północ i zachód od obszaru śródmiejskiego, z koncentracją funkcji handlowych w rejonie ul. Skłodowskiej, z intensywną zabudową wielorodzinną;
- 3) **tereny mieszkaniowe jednorodzinne z usługami towarzyszącymi** – położone w różnych rejonach miasta;
- 4) **tereny produkcyjno-usługowe „Trójkąt Przemysłowy”** – wschodnie obszary miasta, oddzielone od centrum linią kolejową;
- 5) **tereny południowo-wschodnie** – o rozproszonej zabudowie o charakterze wiejskim.

W kierunkach zagospodarowania przestrzennego miasta wyznaczony jest przebieg południowej obwodnicy Kościerzyny, poprowadzonej na wschód od obecnych terenów przemysłowo-składowych i dalej w pobliżu północnego brzegu jeziora Wierzysko. Na południowo-wschodnim skraju miasta, odgraniczone od pozostałej zabudowy projektowaną obwodnicą, znajdują się tereny projektowanej Kościerskiej Strefy Przedsiębiorczości.

Studium uwarunkowań w celach rozwoju systemu transportowego wskazuje na poprawę stanu środowiska poprzez zmniejszenie ujemnego wpływu transportu oraz zapewnienie jak najwyższego standardu transportu zbiorowego, przy zwiększeniu jego udziału w podziale pracy przewozowej osób. Jako środek do osiągnięcia tego celu wskazuje się zwiększenie roli transportu zbiorowego w przewozach w oparciu o transport kolejowy i autobusowy, budowę podsystemu rowerowego – jako elementu systemu transportu miejskiego oraz zróżnicowanie polityki w zakresie parkowania i dostępności samochodu (ograniczenia w strefie śródmiejskiej).

W „Strategii Rozwoju Miasta Kościerzyna na lata 2014-2020” jako cel strategiczny nr 2 zdefiniowano: „Dobrze rozwiniętą infrastrukturę techniczną i społeczną”, a w nim cel szczegółowy nr 2.1.: „Sprawny system infrastruktury komunikacyjnej”. Cel ten będzie osiągnięty poprzez zrealizowanie budowy obwodnicy miasta, rozbudowę wewnętrznego układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz – w kierunku działania 2.1.3 – tworzenie warunków do rozwoju transportu zbiorowego poprzez budowę regionalnego węzła komunikacyjnego. Zakłada się prowadzenie działań zmierzających do tworzenia nowych połączeń regionalnych, dla poprawy jakości transportu kolejowego oraz autobusowego i integracji rozkładów jazdy, w tym z Koleją Metropolitalną.

Ważnym planowanym działaniem jest także budowa zintegrowanego kościerskiego węzła transportowego – poprzez połączenie dworców kolejowego i autobusowego, sprawne ich powiązanie z centrum miasta oraz budowę infrastruktury towarzyszącej (parkingów dla samochodów i rowerów). Zadanie to łączy się z realizacją celu szczegółowego 4.1. „Zrewitalizowane zdegradowane obszary miejskie”, w ramach celu strategicznego nr 4 „Atrakcyjna przestrzeń”, w którym w kierunku działania nr 4.1.3. przewidziano rewitalizację dworca kolejowego wraz z przeniesieniem w jego rejon dworca autobusowego i utworzenie węzła integracyjnego łączącego komunikację kolejową z autobusową miejską i lokalną.

Gmina Kościerzyna (wiejska)

Wg stanu na dzień 30 listopada 2014 r., obszar gminy Kościerzyna zajmował powierzchnię 309,9 km², z czego 48% stanowiły lasy, 38% – użytki rolne, a 6% – wody. Gmina wiejska Kościerzyna przynależy do powiatu kościerskiego i jest podzielona na 36 sołectw.

Obszar gminy otacza w całości miasto Kościerzynę. Siedziba gminy zlokalizowana jest w mieście Kościerzynie. Gmina jest dość słabo zaludniona. Miejscowościami najsilniej zainwestowanymi są: Łubiana (2,2 tys. mieszkańców), Wielki Kłincz (2,2 tys.), Skorzewo (1,5 tys.), Kaliska Kościerskie, Kłobuczyno, Korne, Kościerzyna Wybudowanie, Mały Kłincz, Niedamowo, Nowy Kłincz i Wąglikowice, pozostałe miejscowości są znacznie mniejsze. Funkcję centralnego ośrodka obsługującego gminę pełni miasto Kościerzyna, a funkcje uzupełniające – z szerokim zakresem usług – miejscowości: Łubiana, Skorzewo, Wąglikowice i Wielki Kłincz.

Część wschodnia gminy, w szczególności przylegająca do granic miasta Kościerzyny, ma charakter podmiejski – z silnie zarysowanymi tendencjami suburbanizacyjnymi. Część zachodnia gminy to obszary kompleksów leśnych z licznymi jeziorami o istotnych walorach turystycznych. W rejonie tym, we wsi Łubiana, zlokalizowany jest największy zakład produkcyjny powiatu – Zakład Porcelany Stołowej „Łubiana” S.A. W pobliżu, w miejscowości Korne, zlokalizowane jest natomiast lądowisko promujące agroturystykę lotniczą.

Zakłady przemysłowe i wydobywcze znajdują się także w rejonie Dobrogoszczy, Gostomia, Grzybowa, Kłobuczyna i Skorzewa. W rejonie Gostomia i Owśnic znajdują się znaczne pokłady kruszyw.

Południowy fragment gminy należy do Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego, otaczającego zespół jezior wdzydzkich. Rozwija się turystyka wypoczynkowa – miejscowościami będącymi bazą rekreacyjną z działkami letniskowymi są Czarlina i Wdzydze Kiszewskie, położone na brzegach jezior Radolnego, Wdzydze i nad rzeką Wdą. W tej ostatniej miejscowości znajduje się skansen. Obszary kompleksów zabudowy letniskowej i rekreacyjnej to także okolice jezior: Borowie, Dobrogoszcz, Długie, Okrężne, Sudomie, Wieprznickie i Wątwie.

W miejscowości Niedamowo, w południowo-wschodniej części gminy, znajduje się XIX-wieczny pałac.

W miejscowości Gostomie zlokalizowane jest, na terenie dawnego wyrobiska, składowisko odpadów komunalnych – eksploatowane przez Zakład Komunalny Gminy Kościerzyna. Składowisko odpadów poprodukcyjnych znajduje się także w pobliżu miejscowości Łubiana.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gminy Kościerzyna wskazuje jako główne ośrodki obsługi ludności z funkcją mieszkaniową miejscowości: Łubianę, Wąglikowice, Skorzewo i Wielki Klincz. Jako główne ośrodki obsługi ruchu turystycznego wskazano w studium: Gołuin, Wdzydze i Szarlotę, a z tendencją przekształceń w kierunku indywidulanej zabudowy mieszkaniowo-rekreacyjnej – miejscowości: Czarlina, Dobrogoszcz, Grzybowo i Juszeki. Dla lokalizacji funkcji produkcyjnych w gminie wskazano Mały Klincz oraz Kościerską Hutę, a jako główne ośrodki mieszkaniowe: Kaliska Kościerskie, Kłobuczyno, Korne, Kościerzynę Wybudowanie oraz Nowy Klincz.

Studium uwarunkowań określa jako kierunki polityki transportowej w gminie m.in. poprawę sprawności układu drogowego, zapewnienie wysokiego standardu transportu zbiorowego i powstrzymanie spadku jego udziału w przewozach oraz zmniejszenie ujemnego wpływu transportu na środowisko. W zakresie zapewnienia wysokiego standardu transportu zbiorowego studium proponuje:

- podniesienie jakości przewozów autobusowych poprzez modernizację taboru, dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów (badania napełnień pojazdów, badania ankietowe, integracja rozkładów różnych przewoźników);
- wprowadzenie nowoczesnych form obsługi pasażerów (rozkłady jazdy na telefony komórkowe, sprzedaż biletów przez Internet lub telefony komórkowe);
- dbałość o bezpieczeństwo i estetykę przystanków autobusowych (częste kontrole lub monitoring wiat autobusowych);
- prowadzenie polityki informacyjnej promującej transport zbiorowy (reklama, festyny w oparciu o transport zbiorowy);
- uruchamianie regionalnych połączeń kolejowych przy użyciu lekkiego taboru;
- integrację transportu zbiorowego z rowerowym – poprzez umożliwienie przewozu rowerów autobusami (bagażniki rowerowe, wydzielone miejsca w pojeździe) i pociągami (przedziały lub wydzielone miejsca).

W zakresie poprawy stanu środowiska studium proponuje przede wszystkim preferowanie transportu zbiorowego.

Gmina Dziemiany

Wg stanu na dzień 30 listopada 2014 r., obszar gminy Dziemiany zajmował powierzchnię 125,4 km², z czego 59% stanowiły lasy, a – 25% użytki rolne. Niemal cała wschodnia połowa obszaru gminy znajduje się w obszarze pokrytego lasami Wdzydzkiego Parku Krajo-
brazowego. Obszary gminy, które nie są w znacznej części zalesione, to jedynie okolice więk-
szych miejscowości. Gmina podzielona jest na 8 sołectw.

Gmina jest bardzo słabo zaludniona. Największe jednostki osadnicze w gminie to: Dziemiany (1,9 tys. osób – co stanowi ponad 43% mieszkańców gminy) oraz Kalisz i Raduń, położone przy drodze wojewódzkiej. Pozostałe większe miejscowości to Piechowice i Trze-
buń. Poza Dziemianami zabudowa miejscowości ma charakter rozproszony, a pomimo wyso-
kiego zalesienia i występujących jezior, zagospodarowanie turystyczne gminy jest raczej słabe.

W miejscowości Dziemiany znajduje się duży tartak i zakład przetwórstwa drzewnego.

Gmina Karsin

Wg stanu na 30 listopada 2014 r., obszar gminy Karsin zajmował powierzchnię 169,4 km². Gmina podzielona jest na 11 sołectw i jest słabo zaludniona. Miejscowość Karsin skupia 34% mieszkańców gminy (ponad 2,1 tys. osób), dużą miejscowością jest jeszcze Wie-
le (1,3 tys.), zaś pozostałe miejscowości są niewielkie. Miejscowość Karsin pełni funkcję ośrodka obsługi lokalnej i jest ośrodkiem drobnego przemysłu. Miejscowość Wiele, położona nad jeziorem Wielewskim, ma charakter mieszkaniowy i częściowo turystyczny (ośrodek wy-
poczynkowy). Pomiędzy tymi miejscowościami dominuje zabudowa kolonialna.

Gmina ma w charakter rolniczy, z dodatkowymi funkcjami drobnego przetwórstwa i ob-
sługi ruchu turystycznego. W pobliżu miejscowości Borsk znajduje się powojaskowe lotnisko z betonowym pasem, obecnie posiadające status lądowiska. W miejscowości Wiele zlokalizo-
wany jest zakład przetwórstwa drzewnego. Charakter turystyczny posiadają miejscowości położone nad jeziorami Wdzydzkimi, choć pobliskie lotnisko ogranicza ich możliwości rozwo-
ju.

Gmina Liniewo

Wg stanu na 31 listopada 2014 r., obszar gminy Liniewo zajmował powierzchnię 110,0 km², z czego 64% stanowiły użytki rolne, a 23% lasy. Gmina podzielona jest na 16 sołectw. Miejscowość Liniewo (1,2 tys. mieszkańców) pełni funkcję ośrodka obsługi lokalnej. Innymi większymi miejscowościami są Orle, Głódowo (dawniej siedziby PGR-ów), Wysin, Garczyn oraz Lubieszyn.

Gmina ma charakter rolniczy z funkcją letniskową w rejonie jezior Sobąckiego i Polaskowskiego. Poza głównymi miejscowościami zabudowa siedliskowa jest dość rozproszona. Na obszarze gminy występują tylko jednostki usług podstawowych. Przez teren gminy przebiega malownicza dolina Więcisy, objęta ochroną parku krajobrazowego.

W miejscowości Lubieszyn zlokalizowany jest tartak, a w Liniewskich Górach znajduje się składowisko odpadów komunalnych.

W studium uwarunkowań i kierunków rozwoju wskazano jako podstawową funkcję gminy rozwój turystyki, agroturystyki i rolnictwa ekologicznego. Jako ośrodki z potencjałem do dalszego rozwoju wskazano Liniewo, Orle i Wysin. Miejscowości położone wzdłuż głównych dróg wskazano jako ośrodki predysponowane do rozwoju turystyki sieciowej (Garczyn, Deka, Głodowo, Iłownica, Lubieszyn i Płachty).

Gmina Lipusz

Wg stanu na 30 listopada 2014 r., obszar gminy Lipusz zajmował powierzchnię 109,0 km². Gmina podzielona jest na 8 sołectw, z czego 68% stanowiły lasy, 22% – użytki rolne, a 4% – wody.

Gmina jest bardzo słabo zaludniona. Największą i dominującą jednostką osadniczą w gminie, skupiającą ponad 81% mieszkańców gminy, jest Lipusz (3,0 tys. mieszkańców) – pełniący funkcję ośrodka obsługi lokalnej. Większymi miejscowościami są także Lipuska Huta i Tuszkowy.

Gmina ma charakter leśno-rolniczy, z predyspozycjami do rozwoju turystyki i agroturystyki. Obszar gminy obejmuje równinę sandrową z często występującymi rynnymi subglacialnymi oraz obszarem wysoczyzny morenowej na zachód od Lipusza z rzędnymi przekraczającymi 200 m n.p.m. W obrębie gminy znajduje się wiele jezior rynnowych otoczonych lasami, jednak dość słabo zagospodarowanych turystycznie. Na terenie gminy rozwija się natomiast turystyka kajakowa.

Miejscowość Lipusz zajmuje dość rozległy teren z rozproszonymi osiedlami, jest też węzłem kolejowym.

Gmina Nowa Karczma

Wg stanu na 30 listopada 2014 r., obszar gminy Nowa Karczma zajmował powierzchnię 113,4 km², z czego 59% stanowiły użytki rolne, a 18% – lasy. Gmina podzielona jest na 17 sołectw.

Największymi jednostkami osadniczymi w gminie są Grabowo Kościerskie (1,2 tys. mieszkańców) oraz Lubań (1,1 tys.). Funkcję ośrodka obsługi lokalnej pełni wieś Nowa

Karczma (0,9 tys.). Ponadto, istotnymi jednostkami osadniczymi są: Nowy Barkoczyn, Skrzydłowo, Szatarpy, Grabówko Kościerskie i Liniewko Kościerskie. Poszczególne miejscowości są rozproszone na całym obszarze gminy.

Gmina ma bardzo zróżnicowaną rzeźbę terenu, z licznymi wzniesieniami sięgającymi nawet ponad 220 m n.p.m., z jeziorami i wcinającą się doliną Wietcisy. W pobliżu jezior rozwija się budownictwo letniskowe.

Gmina ma charakter rolniczy, z ośrodkami drobnego przemysłu i handlu w Lubaniu, Nowej Karczmie i Nowym Barkoczynie.

Gmina Stara Kiszewa

Wg stanu na 30 listopada 2014 r., obszar gminy Nowa Karczma zajmował powierzchnię 212,7 km², z czego 47% stanowiły użytki rolne, 42% – lasy, a 9% – wody. Gmina podzielona jest na 20 sołectw.

Gmina jest najsłabiej zaludnioną w powiecie kościerskim. Największą jednostką osadniczą w gminie jest Stara Kiszewa (1,6 tys. mieszkańców), która pełni funkcję ośrodka obsługi lokalnej. Ponadto istotnymi jednostkami osadniczymi są: Nowe Polaszki, Stare Polaszki i Konarzyny. Pozostałe, mniejsze miejscowości charakteryzujące się zabudową rozproszoną zlokalizowane są w centralnym i północno-wschodnim obszarze gminy. Część południowo-zachodnia stanowi zwarty kompleks leśny. Na granicy tego kompleksu, przez teren gminy, przebiega ciąg niewielkich jezior z licznymi obszarami zabudowy letniskowej. Ciąg jezior stanowi także północną granicę gminy. Przez centrum gminy przebiega rzeka Wierzyca z niewielką elektrownią wodną w Zamku Kiszewskim, na rzece urządzone są spływy kajakowe.

Gmina posiada charakter rolniczy z predyspozycjami do rozwoju turystyki i agroturystyki.

Strategia zrównoważonego rozwoju gmin objętych planem nie podnosi problemu niedostatecznej sieci i częstotliwości połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami w ramach gmin oraz pomiędzy gminami a miastem Kościerzyna. Nie oznacza to, że aktualna oferta sieci komunikacji miejskiej w Kościerzynie i komunikacji komercyjnej na obszarze powiatu jest dla ich mieszkańców wystarczająca i – w co najmniej minimalnym zakresie – zgodna z występującymi potrzebami. Brak takich zapisów wynika z powszechnie występującej tendencji do marginalizacji problemu dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich. Podejście takie prowadzi niestety do wzrastania zakresu wyłączenia społecznego, szczególnie dla osób z segmentu mieszkańców niekorzystających, lub niemogących korzystać, na co dzień z samochodu osobowego.

W tabeli 3 przedstawiono liczbę ludności, powierzchnię i gęstość zaludnienia w gminach powiatu kościerskiego – wg stanu na 31 grudnia 2013 r.

Tab. 3. Liczba ludności i gęstość zaludnienia jednostek administracyjnych objętych planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Ludność faktycznie zamieszkała	Powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Miasto Kościerzyna	23 701	15,9	1 494
Gmina Dziemiany	4 268	125,4	34
Gmina Karsin	6 237	169,4	37
Gmina Kościerzyna	15 357	309,9	50
Gmina Liniewo	4 652	110,0	42
Gmina Lipusz	3 613	109,0	33
Gmina Nowa Karczma	6 766	113,4	60
Gmina Stara Kiszewa	6 647	212,7	31
Razem gminy objęte planem	71 241	1 165,7	61

Źródło: dane GUS.

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.

W województwie pomorskim łączą się dwa paneuropejskie korytarze transportowe: korytarz IA (Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk), jako odgałęzienie korytarza I (Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa) i korytarz VI (Gdańsk – Katowice – Żylna). W tych korytarzach znajduje się infrastruktura transportowa wchodząca w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej Unii Europejskiej (TEN-T). W ramach tej sieci funkcjonuje autostrada A1, łącząca Gdańsk z Łodzią, aglomeracją śląską i Czechami oraz droga ekspresowa S-7. Kolejowa sieć TEN-T obejmuje w województwie pomorskim linie kolejowe nr 9, 131 i 204. Do sieci TEN-T należy też Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie.

Długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie pomorskim wynosi 1 237 km, w tym 457 km jest zelektryfikowanych. Na liniach tych znajduje się 107 dworców i 180 przystanków kolejowych, w tym w powiecie kościerskim wykorzystywane w ruchu pa-

sażerskim są dwa dworce: Kościerzyna i Lipusz oraz przystanki: Dziemiany Kaszubskie, Kalisz Kaszubski, Lipuska Huta, Łubiana, Skorzewo i Raduń. Przez obszar powiatu kościerskiego przebiegają dwie jednotorowe, niezelektryfikowane linie kolejowe wykorzystywane w ruchu pasażerskim: pierwszorzędna linia nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port i drugorzędna linia nr 211 Chojnice – Kościerzyna. Linia kolejowa nr 201 stanowi połączenie portu w Gdyni z Zagłębiem Górnośląskim wybudowane w okresie międzywojennymi i pomimo, że jest zaliczona do linii o znaczeniu państwowym¹², obecnie wykorzystywana jest w mniejszym zakresie.

Na odcinku od Gdyni do Kościerzyny linia kolejowa nr 201 jest rewitalizowana i modernizowana wraz z przygotowywaniem do elektryfikacji w ramach tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego”. Rewitalizacja i modernizacja „Kościerskiego korytarza kolejowego” wykonywana jest w ramach programu RPO województwa pomorskiego na lata 2007-2013. Projekt obejmuje rewitalizację i modernizację ponad 67 km linii kolejowej. W ramach realizacji projektu podniesiona będzie prędkość pociągów do 100/120 km/h, przez co czas podróży ulegnie skróceniu o ok. 20-30 min. Projekt ten jest powiązany z projektem „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej” wykonywanym przez Spółkę Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. w Gdańsku. W ramach tej inwestycji zrealizowany zostanie nowy odcinek od stacji Gdańsk Wrzeszcz do linii kolejowej nr 201 wraz z bocznicą do Portu Lotniczego im. L. Wałęsy. Zakończenie realizacji tych zadań udostępni mieszkańcom Kościerzyny i powiatu dogodne i szybkie połączenie pasażerskie z Gdynią i Gdańskiem. W układzie docelowym linie mają być przedłużone do Bytowa.

Linia kolejowa na odcinku Lipusz – Bytów (dawny numer 212) nie jest eksploatowana przez PKP PLK S.A., lecz oddana została w zarządzanie podmiotowi prywatnemu. Odbywa się na niej ruch towarowy do położonych przy trasie zakładów przemysłowych. Linia kolejowa łącząca dawniej Pszczółki z Kościerzyną (nr 233) została zlikwidowana, a torowisko rozebrane.

Na linii kolejowej nr 201 czynne są w ruchu pasażerskim: stacja Kościerzyna i przystanek Skorzewo w gminie Kościerzyna. Przystanki Podleś, Olpuch-Wdzydze i Olpuch nie są obecnie używane w ruchu pasażerskim. Na tym odcinku odbywa się jedynie ruch towarowy.

Na linii kolejowej nr 211 używane w ruchu pasażerskim są: stacja kolejowa w Lipuszu, przystanki: w Łubianej w gminie Kościerzyna, Lipuska Huta w gminie Lipusz, Dziemiany Kaszubskie, Kalisz Kaszubski oraz Raduń w gminie Dziemiany.

¹² Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 17.04.2013 r., Dz. U. z 2013 r., poz. 569.

Przez obszar powiatu kościerskiego przebiega tylko jedna droga krajowa – nr 20 Starogard Szczeciński – Gdynia. Jej trasa prowadzi przez miasto Kościerzynę i miejscowości Kościerska Huta i Kaliska Kościerskie oraz obok miejscowości Łubiana i Korne w gminie Kościerzyna (wiejskiej). Droga przecina dalej fragmentem obszar gminy Lipusz, lecz nie obejmuje żadnych miejscowości. Jest ona elementem korytarza transportowego „Pojeziernego”.

W powiecie kościerskim znajduje się łącznie 30,8 km dróg krajowych, 110,1 km dróg wojewódzkich, 248,8 km dróg powiatowych (w tym 201,4 km o nawierzchni twardej ulepszonej) i 1 133 km dróg gminnych (w tym tylko 199,9 km o nawierzchni twardej ulepszonej).

Przez powiat kościerski przebiegają trasy pięciu dróg wojewódzkich:

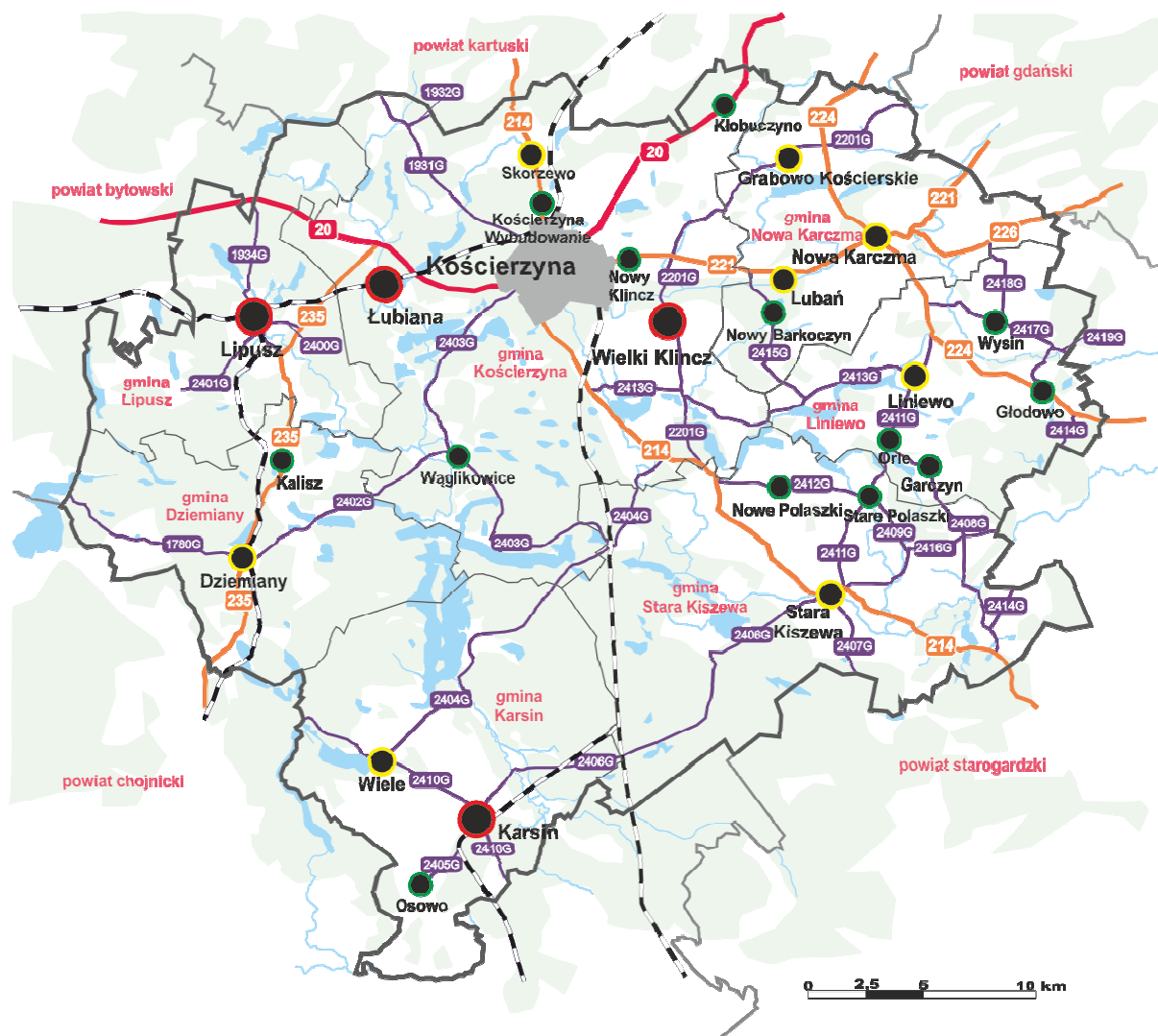
- nr 214 – w relacji Łeba – Lębork – Kościerzyna – Warlubie;
- nr 221 – w relacji Gdańsk – Kościerzyna;
- nr 224 – w relacji Sopieszyno – Kartuzy – Nowa Karczma – Skarszewy – Tczew;
- nr 226 – w relacji Nowa Karczma – Pruszcz Gdański – Przejazdowo;
- nr 235 – w relacji Korne – Chojnice.

Droga wojewódzka nr 214 jest podstawowym połączeniem gmin Lipusz i Dziemiany, poprzez drogę krajową nr 20, ze stolicą powiatu Kościerzyną. Droga wojewódzka nr 214 przecina powiat niemal południkowo, łącząc ze stolicą powiatu gminę Stara Kiszewa. Droga nr 221 stanowi połączenie ze stolicą powiatu dla gmin Nowa Karczma oraz Lubieszyn – poprzez drogę nr 224.

Drogi te mają największe znaczenie dla przewozów na terenie powiatu, szczególnie dla przewozów tranzytowych i charakteryzują się znacznym natężeniem ruchu. Pozostałe drogi mają znaczenie lokalne, na których natężenie ruchu jest niewielkie. Drogi wojewódzkie nr 235 i 214 na odcinku Chojnice – Kościerzyna – Sierakowice stanowią fragment „Kaszubskiego” korytarza transportowego.

Droga krajowa nr 20 stanowi dla powiatu podstawowe połączenie z Trójmiastem – bezpośrednio z Gdynią, a poprzez drogę nr 7 także z Gdańskiem. Dodatkowym połączeniem powiatu z południowymi rejonami Trójmiasta są drogi wojewódzkie nr 221 oraz nr 226. Południowe rejony powiatu mogą korzystać z połączenia z Trójmiastem poprzez drogę krajową nr 22 w powiecie starogardzkim. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych przedstawiono na rysunku 7.

Drogowy transport publiczny w Kościerzynie oparty jest na sieci ulicznej – z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. W mieście urządzony jest dworzec autobusowy – będący własnością i zarządzany przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., zlokalizowany przy ul. Młyńskiej 15. Planowane jest docelowe przeniesienie dworca w bezpośrednie sąsiedztwo dworca kolejowego.



LEGENDA:

- Drogi:
-  kolejowe
 -  krajowe
 -  wojewódzkie
 -  powiatowe

Rys. 7. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych

– stan na 30.11.2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zdpkoscierzyna.pl/wykaz-drog/, dostęp: 30.11 2014 r.

W mieście Kościerzynie zlokalizowanych jest 66 przystanków, z czego trzy przystanki wyposażone są w wiaty.

W granicach administracyjnych powiatu kościerskiego znajduje się xx przystanków autobusowych, spośród których część wyposażona jest w wiaty – różnych typów.

Gmina Kościerzyna określiła zasady korzystania z 61 przystanków, które znajdują się w jej zarządaniu¹³, dla skorzystania z przystanku niezbędne jest zawarcie umowy. Spośród przystanków zarządzanych przez gminę, 52 przystanki wyposażone są w wiaty, a 12 przystanków przy drodze krajowej – także w zatoki.

W mieście Kościerzynie została wyznaczona strefa płatnego parkowania¹⁴, obejmująca wybrane ulice w centrum miasta: Długą, Kościelną, Młyńską, Rynkową, Tkaczyka, Miodową, Słodową, Rynek, Gdańską, Wodną, Partyzantów, Źródlaną, Kowalską, Jeziorną (w części), Świętojańską, Spichlerzową, Ratuszową, Sikorskiego (w części) oraz Traugutta. Liczba miejsc postojowych wynosi 195.

W powiecie kościerskim wytyczono wiele turystycznych szlaków rowerowych, obejmujących w szczególności centralny rejon jezior, przebiegających szlakami turystycznymi, szczególnie na obszarze Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego. Urządzone ścieżki rowerowe występują głównie w mieście Kościerzyna (15,3 km) oraz gminie Nowa Karczma (1,2 km).

Podróże międzypowiatowe odbywają się z powiatu kościerskiego głównie w kierunkach do Gdańska, Kartuz, Chojnic, Starogardu Gdańskiego i Bytowa.

2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., powiat kościerski zamieszkały był przez około 71 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatu kościerskiego w latach 2010-2013 przedstawiono w tabeli 4.

Dane zawarte w tabeli 4 ilustrują znaczny wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem. Największy wzrost odnotowano dla gminy Kościerzyna graniczącej z miastem powiatowym. Zmiana liczby mieszkańców w mieście i gminie Kościerzyna wynikała nie tylko z przyczyn demograficznych, ale też z salda migracji będącego efektem procesów suburbanizacji. Trend wzrostu liczby ludności w powiecie jest odmienny niż dla podobnych mniejszych ośrodków w Polsce i zapewne będzie utrzymywał się w przyszłości. Należy przypuszczać, że nadal będą zachodziły procesy suburbanizacji.

¹³ Uchwała nr XII/296/13 Rady Gminy Kościerzyna.

¹⁴ Uchwała nr VI/21/11 Rady Miasta Kościerzyny.

Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu kościerskiego w latach 2008-2013 – dane GUS

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2013:2008 [%]
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Miasto Kościerzyna	22 976	23 101	23 755	23 780	23 799	23 701	103,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,9	8,2	6,3	5,4	4,1	2,7	-
– saldo migracji na pobyt stały	- 83	- 92	- 112	- 104	- 89	- 176	-
Gmina Dziemiany	4 142	4 187	4 187	4 211	4 243	4 268	103,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,7	6,0	4,1	6,9	4,9	4,5	
– saldo migracji na pobyt stały	5	- 11	10	- 5	4	- 4	
Gmina Karsin	5 987	6 024	6 151	6 216	6 205	6 237	104,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,0	5,3	2,4	5,6	2,6	1,9	
– saldo migracji na pobyt stały	22	12	- 12	30	- 2	- 15	
Gmina Kościerzyna	13 874	14 057	14 871	15 036	15 209	15 357	110,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,2	8,6	9,8	5,4	7,6	3,3	
– saldo migracji na pobyt stały	79	96	63	84	52	111	
Gmina Liniewo	4 529	4 575	4 615	4 615	4 634	4 652	102,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,1	6,8	5,4	4,1	5,2	1,3	
– saldo migracji na 1 000 mieszkańców	- 24	- 14	- 16	- 19	- 34	1	

Jednostka administracyjna	Liczba mieszkańców						Dynamika 2013:2008 [%]
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Gmina Lipusz	3 471	3 522	3 566	3 582	3 603	3 613	104,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,9	11,1	8,7	2,5	4,7	6,4	-
– saldo migracji na pobyt stały	3	28	4	7	- 9	5	-
Gmina Nowa Karczma	6 399	6 422	6 648	6 695	6 720	6 766	105,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	8,9	4,0	8,0	5,4	6,1	6,1	
– saldo migracji na pobyt stały	- 37	8	17	11	17	5	
Gmina Stara Kiszewa	6 396	6 423	6 590	6 607	6 648	6 647	103,9
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,3	4,5	5,0	5,0	7,2	3,2	
– saldo migracji na pobyt stały	- 6	- 2	5	- 16	7	- 13	
Razem powiat kościerski	67 774	68 311	70 383	70 742	71 041	71 241	105,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,2	7,2	6,6	5,2	5,3	3,3	
– saldo migracji na pobyt stały	- 41	25	- 41	- 12	- 54	- 86	-

Źródło: dane GUS.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 5. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich pięciu lat.

W powiecie kościerskim w latach 2008-2013 zmniejszyła się nieznacznie liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 1,7%) natomiast zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 5,1%), a szczególnie w wieku poprodukcyjnym (o 18,4%). Podobna tendencja spadku liczby mieszkańców młodych i wzrostu liczby mieszkańców w wieku

poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem takiej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, natomiast wzrost udziału osób starszych, które często nie używają albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzrasta więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

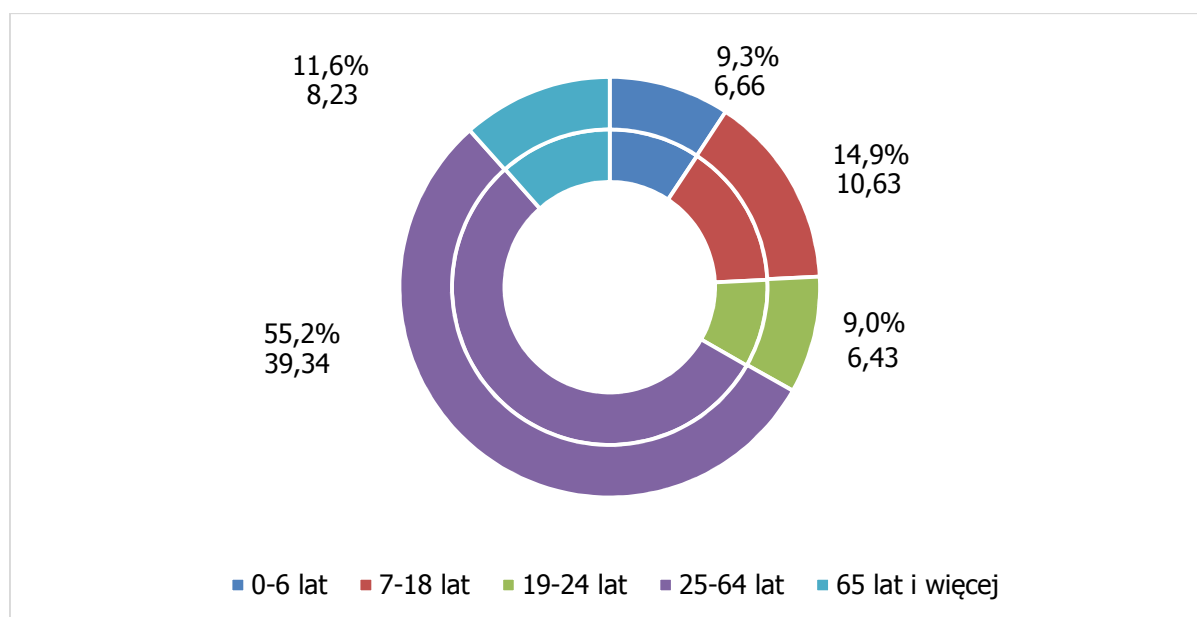
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2008-2013

Segment mieszkańców w wieku:	Rok		Dynamika 2013:2008 [%]
	2008	2013	
Miasto Kościerzyna			
– przedprodukcyjnym	5 099	4 897	96,0
– produkcyjnym	14 676	14 738	100,4
– poprodukcyjnym	3 201	4 066	127,0
Gminy objęte planem			
– przedprodukcyjnym	11 488	11 408	99,3
– produkcyjnym	27 801	29 885	107,5
– poprodukcyjnym	5 509	6 247	113,4
Razem powiat kościerski			
– przedprodukcyjnym	16 587	16 305	98,3
– produkcyjnym	42 477	44 623	105,1
– poprodukcyjnym	8 710	10 313	118,4

Źródło: dane GUS.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatu kościerskiego, przedstawionej na rysunku 8, wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., niemal 36% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Zwraca uwagę potencjalnie korzystny rozmiar segmentu osób z przedziału wiekowego 25-64 lat, które stanowiły 55% mieszkańców powiatu kościerskiego. Osoby z tego segmentu w przeważającej większości nie posiadają uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.



Rys. 8. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu kościerskiego
[% , tys. osób] – stan na 31 grudnia 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatu kościerskiego, sporządzone przez GUS, przedstawione w tabeli 6, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.

Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat kościerski

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w miastach					
0-6	2 041	1 890	1 633	92,6	80,0
7-18	3 121	3 299	3 406	105,7	109,1
19-24	1 919	1 460	1 414	76,1	73,7
25-64	13 423	12 670	11 899	94,4	88,6
65+	3 197	4 087	4 655	127,8	145,6
Razem	23 701	23 405	23 007	98,8	97,1
Ludność wiejska					
0-6	4 576	4 328	3 877	94,6	84,7
7-18	7 512	7 940	8 295	105,7	110,4
19-24	4 506	3 738	3 562	83,0	79,1

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
25-64	25 917	26 973	26 711	104,1	103,1
65+	5 029	6 624	8 009	131,7	159,2
Razem	47 540	49 604	50 453	104,3	106,1
Ludność ogółem					
0-6	6 617	6 217	5 510	94,0	83,3
7-18	10 633	11 239	11 701	105,7	110,0
19-24	6 425	5 198	4 976	80,9	77,5
25-64	39 340	39 643	38 609	100,8	98,1
65+	8 226	10 711	12 664	130,2	153,9
Razem	71 241	73 008	73 460	102,5	103,1

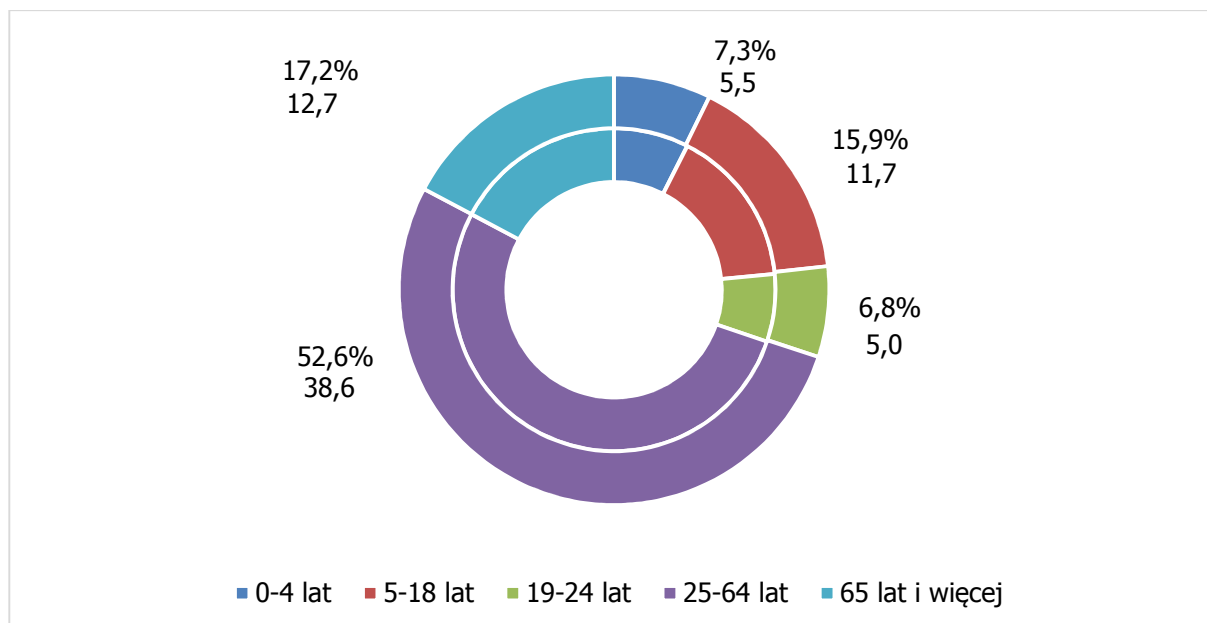
Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Liczba ludności powiatu kościerskiego – wg prognozy GUS skorygowanej o faktyczny stan liczby ludności na dzień 31.12.2013 r. – nadal będzie się powoli zwiększać i w 2025 r. wyniesie 73 460 osób. Jednocześnie zmieni się struktura ludności miasta i gmin objętych planem. W mieście Kościerzynie zmaleje liczba osób uczących się – o około 4%, przy niewielkim wzroście w gminach tak, że w skali powiatu liczba osób uczących się nie ulegnie zmianie. Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w mieście – o ponad 11%, a nieco wzrośnie w gminach, skutkując w całym powiecie spadkiem o około 2%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych: w całym powiecie ich liczba wzrośnie – aż o około 54%.

Na rysunku 9 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gmin powiatu kościerskiego w 2025 r.

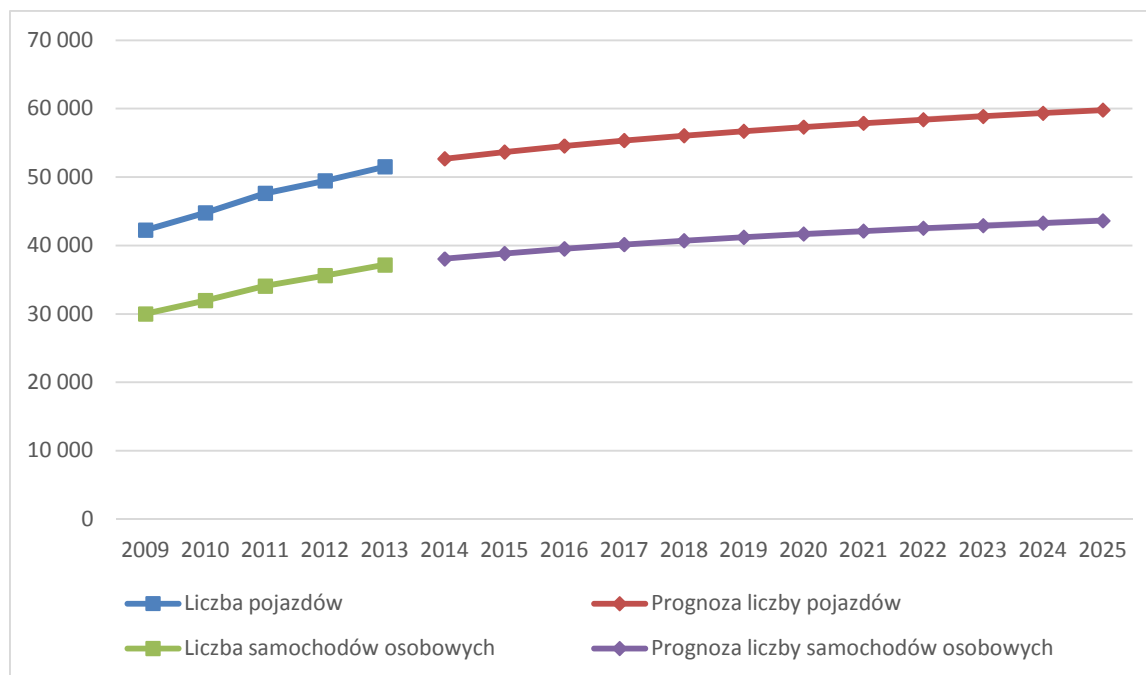
Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Liczbę pojazdów ogółem i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie kościerskim w latach 2009-2013 oraz jej prognozę na lata 2013-2020, przedstawiono na rysunku 10.

W 2013 r. w powiecie kościerskim, wg Banku Danych Lokalnych GUS, zarejestrowanych było ponad 37,1 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 522 samochody osobowe na 1 000 mieszkańców.



Rys. 9. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu kościerskiego – w 2025 r. [tys. osób, %]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rys. 10. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie kościerskim i jej prognoza do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przygotowana dla powiatu kościerskiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 43,7 tys. w 2025 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych do 2025 r. o 13,8%¹⁵, czyli osiągnięcie w tym roku wskaźnika motoryzacji na poziomie 814 pojazdów i 594 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

2.7. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2012/2013 w powiecie kościerskim działało łącznie ponad 100 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 11,2 tys. uczniów i 2,8 tys. przedszkolaków. W mieście Kościerzynie funkcjonowało ponad 30 placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 6,0 tys. uczniów i 1,2 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 7. W powiecie kościerskim nie występują szkoły wyższe, duże ośrodki akademickie funkcjonują natomiast na obszarze Trójmiasta.

Stopa bezrobocia dla powiatu kościerskiego, wg stanu na 30 czerwca 2014 r., wynosiła 12,2% – przy 11,5% w skali kraju i 11,2% w województwie pomorskim, była więc w wysokości przeciętnej. Stopa bezrobocia w powiecie zmniejszyła się w ciągu roku o 2,2%, podczas gdy w województwie pomorskim zmalała w tym czasie o 1,8%¹⁶. Wśród bezrobotnych tylko 391 osób posiadało prawo do zasiłku, ale aż 1634 osoby (52%) uznane zostały za długotrwale bezrobotne, a co trzeci bezrobotny nie posiadał kwalifikacji zawodowych.

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

¹⁵ Opracowanie własne na podstawie danych GUS – www.stat.gov.pl, dostęp: 10.12.2014 r. oraz: J. Burniewicz, *Prognoza rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2020 r.* [w]: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Pod. red. B. Liberadzkiego, L. Mindura. WITE, Warszawa 2006.

¹⁶ wg Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku – www.wup.gdansk.pl, dostęp 10.12.2014 r.

Tab. 7. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30.12.2013 r.

Rodzaj placówki oświatowej	Jednostka samorządowa								Razem
	Miasto Kościerzyna	Gmina Dziemiany	Gmina Karsin	Gmina Kościerzyna	Gmina Liniewo	Gmina Lipusz	Gmina Nowa Karczma	Gmina Stara Kiszewa	
Przedszkole	9	1	2	5	2	2	2	1	24
Oddziały przedszkolne	5	1	1	6	3	1	4	4	25
Razem przedszkolaków	1 166	171	153	547	138	161	253	232	2 821
Szkoła podstawowa									
- liczba jednostek	7	2	3	9	4	2	4	4	35
- liczba uczniów	1 749	316	478	941	293	261	623	441	5 102
Gimnazjum									
- liczba jednostek	6	1	2	5	1	1	3	2	21
- liczba uczniów	881	156	262	453	154	134	320	241	2 601
Liceum i technikum									
- liczba jednostek	9	-	-	-	-	2	-	-	11
- liczba uczniów	2 419	-	-	-	-	124	-	-	2 543
Szkoła zasadnicza zawodowa									
- liczba jednostek	5	-	-	-	-	-	-	1	6
- liczba uczniów	595	-	-	-	-	-	-	34	629
Inna szkoła									
- liczba jednostek	4	-	-	-	-	-	-	-	4
- liczba uczniów	321	-	-	-	-	-	-	-	321
Razem uczniów	5 965	472	740	1 394	447	519	943	716	11 196

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 10.12.2014 r.

Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie kościerskim – stan na 30 września 2013 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący*	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie* [zł]
		Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Województwo pomorskie	507 251	95 219	11,2	3 877,43
Powiat kościerski	12 509	3 146	12,2	3 847,12
Miasto Kościerzyna	5 996	1 112	-	2 919,89
Gmina Dziemiany	581	170	-	-
Gmina Karsin	641	250	-	-
Gmina Kościerzyna	3 432	624	-	-
Gmina Liniewo	440	228	-	-
Gmina Lipusz	330	127	-	-
Gmina Nowa Karczma	632	306	-	-
Gmina Stara Kiszewa	457	329	-	-

*stan na 31.12.2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Powiatowego Urzędu Pracy w Kościerzynie.

W tabeli 9 przedstawiono liczbę rodzin, którym udzielana jest pomoc społeczna – w przekroju poszczególnych gmin. Największa potrzeba otrzymywania pomocy społecznej występuje w gminach Lipusz i Karsin, gdzie dostępność komunikacyjna do stolicy powiatu i do Trójmiasta jest najgorsza. Wysoki udział rodzin i osób korzystających z zasiłków na dzieci wystąpił we wszystkich gminach – z wyjątkiem miasta i gminy Kościerzyna oraz gminy Dziemiany.

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

Według danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, w strukturze pasażerów komunikacji zbiorowej na liniach, które są objęte dopłatami z tytułu honorowania ulg ustawowych¹⁷, udział pasażerów kupujących jednorazowe bilety ulgowe był zróżnicowa-

¹⁷ 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.

ny. W skali 2012 r. dla przewoźników minibusowych udział ten wynosił poniżej 5%, a dla PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. wyniósł ok. 15%. Znacznie wyższy był udział pasażerów korzystających z ulgowych biletów miesięcznych szkolnych, który ukształtował się na poziomie od 19% na liniach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. do 28-36% na liniach przewoźników minibusowych. Zróżnicowanie wynika 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). Na liniach międzypowiatowych obsługujących powiat kościerski udział biletów ulgowych wyniósł ponad 21%.

Tab. 9. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej na obszarze objętym planem – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej			Liczba otrzymujących zasiłki rodzinne na dzieci	
	osób	gospodarstw domowych	osób na 1 tys. mieszkańców	osób	rodzin
Powiat kościerski	10 165	3 065	143	8 037	3 841
Miasto Kościerzyna	2 250	872	95	1 743	876
Gmina Dziemiany	754	192	178	541	254
Gmina Karsin	1 839	505	296	921	424
Gmina Kościerzyna	1 947	545	127	1 732	816
Gmina Liniewo	777	232	167	639	315
Gmina Lipusz	782	222	216	445	197
Gmina Nowa Karczma	883	235	131	1 093	505
Gmina Stara Kiszewa	933	262	140	923	454

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Spośród przewoźników w powiecie kościerskim uzyskujących refundację udzielanych ulg, wyłącznie PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i PKS Gdańsk Sp. z o.o. prezentowali w swoich serwisach internetowych informacje o uprawnieniach. Przewoźnik ROBUS nie publikuje na swojej stronie internetowej katalogu pasażerów uprawnionych do ulg, ani też wysokości tych ulg.

W przewozach w kościerskiej komunikacji miejskiej obowiązują ulgi określone uchwałami Rady Miasta¹⁸. Ulga gminna w wysokości 100% przysługuje dzieciom niepełnosprawnym wraz z opiekunami, osobom niewidomym wraz z przewodnikami, dzieciom do lat 4, honorowym dawcom krwi I stopnia oraz osobom powyżej 65 lat. Ulga gminna w wysokości 50% przysługuje młodzieży uczącej się do wieku 24 lat, a 50% ceny biletu jednorazowego – także dzieciom do lat 4 oraz osobom niesamodzielnym. Dodatkowo, w komunikacji miejskiej w Kościerzynie obowiązują ulgi określone ustawami: w wysokości 100% dla posłów i senatorów, osób niewidomych i uznanych za niezdolne do samodzielnej egzystencji, inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich przewodnikom, a także w wysokości 50% dla studentów, słuchaczy kolegiów nauczycielskich i języków obcych, kombatanów i weteranów. Ponadto, w ramach Kościerskiej Karty Dużej Rodziny, wprowadzono w komunikacji miejskiej w Kościerzynie ulgę w wysokości 60% dla członków rodzin wielodzietnych (rodzice z co najmniej trójką dzieci zameldowani w Kościerzynie, w tym rodziny zastępcze).

W komunikacji miejskiej w Kościerzynie bilety jednorazowe normalne stanowiły w 2014 r. tylko 29% ogólnej liczby sprzedanych biletów, zaś bilety jednorazowe z ulgą 100% – aż 58% biletów. Bilety z ulgą 50% stanowiły natomiast 10,2% łącznej liczby sprzedanych biletów. Komunikacja miejska w Kościerzynie wypełnia więc zadania przewozowe w większości dla młodzieży, osób starszych oraz innych grup społecznych uprawnionych do przejazdów bezpłatnych.

Sprzedaż biletów komunikacji miejskiej w Kościerzynie prowadzona jest: w autobusach (biletów jednorazowych), w kasie biletowej przy dworcu PKS przy ul. Młyńskiej w Kościerzynie (biletów miesięcznych).

U pozostałych przewoźników bilety jednorazowe sprzedawane są przez kierowców z zastosowaniem kasy fiskalnej, w momencie zajmowania przez pasażerów miejsca w pojeździe. Sprzedaż biletów miesięcznych prowadzona jest przez przewoźników z reguły wyłącznie w ich kasach.

2.8. Czynniki gospodarcze

W 2013 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (80% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 96%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą

¹⁸ Uchwała Rady Miasta Kościerzyna nr XXXIII/265/12 z dnia 29.08.2012 r. w sprawie ulg na przejazdy komunikacją miejską w Kościerzynie oraz Uchwała Rady Miasta Kościerzyna nr LV/405/13 z dnia 30.10.2013 r. w sprawie przyjęcia i wprowadzenia na terenie Miasta Kościerzyna Programu dla Miasta Kościerzyna wspierającego rodziny wielodzietne KOŚCIERSKA KARTA DUŻEJ RODZINY.

aktywność gospodarczą wykazywały miasto oraz gmina Kościerzyna. Na obszarach pozostałych gmin wiejskich, największą aktywność gospodarczą można było zaobserwować w gminach Nowa Karczma i Stara Kiszewa. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 10.

Tab. 10. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie kościerskim – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Miasto Kościerzyna	2 419	100	2 319	126	1 876
Gmina Dziemiany	286	12	274	9	228
Gmina Karsin	401	21	380	13	325
Gmina Kościerzyna	1 152	34	1 118	41	979
Gmina Liniewo	294	15	279	8	233
Gmina Lipusz	259	15	244	11	207
Gmina Nowa Karczma	431	21	410	10	345
Gmina Stara Kiszewa	448	20	428	8	359
Razem bez miasta Kościerzyny	3 271	138	3 133	100	2 676
Ogółem	5 690	238	5 452	226	4 552

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne. Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu – ponad 25%, budownictwa – niemal 14% oraz związanych z rynkiem nieruchomości – niemal 12% i przemysłu – ponad 9%.

W tabeli 11 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 11. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie kościerskim wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności					
	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł	Budownictwo	Handel	Transport	Inne
Miasto Kościerzyna	11	227	420	554	164	1 043
Gmina Dziemiany	15	45	75	40	21	90
Gmina Karsin	27	62	62	83	30	137
Gmina Kościerzyna	35	158	289	211	100	359
Gmina Liniewo	20	50	64	66	12	82
Gmina Lipusz	9	27	71	42	33	77
Gmina Nowa Karczma	22	47	117	81	22	142
Gmina Stara Kiszewa	30	53	119	80	15	151
Razem bez miasta Kościerzyny	158	442	797	603	233	1 038
Ogółem	169	669	1 217	1 157	397	2 081

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

W tabeli 12 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., około 96% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,8% całkowitej liczby firm.

Największym pracodawcą, zatrudniającym ponad tysiąc osób, są Zakłady Porcelany Stołowej „Lubiana” S.A. w miejscowości Lubiana w gminie Kościerzyna. Znaczącym zakładem produkcyjnym jest także PUP Complex Sp. z o.o. z Gdańska – z zakładami w Dziemianach i Trzebuniu. Poza miastem i gminą Kościerzyna dominowały podmioty drobne.

Tab. 12. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie kościerskim – stan na 31 grudnia 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	250 i więcej	50-249	10-49	do 9
Miasto Kościerzyna	2 419	1	28	94	2 296
Gmina Dziemiany	286	0	1	11	274
Gmina Karsin	401	0	3	16	382
Gmina Kościerzyna	1 152	1	3	40	1 108
Gmina Liniewo	294	0	3	11	280
Gmina Lipusz	259	0	3	10	246
Gmina Nowa Karczma	431	0	1	12	418
Gmina Stara Kiszewa	448	0	1	16	431
Razem bez miasta Kościerzyny	3 271	1	15	113	3 139
Ogółem powiat kościerski	5 690	2	43	210	5 435

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

Ważnym elementem działalności gospodarczej w powiecie kościerskim jest obsługa ruchu turystycznego. Na obszarze powiatu najwięcej obiektów turystycznych funkcjonuje w gminie Kościerzyna – są one zlokalizowane w parkach krajobrazowych. Znaczny ruch turystyczny obsługuje także gmina Karsin.

W tabeli 13 zestawiono dane dotyczące wielkości ruchu turystycznego w poszczególnych gminach. Poza rejestrowanym ruchem turystycznym do obiektów ogólnie dostępnych, funkcjonuje także turystyka indywidualna oraz weekendowa, szczególnie intensywna w okresie wakacyjnym i w dni wolne od pracy.

Tab. 13. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie kościerskim w roku 2013 r.

Jednostka administracyjna	Liczba obiektów turystycznych	Korzystający z noclegów [tys. osób]				
		hotele i pensjonaty	ośrodki wczasowe i kolonijne	inne	razem	w tym goście zagraniczni
Miasto Kościerzyna	5	6,17	1,11	1,76	9,04	0,17
Gmina Dziemiany	2	0,39	0,0	0,36	0,75	0,01
Gmina Karsin	7	0,40	11,03	0,04	11,48	0,04
Gmina Kościerzyna	31	12,92	11,89	11,76	36,57	0,05
Gmina Stara Kiszewa	1	3,55	0,00	0,09	3,63	0,00
Razem bez miasta Kościerzyny	41	17,26	22,92	12,25	52,43	0,09
Ogółem	46	23,44	24,03	14,01	61,48	0,26

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

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.

Obszar powiatu kościerskiego częściowo obejmuje dwa parki krajobrazowe: Kaszubski i Wdzydzki – o łącznej powierzchni w powiecie niemal 18 tys. ha. Na obszarze powiatu występuje także osiem Obszarów Chronionego Krajobrazu o łącznej powierzchni w powiecie niemal 46 tys. ha.

Są to Obszary Chronionego Krajobrazu:

- Doliny Wierzycy – w gminach Kościerzyna, Liniewo i Stara Kiszewa;
- Gowidliński – w gminach Kościerzyna i Lipusz;
- Lipuski – w gminach Kościerzyna i Lipusz;
- Polaszkowski – w gminach Kościerzyna, Nowa Karczma, Liniewo i Stara Kiszewa;
- Doliny Wietcisy – w gminach Liniewo i Nowa Karczma;
- Lipuski – w gminie Lipusz;

- Borów Tucholskich – w gminach Karsin, Kościerzyna i Stara Kiszewa;
- Przywidzki – w gminie Nowa Karczma.

Do obszarów objętych ochroną przyrody w powiecie kościerskim należą ponadto:

- Rezerwat Strzelnica – o powierzchni 3,6 ha, znajdujący się na obszarze miasta Kościerzyna; na terenie rezerwatu znajdują się ponad dwustuletnie dęby oraz niewiele młodsze sosny i buki;
- Rezerwat Krwawe Doły – o powierzchni 13 ha, znajdujący się w gminie Stara Kiszewa, obejmujący zbiorowiska leśne typowe dla Borów Tucholskich;
- Rezerwat Czapliniec w Wierzysku – o powierzchni 10,5 ha, znajdujący się w gminie Kościerzyna, obejmujący starodrzew z miejscem lęgowym czapli;
- Rezerwat Wda-Trzebiocha, położony w gminie Dziemiany, zajmujący powierzchnię 9,1 ha – rezerwat faunistyczny obejmujący rzeką Wdę i jej okolice w rejonie jezior Schodno i Wdzydzkich;
- Rezerwat Orle nad jeziorem Dużym, zajmujący powierzchnię 1,7 ha – z lasem grądowym z ponad dwustuletnimi dębami;
- Rezerwat Brzęczek, zajmujący powierzchnię 25,5 ha – rezerwat leśny obejmujący zbiorowisko kwaśnej buczyny pomorskiej.

Na obszarze objętym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 14. Mapę obszarów chronionych Natura 2000 w powiecie kościerskim przedstawiono na rysunku 11.

Tab. 14. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie kościerskim
– stan na 30 listopada 2014 r.

Lp.	Kod	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia [ha]
1	PLH 220009	Dolina Środkowej Wietcisy	Liniewo, Nowa Karczma	430,9
2	PLH 220034	Jeziora Wdzydzkie	Dziemiany, Karsin, Kościerzyna, Lipusz, Stara Kiszewa	13 583,8
3	PLH 220073	Leniec nad Wierzą	Kościerzyna	25,0
4	PLH 220074	Lubieszyn	Liniewo, Nowa Karczma	671,4
5	PLH 220077	Młosino-Lubnia	Dziemiany, Karsin	2 469,5
6	PLH 220081	Rynna Dłużnicy	Kościerzyna	353,4
7	PLH 220082	Stary Bukowiec	Stara Kiszewa	308,4
8	PLH 220083	Wielki Klincz	Kościerzyna, Nowa Karczma	288,2
9	PLH 220086	Szumleś	Nowa Karczma	976,5

Lp.	Kod	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia [ha]
10	PLH 220088	Dąbrówka	Kościerzyna, Nowa Karczma	504,6
11	PLH 220090	Nowa Sikorska Huta	Kościerzyna	174,7
12	PLH 220091	Piotrowo	Kościerzyna, Nowa Karczma	483,0
13	PLH 220093	Wilcze Błota	Stara Kiszewa	9,0
14	PLH 220094	Dolina Wierzycy	Stara Kiszewa	4 618,3
15	PLH 220095	Uroczyska Pojezierza Kaszubskiego	Kościerzyna	3 922,3
16	PLH 220009	Bory Tucholskie	Dziemiany, Kościerzyna, Karsin	322 535,9
17	PLH 220104	Jezioro Księżę w Lipuszu	Lipusz	15,0

Źródło: www.natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 10.12.2014 r.



Rys. 11. Mapa obszarów chronionych na obszarze powiatu kościerskiego.

Źródło: www.geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 10.08.2014 r.

Ochroną objęta jest niemal połowa powierzchni powiatu – cała południowo-wschodnia jego część i znaczne fragmenty na pozostałym obszarze. Aspekty środowiskowe w znacznej mierze wpływają więc na politykę rozwojową powiatu.

Ochrona środowiska

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 strefie trójmiejskiej oraz pomorskiej (do której należy powiat kościerski), za pomocą 16 automatycznych stacji pomiarowych (w tym dwóch w powiecie kościerskim).

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5} oraz bezo-a pirenu oraz pod kątem ochrony zdrowia i ochrony roślin – niedotrzymanie poziomu celu długoterminowego dla ozonu O₃. Przekroczenia te stwierdzono m.in. na stacji pomiarowej w Kościerzynie. Głównym powodem przekroczenia poziomów dopuszczalnych jest tzw. niska emisja z lokalnych systemów grzewczych¹⁹.

Stan wód rzeki Mała Wierzyca na obszarze powiatu kościerskiego zakwalifikowany został pod względem elementów fizykochemicznych jako dobry, ale pod względem elementów biologicznych i potencjału ekologicznego – jako zły. Dla rzeki Wierzycy stan wód, pod względem elementów fizykochemicznych, również oceniono jako dobry, ale pod względem elementów biologicznych i potencjału ekologicznego – jako słaby. Stan rzeki Wietcisy na obszarze powiatu kościerskiego zakwalifikowany został pod względem wszystkich elementów jako dobry. Stan wód jezior w powiecie kościerskim oceniono jako dobry pod względem stanu chemicznego, a zły – dla jeziora Wierzyko i słaby – dla jeziora Grabowskiego, pod względem stanu ekologicznego. Stan wód podziemnych w powiecie kościerskim oceniony został przez WIOŚ jako dobry, natomiast w ramach monitoringu krajowego w Lubieszynku w gminie Nowa Karczma stwierdzono zły stan wód podziemnych.

Pomiary długookresowe w ramach monitoringu hałasu wykonane w 2013 r. przez WIOŚ w Kościerzynie wykazały w punkcie pomiarowym przy ul. Skłodowskiej brak przekroczeń poziomu dopuszczalnego hałasu komunikacyjnego w ciągu dnia i minimalne przekroczenie w nocy. Natomiast w punkcie pomiarowym przy ul. Kartuskiej wykazano nieznacznie podwyższony poziom hałasu w ciągu dnia w dniu roboczym (wiosna i jesień) oraz w czasie weekendów. Wskaźnik LDWN nie wykazywał przekroczeń ponad normę. Poziom narażenia

¹⁹ Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport za 2013 r., WIOŚ Gdańsk.

mieszkańców Kościerzyny na hałas ulegnie w najbliższych latach znacznemu zmniejszeniu – z uwagi na aktualnie projektowaną inwestycję – obwodnicę miasta. Część ruchu tranzytowego odbywającego się do tej pory przez Kościerzynę, znacznie zwiększającego poziom hałasu, skierowana zostanie na nową trasę odpowiednio izolowaną akustycznie.

WIOŚ w Gdańsku prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2013 r. w województwie pomorskim wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku²⁰.

Na obszarze gminy Kościerzyna zlokalizowany jest zakład rozlewni gazu płynnego GA-STAN S.A. w Łubianie, zakwalifikowany do zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie alokacji taboru, które w możliwie największym stopniu ogranicza emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów i kierując je na linie, obejmujące w największym stopniu obszary miejskie.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej 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.

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 2015-2020 dla powiatu kościerskiego 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).

²⁰ Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2013 r., WIOŚ Gdańsk 2014.

2.10. Źródła ruchu

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

- realizowane w granicach jednej gminy;
- wykonywane do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu kościerskiego;
- wykonywane 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;
- 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);
- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa;
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

Przejazdy na obszarze powiatu kościerskiego, wykraczające poza obszar gmin, nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich. Pewna część pasażerów korzystać będzie z usług przewoźników realizujących wojewódzkie przewozy pasażerskie, w szczególności w przewozach kolejowych.

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

Przewozy pasażerskie w ramach powiatu kościerskiego służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie powiatu i poza nim.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, realizowany drogą krajową nr 20 oraz drogami wojewódzkimi, występuje w powiecie kościerskim w niewielkim stopniu.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu kościerskiego koncentruje się na ciągach głównych dróg wylotowych krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Trójmiasta, Chojnic Bytowa i Starogardu Gdańskiego. Istotne znaczenie dla obsługi tego ruchu, szczególnie w relacji do i z Trójmiasta, ma także pasażerski transport kolejowy, a jego znaczenie wzrośnie po zakończeniu prowadzonych obecnie inwestycji, w tym budowy linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Przemieszczenia pasażerów w komunikacji ponadgminnej wewnątrz powiatu koncentrują się w trzech kierunkach: do Trójmiasta, do miasta powiatowego Kościerzyny (i w mniejszym stopniu do pobliskich ośrodków miejskich – takich, jak Starogard Gdański, Bytów i Chojnice) oraz wewnątrz gmin – do lokalnych ośrodków gminnych i zespołów szkół. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc pracy oraz nauki.

Placówki oświatowe ponadgimnazjalne i zakłady pracy są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin objętych planem. W ruchu wewnętrznym w gminach bardzo ważną rolę odgrywają dojazdy dzieci do przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych. Największe placówki oświatowe w powiecie kościerskim, liczące ponad 400 uczniów, zlokalizowane są w mieście Kościerzynie (8 placówek), Lipuszu (1 placówka) i Starej Kiszewie (1 placówka). Wszystkie publiczne szkoły ponadgimnazjalne zlokalizowane są w mieście Kościerzynie, poza miastem funkcjonują jedynie: zasadnicza szkoła zawodowa w Starej Kiszewie oraz dwa prywatne licea zaoczne w Lipuszu. W Kościerzynie funkcjonuje także Wydział Zamiejscowy Powszechnej Wyższej Szkoły Humanistycznej Pomerania z Chojnic.

Największym zakładem przemysłowym w powiecie jest firma Zakłady Porcelany Stołowej LUBIANA S.A. w Łubianie, dużą strefą przemysłową jest także „Przemysłowy Trójkąt” w Kościerzynie oraz zakłady PUP Complex Sp. z o.o. w Trzebuniu i Dziemianach. Pozostałe zakłady przemysłowe są rozproszone w różnych miejscowościach.

Wszystkie samorządy powiatu kościerskiego realizują wspólnie projekt „Kościerskie Partnerstwo na Rzecz Rozwoju Społeczno-Gospodarczego”, z miastem Kościerzyną jako liderem. W ramach tego projektu utworzone zostaną Kościerskie Strefy Aktywności Gospodarczej w poniższych lokalizacjach:

- I. strefa – na terenie sołectwa Kłobuczyno w gminie Kościerzyna;
- II. strefa – na terenie sołectwa Grzybowo w gminie Kościerzyna;

- III. strefa – w Nowej Karczmie (gmina Nowa Karczma);
- IV. strefa – Kościerski Park Przemysłowy (miasto Kościerzyna);
- V. strefa – w obszarze Jezior Wdzydzkich (usługi o charakterze turystycznym) wraz z systemem ścieżek rowerowych łączących podstrefy wchodzące w jej skład:
 - podstrefa na terenie gminy Dziemiany;
 - podstrefa na terenie gminy Karsin;
 - podstrefa na terenie gminy Lipusz;
 - podstrefa na terenie gminy Stara Kiszewa;
 - podstrefa na terenie gminy Kościerzyna;
- VI. strefa – ukierunkowana na OZE (Odnawialne Źródła Energii) w Lubaniu, gmina Nowa Karczma;
- VII. strefa – ukierunkowana na OZE w Liniewskich Górach, gmina Liniewo.

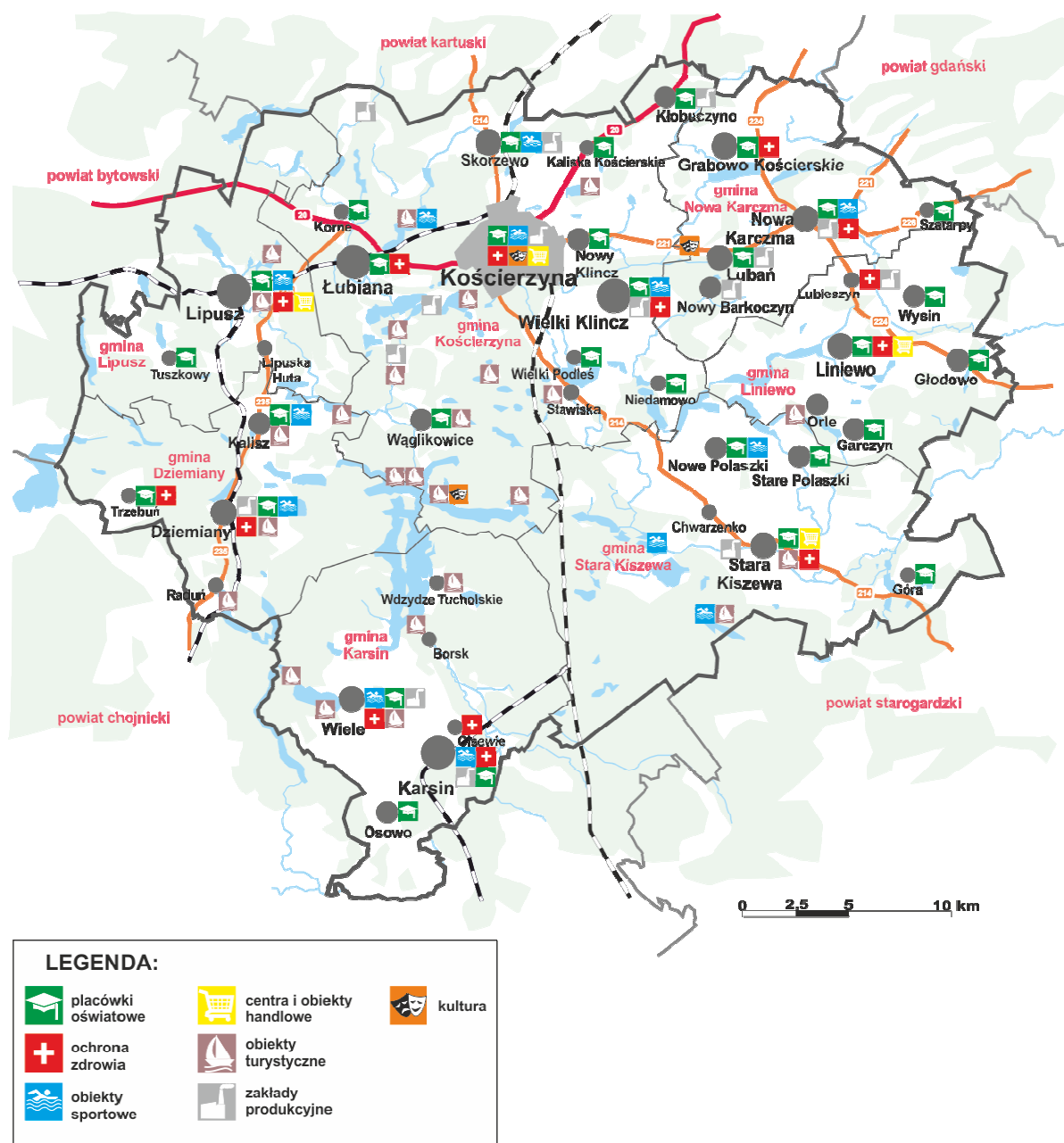
W ramach tego projektu przygotowywane są obecnie dokumenty strategiczne w zadaniu „Kościerskie Strefy Aktywności Gospodarczej – przygotowanie dokumentacji strategicznej i techniczno-kosztorysowej”. Projekt finansowany jest ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego (MF EOG) i Norweskiego Mechanizmu Finansowego (NMF) 2009-2014 w ramach programu „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego”. Niniejsze opracowanie wykonywane jest w ramach przedmiotowego projektu. Wartość całego projektu wynosi 2 692 996 zł, z czego dofinansowanie – 2 289 046,60 zł, a termin zakończenia jego realizacji wyznaczono na marzec 2016 r.

W Kościerzynie działają także instytucje wsparcia biznesu: zlokalizowany w centrum Kaszubski Instytut Rozwoju i Kościerski Fundusz Poręczeń Kredytowych Sp. z o.o. oraz znajdujący się w strefie przemysłowej – Kaszubski Inkubator Przedsiębiorczości. Poza nimi, rozwój przedsiębiorczości wspierają: Powiatowe Centrum Informacyjne w Kościerzynie oraz lokalne grupy działania.

Istotną rolę, jako cele podróży, spełniają także większe centra handlowe oraz miejsca spędzania czasu wolnego, np. placówki kulturalne i sportowe.

Większość placówek kulturalnych zlokalizowana jest w Kościerzynie. Poza Kościerzyną funkcjonują gminne ośrodki kultury oraz: Muzeum Hymnu w Będominie i Kaszubski Park Krajobrazowy we Wdzydzach Kiszewskich.

Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży w powiecie kościerskim, oddziałujących na mobilność mieszkańców – przedstawiono na rysunku 12.



Rys. 12. Źródła ruchu na obszarze powiatu kościerskiego

Źródło: opracowanie własne.

2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”²¹;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”²², zwany dalej planem wojewódzkim.

Obecnie przez powiat kościerski nie przebiegają żadne relacje pasażerskich połączeń kolejowych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych. Obydwa warianty planu transportowego, ujęte w punkcie 1, nie przewidują zmiany tego stanu. Żadna ze stacji i przystanków kolejowych w powiecie kościerskim nie będzie objęty przewozami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi.

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

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 transportowy dla powiatu musi uwzględnić postanowienia 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;

²¹ „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.

²² „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.

- 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 planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. W powiecie kościerskim tylko dworzec w Kościerzynie (oznaczony R-7) pełni funkcję regionalnego węzła integracyjnego.

Relacja Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz/Gdańsk Główny zaliczona została do kategorii A – akceptowana bez zastrzeżeń, relacja Kościerzyna – Gdynia Główna zaliczona została do kategorii B – akceptowana, ale wymagająca monitorowania, relacja Chojnice – Lipusz – Kościerzyna zaliczona została do kategorii C – akceptowana wstępnie, ale wymagająca dalszych analiz, zaś linia Kościerzyna – Szlachta – (Wierzchucin) do kategorii D1 – nieakceptowalna czasowo.

Relacje: Kościerzyna – Gdynia Główna oraz Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz/Gdańsk Główny zostały uznane w planie wojewódzkim jako szkieletowe w II klasie częstotliwości obsługi, relacja Chojnice – Lipusz – Kościerzyna uznana została jako dowozowa w II klasie obsługi, zaś relacja Bytów – Lipusz – Kościerzyna zakwalifikowana została jako uzupełniająca w III klasie obsługi.

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

- Bytów/Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk (II klasa obsługi);
- Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork (III klasa obsługi).

Do linii dojazdowych zaliczono tylko linię Kościerzyna – Zblewo – Starogard Gdański (III klasa obsługi), do linii uzupełniających zaliczono natomiast:

- Czersk – Kościerzyna (III klasa);
- Kościerzyna – Nowa Karczma – Pruszcz Gdański (III klasa);
- Czarne/Człuchów – Wiele – Czersk (III klasa obsługi);
- Kartuzy – Stężyca – Kościerzyna (III klasa obsługi);

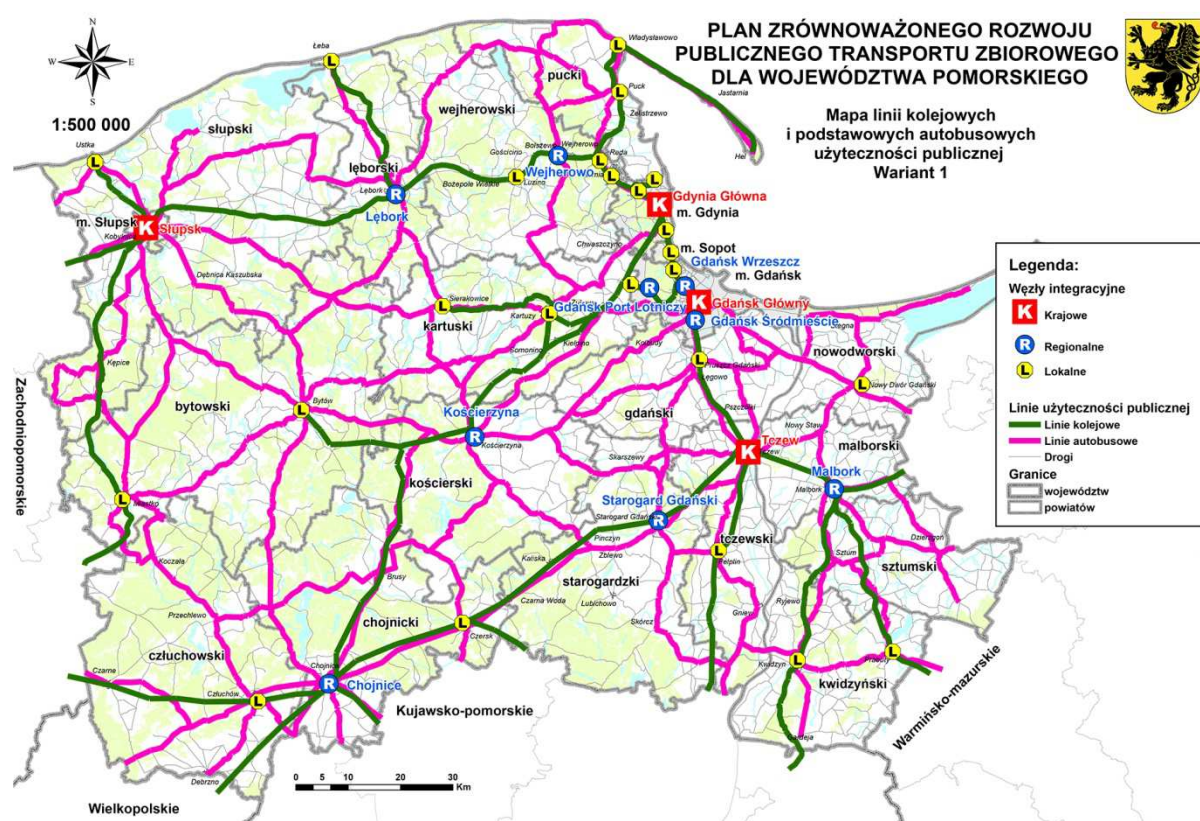
- Człuchów/Chojnice – Kościerzyna (III klasa);
- Kościerzyna – Żukowo – Gdańsk (III klasa).

Dwie ostatnie linie autobusowe zdefiniowano jako uzupełniające, interwencyjne. Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają:

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

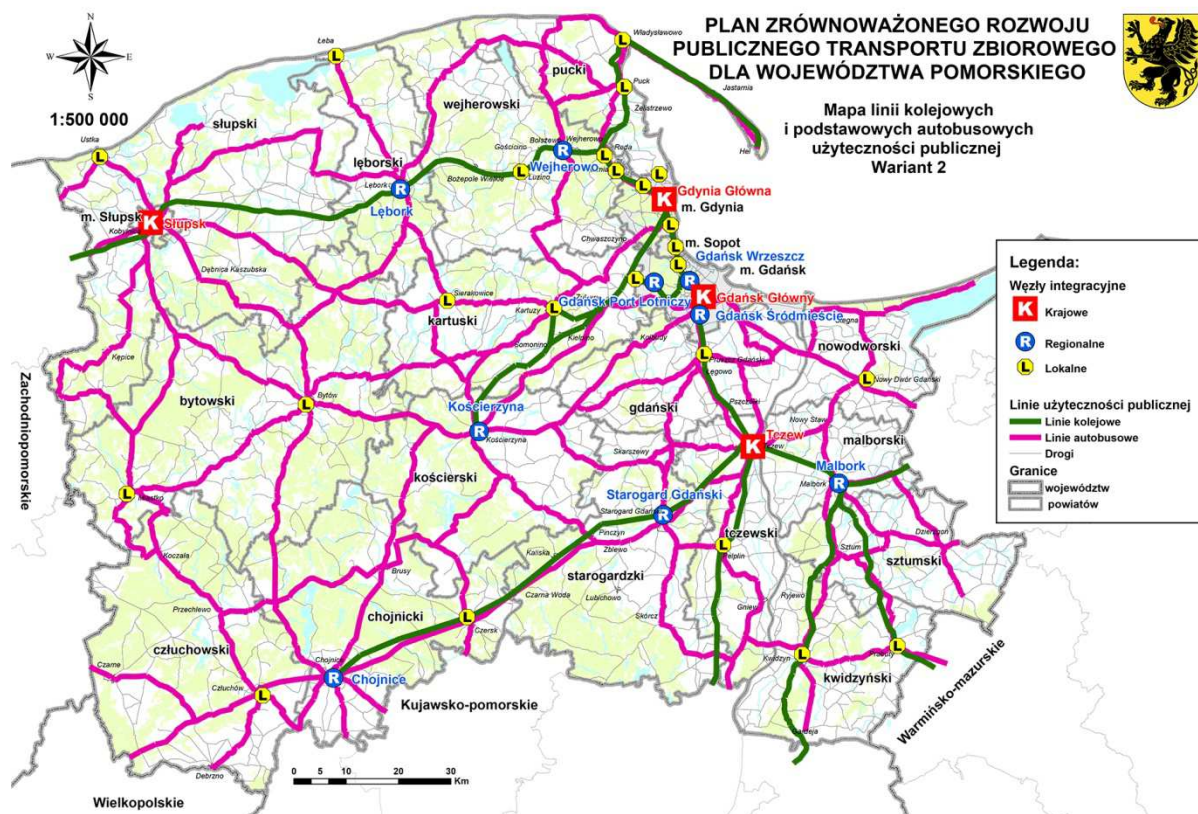
W przypadku linii autobusowych pokrywających się trasą z liniami kolejowymi przyjęto założenie ich uruchamiania, jeśli w okresach ich funkcjonowania maksymalne zapewnienie pociągów byłoby nie większe niż 50 osób.

Na rysunku 13 przedstawiono sieć linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariantie 1, a na rysunku 14 – w wariantie 2.



Rys. 13. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, Gdańsk 2014, s. 97.



Rys. 14. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, Gdańsk 2014, s. 98.

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:
 - z Kościerzyny do aglomeracji trójmiejskiej – od godziny 5:00 do godziny 23:00 (minimalny od godziny 6:00 do godziny 22:00);
 - z obszaru ciążenia do stolicy powiatu – od godziny 6:00 do godziny 20:00 (minimalny od godziny 6:00 do godziny 19:00);
- w niedziele i święta:
 - z Kościerzyny do aglomeracji trójmiejskiej – od godziny 5:00 do godziny 22:00 (minimalny od godziny 6:00 do godziny 21:00);
 - z obszaru ciążenia do stolicy powiatu – od godziny 7:00 do godziny 20:00 (minimalny od godziny 8:00 do godziny 20:00).

Zalecana częstotliwość kursów do aglomeracji trójmiejskiej została określona dla Kościerzyny 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 – 80%).

Plan transportowy dla województwa pomorskiego określa także wymagane standardy wyposażenia technicznego i dostępności dla podróżnych przystanków i dworców. 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 lokalnego, jakim jest dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi i komunikacji miejskiej w Kościerzynie, 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;
- odległości pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większe niż 150 m;
- parkingi: P&R – dla 5% osób wsiadających, B&R – dla 4% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.

Zamodelowane zachowania transportowe w wojewódzkim planie transportowym w przewozach powiatowych, wg trzech scenariuszy rozwoju społeczno-ekonomicznego oraz publicznego transportu zbiorowego wskazują, że realizacja wariantów rozwojowych zwiększy liczbę podróży odbywanych transportem zbiorowym oraz zwiększy pracę przewozową realizowaną tym transportem o ponad 25%. W planie wojewódzkim zakłada się, że podróże międzywojewódzkie organizowane przez Urząd Marszałkowski realizowane będą w 84% przewozami kolejowymi. W powiecie kościerskim obsługiwane będą głównie miejscowości położone wzdłuż linii kolejowych nr 201 i 211 oraz drogi wojewódzkiej nr 221. Pozostałe obszary powiatu kościerskiego zostaną objęte przewozami zorganizowanymi w ramach wojewódzkiego planu transportowego w niewielkim stopniu, choć gminy Dziemiany, Lipusz, Karsin i Stara



Kiszewa są rejonami o najgorszej dostępności transportowej do aglomeracji trójmiejskiej w powiecie kościerskim (średni czas dojazdu do Gdańska ponad 120 minut).

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

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

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

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

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

Badania przeprowadzone jesienią 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studialne dla opracowania planu transportowego dla województwa pomorskiego²³, 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.

W przewozach ponadgminnych 30% podróży w województwie realizowano z wykorzystaniem komunikacji publicznej, a w podróżach ponadpowiatowych – 34% podróży. Transportem kolejowym odbywano 29% podróży ponadgminnych i 36% podróży ponadpowiatowych. Odliczając podróże ponadgminne i ponadpowiatowe realizowane koleją można stwierdzić, że w skali województwa komunikacją miejską oraz regionalną komunikacją autobusową odbywano około 1/4 podróży ponadgminnych i ponadpowiatowych.

²³ „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.

Podróże z przekroczeniem granic gminy odbywało w ciągu doby w dniu roboczym 28% mieszkańców Kościerzyny i 64% mieszkańców pozostałego obszaru powiatu. Odsetek mieszkańców przekraczających w takich podróżach granice powiatu wyniósł 20% dla miasta i 17% dla obszarów wiejskich. 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.

Współczynnik ruchliwości określono przeciętnie dla województwa na poziomie 1,9 podróży w czasie jednej doby. Najczęściej podróżowały osoby w wieku 18-54 lat: poza gminę wyjeżdżało 43-50% osób w tej grupie wiekowej, a poza powiat – 27-31%.

W strukturze motywacji podróży ponadgminnych odbywanych w dniu roboczym w województwie pomorskim 42,7% stanowiły wyjazdy i powroty do pracy, a tylko 9,8% podróży było związane z nauką²⁴. W podróżach ponadgminnych w województwie występują dwa wyraźnie zaznaczone szczyty przewozowe: poranny i popołudniowy, spowodowane podróżami praca – dom/dom – praca oraz nauka – dom/dom – nauka. Pozostałe typy podróży generują razem dość równy ich poziom w godzinach od 6:00 do 20:00. Szczyty przewozowe w województwie pomorskim są szczególnie wyraźne, gdy środkiem transportu jest samochód osobowy, zróżnicowanie w przypadku komunikacji autobusowej i minibusowej jest niższe, po części spowodowane zbyt ubogą ofertą przewozową.

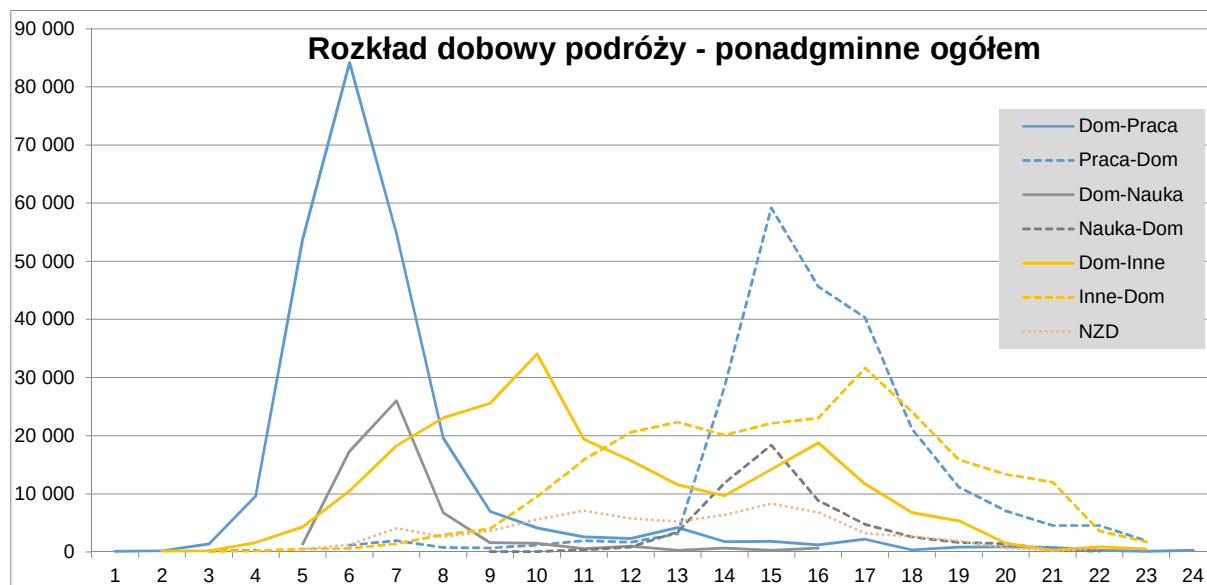
Dobowy rozkład podróży w zależności od typu podróży ponadgminnych w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 15.

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.

Przeciętny czas przejazdu różnił się od zastosowanego środka 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 wypełnienie samochodu osobowego wyniosło we wszystkich podróżach 1,5 osoby, a w podróżach związanych z pracą – tylko 1,3 osoby.

²⁴ „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.



Rys. 15. 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.

Mieszkańcy powiatu kościerskiego poza granice powiatu podróżują głównie do i z Trójmiasta oraz powiatów: bytowskiego, chojnickiego, kartuskiego i starogardzkiego. Na rysunku 16 przedstawiono kartogram podróży do i z powiatu kościerskiego.

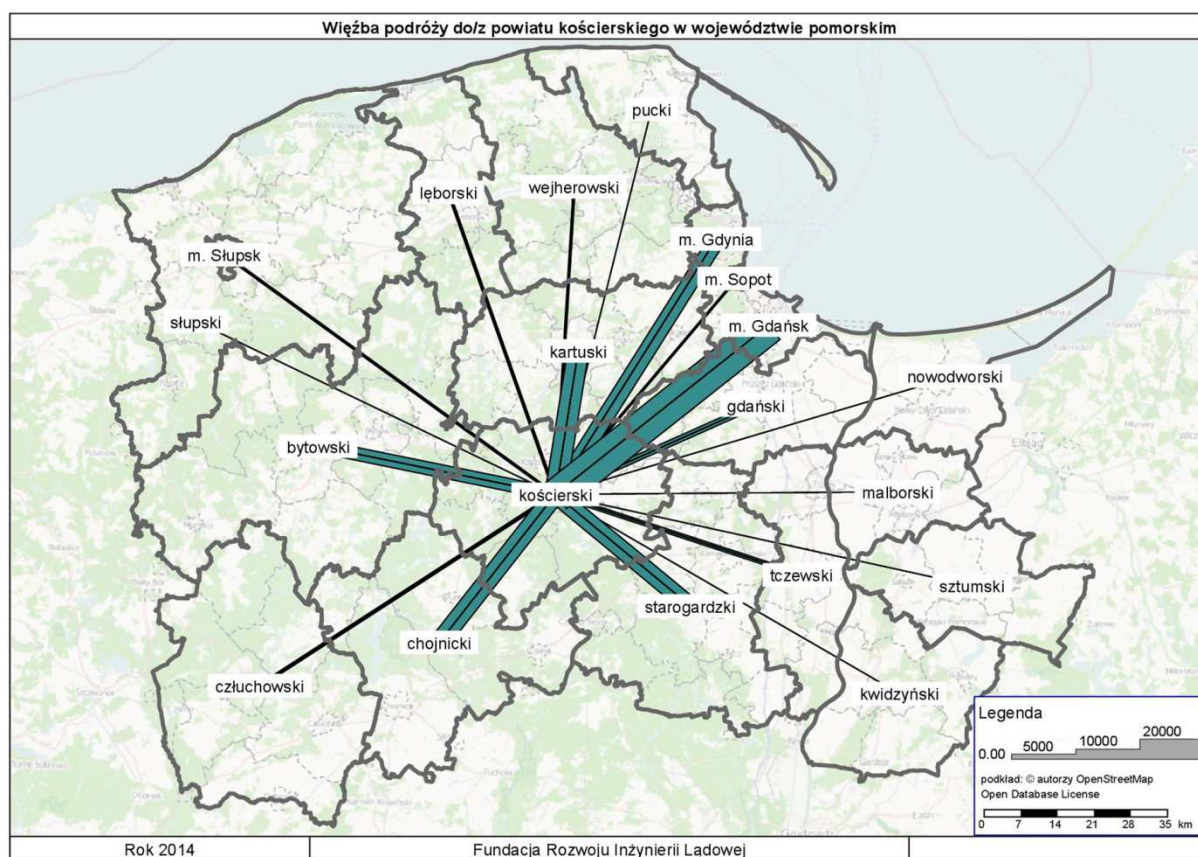
W badaniach ankietowych przeprowadzonych w IV kwartale 2014 r. w powiecie kościerskim²⁵ udział w motywacjach podróży przemieszczeń do i z pracy wyniósł 26%, do i z miejsc nauki – 30%, a innych – 39%. Udział podróży dom-praca-dom nie stanowił dominującej wartości, co pozwala przypuszczać, że większość podróży zmotywowanych pracą odbywała się za pomocą środków transportu indywidualnego.

Kompleksowe badania popytu efektywnego przeprowadza systematycznie na wybranych liniach przewoźnik regionalny – PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.

W kompleksowych badaniach popytu przeprowadzonych jesienią 2011 r. w pojazdach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. wykonujących kursy ponadgminne, przeciętna liczba pasażerów na kurs wyniosła 26 osób, co jest wynikiem średnim w skali kraju dla komunikacji regionalnej. Uśredniona 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.

²⁵ „Analiza dostępności transportowej kościerskiego obszaru funkcjonalnego w latach 2014-2020”. Część I, styczeń 2015 r.

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 niedzielę – 16,9%.



Rys. 16. Rozkład kierunków podróży do i z powiatu kościerskiego.

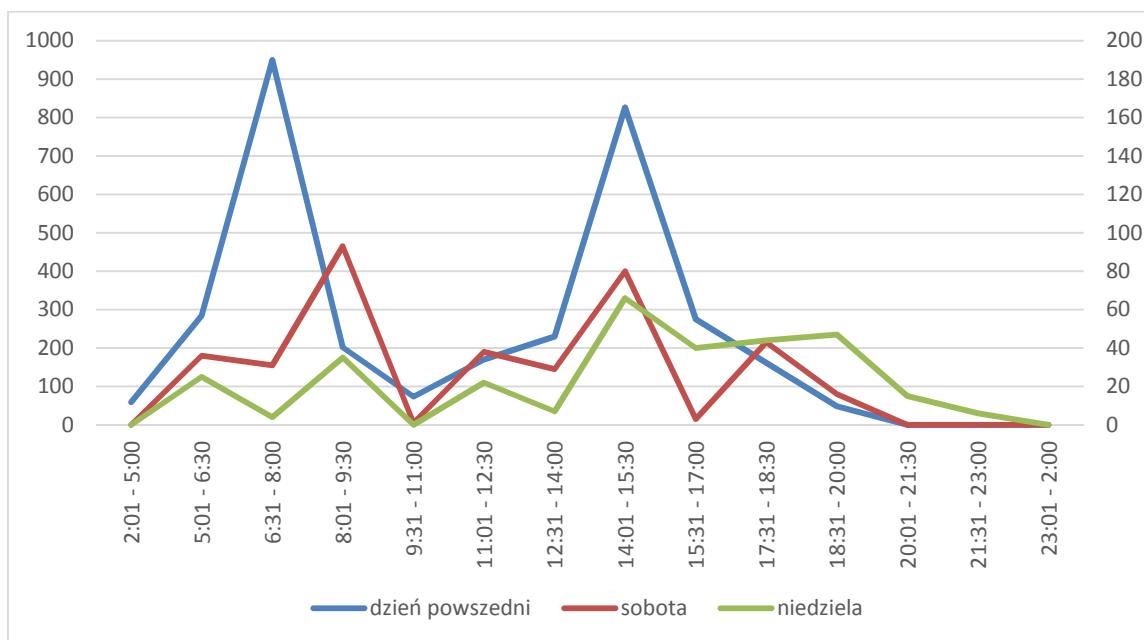
Źródło: „Analiza dostępności transportowej kościerskiego obszaru funkcjonalnego w latach 2014-2020.” Część I, s. 39.

Badania ponownie przeprowadzone 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 niedzielę – 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 niedzielę. 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.

W segmencie osób dojeżdżających do pracy w dniu powszednim największy popyt na usługi przewozowe na liniach ponadpowiatowych w powiecie kościerskim 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.

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

Rozkład liczby przewiezionych pasażerów w ciągu doby w przedziałach 1,5-godzinnych, dla dnia powszedniego, wynikający z badań marketingowych przeprowadzonych w listopadzie 2013 r. w pojazdach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. wykonujących przejazdy w powiecie kościerskim, wykazuje dwa wyraźne szczyty przewozowe: poranny w godzinach 6:31-8:00 i popołudniowy w godzinach 14:31-15:30.

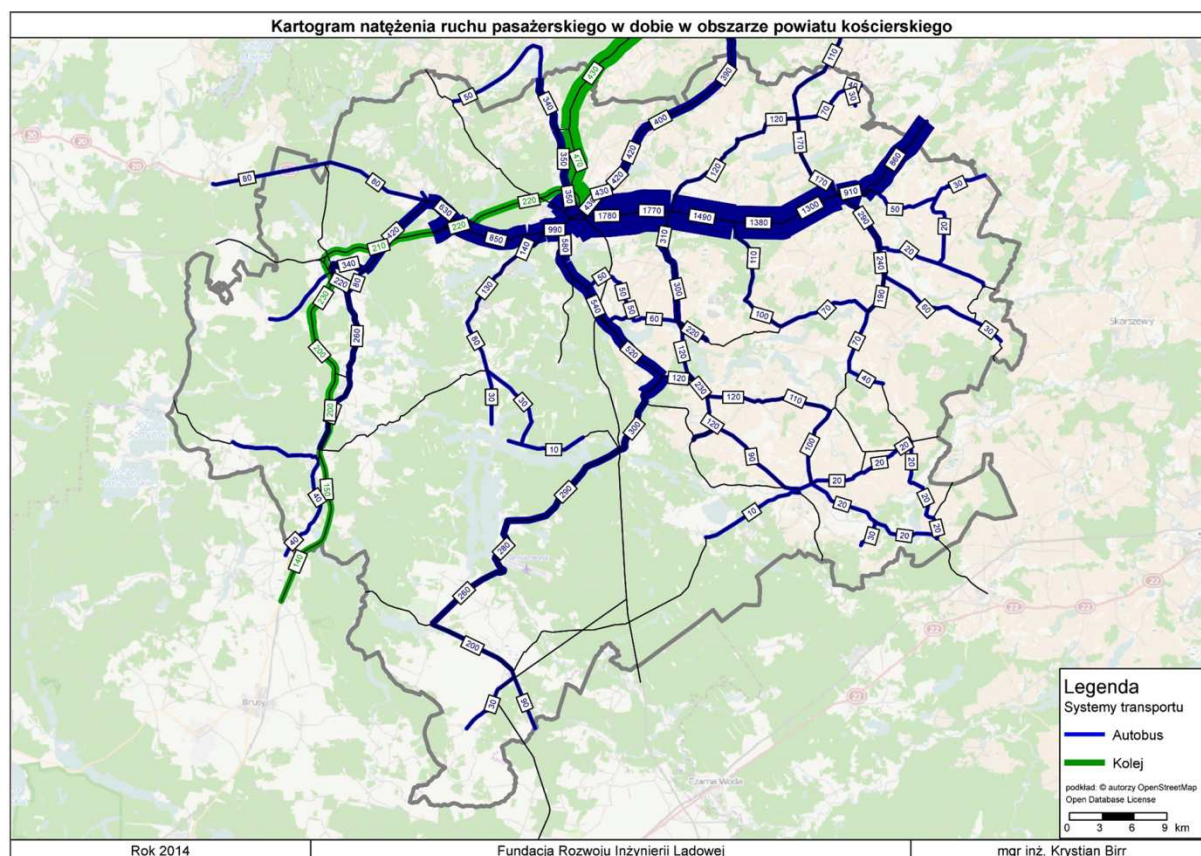


Rys. 17. Liczba podróży w pojazdach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. (badania listopad 2014 r.)

Źródło: opracowanie własne.

Największą liczbę podróży (950) osiągnięto w porannym szczycie przewozowym. W dni wolne od pracy rozkład podróży był bardziej równomierny. Najwięcej podróży wykonano w sobotę w szczytach porannym (93 podróże) i popołudniowym (80), a w niedzielę – w szczycie popołudniowym (66). Znacznie mniejsza liczba podróży w weekendy spowodowana jest po części zdecydowanie zmniejszoną podażą w te typy dnia tygodnia.

W Części I „Analizy dostępności transportowej kościerskiego obszaru funkcjonalnego w latach 2014-2020” zbadano potoki pasażerów komunikacji publicznej w powiecie kościerskim. Na rysunku 18 przedstawiono rozkład natężenia ruchu pasażerskiego w powiecie kościerskim. Największe potoki pasażerów występują w relacjach łączących Kościerzynę z Trójmiastem oraz na połączeniu drogowym Kościerzyna – Łubiana. Znaczące potoki pasażerów występują na większości dróg dojazdowych do Kościerzyny. Dość silnie obciążona jest trasa z Kościerzyny do Karsina przez Borsk, co wynika w pewnym stopniu ze słabej sieci innych, alternatywnych dróg (naturalną przeszkodą stanowią Jeziora Wdzydzkie).



Rys. 18. Kartogram dobowych potoków pasażerskich w powiecie kościerskim

Źródło: „Analiza dostępności transportowej kościerskiego obszaru funkcjonalnego w latach 2014-2020”. Część I, s. 42.

Większość funkcji ponadgminnych skoncentrowania jest w mieście powiatowym – Kościerzynie. Funkcje uzupełniające w obsłudze potrzeb ponadgminnych mieszkańców powiatu pełnią także: dla mieszkańców gminy Nowa Karczma oraz rejonu Wysina w gminie Liniewo – miasto Gdańsk, dla mieszkańców południowej części gminy Karsin – miasto Czersk, a dla mieszkańców gminy Dziemiany – miasto Chojnice. Największe znaczenie mają więc przewozy do i z Kościerzyny. W pewnej części potrzebę tych połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi Lipusz i Dziemiany wypełnią połączenia kolejowe organizowane przez Urząd Marszałkowski.

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 przystanków autobusowych na drodze wojewódzkiej nr 221 oraz do stacji i przystanków kolejowych i kontynuowania podróży w kierunku Gdańska.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w powiecie kościerskim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

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

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróżach 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 kościerskiego zalicza się: zwiększenie częstotliwości (liczby połączeń) i dogodne godziny kursowania.

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 i 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 kościerskim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – niewielki, w stosunku do 2013 r., wzrost liczby mieszkańców powiatu (o około 3,1% do 2025 r.). Jednocześnie, prognozy GUS przewidują niewielki spadek liczby mieszkańców w mieście, przy wzroście liczby mieszkańców w gminach wiejskich. Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych do i z Kościerzyny.

Niekorzystnie kształtują się też prognozy, odnoszące się do zmian w strukturze mieszkańców. Liczba młodych (tj. w wieku do 25 lat) mieszkańców gmin powiatu kościerskiego, w stosunku do 2013 r. zmniejszy się w 2025 r. o 6,3%. Zmniejszy się także w 2025 r. liczba mieszkańców w przedziale wiekowym 25-64 lat – o 1,9% w stosunku do 2013 r. Wzrośnie natomiast (o około 54%) liczba najstarszych mieszkańców, charakteryzujących się niższą ruchliwością komunikacyjną.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miasta na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatu na poziomie 1,8 w tabeli 15 przedstawiono prognozę podróży ogółem i regionalną komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2020 r. i 2025 r. W szacunkach przyjęto, że wszystkie podróże odbywane poza powiat z miasta Kościerzyny odbywają się bez wykorzystania powiatowych przewozów pasażerskich, a dla pozostałego obszaru z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich odbywa się 50% podróży ponadpowiatowych. W szacunkach przyjęto udział komunikacji publicznej w podróżach na obszarze powiatu na poziomie 22% liczby wszystkich podróży ponadgminnych (pozostałe to podróże samochodem osobowym, motocyklem, rowerem, piesze, itp.).

Tab. 15. Prognoza liczby podróży obszaru objętego planem 2020 r. i 2025 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasto Kościerzyna		Pozostałe gminy		Razem powiat	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	17,09	16,80	32,59	33,15	49,68	49,94
- w tym poza gminę	5,47	5,37	15,32	15,58	20,78	20,95
- w tym poza powiat	3,42	3,36	5,54	5,64	8,96	9,00
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	2,05	2,01	12,55	12,76	14,60	14,78
- w tym komunikacją publiczną	0,45	0,44	2,76	2,81	3,21	3,25

Źródło: opracowanie własne.

Ponadgminne podróże komunikacją publiczną odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, wojewódzkimi przewozami kolejowymi i autobusowymi, komunikacją miejską oraz powiatową komunikacją autobusową – organizowaną przez Starostę.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć także prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej (przedstawiony na rys. 10 we wcześniejszej części planu). Ewentualne nieuruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu kościerskiego, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało dalszym ograniczaniem zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej.

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, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w powiecie kościerskim – w wymiarze nie mniej niż o dalsze 15% w stosunku do stanu obecnego.

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%²⁶. 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 – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w powiecie kościerskim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

3.3. Prognoza podaży

Najlepsze połączenia z miastem powiatowym – Kościerzyną – mają te miejscowości gminne, przez które prowadzą linie kolejowe nr 201 i 211 oraz droga wojewódzka nr 221. Kolej zapewnia minimalną liczbę połączeń z Kościerzyną we wszystkie dni tygodnia, a droga wojewódzka nr 201 jest trasą linii autobusowych z Kościerzyny do Gdańska, obsługiwanych we wszystkie dni tygodnia. Spośród pozostałych miejscowości gminnych, najlepsze połączenie z Kościerzyną posiadają: Lubań, Skorzewo i Łubiana. Całotygodniowe połączenia z Kościerzyną posiada także gmina Dziemiany – z uwagi na jej położenie na trasie Chojnice – Kościerzyna – Gdańsk.

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

W tabeli 16 przedstawiono liczbę kursów wykonywanych w 2014 r. w każdym z rodzajów dni tygodnia w czasie roku szkolnego (poza wakacjami) przez poszczególnych przewoźników, w tym kolejowych, pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby gmin i miastem powiatowym – Kościerzyną. Liczbę kursów porównano z liczbą mieszkańców w wieku produkcyjnym (pow. 14 lat) w 2013 r. – według danych GUS – jako potencjalną grupą mieszkańców najbardziej zainteresowanych ofertą przewozową. Kolorami oznaczono w tabeli 16 pola o najmniejszej (kolor czerwony i pomarańczowy) i największej (kolor zielony) liczbie kursów w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców w wieku powyżej 14 lat.

²⁶ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

Tab. 16. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z ośrodków gminnych i z większych miejscowości do i z Kościerzyny – stan na 31 grudnia 2014 r.

Miejscowość – siedziba gminy/ inna	Liczba mieszkańców gminy 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
Dziemiany	3,4	27	11	11	7,9	3,2	3,2
Karsin	5,0	16	4	-	3,2	0,8	0,0
Liniewo	3,8	17	-	-	4,5	0,0	0,0
Lipusz	2,9	33	11	11	11,5	3,8	3,8
Nowa Karczma	5,3	52	16	14	9,9	3,0	2,7
Stara Kiszewa	5,4	17	2	-	3,2	0,4	0,0
<i>Łubiana</i>	<i>2,2*</i>	<i>23</i>	<i>11</i>	<i>6</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Wielki Klincz</i>	<i>2,2*</i>	<i>26</i>	<i>4</i>	<i>-</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Skorzewo</i>	<i>1,5*</i>	<i>32</i>	<i>11</i>	<i>13</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Wiele</i>	<i>1,3*</i>	<i>16</i>	<i>4</i>	<i>-</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Grabowo Kościerskie</i>	<i>1,2*</i>	<i>17</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
<i>Lubań</i>	<i>1,0*</i>	<i>48</i>	<i>16</i>	<i>14</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>	<i>b.d.</i>
Razem powiat	39,1	232	53	37	5,9	1,4	1,0

* – liczba mieszkańców miejscowości.

Źródło: opracowanie własne.

W specyficznej sytuacji znajdują się gminy: Karsin, Liniewo i Stara Kiszewa. Liczba połączeń siedzib tych gmin z Kościerzyną w dni powszednie nie jest zbyt wysoka, w soboty – znikoma, natomiast w niedzielę w ogóle takie połączenia nie występują.

Mieszkańcy wszystkich miejscowości położonych w pobliżu linii kolejowej nr 201 i drogi wojewódzkiej nr 221 – poprzez bezpośrednie połączenie z Gdańskiem – mają bardzo dobrą dostępność komunikacyjną z Trójmiastem i mogą korzystać z funkcji ponadgminnych w nim realizowanych. Mieszkańcy miejscowości położonych przy linii kolejowej nr 211 mają bezpośrednie połączenie jednocześnie z Kościerzyną i Chojnicami, lecz o niskiej częstotliwości kur-

sowania. Gmina Karsin jest w dni powszednie bardzo dobrze skomunikowana z miastem Czerskiem.

Zdecydowanie najgorszą dostępność komunikacyjną do Kościerzyny mają miejscowości gminne w południowej części powiatu, położone wśród kompleksów leśnych.

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 tabeli 17 przedstawiono połączenia powiatowe na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę powiatu kościerskiego – według stanu na 31 grudnia 2014 r.

Tab. 17. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kościerskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.

Nr zezwoleń	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególne rodzaje dni tygodnia		
			Pn-pt	Sob	Ndz
1	Kościerzyna – Dziemiany – Trzebuń	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	10	3	-
4	Kościerzyna – Łubiana – Korne – Tuszkowy	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	8	2	-
5	Kościerzyna – Czarłina Wdzydze Kiszewskie – Gołuch	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	7	2	-
6	Kościerzyna – Grabowo Kościerskie – Sztofrowa Huta	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	2	-	-
8	Kościerzyna – Sobącz – Liniewo – Garczyn	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	1	-	-
9	Kościerzyna – Nowa Karczma – Garczyn	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	1	-	-
10	Kościerzyna – Nowa Karczma – Liniewo – Garczyn	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	1	-	-
11	Kościerzyna – Liniewo – Nowa Karczma – Kościerzyna	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	4	-	-

Nr zezwoleń	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w poszczególne rodzaje dni tygodnia		
			Pn-pt	Sob	Ndz
13	Kościerzyna – Sobącz – Liniewo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	2	-	-
18	Kościerzyna – Sarnowy – Foshuta – Stara Kiszewa – Konarzyny	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	6	-	-
20	Kościerzyna – Wielki Klincz – Stare Polaszki – Stara Kiszewa	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	12	1	-
21	Kościerzyna – Wielki Podleś – Kościerzyna	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	3	-	-
22	Kościerzyna – Grabowo Kościerskie – Nowa Karczma	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	6	-	-
23	Kościerzyna – Nowa Karczma – Wysin – Szatarpy – Nowa Karczma – Kościerzyna	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	1	-	-
26	Kościerzyna – Borsk – Karsin – Osowo	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	2	-	-
28	Kościerzyna – Stara Kiszewa – Lipy – Kościerzyna	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	1	-	-
30	Osowo – Karsin – Wiele – Olpuch – Kościerzyna	ROBUS Robert Synak	6	-	-
31	Kościerzyna – Wielki Klincz – Stary Bukowiec – Stare Polaszki – Stara Kiszewa	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	1	-	-
33	Kościerzyna – Sobącz – Liniewo – Garczyn	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	1	-	-
37	Kościerzyna – Łubiana – Kościerzyna	ROBUS Robert Synak	2	-	-
38	Liniewo – Nowa Karczma – Kościerzyna	Wójcik	1	-	-

Źródło: opracowanie własne.

W okresie ostatnich kilkunastu lat oferta przewozów drogowych na obszarze powiatu kościerskiego ulegała powolnemu zmniejszaniu. Nowe połączenia uruchamiane były rzadko, głównie pomiędzy ośrodkami gminnymi i miastami powiatowymi (np. nowa linia Kościerzyna – Czersk). Systematycznie malała natomiast dostępność komunikacyjna mniejszych miejscowości, oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje więc nie tylko wobec połączeń ośrodków gminnych z centrum powiatu – miastem Kościerzyną. Potrzeba ta dotyczy także stworzenia możliwości dojazdu transportem publicznym do stolicy powiatu mieszkańców mniejszych miejscowości, które nie są położone przy trasach o dużych potokach pasażerskich.

Połączenia takie powinny być organizowane między innymi dla zapewnienia możliwości dojazdu młodzieży do szkół ponadpodstawowych. Prowadzenie tras łączących mniejsze miejscowości z Kościerzyną przez ośrodki gminne powoduje podwójną rolę takiej komunikacji: zaspokajanie potrzeb przewozowych w podróżach ponadgminnych oraz zaspokajanie potrzeb przewozowych w granicach gmin. Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez Starostę konieczna jest współpraca powiatu z gminami, przez które trasy te przebiegają, bowiem gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzaniem zasięgu takiej komunikacji. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu komunikacji powiatowej użyteczności publicznej w zakresie, w którym komunikacja ta zaspokaja potrzeby mieszkańców w funkcjonowaniu gminnych przewozów pasażerskich.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie sieć transportu publicznego w powiecie kościerskim to połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich, sieć komunikacji komercyjnej, sieć komunikacji miejskiej w Kościerzynie oraz przewozy organizowane przez gminy (dowozy dzieci do szkół).

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. Przewoźnikiem kolejowym realizującym przewozy osób na obszarze powiatu są Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Warszawa. Odjazdy i przyjazdy pociągów w relacji do Gdyni odbywają się w ciągu całego dnia od godzin porannych do popołudniowych, a kursy powrotne do godzin wieczornych. Ponadto, w okresie wakacyjnym liczba kursów jest zwiększana. W relacji do i z Chojnic odbywają się codziennie tylko dwie pary kursów w godzinach popołudniowych oraz w dni powszednie kurs wczesnoporanny do Kościerzyny, a po porannym szczycie przewozowym – kurs powrotny do Chojnic. W tabeli 18 przedstawiono liczbę pociągów na liniach kolejowych obejmujących powiat kościerski.

Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w dniu powszednim w powiecie kościerskim – stan na 10 stycznia 2015 r.

Stacje i przystanki kolejowe w powiecie kościerskim	Kierunek	Liczba			
		odjazdów		przyjazdów	
		pn-pt	soboty i niedziele	pn-pt	soboty i niedziele
Skorzewo	Gdynia Główna	8	6/6	8	5/7
Łubiana Lipusz Lipuska Huta Kalisz Kaszubski Dziemiany Kaszubskie Raduń	Chojnice	3	3/2	3	3/2

Źródło: www.rozklad-pkp.pl, dostęp 10.01.2015 r.

Przewoźnikami realizującymi drogowe przewozy pasażerskie, obejmujące co najmniej dwie gminy na obszarze powiatu (o charakterze przewozów powiatowych), są:

- PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.;
- PKS Gdańsk Sp. z o.o.;
- ROBUS Synak Robert z Karsina;
- PKS Chojnice Sp. z o.o.;
- PKS w Bytowie S.A.

Podstawowym przewoźnikiem na liniach zwykłych w powiecie kościerskim jest PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., natomiast PKS Gdańsk S.A. obsługuje kilka miejscowości w gminach Nowa Karczma i Liniewo w relacjach do Gdańska oraz połączenie Kościerzyna z Gdańskiem.

Dwaj ostatni z wymienionych powyżej przewoźników wykonują przewozy w relacjach z Chojnic i Bytowa do Gdańska, obsługując miejscowości w powiecie kościerskim położone na trasie ich przejazdu.

Przewoźnik prywatny, firma ROBUS Synak Robert z Karsina, rozpoczął w 2014 r. wykonywanie przewozów pasażerskich na trasie Kościerzyna – Czersk.

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.

Poza połączeniami liniami zwykłymi, miasto Kościerzyna posiada połączenia liniami pośpiesznymi z Białym Borem, Bytovem, Chojnicami, Darłówkiem, Gdańskiem, Łebą, Grudziądem, Kaliszem, Toruniem, Warszawą i Włocławkiem. Miejscowości Dziemiany, Lipusz i Łubiana posiadają połączenia liniami pośpiesznymi z Gdańskiem, Chojnicami i Człuchowem. Połączenia liniami pośpiesznymi z powodu wyższej ceny biletu oraz godzin ich kursowania uczestniczą w powiatowych przewozach pasażerskich tylko w znikomym stopniu.

Najlepsze skomunikowanie ze stolicą powiatu mają miejscowości położone w pobliżu miasta w gminie Kościerzyna (np. Nowy Klincz ponad 100 kursów w dobie w powszednim dniu nauki szkolnej) oraz położone na trasie Kościerzyna – Przywidz – Gdańsk, w tym ośrodek gminny w Nowej Karczmie – ponad 40 kursów w dobie w dniu powszednim nauki szkolnej. Połączenia pozostałych głównych ośrodków gminnych ze stolicą powiatu w dniu powszednim w roku szkolnym są już mniej intensywne:

- Lipusz (w tym z przystanku Lipusz-skrzyżowanie położonego w odległości 1,5 km od wsi) i Dziemiany – od 20 do 30 par kursów na dobę;
- Karsin, Liniewo i Stara Kiszewa – od 15 do 20 par kursów.

Lipusz i Dziemiany posiadają dodatkowe połączenia liniami kolejowymi, a więc sumaryczna liczba par połączeń jest większa niż 10. Połączenie liniami autobusowymi ze stolicą powiatu o intensywności poniżej 10 par kursów na dobę świadczy o niedostatecznym komunikowaniu danej miejscowości gminnej ze stolicą powiatu. Dotyczy to: Karsina, Liniewa i Starej Karszewy. Ośrodek gminny Karsin posiada dodatkowe relacje połączeń autobusowych z Czerskiem, część potrzeb społeczeństwa gminnego jest więc przez nie zaspokajana.

Czas dojazdu z Karsina do Kościerzyny sięga 60 minut. Czas dojazdu z Dziemian, a w pewnych połączeniach i ze Starej Kiszewy, do Kościerzyny przekracza 30 minut. Są to czasy zmniejszające dostępność komunikacyjną do stolicy powiatu i eliminujące codzienną dostępność komunikacyjną do miasta wojewódzkiego.

Dostępność komunikacyjna zdecydowanie zmniejsza się w soboty, niedziele i święta, a także w dni powszednie w okresie wakacyjnym. Wszystkie ośrodki gminne – poza Nową Karczmą – w okresie wakacyjnym w dniu powszednim mają poniżej 8 par połączeń liniami autobusowymi w dobie. Znacznie mniejsza dostępność komunikacyjna liniami autobusowymi występuje w soboty – gmina Liniewo nie posiada żadnego połączenia autobusowego z Kościerzyną, gmina Stara Kiszewa – jedną parę kursów, a gmina Karsin – tylko dwie pary kursów. W niedziele Karsin, Liniewo i Stara Kiszewa nie posiadają żadnych autobusowych połączeń ze stolicą powiatu. Mieszkańcy skazani są na korzystanie wyłącznie z samochodów osobowych, co automatycznie powoduje wyłączenie społeczne grup mieszkańców nie mogących skorzystać z tego środka transportu.

W celu utrzymania odpowiedniej dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców tych gmin konieczna będzie interwencja ekonomiczna powiatu.

Na obszarze powiatu kościerskiego znajduje się **xxx** przystanków autobusowych oraz 7 czynnych stacji i przystanków kolejowych. Spośród nich kilka pełni funkcję węzłów integracyjnych (przesiadkowych). Są to przystanki:

- Kościerzyna, ul. Dworcowa PKP – integrujący pasażerski transport kolejowy (linia nr 201) oraz komunikację miejską, a w przyszłości – po przeniesieniu dworca autobusowego – komunikację autobusową regionalną;
 - Kościerzyna, dworzec autobusowy – oddalony o około 1,3 km od przystanku Kościerzyna, ul. Dworcowa PKP – integrujący komunikację autobusową miejską, regionalną oraz dalekobieżną,
- oraz przystanki kolejowe mogące tylko częściowo pełnić taką rolę:
- Lipusz – przystanki: autobusowy Lipusz, skrzyżowanie oraz autobusowy i kolejowy Lipusz, dworzec kolejowy, oddalone od siebie o około 2,2 km;

- Dziemiany – przystanek autobusowy i kolejowy (Dziemiany Kaszubskie), oddalone od siebie o około 0,8 km;
- Skorzewo – przystanek autobusowy i kolejowy, oddalone od siebie o około 1 km;
- Łubiana – przystanek autobusowy przy drodze krajowej nr 20 oraz kolejowy, oddalone od siebie o około 1,6 km.

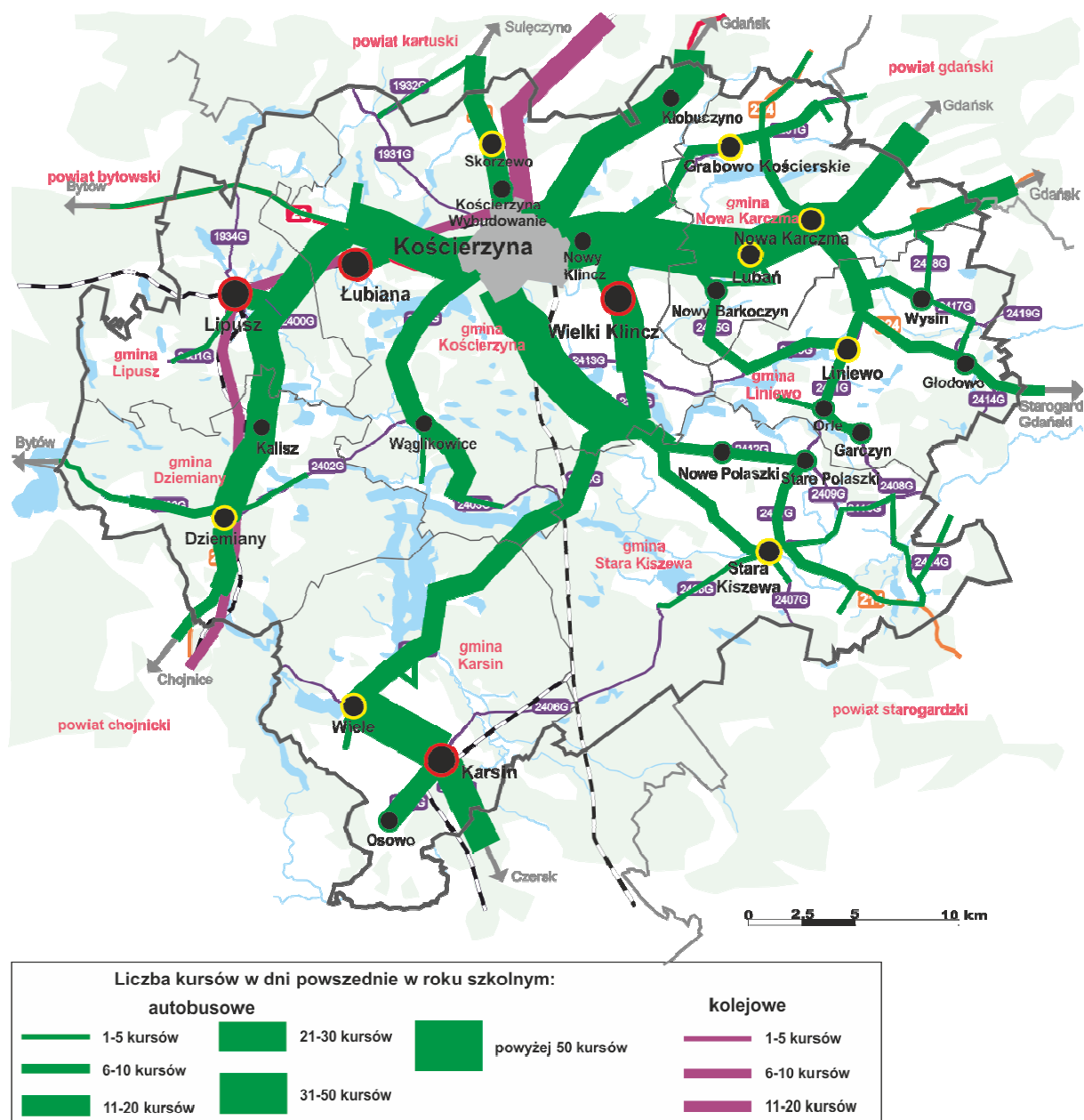
Znaczne odległości przystanków autobusowych i kolejowych stanowią poważne utrudnienie dla podróżnych przesiadających się.

Na dworcu autobusowym w Kościerzynie zatrzymują się wszystkie autobusy realizujące kursy komunikacji ponadgminnej i większość kursów komunikacji gminnej, w tym obsługiwane przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., PKS Gdańsk Sp. z o.o. oraz ROBUS Synak Robert. Większość linii obsługiwanych przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. rozpoczyna swój bieg na dworcu autobusowym, stanowiącym własność tego przewoźnika. Niektóre linie zatrzymują się na przystanku przy ul. Wojska Polskiego, w bezpośrednim pobliżu dworca. Kursy dalekobieżne pospieszne korzystają wyłącznie z dworca autobusowego.

Funkcję dworca zintegrowanego pełni obecnie w Kościerzynie dworzec autobusowy. W przyszłości, w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego planowana jest budowa samorządowego dworca autobusowego komunikacji miejskiej i regionalnej, który przejąłby funkcje realizowane obecnie przez dworzec w centrum miasta należący do PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i byłby wraz z dworcem kolejowym regionalnym centrum przesiadkowym.

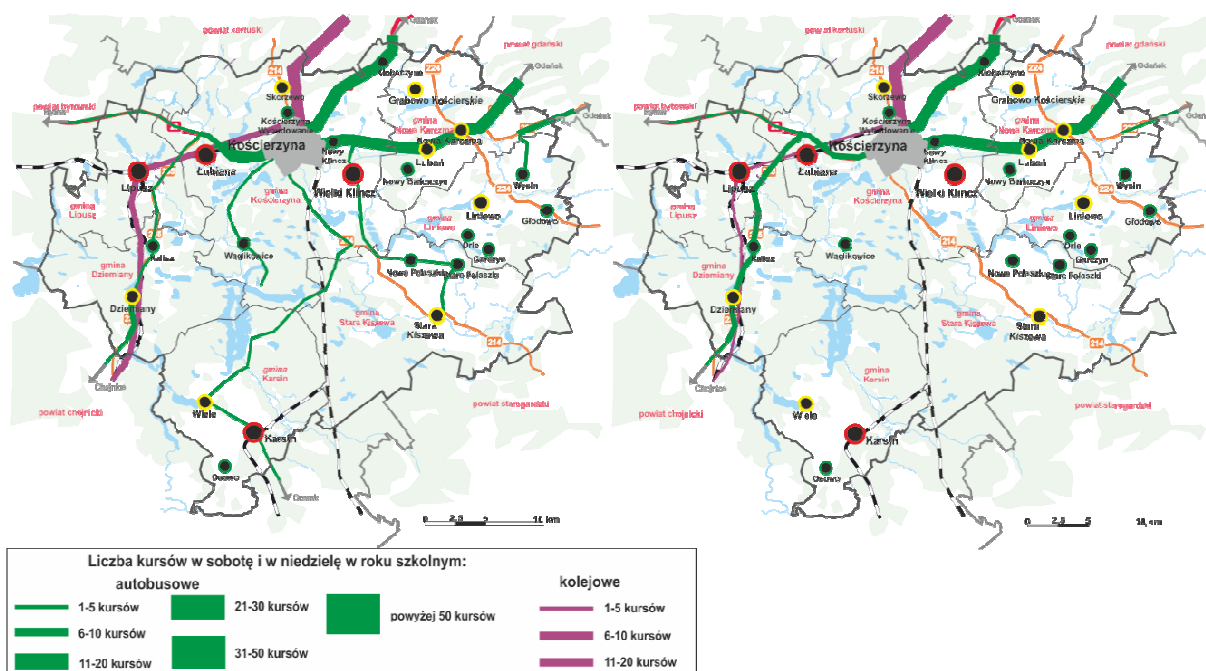
Rolę przystanków autobusowych integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem autobusowym, mogą pełnić przystanki autobusowe w większych miejscowościach i wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna. Są to przystanki w następujących miejscowościach: Wielki Klincz, Karsin, Stara Kiszewa, Wiele, Liniewo, Grabowo Kościerskie, Lubań/Garczyn, Kalisz Kaszubski, Nowa Karczma, a także Lubieszyn i Wąglikowice oraz miejscowości, w których linie autobusowe obsługujące powiat kończą swój bieg.

Na rysunku 19 przedstawiono obecną intensywność funkcjonowania linii komunikacji publicznej na obszarze powiatu kościerskiego w dniu powszednim nauki szkolnej, a na rysunku 20 – w sobotę i w niedzielę.



Rys. 19. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu powszednim nauki szkolnej na obszarze powiatu kościerskiego – stan na 30.11.2014 r.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 20. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w sobotę i w niedzielę w okresie nauki szkolnej na obszarze powiatu kościerskiego – stan na 30.11.2014 r.

Źródło: opracowanie własne.

Istotnym elementem w realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czasy dojazdu samochodem osobowym jest krótszy niż komunikacją zbiorową, lecz różnice w przypadku powiatu kościerskiego nie są szczególnie znaczące. W tabeli 19 przedstawiono podział gmin na dostępność czasową komunikacją zbiorową ze stolicy gminy (dla gminy Kościerzyna z Nowej Kiszewy) do miasta powiatowego.

Tab. 19. Czas dojazdu transportem zbiorowym do miasta Kościerzyny

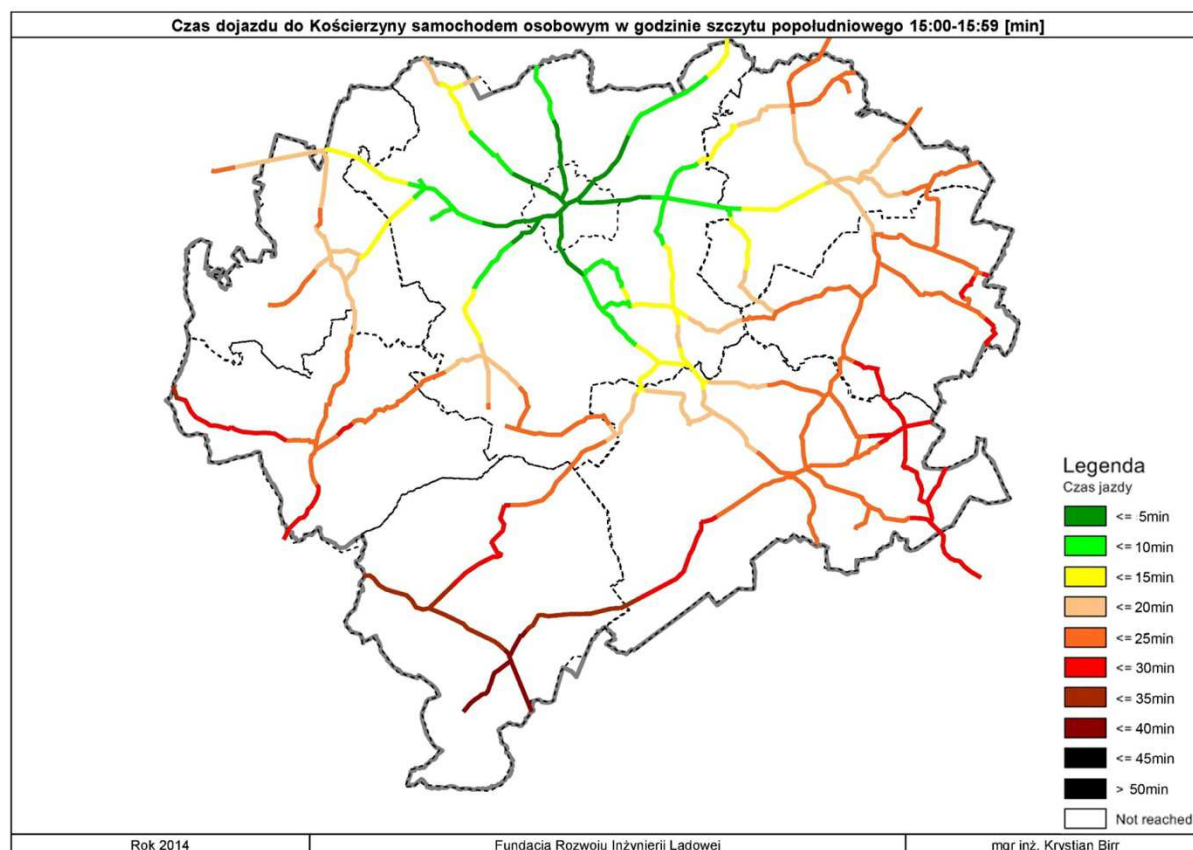
Wyszczególnienie	Czas dojazdu t do miasta Kościerzyna [minut]			
	t ≤ 20	20 < t ≤ 30	30 < t ≤ 40	40 < t
Gmina	Kościerzyna Lipusz Nowa Karczma	Liniewo Stara Kiszewa	Dziemiany	Karsin
Liczba mieszkańców razem [tys.]	15,4	10,4	8,9	6,2
Udział w liczbie mieszkańców powiatu [%]	36,1	15,9	6,0	8,8
Udział w liczbie mieszkańców gmin wiejskich [%]	54,1	23,8	9,0	13,1

Źródło: opracowanie własne.

Niska częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w większości relacji decyduje o wyborze dojazdu samochodem osobowym – o największym stopniu dostępności w danym momencie czasowym. Na rysunku 21 przedstawiano czasy dojazdu samochodem osobowym do Kościerzyny w układzie głównych dróg w powiecie.

Wyznaczonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem kościerskiej komunikacji miejskiej jest Prezydent Miasta Kościerzyny. Formalnym, instytucjonalnym organizatorem transportu miejskiego w Kościerzynie jest Wydział Infrastruktury i Środowiska Urzędu Miasta Kościerzyny. Wg stanu na dzień 30 grudnia 2014 r. komunikacja miejska obsługiwała tylko miasto Kościerzynę. Realizację przewozów – w wyniku zamówienia zgodnie z ustawą o publicznym transporcie drogowym – powierzono PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. W pozostałych gminach występuje komunikacja gminna – jako linie szkolne.

Jesienią 2014 r. sieć kościerskiej komunikacji miejskiej tworzyły cztery całoroczne i całotygodniowe dzienne linie autobusowe – oznaczone numerami: 1, 2, 3 i 4. Niemal wszystkie kursy rozpoczynały się na dworcu autobusowym (z wyjątkiem jednego), a kończyły przy Szpitalu Wojewódzkim przy ul. Piechowskiego.



Rys. 21. Izochrony czasu podróży do Kościerzyny samochodem osobowym

Źródło: „Analiza dostępności transportowej kościerskiego obszaru funkcjonalnego w latach 2014-2020”. Część I, s. 49.

Sieć linii kościerskiej komunikacji miejskiej obsługuje obszar zamieszkały przez 23,7 tys. osób. Specyficzną cechą kościerskiej komunikacji miejskiej jest brak obsługi obszaru podmiejskiego.

Szczegółowe trasy linii kościerskiej komunikacji miejskiej, aktualne na dzień 30 listopada 2014 r., przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Trasy linii kościerskiej komunikacji miejskiej
– stan na 30 listopada 2014 r.

Oznaczenie linii	Przebieg trasy
1	(wybrane kursy: Wojska Polskiego – Dworcowa) – Dworzec PKP – Dworcowa – (wybrane kursy: Skarszewska – Kapliczna) – Szopińskiego – Staszica – Kartuska – Szkolna (w dni powszednie Marchewicza) – Rogali – Sikorskiego – Skłodowskiej – Piechowskiego – Szpital Specjalistyczny

Oznaczenie linii	Przebieg trasy
2	Dworzec PKP – Dworcowa – Matejki – Stwosza – Przemysłowa – Drogowców – Szopińskiego – Kartuska – Szkolna – Marchewicza – Rogali – Sikorskiego – Skłodowskiej – Piechowskiego – Szpital Specjalistyczny
3	Dworzec PKP – Dworcowa – Skarszewska – Kapliczna – Wojska Polskiego – 8-go Marca – Staszica – Skłodowskiej – Piechowskiego – Szpital Specjalistyczny
4	Dworzec PKP – Dworcowa – Skarszewska – Kapliczna – Wojska Polskiego – Klasztorna – Chojnicka – Staszica – Skłodowskiej – Piechowskiego – Szpital Specjalistyczny

Źródło: opracowanie własne.

Cechą charakterystyczną oferty przewozowej kościerskiej komunikacji miejskiej jest nierównomierność podaży dla poszczególnych linii. W okresie szczytu porannego i popołudniowego występuje jej wzrost oraz silny spadek w okresie międzyszczytowym i pozaszczytowym. W kościerskiej komunikacji miejskiej tylko jedna linia ma względnie wysoką częstotliwość, ale przy tym brak jest rytmiki kursowania. Ponadto, oferta przewozowa w dniach wolnych od pracy – soboty, niedziele i święta – jest bardzo ograniczona, ponieważ stanowi tylko ok. wielkości 8% pracy eksploatacyjnej w dni powszednie. Dane te przedstawiono w tabeli 21.

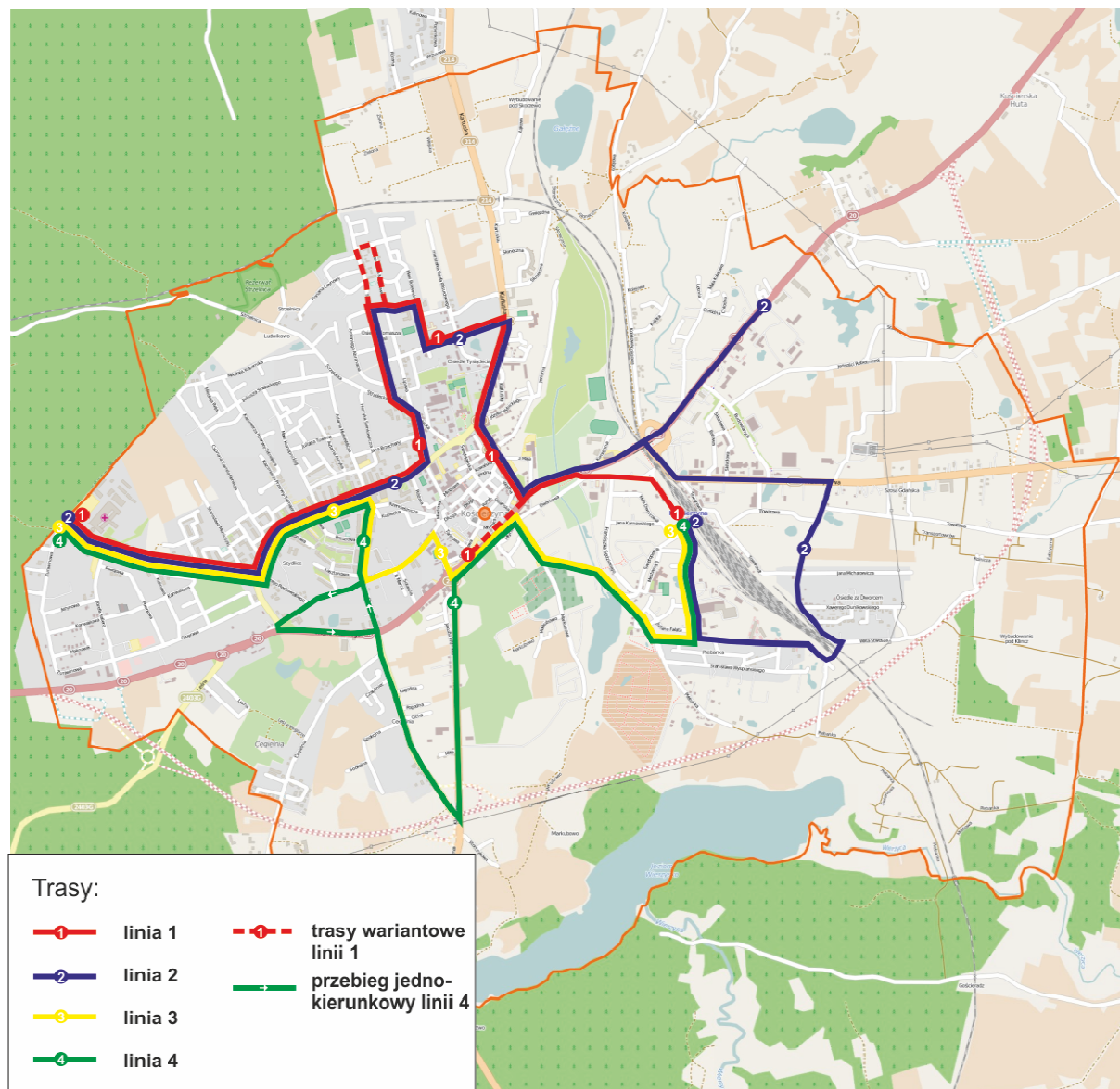
Tab. 21. Roczna liczba wozokilometrów i kursów na poszczególnych liniach kościerskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 września 2014 r.

Linia	Roczna liczba wozokilometrów [tys.]			Roczna liczba kursów [tys.]		
	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta	w dniu powszednim	w sobotę	w niedzielę i święta
1	54,0	3,3	4,0	6,75	0,42	0,50
2	12,8	0,9	1,1	1,25	0,10	0,13
3	24,0	2,0	2,5	3,75	0,31	0,38
4	5,2	1,1	1,3	0,75	0,16	0,19
Razem	96,0	7,3	8,9	12,50	0,99	1,20

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.telbit1.nazwa.pl/pksstarogard/strona/images/pliki/kmg14.pdf.

Niektóre z kursów porannych wykonywane są jako łączone dla dwóch linii: 1 i 3 oraz 2 i 3. Łącznie – bez uwzględnienia nieudostępnianych pasażerom kursów dojazdowych

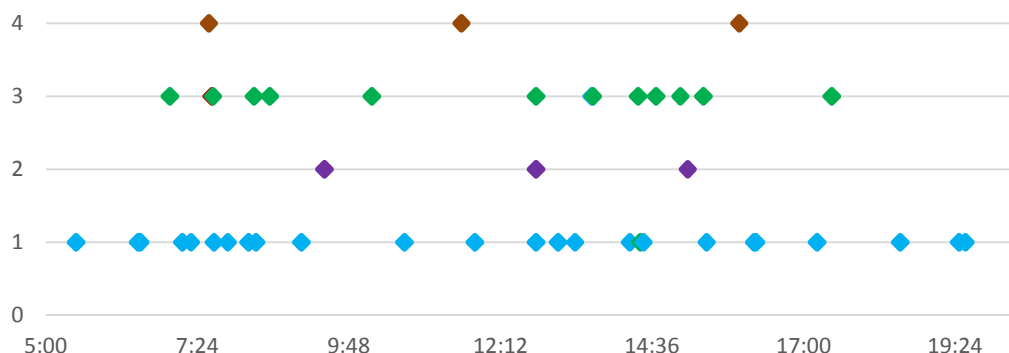
i zjazdowych – w kościerskiej komunikacji miejskiej, wg stanu na dzień 30 listopada 2014 r., wykonywano 26 kursów w dniu powszednim oraz tylko po 9 kursów w sobotę i w niedzielę. Liczba kursów oferowana w sobotę i w niedzielę stanowiła 34,6% liczby kursów w dniu powszednim. Na rysunku 22 przedstawiono mapkę przebiegu linii komunikacji miejskiej w Kościerzynie.



Rys. 22. Mapka przebiegu komunikacji miejskiej w Kościerzynie

Źródło: www.telbit1.nazwa.pl/pksstarogard/strona/images/pliki/kmg14.pdf.

Na rysunku 23 przedstawiono częstotliwości odjazdów kościerskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim z przystanku przy dworcu kolejowym.



Rys. 23. Rozkład odjazdów z dworca kolejowego w dniu powszednim

Źródło: www.telbit1.nazwa.pl/pksstarogard/strona/images/pliki/kmg14.pdf.

Roczna praca przewozowa waha się w granicach 103-105 tys. wozokilometrów.

W tabeli 22 porównano podstawowe parametry sieci kościerskiej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami sieci komunikacyjnych w innych, wybranych miastach w kraju. Do porównania wykorzystano dane statystyczne publikowane w Biuletynie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja Miejska w Liczbach”, dotyczące 2013 r., wybierając sieci komunikacyjne w miastach o liczbie ludności zbliżonej do Kościerzyny. Polityka dwóch z pozostałych miast odnośnie sposobu realizacji zadań przewozowych jest odmienna – komunikacją miejską objęte są także obszary okolicznych gmin.

Tab. 22. Porównanie parametrów kościerskiej komunikacji miejskiej oraz innych miast o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba		Liczba linii	Długość linii [km]	Liczba obsługiwanych gmin
		wozokm. [tys.]	wozów w ruchu			
Wągrowiec	25,3	178,0	7	8	140,0	2
Szczytno	25,0	230,9	6	3	46,0	2
Białogard	24,8	246,1	6	3	37,0	1
Kościerzyna	23,7	103,0	4	4	35,0	1
Ostrów Mazowiecka	23,0	135,0	3	5	789,1	1

Źródło: *Komunikacja Miejska w Liczbach*, 2014 nr 2/13. IGKM Warszawa, s. 19-23.

Poza komunikacją miejską funkcjonuje w Kościerzynie także bezpłatna linia okólna marketu TESCO. W jej ramach codzienne (poza świętami wolnymi od handlu), wykonywane

są 24 kursy na dobę na trasie od dworca PKS przy ul. Wojska Polskiego, poprzez ul. Szopińskiego (Urząd Miasta) do marketu TESCO i z powrotem. Linia ta jest istotnym uzupełnieniem komunikacji publicznej w centrum miasta.

Do realizacji przewozów w komunikacji miejskiej, PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. wykorzystywał w ruchu 3 pojazdy marki Autosan H6 oraz dwa pojazdy Autosan H9.

Tabor posiadany przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. to pojazdy o zróżnicowanej pojemności, już po dość znacznym okresie eksploatacji – średni wiek taboru wynosi ponad 18 lat. W strukturze taboru dominują dwie marki: Autosan (głównie typ H9-21 – o mniejszej pojemności) i Mercedes-Benz.

Firma stosuje praktykę zastępowania wycofywanych zużytych pojazdów produkcji krajowej autobusami używanymi renomowanych marek zachodnich.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie minimalnej dostępności komunikacyjnej. Dojazd do miasta powiatowego powinien być jednocześnie dojazdem do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były jednocześnie zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości leżących pomiędzy ośrodkiem gminnym a miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych.

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

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych, wykonywanych pomiędzy jedynie kilkoma miejscowościami powiatu kościerskiego;
- brakiem wojewódzkich linii autobusowych organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (są dopiero planowane);
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich, jak np. Kościerzyna – Gdańsk.

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 determinant.

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.

W tabeli 23 przedstawiono proponowane minimalne kryteria połączeń miasta powiatowego z ośrodkami gminnymi. Kursy powinny tworzyć pary, gwarantujące połączenia do i z miasta powiatowego (każde dwa kursy to jeden do miasta powiatowego i jeden w przeciwnym kierunku). Gmina Karsin potraktowana została odrębnie, ponieważ część funkcji ponadgminnych dla jej mieszkańców jest realizowana przez miasto Czersk. Kryterium minimalnej liczby kursów będzie spełnione, jeśli liczba kursów będzie równa lub wyższa niż uznana za minimalną w określonym rodzaju dnia tygodnia – nawet, jeśli wykonywane będą one w innych przedziałach czasowych niż określone w tabeli 23 (pkt 2). Należy jednak zauważyć, że kilka linii prowadzonych w części o zbliżonej trasie, ale o małej liczbie kursów w dobie powoduje koncentrację kursów w godzinach dojazdu i powrotu do pracy i szkół. Skutek jest taki, że nawet jeśli w okresie szczytu przewozowego oferta przewozowa będzie zapewniona, to w okresach międzyszczytowych będzie ona niedostateczna, albo nie będzie jej w ogóle. Proponowane częstotliwości kursów należy więc uznać za minimalne.

Pełne zaspokojenie potrzeb mieszkańców wymaga uruchomienia dla każdej linii dobowej liczby kursów nie mniejszej niż określona w tabeli 23 w pkt. 2.

Tab. 23. Minimalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Kryterium dostępności – minimalne					
1. Liczba par kursów na tysiąc mieszkańców w wieku produkcyjnym (pow. 14 lat)					
Rodzaj dnia tygodnia		Poniedziałek – piątek		Sobota, niedziela i święto	
Minimalna liczba kursów na tysiąc mieszkańców		3 (2,5*)		1 (0,8*)	
2. Liczba par kursów według przedziałów czasowych – kryterium minimalne (godziny rozpoczęcia kursów)					
Rodzaj dnia tygodnia	5:30-7:00	7:01-10:00	10:01-15:00	15:01-18:30	Cała doba
Poniedziałek-piątek	4	2	2	4	12
Sobota	1	2	2	1	6
Niedziela	2	-	-	2	4

* – dla gminy Karsin

Źródło: opracowanie własne.

Przedstawione powyżej wymogi minimalne funkcjonowania komunikacji zbiorowej stanowią kryteria, których brak spełnienia w relacjach wykonywanych przez przewoźników komercyjnych oraz organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, powinien spowodować uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Niezależnie od powyższych kryteriów, dla połączeń ponadpowiatowych obowiązują wymogi dostępności usług użyteczności publicznej zalecane dla przewozów z obszarów ciążenia do stolic powiatów, określone w planie transportowym dla województwa pomorskiego.

W „Analizie dostępności transportowej kościerskiego obszaru funkcjonalnego w latach 2014-2020” zaproponowano siatkę połączeń użyteczności publicznej dla 2017 r. i dla lat 2020-2030, którą przedstawiono w tabeli 24. W tabeli porównano proponowane trasy do obecnie realizowanych przewozów przez PKS Starogard Gdański S.A. Drugi z lokalnych przewoźników – ROBUS Robert Synak – wykonuje kursy po trasach określonych w poz. 15 i 17.

Tab. 24. Proponowana dla 2017 r. i dla lat 2020-2030 sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej

Lp.	Relacja	Liczba par kursów w dniu powszednim dla okresu		Obecnie funkcjonujące linie
		2017	2020-2030	
1	Kościerzyna – Grabowo – Sztofrowa Huta	4	5	452
2	Kościerzyna – Grabówko – Grabowo – Kościerzyna	4	4	-
3	Kościerzyna – Nowa Karczma – Lubieszyn – Wysin – Stary Wiec – Wysin – Chrósty – Szatarny	5	5	453
4	Kościerzyna – Nowa Karczma – Liniewo (– Orle – Chrzstowo – Garczyn)	4	6	457
5	Kościerzyna – Lubań – Liniewko – Nowy Barkoczyn – Stary Barkoczyn – Sobącz – Liniewo	6	6	454
6	Kościerzyna – Stawiska – Stara Kiszewa – Pałubin – Dolne Maliki – Bożepole Szlacheckie – Lipy – Bożepole Szlacheckie – Pałubin – Zamek Kiszewski – Stara Kiszewa – Kościerzyna	4	4	460+456
7	Kościerzyna – Stara Kiszewa – Chwarzno – Kona-rzyny	4	4	460
8	Kościerzyna – Nowe Polaszki – Stare Polaszki – Wilcze Błota – Stara Kiszewa	5	5	461
9	Kościerzyna – Bartoszyły – Stara Kiszewa	4	6	460
10	Kościerzyna – Wielki Klincz – Niedamowo	10	10	461
11	Kościerzyna – Czarłina – Gołuch	5	5	465
12	Kościerzyna – Wdzydze Kiszewskie	5	7	465
13	Kościerzyna – Łubiana – Lipusz – Dziemiany (Trzebuń)	4	6	470
14	Kościerzyna – Łubiana – Lipusz (Tuszkowy) – Dziemiany – Raduń	4	6	470
15	Kościerzyna – Łubiana	6	10	471
16	Kościerzyna – Stężycza – Gostomie	4	10	475
17	Kościerzyna – Wiele – Karsin – Osowo	8	8	462

Lp.	Relacja	Liczba par kursów w dniu powszednim dla okresu		Obecnie funkcjonujące linie
		2017	2020-2030	
18	Kościerzyna – Nowa Karczma – Lubieszyn – Wysin – Stary Wiec – Głodowo – Iłownica – Lubieszyn – Nowa Karczma – Kościerzyna	brak	4	455
19	Kościerzyna – Wielki Klincz – Wielki Podleś – Sarnowy – Kościerzyna	brak	6	463+464
20	Kościerzyna – Rotembark – Juszki	brak	4	

Źródło: „Analiza dostępności transportowej kościerskiego obszaru funkcjonalnego w latach 2014-2020”. Część I, s. 60-62.

Ze wskazanych połączeń, trasa połączenia nr 16 – do Gostomia – wykracza poza powiat kościerski i może stanowić powiatowe przewozy pasażerskie tylko po zawarciu porozumienia z powiatem kartuskim, jest to jednak najkorzystniejszy przebieg tej linii po drogach o nawierzchni ulepszonej.

W tabeli 25 przedstawiono planowane kursy w powiatowej komunikacji zbiorowej użyteczności publicznej w skali zapewniającej spełnienie kryteriów dostępności czasowej określonych w tabeli 23. Spełnienie minimalnych kryteriów obsługi komunikacyjnej przedstawiono w tabeli 26. Trasy linii zaproponowano uwzględniając propozycje przedstawione w „Analizie...”, dostosowując je do lokalnych potrzeb mieszkańców.

Tab. 25. Planowana na lata 2017-2025 sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej

Lp.	Relacja	Liczba par kursów w dniu powszednim dla okresu					
		roku szkolnego			wakacyjnego		
		pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd
1	Kościerzyna – Puc – Rekownica – Grabowo – Szpon – Sztofrowa Huta	5	2	2	4	2	2
2	Kościerzyna – Grabówko – Grabowo – Nowa Karczma	4	2	2	4	2	2
3	Kościerzyna – Lubań – Nowa Karczma – Lubieszyn – Horniki – Szatarpy – Wysin – Stary Wiec – Głodowo	5	2	2	4	2	2

Lp.	Relacja	Liczba par kursów w dniu powszednim dla okresu					
		roku szkolnego			wakacyjnego		
		pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd
4	Kościerzyna – Lubań – Nowa Karczma – Liniewo – Orle – Chrzstowo – Garczyn – Stare Polaszki – Stara Kiszewa	6	2	2	4	2	2
5	Kościerzyna – Lubań – Liniewko – Nowy Barkoczyn – Stary Barkoczyn – Sobącz – Liniewo	8	2	2	6	2	2
6	Kościerzyna – Nowy Podleś – Sarnowy – Stawiska – Nowa Kiszewa – Stara Kiszewa – Pałubin – Czerniki – Kobyle – Dolne Maliki – Bożepole Szlacheckie – Lipy – Bożepole Szlacheckie – Zamek Kiszewski – Stara Kiszewa	4	2	2	4	2	2
7	Kościerzyna – Nowy Podleś – Sarnowy – Stawiska – Nowa Kiszewa – Stary Bukowiec – Stara Kiszewa – Chwarzno – Bartoszylas – Konarzyny	4	2	2	4	2	2
8	Kościerzyna – Nowy Podleś – Sarnowy – Stawiska – Nowa Kiszewa – Nowe Polaszki – Stare Polaszki – Wilcze Błota – Stara Kiszewa	6	2	2	6	2	2
9	Kościerzyna – Nowy Podleś – Sarnowy – Stawiska – Bartoszylas – Stara Kiszewa	5	2	2	5	2	2
10	Kościerzyna – Wielki Klincz – Niedamowo	10	4	4	10	4	4
11	Kościerzyna – Czarlina – Wdzydze Kiszewskie – Gołuch	5	2	2	8	6	6
12	Kościerzyna – Łubiana – Korne – Lipusz – Tuszkowy – Dziemiany – Piechowice	6	2	2	6	4	4
13	Kościerzyna – Łubiana – Korne – Lipusz – Dziemiany – Raduń/Trzebuń	8	4	4	8	4	4
14	Kościerzyna – Łubiana	10	4	4	10	4	4
15	Kościerzyna – Skorzewo – Stężycza – Gostomie	4	2	2	4	2	2
16	Kościerzyna – Nowa Kiszewa – Olpuch – Górki – Wiele – Karsin – Osowo	16	6	6	14	8	8
17	Kościerzyna – Nowa Karczma – Lubieszyn – Wysin – Stary Wiec – Głodowo – Iłownica – Lubieszyn – Nowa Karczma	4	2	2	4	2	2

Lp.	Relacja	Liczba par kursów w dniu powszednim dla okresu					
		roku szkolnego			wakacyjnego		
		pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd
18	Kościerzyna – Wielki Klincz – Wielki Podleś – Sarnowy –Kościerzyna	6	4	4	6	4	4
19	Kościerzyna – Rotembark – Juszki	2	2	2	4	4	4

Źródło: opracowanie własne.

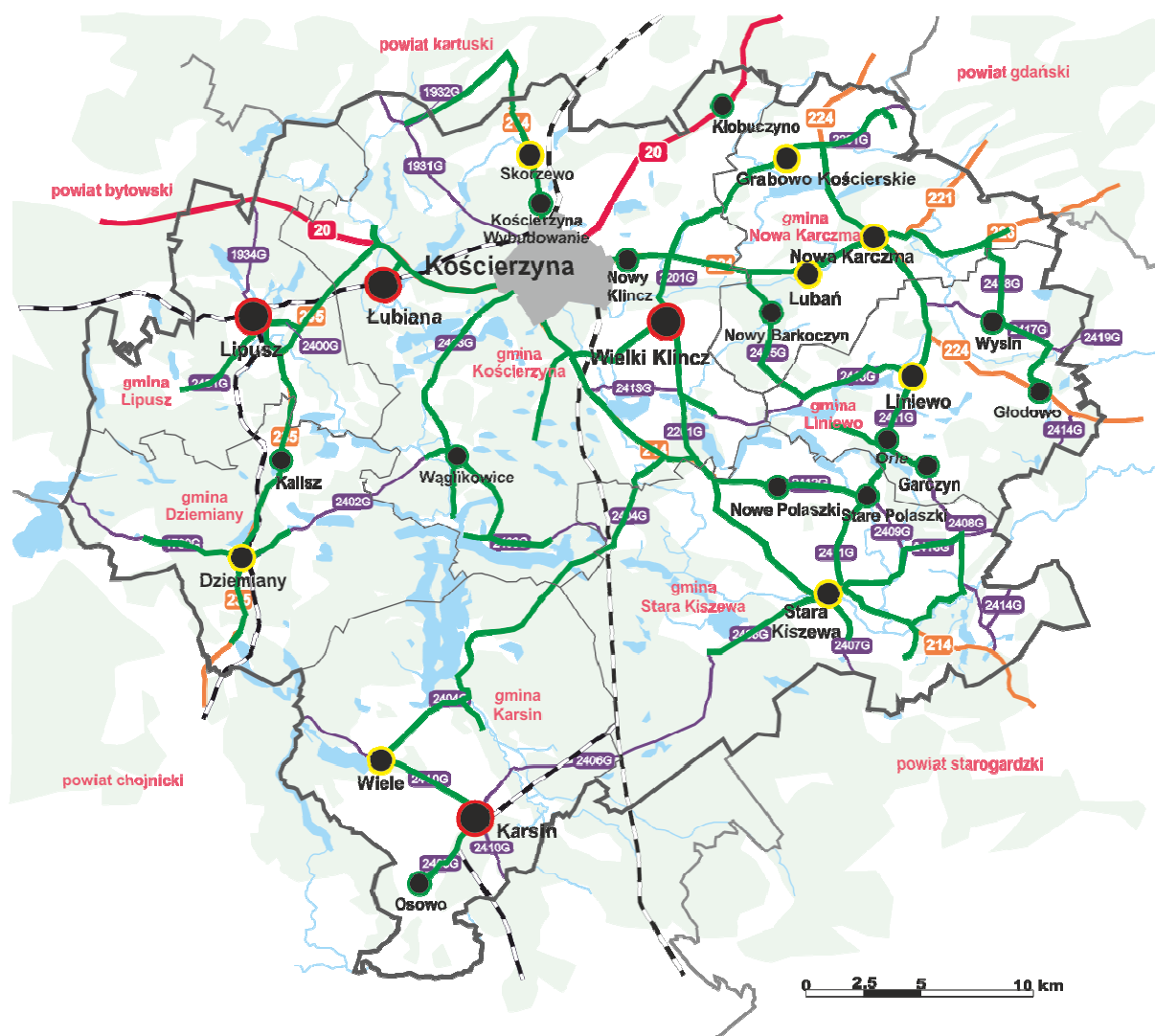
W okresie wakacji część kursów z trasy nr 16 może być skrócona do rejonów turystycznych (do Borska), przy pozostawieniu minimum 6 par kursów w dobie do Karsina i Osowa.

Na rysunku 24 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu kościerskiego. Na tych trasach mogą być uruchomione linie w ramach powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Tab. 26. Proponowane minimalne kryteria obsługi komunikacyjnej

Gmina	Liczba par kursów autobusowych i kolejowych szkoła/wakacje			Minimalna liczba par kursów na 1 tys. mieszkańców (pow. 14 lat)			Kryterium dostępności [tak/nie]
	pn-pt	so	nd	pn-pt	so	nd	
Dziemiany	17/17	9/11	9/7	4,94	2,62	2,62	tak
Karsin	16/14	6/8	6/8	3,18	1,19	1,19	tak
Kościerzyna	129/126	61/71	61/71	10,56	4,99	4,99	tak
Liniewo	23/18	11/8	8/8	6,06	2,11	2,11	tak
Lipusz	17/17	9/11	9/11	5,91	3,13	3,13	tak
Nowa Karczma	32/26	12/12	12/12	6,06	2,27	2,27	tak
Stara Kiszewa	41/37	14/16	14/16	7,63	2,60	2,60	tak

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 24. Mapa tras połączeń komunikacyjnych użyteczności publicznej w powiecie kościerskim

Źródło: opracowanie własne.

Zakłada się, że kursy w dni robocze i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazd do i powroty z pracy i szkół w Kościerzynie. W niedziele i święta kursy będą planowane w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego.

Komunikacja użyteczności publicznej o charakterze linii zwykłych, uruchamiana przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego na liniach przebiegających przez powiat kościerski, stanowi w części wypełnienie określonych wyżej kryteriów dostępności i zmniejsza niezbędny stopień zaangażowania powiatu kościerskiego w organizację przewozów.

Przedstawione propozycje par kursów należy traktować jako wymogi minimalne. Dla większości tras dzienna liczba kursów jest niewielka – zapewnia jedynie niezbędny zakres

połączeń dla realizacji podróży do głównych celów ruchu: miejsc pracy i szkół wraz z drogą powrotną do domu. Dla wprowadzenia sprawnej komunikacji publicznej skutecznie konkurującej z podróżami samochodami osobowymi konieczne byłoby uruchomienie dla każdej linii co najmniej liczby kursów w dobie określonej w punkcie 2 w tabeli 23. Ponadto, przy małej liczbie kursów na każdej linii, duża liczba połączeń na wspólnych odcinkach tras nie będzie rozłożona równomiernie w dobie, lecz skoncentrowana w szczytach przewozowych w godzinach dojazdów do szkół i miejsc pracy oraz powrotów z nich. Potrzeby przewozowe poza tymi porami nadal będą musiały być zaspokajane transportem indywidualnym.

Przyjmuje się, że dodatkowe niezbędne przewozy o charakterze użyteczności publicznej na obszarze gmin albo będą organizowane przez powiat kościerski we współpracy z zainteresowaną gminą (także finansowej) albo też będą organizowane jako gminne przewozy pasażerskie lub będą realizowane jako przewozy komercyjne.

Podjęcie decyzji o ewentualnym uruchomieniu nowych połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej wymaga przeprowadzenia, w porozumieniu z zainteresowaną gminą, badań rzeczywistych potrzeb pasażerów. Badania takie mogą zachęcić przewoźników komercyjnych do uruchomienia kursów oczekiwanych przez pasażerów w takim zakresie, że interwencja powiatu nie będzie już wymagana. Nie wyklucza się także sytuacji braku lub znikomego zainteresowania mieszkańców takimi połączeniami w niedziele i święta – musi ona jednak zostać potwierdzona stosownymi badaniami.

Zaleca się jednak uruchomienie nowych przewozów powiatowych nawet przy minimalnym zainteresowaniu mieszkańców. 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.

Władze powiatu powinny ponadto 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 planowanych w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich.

Komunikacja publiczna w granicach powiatu kościerskiego będzie wymagała ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku.

Władze powiatu mogą rozważyć powierzenie organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w celu zaspokajania potrzeb mieszkańców powiatu, wyspecjalizowanej jednostce budżetowej, jaką ma zamiar utworzyć – zgodnie z postanowieniami wojewódzkiego planu transportowego – samorząd województwa pomorskiego. Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego wykonywałby wówczas wszelkie czynności związane z organizowaniem przewozów w zakresie oczekiwanym przez powiat kościerski.

Bardzo ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Powinny one 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.

W tabeli 27 przedstawiono: węzeł integracyjny (integrujący transport drogowy i kolej) wskazany w planie transportowym dla województwa pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu kościerskiego.

Tab. 27. Węzły i przystanki integracyjne na obszarze powiatu kościerskiego

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Integracja transportu		Docelowe wyposażenie minimalne			
		kolejowego	drogowego	Zadaszone miejsca siedzące	Informacja	P&R, B&R, K&R	Zakup biletu
Kościerzyna PKP	Regionalny węzeł integracyjny R-7	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, komunikacja miejska, indywidualny	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	4%* 3%* 4 poj.	tak

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Integracja transportu		Docelowe wyposażenie minimalne			
		kolejowego	drogowego	Zadaszone miejsca siedzące	Informacja	P&R, B&R, K&R	Zakup biletu
Kościerzyna dworzec autobusowy	Węzeł przesiadkowy	brak	krajowy, wojewódzki, powiatowy, komunikacja miejska, indywidualny	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	10 poj. 20 stan. 4 poj.	tak
Lipusz	Przystanek przesiadkowy	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	10 miejsc	schematy rozkłady	5 poj. 10 stan. 3 poj.	nie
Dziemiany	Przystanek przesiadkowy	wojewódzki	wojewódzki, powiatowy, gminny, indywidualny	10 miejsc	schematy rozkłady	5 poj. 10 stan. 3 poj.	nie
Karsin	Przystanek przesiadkowy	brak	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	3 poj. 10 stan. 1 poj.	nie
Lubań	Przystanek przesiadkowy	brak	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	3 poj. 10 stan. 1 poj.	nie
Dębogóry	Przystanek przesiadkowy	brak	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	3 poj. 10 stan. 1 poj.	nie
Nowa Karczma	Przystanek przesiadkowy	brak	powiatowy, gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	3 poj. 10 stan. 1 poj.	nie
Stara Kiszewa	Przystanek przesiadkowy	brak	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	3 poj. 10 stan. 1 poj.	nie
Korne skrzyżowanie	Przystanek przesiadkowy	brak	powiatowy, gminny, indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	5 poj. 10 stan. 1 poj.	nie

* – liczby osób wsiadających.

Źródło: opracowanie własne.

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.

Zgodnie z wytycznymi planu transportowego dla województwa pomorskiego, węzeł integracyjny powinien umożliwiać zmianę środka transportu po przejściu drogi nie większej niż 150 m. W Kościerzynie występują obecnie dwa węzły przesiadkowe: kolejowy i autobusowy, które integruje komunikacja miejska. Sytuacja taka będzie występowała do czasu planowanego przeniesienia dworca autobusowego w rejon dworca PKP.

Dla niektórych przystanków kolejowych w powiecie kościerskim spełnienie opisanego warunku także nie jest możliwe lub szczególnie uzasadnione (np. w Dziemianach przystanek kolejowy jest oddalony od przystanku autobusowego w centrum miejscowości o niemal 1 km).

Wszystkie wymienione węzły i przystanki powinny być oświetlone, wraz z dojściami do nich oraz 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.

Granice obszaru, na którym mogą się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach powiatowych przewozów pasażerskich stanowią granice powiatu kościerskiego.

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, wykonywanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

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

- Zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego);
- Utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz 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 kościerski, 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. Do dnia 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

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

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne na obszarze jednostki samorządowej do zakresu tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim w roku szkolnym. Dostępność do komunikacji publicznej staje się coraz niższa, co w efekcie 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 zrealizowania takich przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których terenie są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i w komunikacji 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 samorządy 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 unijnych.

Miasto Kościerzyna, analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Wielkość kosztów funkcjonowania kościerskiej komunikacji miejskiej w ostatnich dwóch latach, przychodów ze sprzedaży biletów i pozostałych opłat oraz sumy dopłat budżetowych, przedstawiono w tabeli 28.

Tab. 28. Finansowanie komunikacji miejskiej w Kościerzynie
– wykonanie w 2013 r. i 2014 r. [brutto tys. zł]

Rok	Wielkość pracy przewozowej [tys. wozokm]	Koszt pracy eksploatacyjnej	Przychody ze sprzedaży biletów	Dopłaty z budżetu miasta	Wskaźnik odpłatności [%]
2013	103,78	314,97	100,87	214,90	32,0
2014	105,08	331,85	101,39	230,46	30,6

Źródło: dane Urzędu Miasta Kościerzyny.

Porównanie finansowania komunikacji miejskiej w Kościerzynie do jej finansowania w innych, wybranych miastach o porównywalnej wielkości w kraju, przedstawiono w tabeli 29.

Tab. 29. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Kościerzynie oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.

Miasto	Ludność miasta [tys.]	Przychody ze sprzedaży biletów [tys. zł]	Koszty usług [tys. zł]	Refundacja utraconych wpływów [tys. zł]	Refundacja na mieszkańca [zł/M]	Liczba wozokm na mieszkańca
Wągrowiec	25,3	277,7	1 092,6	863,3	34,1	7,04
Szczytno	25,0	374,4	1 290,9	862,3	34,5	9,24
Białogard	24,8	516,5	-	840,5*	33,9	9,92
Kościerzyna	23,7	93,4	292,4	231,4	9,0	4,38
Ostrów Mazowiecka	23,0	236,0	697,0	444,0	19,3	5,87

* – dopłata do kapitału.

Źródło: „Komunikacja Miejska w Liczbach” 2014 nr 2/13. IGKM, Warszawa s. 19-29.

Na tle innych miast o porównywalnej liczbie mieszkańców, Kościerzyna wyróżniała się w 2013 r. stosunkowo niskim poziomem dofinansowania do komunikacji miejskiej, a wartość liczby wozokilometrów przypadających na jednego mieszkańca, była niemal dwukrotnie mniejsza niż średnia dla badanych miast o porównywalnej wielkości z funkcjonującą komunikacją miejską.

W przypadku, gdy zaspokojenie potrzeb pasażerów wymagać będzie realizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, co zostanie potwierdzone przez zainteresowane gminy, których te przewozy dotyczą, może zostać podjęta decyzja o organizowaniu tych przewozów przez powiat kościerski oraz o ich dofinansowaniu ze środków budżetowych gmin. Operator wykonujący przewozy zostanie wyłoniony w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym²⁷.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie kościerskim będzie polegać na:

- Przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu Państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- Przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu powiatu (lub od powiatu i gmin) z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu, o ile takie zostaną ustanowione;

²⁷ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. nr 5 z 2011 r., poz. 13 z późn. zm.

- Przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów generujących dochody wraz z powyższą rekompensatą niższe niż ponoszone koszty;
- Pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;
- Udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządu powiatowego, środki budżetowe gmin, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Przyjmując koszt wozokilometra w wysokości 5,00 zł i wskaźnik odpłatności w wysokości 50%, a współczynnik średnich dopłat do biletów w wysokości 75%, niezbędne roczne dofinansowanie dla spełnienia kryteriów minimalnych przedstawiono w tabeli 30.

Tab. 30. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w 2025 r. w powiecie kościerskim – dla zapewnienia minimalnych kryteriów dostępności

Wyszczególnienie	Jednostka	Wielkość
Roczna praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	2 167
Liczba kursów w roku	[tys.]	67,9
Koszt pracy eksploatacyjnej	[tys. zł]	8 669
Wpływy z biletów	[tys. zł]	4 335
Dopłaty do biletów ulgowych	[tys. zł]	3 251
Dopłaty do wozokilometrów	[tys. zł]	1 084
Wskaźnik dopłat do wozokilometra	[%]	50

Źródło: opracowanie własne.

Faktycznie wydatkowane środki finansowe będą niższe w przypadku uruchomienia przewozów wojewódzkich użyteczności publicznej na liniach planowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. Zaproponowane połączenia mogą być także współfinansowane przez powiat kościerski oraz zainteresowane gminy, pełniąc w części funkcję linii komunikacji gminnej. Powiat kościerski będzie finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy podejmie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Umowa z operatorem powinna być zawarta w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym z zachowaniem zasad konkurencyjności, w trybie koncesji. Rzy-

ko prowadzonej działalności przewozowej ponosi wówczas operator, otrzymując od powiatu (lub od powiatu i gmin) dofinansowanie – rekompensatę w wysokości określonej w złożonej ofercie. Podstawą do obliczenia rekompensaty za pracę przewozową będą wysokości stawek umownych za 1 wozokilometr za wykonane usługi przewozowe. Ponadto, operator będzie otrzymywał dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

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 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 za bilety na określonych odcinkach trasy może być ustalona w specyfikacji istotnych 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 o 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 kościerskim są nakłady inwestycyjne z nim związane. W latach 2008-2014 wszystkie nakłady inwestycyjne ponoszone przez powiat kościerski w dziale transport związane były z budową, remontami oraz przebudową dróg i mostów.

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. Miasto Kościerzyna planuje realizację zadania inwestycyjnego budowy centrum przesiadkowego w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego i przeniesienie tam obecnego dworca autobusowego. Zakłada się ponadto, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać 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 wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

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 uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

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

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

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

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w granicach miasta. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w powiecie pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Rolą autobusowej komunikacji regionalnej organizowanej przez samorząd terytorialny jest obsługa całego obszaru powiatu z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

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

W maju 2014 r. podczas debaty dotyczącej strategii rozwoju miasta Kościerzyny przeprowadzono ankietyzację, z udziałem lokalnych liderów i zaproszonych gości (61osób). Ankietowani ocenili jakość transportu publicznego w większości jako dobrą (63% odpowiedzi), a oceny bardzo dobra i słaba były równie częste (20 i 17%). W zakresie dostępności transportu publicznego także przeważały oceny dobre (59% odpowiedzi), ale odpowiedzi „słaba” stanowiły aż 38%. Zewnętrzną dostępność komunikacyjną miasta jako dobrą oceniło 63% ankietowanych, a oceny słaba i bardzo dobra były porównywalne (21 i 16% odpowiedzi).

Także stan nawierzchni ulic uznano w większości jako dobry. Jako problemy do rozwiązania wymieniano m.in. słabą dostępność komunikacji miejskiej i brak szybkich połączeń komunikacyjnych z Trójmiastem. W zakresie realizacji zadań inwestycyjnych ankietowani wymieniali przede wszystkim konieczność rewitalizacji rejonu dworców PKS i PKP oraz budowę infrastruktury okołodrogowej.

Pod względem hierarchizacji planowanych inwestycji, jako priorytetową uznano budowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, a na kolejnych miejscach – modernizację i rozbudowę dróg oraz budowę węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją i adaptacją dworca kolejowego oraz utworzenie komunikacji zbiorowej.

Badania przeprowadzone jesienią 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, jako prace studialne dla opracowania planu transportowego dla województwa pomorskiego²⁸, wykazały, że w całym województwie pomorskim wśród mieszkańców odczuwalny jest brak połączeń lokalnych i regionalnych. W skali województwa pomorskiego braki takie odczuwało ponad 25% mieszkańców. Najczęściej dotyczyło to połączeń z Trójmiastem, ale 13% respondentów wskazało na braki połączeń wewnątrz gmin.

Mieszkańcy powiatu kościerskiego najchętniej skorzystaliby z bezpośrednich połączeń ze stolicą powiatu (47,1% respondentów), połączeń wewnątrz gmin (12,1%) oraz z Gdańskiem (11,5%). Zwraca uwagę bardzo wysoki odsetek wskazań niedostatecznych połączeń komunikacyjnych wewnątrz powiatu.

Zbadano także dostępność do transportu indywidualnego. Pomimo, że 79% mieszkańców ma do dyspozycji samochód osobowy, aż 57% osób deklarowało brak możliwości odbycia nim podróży. Najczęstszymi kryteriami decydującymi o wyborze środka transportu w powiecie kościerskim były: brak innego środka transportu (48% respondentów) oraz niższy koszt podróży (21%).

Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa więc w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i ograniczanie atrakcyjności powiatu.

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 zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o całym powiecie i poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi

²⁸ „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.

dobrze widoczną wizytówkę poszczególnych gmin i powiatu dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatów 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 Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.6 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i 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 kościerskiej komunikacji miejskiej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;

- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

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

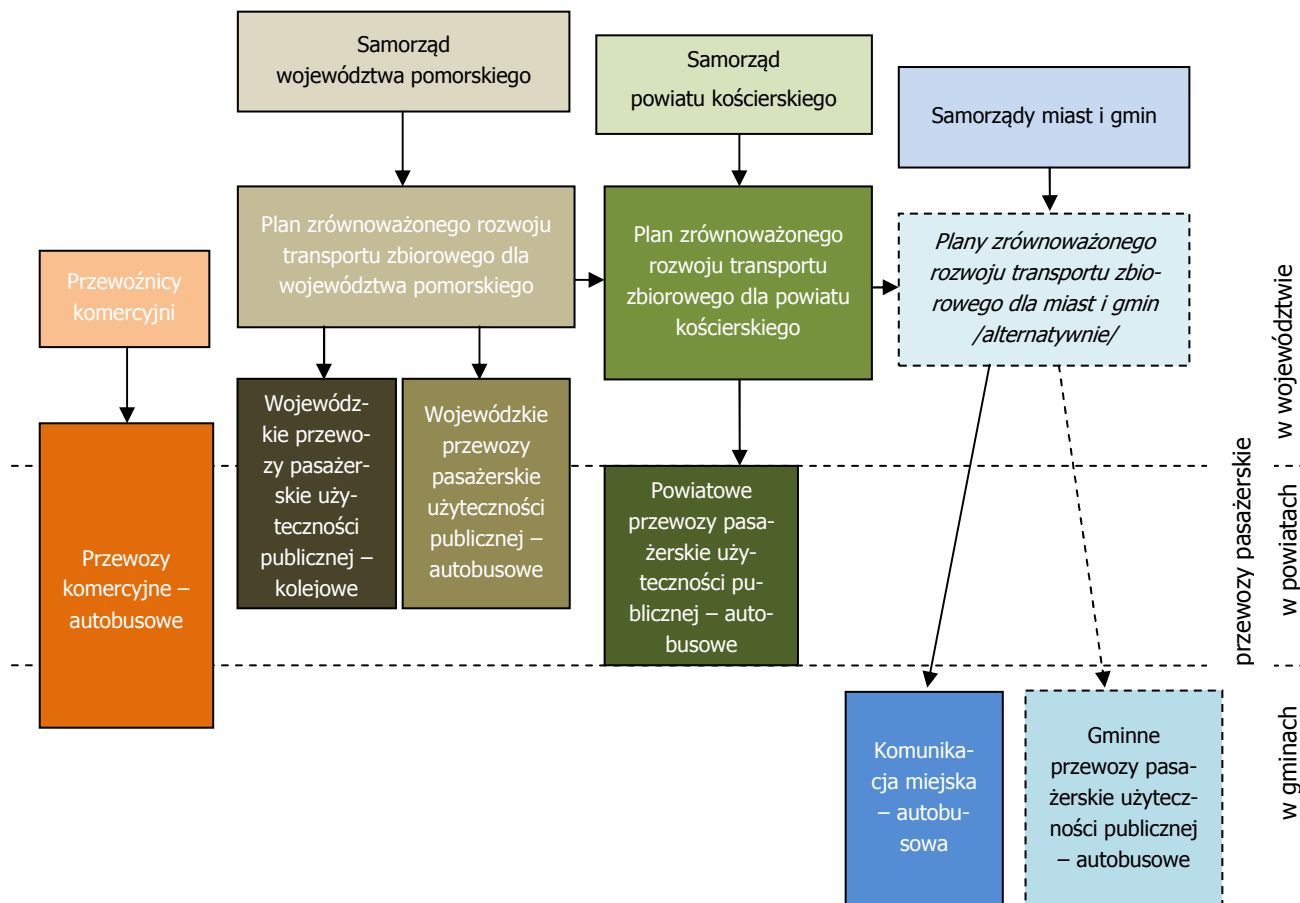
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje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

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

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 25.



Rys. 25. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie pomorskim.

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat kościerski 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 niewykraczający

poza granice powiatu. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje Starosta.

Poza powiatowymi przewozami pasażerskimi, organizatorem kościerskiej komunikacji miejskiej jest Burmistrz Miasta Kościerzyny, którego zadania wykonuje Wydział Infrastruktury i Środowiska Urzędu Miasta. Wg stanu na dzień 10 stycznia 2015 r., operatorem realizującym przewozy jest PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. Umowę świadczenia usług przewozowych, zawarto na okres do dnia 31 grudnia 2023 r., zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Podmiotem uprawnionym w umowie do emisji i sprzedaży biletów jest operator. Przychody z biletów stanowią przychód operatora.

Wynagrodzenie dla operatora komunikacji miejskiej składa się z kilku elementów: przychodów ze sprzedaży biletów, miesięcznego dofinansowania do wozokilometra oraz refundacji kosztów z tytułu stosowania ulg. Wg stanu na dzień 10 stycznia 2015 r., linie kościerskiej komunikacji miejskiej obsługiwały jedynie miasto Kościerzynę.

Powiat kościerski będzie finansował powiatowe przewozy pasażerskie w przypadku, gdy podjęcie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej we własnym zakresie.

Podział zadań dotyczących komunikacji miejskiej pomiędzy jej organizatorem a operatorem powiatowych przewozów 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, 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. Wybór operatora (operatorów) i kontraktowanie usług przewozowych.
6. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej, ustalanie sposobu dystrybucji biletów.
7. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości, w szczególności zgodności rozkładu jazdy autobusów ze stanem faktycznym.

8. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – wg zasad ustalonych w umowach.
9. 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 taborom.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów według 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.

Organami starostwa powiatowego są: Rada Powiatu i Zarząd Powiatu. Zadania Rady i Zarządu Powiatu określa Regulamin Organizacyjny²⁹ Starostwa uchwalony na podstawie Statutu Starostwa Powiatowego w Kościerzynie³⁰. Organem wykonawczym powiatu jest Zarząd Powiatu, a jednostką, za pomocą której Zarząd Powiatu wykonuje swoje zadania, jest Starostwo Powiatowe. Komórką organizacyjną właściwą w zakresie transportu jest Wydział Komunikacji – w przypadku podjęcia decyzji przez powiat kościerski o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji wymienione w Regulaminie Organizacyjnym zostaną odpowiednio rozszerzone.

Starostwo Powiatowe może w okresie planistycznym wyodrębnić Zarząd Transportu Publicznego – co najmniej w randze wydziału starostwa, który skoncentruje całość zadań związanych z organizowaniem i zarządzaniem transportem publicznym w powiecie, wraz ze współpracą z poszczególnymi gminami.

W okresie objętym planem dopuszcza się wprowadzenie zewnętrznych operatorów (operatora) na liniach komunikacyjnych, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta Powiatu Kościerskiego, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poszczególne linie mogą być oferowane

²⁹ Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Kościerzynie uchwalony Uchwałą Rady Powiatu Kościerskiego nr V/39/2011 z dnia 25.03.2011 r., ze zmianami wprowadzonymi Uchwałami nr VIII/61/2011 z dnia 17.06.2011 r., nr IX/68/2011 z dnia 22.07.2011 r. oraz nr XVII/29/2012 z dnia 30.03.2012 r.

³⁰ Statut Powiatu Kościerskiego uchwalony Uchwałą Rady Powiatu nr VI/10/2007 z dnia 30.03.2007 r.

w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się w przypadku tworzenia pakietów grupowanie linii tak, by były one o zróżnicowanej rentowności oraz funkcjonowały na takim obszarze, aby koszty przejazdów technicznych były jak najniższe.

Władze powiatu mogą rozważyć powierzenie organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w celu zaspokajania potrzeb mieszkańców powiatu, wyspecjalizowanej jednostce budżetowej, jaką ma zamiar utworzyć – zgodnie z postanowieniami wojewódzkiego planu transportowego – samorząd województwa pomorskiego. Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego wykonywałaby wówczas wszelkie czynności w celu zorganizowania przewozów w zakresie oczekiwanym przez powiat kościerski.

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.

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

W celu zapewnienia 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.

Do integracji takiej przystąpi także Starosta Kościerski, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

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 kościerskiego;
- 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.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednio i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

Transport zbiorowy regionalny, powiatowy, miejski i gminny autobusowy oraz kolejowy transport pasażerski muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne. Inwestycją taką będzie w powiecie budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Kościerzynie.

Zakres integracji transportu publicznego w powiecie kościerskim determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie, w szczególności sposobem finansowania dojazdów dzieci do szkół. Zakłada się, że do działań integrujących transport publiczny przystąpi także miasto Kościerzyna – organizator komunikacji miejskiej oraz – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

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 kościerski, 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 2020 r. – przedstawiono w tabeli 31.

Tab. 31. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	▪ zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów ▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej 200 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową ▪ obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 150 mieszkańców ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami ▪ utworzenie zintegrowanego centrum przesiadkowego w regionalnym węźle integracyjnym oraz stworzenie miejsc dogodnych przesiadek na przystankach integracyjnych ▪ wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Dostępność	- wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego - dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym - utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² - uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej - zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące - systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach - wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	- wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków - wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów - wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) - kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	- zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej - wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych - uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet - dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	- stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych - wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej - uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% - sukcesywna wymiana taboru autobusowego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný przejaw realizacji usług
Prędkość	- utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej - wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego - zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	- udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% - udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% - wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	- zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy - osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	- systematyczna wymiana najstarszego taboru - uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat - dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu - uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych - uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej - dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatonki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizator przewozów dokonywać będzie systematycznej kontroli jakości wykonywanych usług i stosowania 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 marca 2013 r. zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

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

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest 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.

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;

- w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- 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.

Dla uatrakcyjnienia powiatu kościerskiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim i niemieckim.

Na głównym regionalnym węźle integracyjnym w Kościerzynie statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej, wyposażona także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny się znajdować 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 powiązanym z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego, miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie kościerskim 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 kościerski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, 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, co jest szczególnie ważne w obszarach chronionych zasobów przyrody obejmujących większość powiatu kościerskiego.

Jak wynika z badań przeprowadzonych w 2013 r., średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych w województwie pomorskim wynosiło 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Przeciętne napełnienie w autobusach PKS w Starogardzie Gdańskim, obliczone na podstawie badań marketingowych przeprowadzonych w 2013 r. dla linii międzypowiatowych wyniosło 34 osoby, co oznacza, że na jeden autobus w ruchu przypadało odpowiednio 22 i 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 kościerski, 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. Obecna podaż usług transportu publicznego jest już bardzo niewielka, skutkiem czego jest postępujący spadek jego atrakcyjności na rzecz samochodów osobowych i postę-

pujący wzrost kongestii drogowej. 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. 2.11. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie kościerskim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.6., 2.7. i 2.8. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.10. 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. 2.5. 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 kościerskim 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 kościerskim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przejazdów i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację regionalnego węzła integracyjnego i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;

- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardów ich wyposażenia;
- 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 niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Aktualny stan istniejących połączeń ponadgminnych komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu kościerskiego wymaga zahamowania procesu systematycznej likwidacji połączeń do mniejszych miejscowości – zmniejszającej dostępność komunikacyjną dla ich mieszkańców. Interwencja powiatu staje się koniecznością dla powstrzymania tych tendencji i realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. Podstawowy układ linii komunikacyjnych obejmuje większość większych miejscowości w powiecie i wymaga jedynie niewielkich korekt oraz rozszerzenia o mniejsze miejscowości, a także o kursy w dni wolne od pracy, w których przewoźnicy komercyjni wycofali ofertę przewozową. W perspektywie utraty prawa przewoźników do refundacji strat wynikających ze stosowanych ulg ustawowych po 31 grudnia 2016 r., skutkującej faktyczną utratą rentowności części linii, istnieje uzasadniona obawa następowania dalszej szybkiej likwidacji połączeń o mniejszych potokach pasażerskich. Interwencja powiatu powinna więc docelowo obejmować wszystkie linie określone w p. 4 planu – w zakresie co najmniej zapewnienia minimalnej dostępności komunikacyjnej.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności 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 – 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, 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 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 infrastrukturalne i ewentualne taborowe 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 udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania 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 poziomu partycypacji w kosztach.

Planowany w p. 4 planu transportowego kształt sieci komunikacyjnej oraz jej parametry, wynikające z rozkładów jazdy, stosowanej taryfy, a także zmian w popycie, wpłyną na wskaźnik odpłatności komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kościerskim. Wysokość wskaźnika odpłatności zależeć będzie od udziału tras o znacznych potokach pasażerskich, tras obsługujących miejscowości zagrożone wykluczeniem społecznym oraz tras linii dedykowanych do obsługi dowozu dzieci do szkół i przedszkoli. Uzykanie oczekiwanego wskaźnika odpłatności wymaga efektywnego kształtowania oferty przewozowej (trasy linii, rozkłady jazdy, częstotliwości kursowania) oraz odpowiedniej taryfy, a z drugiej strony – intensywnej kontroli świadczenia usług przewozowych na określonym poziomie jakościowym, przy racjonalnym poziomie kosztów.

W tabeli 32 określono prognozowaną dla 2025 r. efektywność ekonomiczno-finansową funkcjonowania komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kościerskim. W tabeli nie uwzględniono dodatkowych nakładów na inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe w komunikacji autobusowej.

Tab. 32. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa komunikacji zbiorowej w powiecie kościerskim w 2025 r. (w cenach z 2014 r.)

Parametr	Jednostka	Wartość
Praca eksploatacyjna	[tys. wozokm]	2 167
Liczba pasażerów	[tys. pasażerów]	1 333
Koszty świadczenia usług	[tys. zł]	8 669
Przychody z biletów	[tys. zł]	4 335
Wskaźnik odpłatności	[%]	50



Parametr	Jednostka	Wartość
Koszt funkcjonowania komunikacji w przeliczeniu na pasażera	[zł/pasażer]	6,51

Źródło: opracowanie własne.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny 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 publicznym, można zaliczyć ryzyka:

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

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

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

Aktualizacja planu może być podjęta przez powiat kościerski 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 dokonywać się będzie weryfikacja zapisów pla-

nu transportowego powiatu kościerskiego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 33 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającymi bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 33. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu kościerskiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kościerskim ▪ liczba mieszkańców objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat kościerski ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat kościerski: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	- liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski - liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	- relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej - liczba zintegrowanych systemów biletowych - liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.



Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie
kościerskim

Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	21
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie kościerskim – stan na 31 grudnia 2013 r.	26
Tab. 3. Liczba ludności i gęstość zaludnienia jednostek administracyjnych objętych planem – stan na 31 grudnia 2013 r.	37
Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu kościerskiego w latach 2008-2013 – dane GUS.....	42
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2008-2013	44
Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat kościerski	45
Tab. 7. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 30.12.2013 r.....	49
Tab. 8. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej w powiecie kościerskim – stan na 30 września 2013 r.....	50
Tab. 9. Liczba gospodarstw domowych i osób, które korzystają z pomocy społecznej na obszarze objętym planem – stan na 31 grudnia 2013 r.....	51
Tab. 10. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie kościerskim – stan na 31 grudnia 2013 r.	53
Tab. 11. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie kościerskim wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2013 r.	54
Tab. 12. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie kościerskim – stan na 31 grudnia 2013 r.	55
Tab. 13. Wielkość ruchu turystycznego w powiecie kościerskim w roku 2013 r.....	56
Tab. 14. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie kościerskim – stan na 30 listopada 2014 r.....	57
Tab. 15. Prognoza liczby podróży obszaru objętego planem 2020 r. i 2025 r. [mln].....	79
Tab. 16. Liczba kursów wykonywanych w czasie roku szkolnego z ośrodków gminnych i z większych miejscowości do i z Kościerzyny – stan na 31 grudnia 2014 r.	81
Tab. 17. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kościerskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.....	82
Tab. 18. Liczba pociągów pasażerskich w dniu powszednim w powiecie kościerskim – stan na 10 stycznia 2015 r.	85
Tab. 19. Czas dojazdu transportem zbiorowym do miasta Kościerzyny	91

Tab. 20. Trasy linii kościerskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 listopada 2014 r.	92
Tab. 21. Liczba wozokilometrów i kursów na poszczególnych liniach kościerskiej komunikacji miejskiej – stan na 30 września 2014 r.	93
Tab. 22. Porównanie parametrów kościerskiej komunikacji miejskiej oraz innych miast o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.	95
Tab. 23. Minimalne kryteria liczby połączeń warunkujące uruchomienie powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	98
Tab. 24. Proponowana dla 2017 r. i dla lat 2020-2030 sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej.	99
Tab. 25. Planowana na lata 2017-2025 sieć połączeń o charakterze użyteczności publicznej.	100
Tab. 26. Proponowane minimalne kryteria obsługi komunikacyjnej.	102
Tab. 27. Węzły i przystanki integracyjne na obszarze powiatu kościerskiego.	105
Tab. 28. Finansowanie komunikacji miejskiej w Kościerzynie – wykonanie w 2013 r. i 2014 r. [brutto tys. zł]	109
Tab. 29. Porównanie parametrów finansowych komunikacji miejskiej w Kościerzynie oraz w innych miastach o podobnej wielkości w kraju w 2013 r.	110
Tab. 30. Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w 2025 r. w powiecie kościerskim – dla zapewnienia minimalnych kryteriów dostępności.	111
Tab. 31. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.	123
Tab. 32. Prognozowana efektywność ekonomiczno-finansowa komunikacji zbiorowej w powiecie kościerskim w 2025 r. (w cenach z 2014 r.)	132
Tab. 33. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu kościerskiego.	135

Spis rysunków

Rys. 1. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym.....	19
Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego.....	23
Rys. 3. Podział administracyjny powiatu kościerskiego	24
Rys. 4. Miejsce Kościerzyny w powiązaniu ośrodków administracyjnych województwa pomorskiego.....	25
Rys. 5. Największe miejscowości powiatu kościerskiego	27
Rys. 6. Dostępność samochodowa do głównych ośrodków w województwie pomorskim	28
Rys. 7. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych – stan na 30.11.2014 r.	40
Rys. 8. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu kościerskiego [% , tys. osób] – stan na 31 grudnia 2013 r.	45
Rys. 9. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu kościerskiego – w 2025 r. [tys. osób, %]	47
Rys. 10. Liczba pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie kościerskim i jej prognoza do 2025 r.	47
Rys. 11. Mapa obszarów chronionych na obszarze powiatu kościerskiego.	58
Rys. 12. Źródła ruchu na obszarze powiatu kościerskiego	64
Rys. 13. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego.....	67
Rys. 14. Linie kolejowe i podstawowe autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2	68
Rys. 15. Rozkład dobowy podróży ponadgminnych w województwie pomorskim	73
Rys. 16. Rozkład kierunków podróży do i z powiatu kościerskiego.....	74
Rys. 17. Liczba podróży w pojazdach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. (badania listopad 2014 r.)	75
Rys. 18. Kartogram dobowych potoków pasażerskich w powiecie kościerskim.....	76
Rys. 19. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w dniu powszednim nauki szkolnej na obszarze powiatu kościerskiego – stan na 30.11.2014 r.	89
Rys. 20. Liczba połączeń autobusowych i kolejowych w sobotę i w niedzielę w okresie nauki szkolnej na obszarze powiatu kościerskiego – stan na 30.11.2014 r.	90
Rys. 21. Izochrony czasu podróży do Kościerzyny samochodem osobowym	92
Rys. 22. Mapka przebiegu komunikacji miejskiej w Kościerzynie	94
Rys. 23. Rozkład odjazdów z dworca kolejowego w dniu powszednim	95



Rys. 24. Mapa tras połączeń komunikacyjnych użyteczności publicznej w powiecie kościerskim	103
Rys. 25. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w województwie pomorskim.....	118